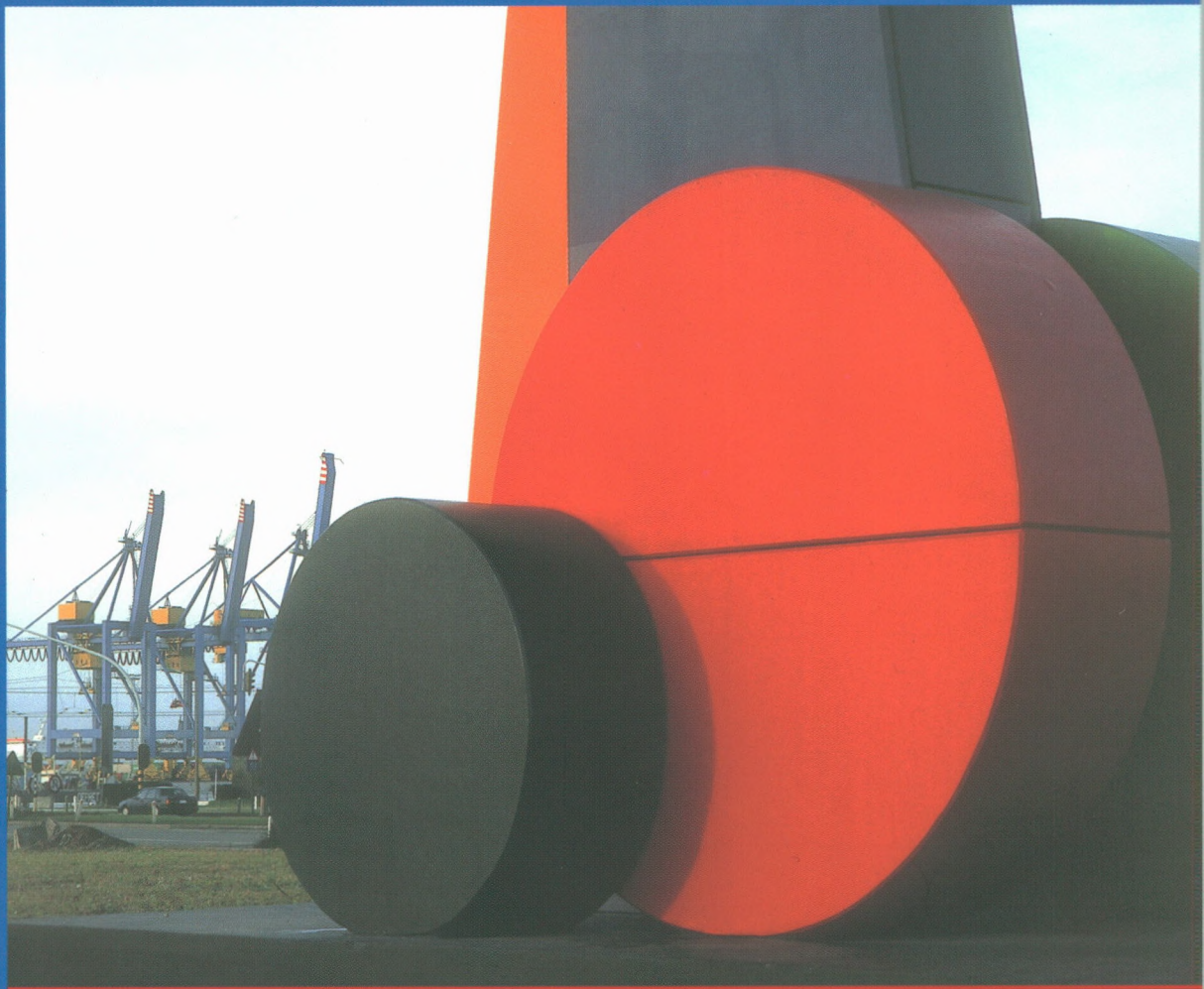


west.vlaanderen werkt



De haven van Zeebrugge voor de volgende generatie
Behoeften aan bedrijventerreinen in West-Vlaanderen
Vijf misverstanden rond preventie van afval en emissies
De grafische en communicatienijverheid

WES

5, 1999
41ste jaargang
tweemaandelijks uitgave
verschijnt niet in
juli en augustus

LANO

CARPETS

13 →
14 →
← 17
← 18



CHATEAU DU CINEMA

LOMME •

LANO SQUARE 10.000M2

LANO BURO+DESIGN 18.000M2

190

Redactioneel

Europese steunprogramma's voor de Westhoek en de Kustzone: de GOM-West-Vlaanderen stelt haar expertise ter beschikking voor de nieuwe programmeringsperiode 2000-2006

193

De haven van Zeebrugge voor de volgende generatie

Pierre Kerckaert

202

Behoeften aan bedrijventerreinen in West-Vlaanderen

Jacques Hemschoote en Nele Depestel

208

Vijf misverstanden rond preventie van afval en emissies

Pieter Van den Steen

212

De grafische en communicatienijverheid

Febelgra West-Vlaanderen

**Nieuwsbrief
GOM - West-Vlaanderen**
(zie middenkatern)

216

Tabel:

Aantal zelfstandigen en helpers volgens hun hoedanigheid, leeftijd en bedrijfstak (31 december 1998)

218

Het verloop van de sociaal-economische indicatoren en de conjunctuur in West-vlaanderen (Opmaak november 1999)

221

Kort genoteerd

224

Spectrum

Problematiek zonevreemde bedrijven
WES medebekroond
Nieuwe milieunormen voor verpakkingen
Uniek demonstratieproject ecodesign
Europese 5b-gelden voor de Westhoek-Middenkust-Zeevisserijgebied
GOM-West-Vlaanderen prospecteert in Canada
WES-prognose van de demografische ontwikkeling in de provincie West-Vlaanderen
Aandelenopties: ook iets voor uw KMO?

228

Technologietransfer

229

Voordrachten

230

**Fiscale Focus:
Fiscaliteit 2000**

232

**Publicaties
WES/GOM - West-Vlaanderen**

Bij naamvermelding verschijnt de bijdrage onder de verantwoordelijkheid van de auteur

Beschermcomité

P. Breyne
gouverneur,
voorzitter algemene vergadering WES
prof. em. dr. O. Vanneste,
eregouverneur,
voorzitter raad van beheer WES
De heren G. Defreyne, J. Durnez,
G. Naeyaert, F. Peuteman,
mevrouw M.C. Van der Stichele-De Jaegere
de heer W. Vens
leden van de bestendige deputatie

Redactiecomité

A. Calus, G. Declercq, P. Delafontaine, F. Hoorelbeke,
P. Kerckaert, P. Meurrens, J. Pattyn, G. Sanders,
J. Theys, P. Van den Avenne, N. Vanhove

Redactiesecretaris

B. De Proost

Redactiesecretariaat en publiciteitsvoorwaarden

WES, Baron Ruzettelaan 33
8310 Brugge-Assebroek

Verantwoordelijke uitgever

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

**Westvlaams
Economisch
Studiebureau vzw**
Baron Ruzettelaan 33
8310 Brugge-Assebroek
050/36 71 36
fax 050/36 31 86
Postrekening
000-0125243-16
BTW
408 382 668
e-mail info@wes.be

Abonnement 2000
650 BEF (BTW en port
inbegrepen)
Postrekening
000-0125243-16
WES
Baron Ruzettelaan 33
8310 Brugge-Assebroek

Ontwerp lay-out
Johan Mahieu, Brugge
Drukkerij
Goekint Graphics,
Oostende
Foto käft
Jean Godecharle,
Brugge
Op de foto:
Sculptuur 'Zeebrugge'
van de Turiijnse kunstenaar
Mario Molinari

ISSN=1374-6235

Europese steunprogramma's voor de Westhoek en de Kustzone: de GOM - West-Vlaanderen stelt haar expertise ter beschikking voor de nieuwe programmerings- periode 2000-2006

Reeds verschillende decennia heeft de Westhoek kunnen rekenen op de Westvlaamse Economische Raad (WER) en nadien de GOM – West-Vlaanderen bij het verkrijgen van structurele steunverlening vanwege de hogere overheden ter bevordering van de sociaal-economische streekontwikkeling van dit plattelandsgebied.

In het eerste vijfjarenplan (1964-1968) en het tweede vijfjarenplan (1969-1973) voor de Westhoek werd door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie op voorstel van de Westvlaamse Economische Raad (WER) en het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES) een steunprogramma van de Centrale Overheid goedgekeurd dat voorzorg in de uitrusting van bedrijventerreinen en diverse verkeersinfrastructuurle werken. Hierbij werd de aanzet gegeven voor streekontwikkeling rond het principe van gebundelde deconcentratie (ontwikkeling geconcentreerd in een beperkt aantal regionale kernen).

Wegens de recessie van 1973-1974 werd een aantal jaren door de Centrale Overheid geen verder gevolg gegeven aan deze vijfjarenplannen. De WER – en nadien de GOM – West-Vlaanderen – deed dit de facto wel, in samenwerking met de Provincie en de WIER.

Het is vanaf 1987 dat de Europese Gemeenschap programmagewijs financiële steun voorzorg voor de verdere ontwikkeling van achtergestelde regio's. Het was de GOM - West-Vlaanderen die als eerste in ons land inspeelde op de mogelijkheden geboden door de Europese Commissie.

Via het Nationaal Programma van Communautair Belang – vanaf 1989 opgenomen in het Geïntegreerd Actieprogramma voor de Westhoek – werd in de periode 1987-1993 Europese steun toegewezen aan projecten met het oog op onder meer de verdere industriële ontwikkeling, de uitbouw van een netwerk van toeristische attractiepunten, de verbetering van de drinkwatervoorziening en de uitbouw van opleidingsinitiatieven.

Mede als gevolg van de efficiënte uitwerking van dit eerste Europese programma kon de GOM - West-Vlaanderen verkrijgen dat ook in een volgende programmeringsperiode (1994-1999) de Westhoek – samen met de visserijgebonden Middenkust – een beroep kon doen op een aanzienlijk deel (circa 1 miljard fr.) van de Europese subsidiekoek. Via dit doelstelling 5b-programma worden momenteel diverse acties ondernomen met het oog op het verder versterken van het economisch weefsel, de uitbouw van het plattelands- en kusttoeris-

me, het bestendigen van de activiteiten in de landbouw en de visserij, opleiding, om- en bijscholing en het verbeteren van de leefbaarheid van de kleine plattelandskernen.

Ongeacht het feit dat de acties van het huidige 5b-programma op heden nog niet een volledige uitwerking hebben gekregen, is het duidelijk dat alle voormelde steunprogramma's voor de Westhoek hun doel niet hebben gemist. De verbeterde sociaal-economische situatie van de Westhoek maakte het moeilijk om nogmaals een volwaardig Europees programma te verkrijgen vanaf het jaar 2000. Niet alle Westhoek-gemeenten voldoen immers nog aan de plattelandscriteria (doelstelling 2) van de Europese Commissie. De regionale verschillen werden reeds afgevlakt via de vorige programma's.

Toch zal in de periode 2000-2005 in de Westhoek via een (laatste) Europees overgangsprogramma (het zogenaamd phasing out-programma of uitdovend programma) op degressieve wijze Europese steun kunnen worden gegeven aan de sociaal-economische ontwikkeling via maatregelen inzake bedrijfs-onthaalinfrastructuur, promotie, toerisme en opleidings-infrastructuur. Voor andere maatregelen (inzake landbouw en opleidingen) zal de Westhoek een beroep moeten doen op de horizontale steunmaatregelen van de Europese Commissie die in gans Vlaanderen gelden.

De kustzone daarentegen heeft wel nog een volwaardige erkenning gekregen als Europees doelstelling 2-gebied voor de periode 2000-2006. De erkenning werd voornamelijk verkregen vanuit de visserij- en de werkloosheidsproblematiek. Deze zone was opgenomen in het GOM-voorstel dat reeds in 1998 werd ingediend.

De GOM - West-Vlaanderen heeft zich kandidaat gesteld voor het verkrijgen van de programmamanagement-opdracht voor de nieuwe Europese programma's in West-Vlaanderen. Hierbij werden de volgende vijf argumenten gehanteerd :

- traditioneel wordt in Vlaanderen het programmamanagement van streekgebonden Europese programma's toegewezen aan de GOM's;*
- de GOM - West-Vlaanderen heeft in het verleden – met felicitaties van voormalig Europees Commissaris B. Millan – het Nationaal Programma van Communautair Belang voor de Westhoek gecoördineerd. Ook het huidige doelstelling 5b-programma en het Retex-programma werd door de GOM - West-Vlaanderen op een efficiënte manier gerund;*

- *de nieuwe Europese programma's – zoals onder meer het doelstelling 2-programma voor de kustzone en het overgangsprogramma voor de Westhoek – liggen zowel geografisch als inhoudelijk in dezelfde lijn als het huidige 5b-programma. Concreet betekent dit voor het doelstelling 2-programma kustzone dat een gamma aan maatregelen kan worden opgenomen in de programmering met het oog op het behoud van de activiteiten in de zeevisserij, het versterken van het economisch weefsel, het verder ontwikkelen van het kusttoerisme en opleiding, om- en bijscholing;*
- *de GOM - West-Vlaanderen kan een gespecialiseerd team ter beschikking stellen dat zich kan beroepen op een gedegen expertise inzake programmamanagement met een netwerk van contacten bij de Europese Commissie;*
- *dit programmamanagementteam van de GOM - West-Vlaanderen kan ook terugvallen op de stafmedewerkers van de GOM - West-Vlaanderen die in diverse domeinen (economische promotie, ruimtelijke ordening, milieu, toerisme, toegepast sociaal-economisch onderzoek, ...) zijn gespecialiseerd;*
- *de ervaringen met de huidige programma's leren ook dat (kosten) efficiënter kan gewerkt worden indien alle Europese programma's onder de bevoegdheid van hetzelfde programmamanagement worden opgenomen.*

Ook voor de nieuwe programma's ligt een belangrijke verantwoordelijkheid bij het programmamanagement. Met het oog op het verzekeren van de continuïteit is het dus logisch dat - gezien de goede werking - het management van de nieuwe Europese programma's wordt toegewezen aan de huidige programmamanagementeenheid, die wordt georganiseerd door de GOM - West-Vlaanderen.

De haven van Zeebrugge voor de volgende generatie

ir. Pierre Kerckaert
administrateur-generaal MBZ

Inleiding

De toekomst peilen is een moeilijke en riskante gedachteoefening, vooral als het de snel evoluerende maritieme sector betreft. Nochtans is zo'n gedachteoefening noodzakelijk om een Zeebrugs havenbeleid uit te stippelen en om strategisch te kunnen anticiperen op veranderende omstandigheden.

Deze bijdrage poogt de meest realistische verwachtingen terzake te concretiseren. De materie is zeer complex met veel diverse aspecten: enkel de meest belangrijke worden behandeld.

In een eerste deel wordt het historisch perspectief van en de huidige situatie in de haven belicht. Uit de geschiedenis van de laatste 25 jaar kunnen immers leerzame lessen getrokken worden voor de volgende generatie: welke evolutie heeft Zeebrugge in die periode gekend en waarom; wat is er goed en slecht gegaan en wat zijn onze sterkten en zwakten gebleken? Uit die ervaringsgegevens kan men een ernstige poging wagen om met kennis van zaken te anticiperen op nieuwe evoluties.

Een tweede deel handelt over een aantal toekomstbepalende factoren. Enkele daarvan – zoals de algemene economische evolutie – hebben we nagenoeg niet in de hand. Andere factoren kunnen we evenwel zelf in een bepaalde richting sturen: het infrastructuurbeleid in en rond de haven, de aanpak van het mobiliteitsprobleem, het tijdig inspelen op moderne technologieën, de dienstverlening, en vooral ... een eigen streekvisie.

In een derde deel wordt getracht om, op basis van alle voorgaande beschouwingen, een geactualiseerd strategisch infrastructuurplan voor de haven van Zeebrugge en zijn hinterlandverbindingen uit te tekenen. Het is een studieobject dat,

waar nodig, zal moeten bijgestuurd worden en als eerste bedoeling heeft om een aantal nieuwe ideeën los te weken en de erbij horende studies te activeren. Het is dus geen definitief plan en dus niet als dusdanig te nemen of te laten. Immers: niets is blijvend behalve de verandering !

Het historisch perspectief en de huidige situatie

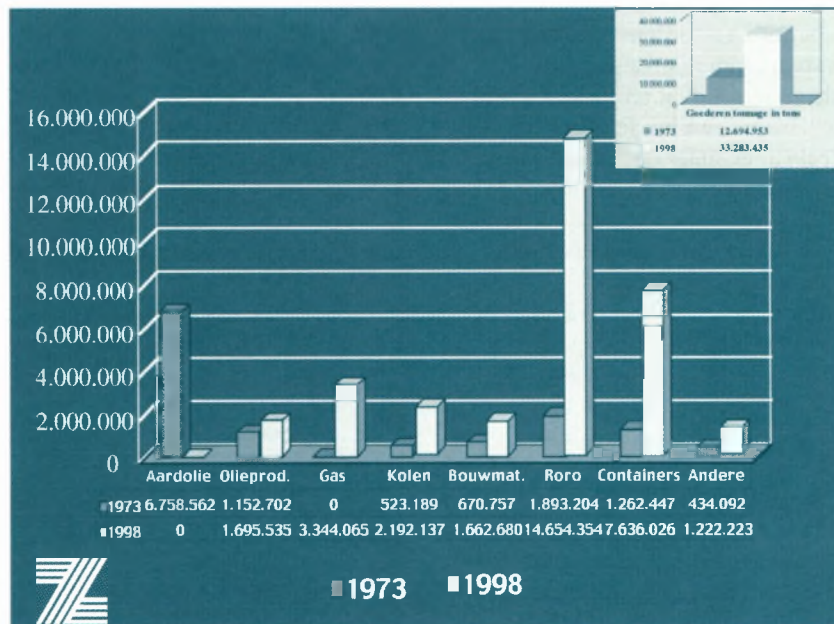
De vergelijkende grafiek 1973-1998 omtrent het zeescheepvaartverkeer in de haven gedurende de laatste 25 jaar (grafiek 1) laat enkele interessante vaststellingen toe: een zeer grote toename van de trafiek in absolute cijfers (van 12,5 mio ton tot 33,3 mio ton), een gevoelige verschuiving tussen de goederensectoren onderling, maar vooral een spectaculaire stijging van de ro-ro trafieken (voornamelijk intra-europees) en de containertrafieken. Een sectoriële analyse toont aan dat, daar waar in 1973 de ro-ro en de containers samen amper

De toekomst peilen is een moeilijke en riskante gedachteoefening, vooral als het de snel evoluerende maritieme sector betreft. Nochtans is zo'n gedachteoefening noodzakelijk om een Zeebrugs havenbeleid uit te stippelen en om strategisch te kunnen anticiperen op veranderende omstandigheden.

één kwart uitmaakten van de totale haventrafiek, hun gezamenlijk aandeel in 1998 is opgeklommen tot ongeveer drie vierden.

Dit is een duidelijk bewijs dat het moderne, naoorlogse Zeebrugge een kind is van de tweede maritieme verkeersrevolutie. Zoals bekend greep de eerste maritieme verkeersrevolutie plaats in de vorige eeuw wanneer het houten zeilschip plaats moest ruimen voor de gemotoriseerde metalen schepen. Vanaf het jaar 1960 gebeurde een tweede revolutie toen de toenmalige klassieke "stukgoedlading" gestadig getransponeerd werd naar de

Grafiek 1



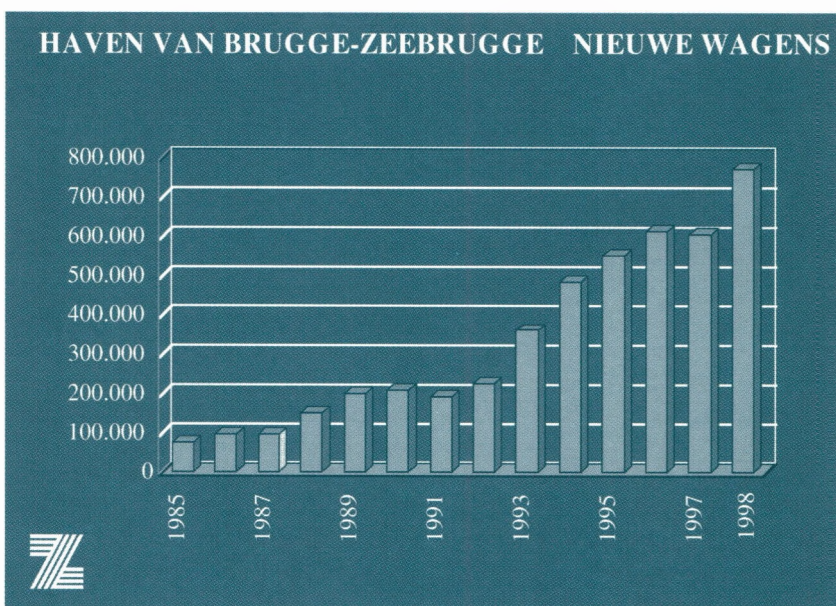
"eenheidslading", de container, die met aangepaste technieken aan boord van de schepen werd behandeld (nl. ro-ro en gespecialiseerde containerkranen). Die eenheidsladingen waren ook de aanzet tot een nieuw logistiek concept: het inter- of multimodaal transport. Daarenboven werden steeds grotere en sneller varende schepen gebouwd door rederijen die een beperkter aantal havens dan voorheen wensten aan te lopen.

De haven van Zeebrugge heeft een zeer strategische ligging om aan deze moderne evolutie van het maritieme verkeer interessante perspectieven te bieden: snelheid en diepgang. Van alle Vlaamse havens is Zeebrugge het snelst te bereiken vanuit zee en dit voor de diepst stekende schepen. De noodzakelijke basishaveninfrastructuur om deze troeven voluit te kunnen uitspelen is in de periode 1970-1985 precies op tijd klaar gekomen. Zeebrugge is in de Le Havre – Hamburg range derhalve als belangrijke diepzee- en snelhaven niet meer weg te denken en moet in de toekomst deze belangrijke troeven met onverminderde ijver blijven uitspelen.

Naast deze algemene vaststelling kunnen uit het historisch perspectief en de analyse van de huidige situatie nog volgende markante beschouwingen worden gemaakt:

- De huidige **ro-ro** **trafiek** wordt gedomineerd door de short sea trafiek op het Verenigd Koninkrijk (97 % van alle ro-ro heeft Engeland als oorsprong/bestemming). Deze goederenstroom heeft een sterke verankering en is door de indienstname van de Chunnel amper verstoord geworden: de veelvuldige bestemmingen in Engeland (de zone rond en ten noorden van de Thames) en het feit dat in Zeebrugge meer dan tweederde niet begeleid ro-ro transport wordt gegenereerd - waarvoor de Chunnel niet geschikt is - zijn hiervoor de voornaamste redenen. Binnen diezelfde ro-ro trafiek is het transport van nieuwe wagens een belangrijke niche geworden (grafiek 2). In 1999 zullen één miljoen nieuwe auto's – met een zeer brede waaier van allerhande merken – door de haven transiteren. Dit brengt Zeebrugge reeds enkele jaren op de tweede plaats in Europa na Bremerhaven en de eerste plaats ligt binnen handbereik.

Grafiek 2



- De **deepsea containertrafiek** kent een spectaculaire groei: +160 % in de laatste zeven jaar. De grote containerrederijen hebben Zeebrugge "ontdekt" als volwaardige diepzee containerhaven naast havens als Rotterdam en Antwerpen in de Gouden Delta. Vooral rederijen die steeds maar groter wordende schepen van stapel laten lopen en/of die zeer strakke vaarschema's voor hun pendeldiensten of rond-de-wereld-diensten willen aanhouden, zijn sterk in Zeebrugge geïnteresseerd en reeds aanwezig. Ook hier wegen de troeven van uitstekende toegankelijkheid (diepgang) en snelheid (kustligging) het sterkst door ondanks sommige handicaps in het hinterlandtransport

waarop verder dieper zal worden ingegaan.

- In de **bulksector** is enkel de LNG-trafiek een constante: Zeebrugge heeft zich in het laatste decennium ontpopt als Europese gas-hub. De ertsen- en kolentrafieken daarentegen hebben ups en downs gekend en zijn op korte termijn zelfs af te schrijven wegens het volledig wegvallen van de binnenlandse bevoorrading van kolen terwijl de thans nog resterende trafiek als aanvoer naar de Britse elektriciteitscentrales dit jaar wordt beëindigd.
- Het **stukgoedverkeer** heeft wisselende successen gekend. Alhoewel de haven in Brugge zelf

De deepsea containertrafiek kent een spectaculaire groei: + 160 % in de laatste zeven jaar.



Foto MBZ

hierin een verdienstelijke rol heeft gespeeld, ligt de kern van dit stukgoedverkeer zoals voor alle andere goederenstromen in Zeebrugge. Daar heeft het European Food Center rond het Noordelijk insteekdok een merkwaardige evolutie gekend: positief voor de trafieken van suiker, bloem, aardappelen..., veel grilliger voor de fruittrafieken die in een zeer volatiel marktsegment moeten gesitueerd worden met een bikkelharde en niets ontziende concurrentie.

De Zeebrugse havengemeenschap heeft op dit ogenblik een te kleine impact op de goederenstromen tussen de fruitproducenten en de -verbruikers die in handen zijn van zeer grote buitenlandse export- en importbedrijven die allianties maken met buitenlandse reders en stouwers.

Daarenboven wordt te weinig geïnvesteerd in dedicated (eigen) terminals vanwege grote fruitbedrijven met als resultaat een te geringe binding met de haven zelf.

Aan deze uitgesproken zwakten moet verholpen worden!

Ondertussen is evenwel met de komst van Stora-Enso een nieuwe

belangrijke niche in Zeebrugge tot stand gekomen in de papier- en pulpsector.

- **Distributie** speelt een steeds belangrijker rol in de transporteconomie. Zeebrugge is in dit distributiepatroon nog onvoldoende doorgebroken. Er zijn weliswaar voorbeelden van successen: de gasdistributie, de distributie van nieuwe auto's en straks van papier en pulp.

In andere sectoren is er slechts een aanzelend begin.

Distributiebedrijven vormen een ideale verankering van trafieken in de haven, zijn meestal arbeidsintensief en maken een sterkere medecontrole op de goederenstroom mogelijk. Zeebrugge kan hierbij belangrijke troeven uitspelen door zich enerzijds te profileren als Europees distributieplatform mede gericht op het Verenigd Koninkrijk (short sea ro-ro) en zich anderzijds te promoten als platform voor gecombineerde kust- en diepzeevaart trafieken. Daarvoor dienen voldoende lijndiensten aangetrokken te worden, vooral in de containersector: het recent

Bridgestone-succes is daarvan een sprekend voorbeeld.

De ruimtelijke benutting is een andere interessante invalshoek voor het huidige en toekomstige Zeebrugge. Ik beperk me in dit hoofdstuk tot de huidige stand van zaken.

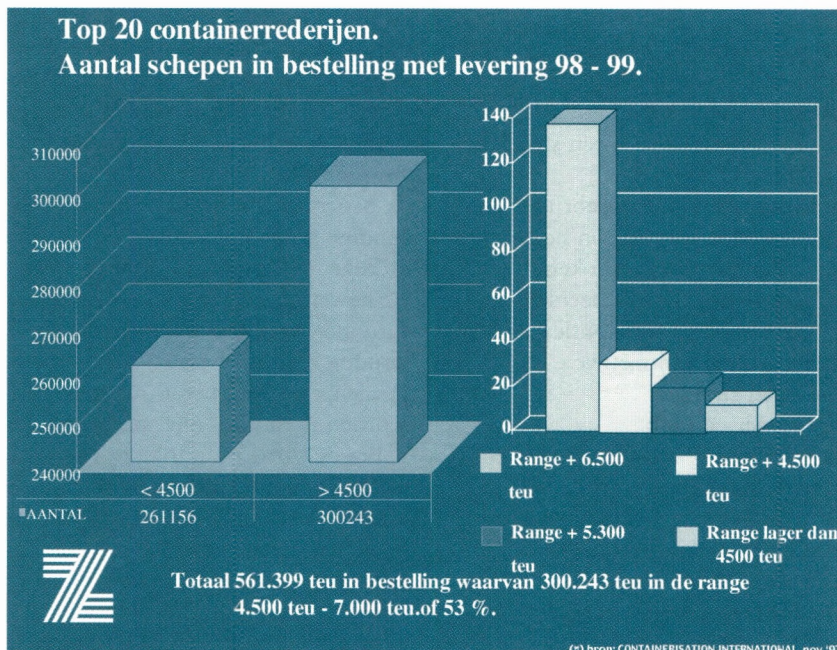
In tegenstelling tot de soms gehoorde bewering dat er in Zeebrugge terreinen in overvloed beschikbaar zouden zijn, die best zo snel mogelijk zouden benut moeten worden door al of niet maritiem gebonden bedrijven, blijkt de werkelijkheid totaal anders te zijn. Van de in totaal 1.400 ha op het gewestplan voorziene havengronden (exclusief de watergedeelten) zijn er thans 618 ha bouwrijp gemaakt waarvan 575 ha in concessie zijn gegeven en grotendeels bezet: er resteren dus nog 43 ha die heden nog kunnen toegewezen worden en 782 ha die nog bouwrijp moeten gemaakt worden (d.w.z. ontsloten worden via weg, spoor en water).

Wanneer de geciteerde 43 ha thans beschikbare bouwrijpe grond vergeleken worden met de 144 ha die in het voorbije jaar toegewezen zijn aan nieuwe vestigingen zoals Wallenius, Stora Enso, WPS,

In de haven van Zeebrugge werden dit jaar één miljoen nieuwe wagens verscheept.



Foto MBZ



Grafiek 3

Sea-Ro, Bridgestone, Toyota... dan is de enige conclusie dat het tijdig ter beschikking stellen van nieuwe bouwrijpe havengebonden gronden met de daarbijhorende infrastructuur de grote opgave wordt voor de eerste jaren ! Een andere soms gehoorde stelling verdedigt het principe dat alle geconcedeerde terreinen best eerst volledig bezet zouden worden vooraleer verder te gaan met het bouwrijp maken van nieuwe havengronden. Die stelling is evenwel op een gevaarlijke kortzichtigheid gebaseerd: vooreerst zijn de meeste geconcedeerde gronden thans reeds op hun volle capaciteit benut terwijl de meeste andere percelen voorbehouden zijn voor een spoedig te verwachten uitbreiding van sterk groeiende bestaande terminalactiviteiten. Slechts één terminal is heden, helaas, sterk onderbenut: Flanders Containerterminal (FCT). Maar het zou een historische vergissing zijn om de enige belangrijke reservecapaciteit die de haven op die FCT terminal thans nog heeft voor het aantrekken van nieuwe containerlijnen, op te offeren ten gunste van andere trafieken. Daarvoor is de FCT terminal, die voor de diepst stekende containerschepen is geconcipeerd en uitgerust, niet gebouwd en gefinancierd geworden; daardoor zou de toekomst van Zeebrugge als containerhaven volledig gehypothecerd worden.

Havens worden ook nog op andere economische parameters beoordeeld zoals: toegevoegde waarde, investerin-

gen, bijdrage aan de Schatkist en tewerkstelling. Voor deze benacering dien ik te verwijzen naar gespecialiseerde publicaties. Betreffende de tewerkstelling verdient volgende beschouwing evenwel enige aandacht.

De haven van Zeebrugge levert ca. 13 % op van de tewerkstelling in het arrondissement Brugge: daarmee is ze de grootste katalysator van de tewerkstelling in de streek, en de havengebonden diensten in Zeebrugge doen het op dat vlak duidelijk beter dan in de andere Vlaamse havens.

Het zou evenwel verkeerd zijn hieruit te besluiten dat men enkel oog zou mogen hebben voor de havenactiviteiten die het meest arbeidsintensief zijn in de haven zelf, zoals bijvoorbeeld de behandeling van stukgoed (fruit) of snel roterende short sea ro-ro diensten.

De slagkracht van een haven wordt mede bepaald door zijn aantrekkingskracht op alle goederenstromen die, gezamenlijk beschouwd, de lokale toegevoegde waarde en tewerkstelling in positieve zin beïnvloeden.

Het lossen en laden van een container levert op zichzelf misschien niet de grootste graad van tewerkstelling op, maar die container is veruit de belangrijkste schakel geworden in de gehele transportketen: het strippen en stufen ervan en de mogelijkheden die er uit voortvloeien in een logistiek geoptimaliseerd distributiepatroon zijn bepalend voor de tewerkstelling in de haven van morgen.

Een analyse van de huidige mobiliteitsproblematiek in en rond de Zeebrugse haven levert volgend beeld op: de spoorverbindingen zijn uitstekend en terecht wordt de haven een "spoorweghaven" genoemd; de wegverbindingen voldoen heden nog aan de huidige verkeersstroom maar preventief moet nu reeds een oplossing gerealiseerd worden voor de dichtslibbende expreswegen door de Brugse agglomeratie (N31) en naar Antwerpen (N49); de binnenvaartverbinding is compleet onvoldoende en is in de laatste decennia de grootste handicap voor de ontwikkeling van de haven geweest. Op dit laatste punt wordt in een volgend hoofdstuk uitvoeriger teruggekeerd.

Ter afronding van dit historisch perspectief kan gesteld worden dat:

- Zeebrugge zich sterk geprofileerd heeft in zijn primaire havenfuncties zijnde goederenoverslag, -opslag en distributie. Zware industriële activiteiten zijn er niet van de grond gekomen: daarvoor is het moderne Zeebrugge te laat uitgebouwd geworden, is het ook te klein en is het gelokaliseerd in de fijne textuur van het kustlandschap;
- Zeebrugge uitstekend scoort in de ro-ro en containersector dankzij zijn opvallende sterkten als diepzeehaven en snelhaven;
- Zeebrugge zich ontpopt heeft als Europees centrum voor het short sea verkeer met het Verenigd Koninkrijk in een eersterangrol;
- Zeebrugge sterke niches heeft ontwikkeld zoals de trafiek van gas, van nieuwe auto's en straks van papier en pulp.

Naast deze onloochenbare sterkten zijn er evenwel ook zwakten:

- het nijpend tekort aan bouwrijpe gronden;
- de te geringe impact op de goederenstromen zelf zodat de verankering van rederijen en/of bedrijven met de haven niet overal aanwezig is;
- de uitgebouwde hinterlandverbindingen vertonen lacunes, met de binnenvaart als voornaamste probleem.

De toekomstbepalende factoren

In dit hoofdstuk wordt vooral ingegaan op die factoren die de Zeebrugse havengemeenschap en het havenbestuur grotendeels zelf mede kunnen bepalen of beïnvloe-

den. Er zijn er ook andere, die in feite alleen kunnen ondergaan worden zoals bijvoorbeeld de evolutie van de economie wereldwijd en de conjunctuurbarometer in de Europese Unie en in het bijzonder in het voor Zeebrugge zo belangrijke Verenigd Koninkrijk, vermits Groot-Brittannië nog steeds voor de haven de belangrijkste trafiekgenerator betekent. Dit laatste is ongetwijfeld een sterkte want onze marktleiderspositie heeft een belangrijk aanzuigefect tot gevolg voor de verder groeiende V.K. trafieken, maar het kan ook een zwakte zijn want een te eenzijdig gericht geografisch afzetgebied is kwetsbaar en het is dus ook van belang een zo groot mogelijke diversificatie na te streven naar andere Europese (Skandinavië; Iberië ... voor de short sea en kustvaart) en intercontinentale (wereldwijd voor de containers en de diepzee ro-ro) bestemmingen.

Algemeen dient gesteld dat de volgende decennia blijvend zullen gekenmerkt worden door de verdere opmars van de container en de ro-ro. Gespecialiseerde studies verwachten nog voor vele jaren een verschuiving van het klassieke stukgoed naar de container toe met als resultaat een jaarlijks groeirijme voor die containertrafiek van zes procent. Voor de ro-ro trafieken met het V.K. wordt een verdubbeling verwacht in de eerste 10 à 15 jaar en de ferry-maatschappijen bereiden zich daar nu al ten volle op voor. Intra-europees wordt vooral de kustvaart op alle beleidsniveaus sterk gestimuleerd als alternatief voor de steeds verder dichtslibbende wegen.

Op het vlak van scheepsbouw blijft de schaalvergroting van de containerschepen onverminderd doorgaan. (grafiek 3). Ruim 53 % van de capaciteit van de in aanbouw zijnde containervloot wordt gevormd door schepen van meer dan 4.500 TEU (20' containers) en schepen van 15.000 TEU (met 24 rijen containers naast elkaar) worden heden op de tekentafels ontworpen. Bij de nieuwe generatie ro-ro schepen wordt vooral op een grotere vaarsnelheid gemikt. Het project Fast Ships bijvoorbeeld beoogt ro-ro schepen van 1.300 TEU die aan 70 km/u de Atlantische Oceaan in 3,5 dagen kunnen oversteken. Enig scepticisme is hier evenwel geboden: het marktsegment dat hiervoor interesse heeft is niet evident definieerbaar, het betreft

hier zeer dure schepen met een zeer hoog energieverbruik en die daarenboven een zeer dure havenuitrusting vergen vermits de los- en laadtijden van die schepen uitzonderlijk kort moeten gehouden worden. De haven van Zeebrugge heeft dit project op zijn waarde beoordeeld en voorlopig nog als onvoldoende onderbouwd bestempeld. Maar het blijft een interessante materie om volgen, temeer dat de havens van Cherbourg en Philadelphia het project wel wensen uit te voeren.

De vorming van steeds groter wordende consortia tussen internationale rederijen en stouwersbedrijven is een andere merkwaardige evolutie in de maritieme wereld. Dit heeft tot gevolg dat het patroon van haven-netwerken steeds meer en meer het beeld krijgt van geconcentreerde hubs, omringd door feederhavens.

Anderzijds dreigen de havenbesturen door die megafusies de speelbal te worden van die internationale groepen. Om een impact te blijven behouden op het gehele gebeuren dienen de havens dan ook een antwoord te zoeken in onderlinge samenwerkingsverbanden en allianties. Ook de oprichting door de havens zelf, in samenwerking met de privé sector, van in het binnenland gelegen "dry ports" of "inland terminals" als maritieme toegangspoorten, kan sterk bijdragen tot een grotere invloed op de goederenstromen - daardoor kan een sterker distributiepatroon worden uitgebouwd gebaseerd op de door de Europese Unie opgerichte transportnetwerken.

Het samenwerkingsverband Antwerpen-Zeebrugge is hiertoe een goede aanzet. Het opzet zal evenwel maar slagen als beide havens aan de rederijen en de stouwers een nieuw

+ 4000 TEU-schip van Evergreen (dienst op oostkust U.S.A.) aan de OCHZ-terminal.



Foto MBZ

Het project Fast Ships voorziet ro-ro schepen van 1.300 TEU die aan 70 km/u de Atlantische Oceaan in 3,5 dagen kunnen oversteken.

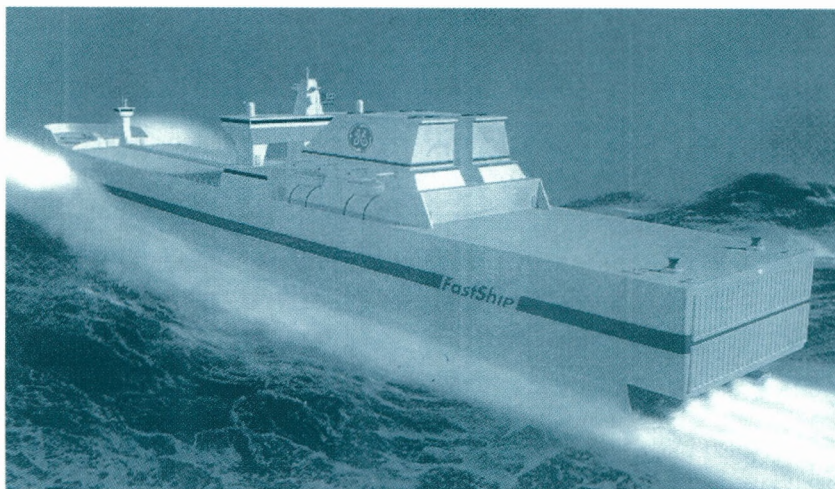


Foto MBZ

Foto MEZ



Even belangrijk naar het havencliënteel toe is het optimaliseren van de dienstverlening. De inschakeling van de modernste hulpmiddelen zoals helicopterbeloodsing, snelle redboten, elektronische navigatie... is een must.

globaal concept zullen aanbieden dat niet de loutere optelsom mag zijn van de sterkten en de zwakten van beide havens afzonderlijk. Een samenwerking tussen de havens van Zeebrugge en Oostende behoort hier eveneens tot de mogelijkheden, vooral omdat Oostende met zijn luchthaven grote opportuniteiten bezit met mogelijke synergieën naar de scheepvaart toe zoals bijvoorbeeld de cruisevaart.

Even belangrijk naar het havencliënteel toe is het optimaliseren van de dienstverlening. Alhoewel de huidige kwaliteit van de Zeebrugse havenarbeiders, stouwers, expediteuren, douane, loodsen, enz... alom is gekend, moet een nog verdere optimalisatie mogelijk zijn onder meer op het vlak van de kostenbeheersing. Een integratie van de sleepdiensten en het loodswezen, eventueel nog aangevuld met andere diensten, is meer dan alleen maar een interessante denkpiste. De inschakeling van de modernste hulpmiddelen zoals helicopterbeloodsing, snelle redboten, elektronische navigatie... is een must.

Er moet ook afgestapt worden van de koppeling van de kustloodsdiensten met de Scheldebeldings en dus onrechtstreeks met Nederland: een eigen kustdienst zal goedkoper en

efficiënter kunnen uitgebouwd worden.

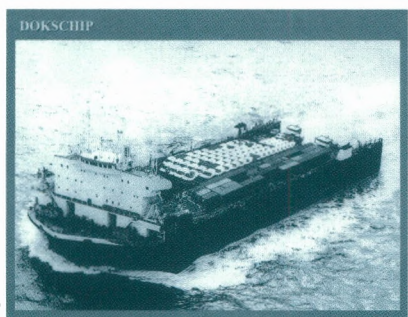
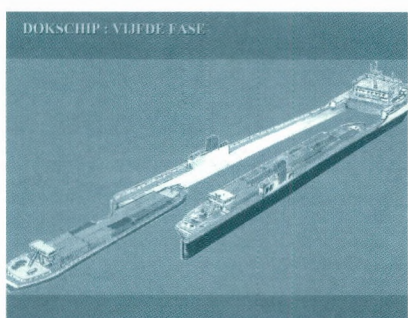
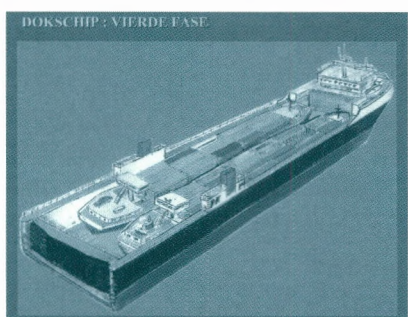
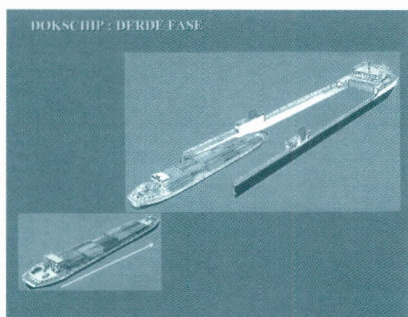
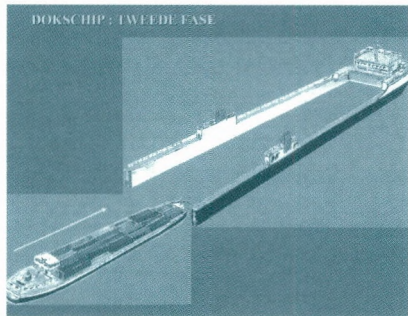
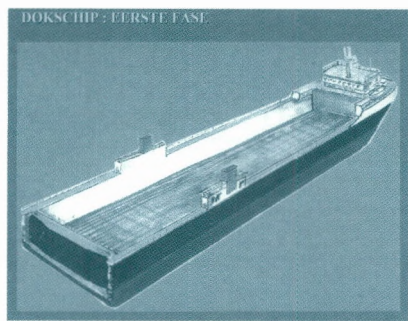
Een problematiek met grote impact op de toekomst van de haven is deze van de hinterlandverbindingen. Uit de huidige modal split in Zeebrugge en de vergelijking ervan met andere havens valt onmiddellijk op dat de binnenvaartverbindingen met Zeebrugge nagenoeg onbestaande zijn (ca. 1 %) terwijl ze in andere havens heel belangrijk zijn (Gent 51 %, Antwerpen 30 %). Potentiële havenklanten zijn zeer gevoelig voor dat probleem: ze willen immers alle transportmodi (weg-spoor-binnenvaart) in hun logistiek concept inbouwen. Daarenboven worden op alle beleidsniveaus formules uitgewerkt om het wegtransport te ontmoedigen en het binnenvaarttransport te promoten. Een recent uitgevoerde mobiliteitsstudie bewijst dat, moest er een degelijke binnenwaterverbinding met Zeebrugge bestaan, er in het eerste decennium meer dan 15 miljoen ton goederen deze verkeersdrager zouden benutten: dat is iets minder dan de helft van de huidige totale Zeebrugse trafiek! Het is dus de hoogste tijd dat Zeebrugge in dit debat met een concrete binnenvaartoplossing voor de dag komt. Talrijke studies leveren het sluitend bewijs dat de enige goede oplossing een nieuw kanaal is tussen Zeebrugge en

het kanaal Gent-Terneuzen.

De pas opgestarte Maatschappelijke Impact Studie

Binnenvaartverbinding Zeebrugge-Oostende (MaIS) die een multidisciplinaire benadering van het probleem beoogt (scheepvaart, waterbeheersing, recreatie, ecologie, zoet water problematiek...) kan maar een herbevestiging opleveren van de noodzaak aan dit nieuwe kanaal, dat voor het havenbestuur derhalve topprioriteit is en blijft.

De aanleg van een dergelijk kanaal vergt evenwel veel tijd (in de beste veronderstelling 10 à 15 jaar) en er moet derhalve in die tussenperiode zeer snel een interim oplossing uitgewerkt worden. Het recent verleden heeft bewezen dat kruiplijncoasters en estuaire schepen die oplossing niet kunnen aanreiken. Daarom is het concept van een dokschip of varende sluis ontwikkeld geworden en door de Vlaamse Regering reeds principieel als innovatief project aanvaard geworden. Het betreft hier het inzetten van een zeewaardig zelfvarend afzinkbaar ponton of vlotdok (vandaar de naam dokschip) dat bestendig over zee heen en terug pendelt tussen de beschutte wateren van de Zeebrugse voorhaven en de put van Everingen in de Schelde (figuur 1a-f). Op die twee



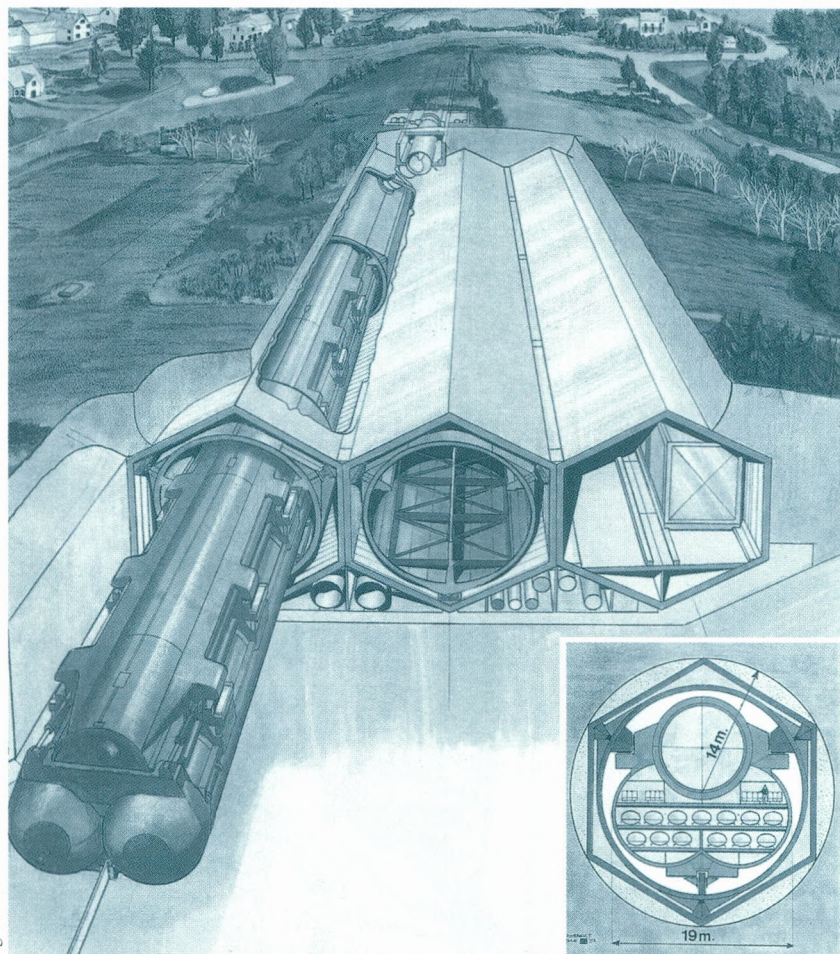
uiterste punten wordt het dokschip tot op een bepaald peil afgezonken waardoor binnenschepen in de dokruimte van het schip kunnen varen. Daarna wordt het dokschip terug opgepompt totdat de binnenschepen droog komen te staan en in deze configuratie gebeurt dan de veilige overvaart over zee.

Ter plaatse van het andere uiterste punt wordt de operatie in omgekeerde volgorde hernomen. De nuttige afmetingen van het voor de binnenschepen bruikbare deel van het dokschip zijn (in voorontwerp) op een lengte van 135 m en een breedte van 30 m vastgelegd, wat moet toelaten dat de grootste Rijnschepen of meerdere kleinere binnenschepen de haven van Zeebrugge veilig kunnen bereiken. Het dokschip is dus een openbare dienstverlening voor heel de binnenvaart en is dus niet terminalgebonden. Het is ondubbelzinnig te vergelijken met een kanaal of een binnenvaartsluis (vandaar de naam varende sluis). Om die reden moet het project door het Vlaams Gewest gefinancierd worden. Het project is

overigens even dienstig voor de haven van Oostende wat het nog interessanter maakt. Er moet evenwel duidelijk gesteld worden dat zo'n dokschip niet de eindoplossing van het binnenvaartprobleem kan leveren. De jaarlijkse capaciteit van een dokschip is max. vijf miljoen ton en dus op termijn veel te weinig, en de inzet van meerdere dokschepen maakt de exploitatieprijs prohibitief hoog. Uiteindelijk is en blijft een nieuw kanaal op termijn de enige optimale oplossing!

De verdere uitbouw van de infrastructuur voor de twee andere belangrijke verkeersmodi moet uiteraard ook anticiperen op de trafiekverwachtingen. Welke tussenoplossingen ook worden uitgewerkt voor een functieverhoging van de N31, de oorspronkelijk voorgestelde kamstructuur met de as Jabbeke - Blauwe Toren - Westkapelle blijft de enige optimale oplossing op termijn, vooral in het licht van een verdubbeling van het baantransport met het V.K. in de eerstvolgende tien à vijftien jaar. En wat de spoorwegen betreft wordt verwacht dat de realisatie van het derde en vierde

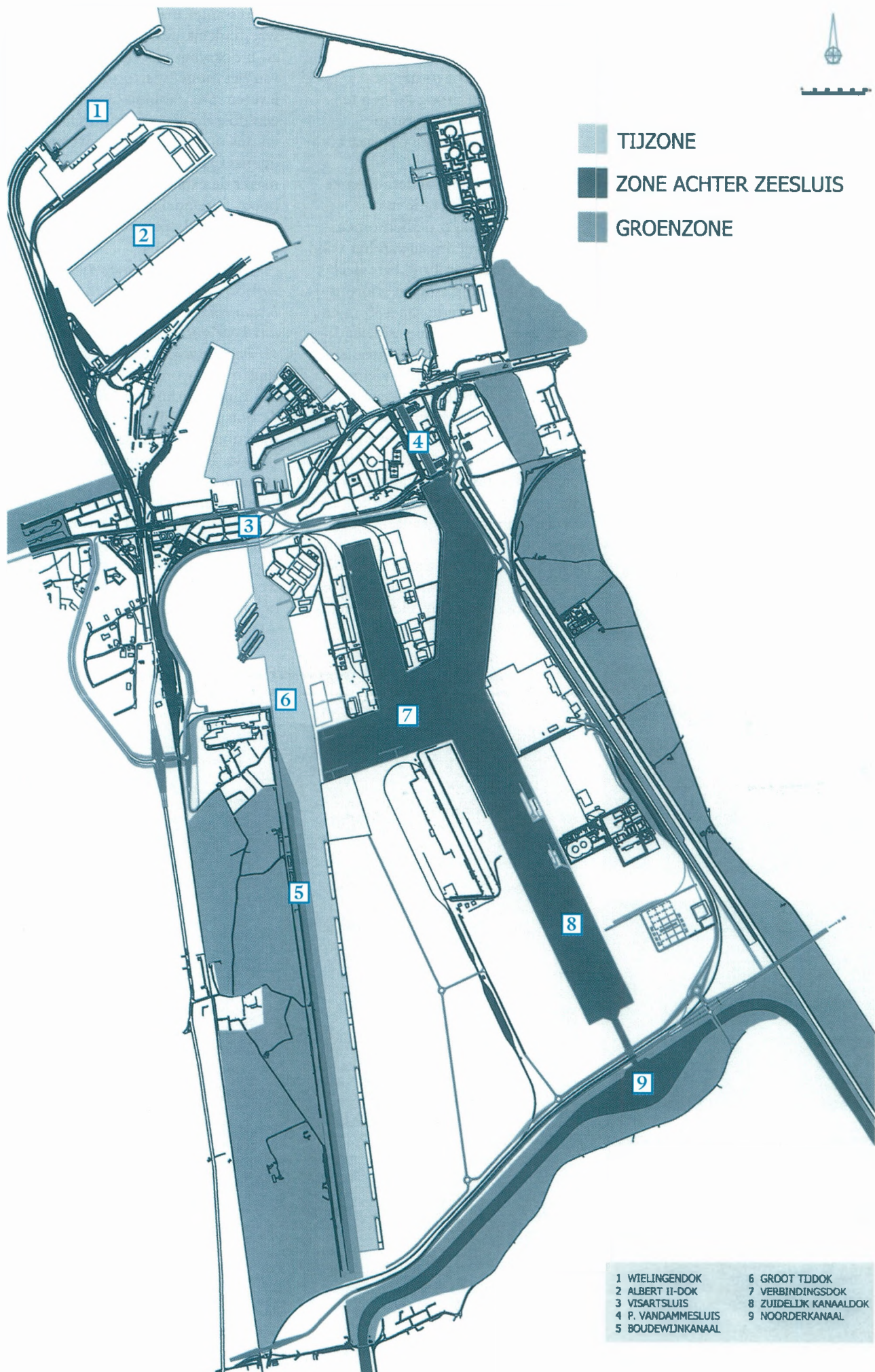
Nieuwe technieken van ondergronds goederentransport op grote verbindingssassen zullen in de eerste decennia tot ontwikkeling komen.



Figuur 1: a,b,c,d,e,f.

Figuur MBZ

Figuur 2



spoor in de periode 2000-2006 effectief plaatsgrijpt.

De realisatie van andere nieuwe infrastructuurprojecten in het Zeebrugse hinterland dient een punt van bijzondere aandacht te blijven.

De bouw van de nieuwe Westerschelde oeververbinding ter hoogte van Terneuzen kan een bedreiging betekenen vanuit Rotterdam en Vlissingen naar ons natuurlijk hinterland bij uitstek: Noord Frankrijk. En ook de bouw van een tweede kanaaltunnel is in de volgende generatie helemaal niet ondenkbaar. Overigens mag men verwachten dat nieuwe technieken van ondergronds goederentransport op grote verbindingssassen in de eerste decennia tot ontwikkeling zullen komen. Zeebrugge mag de boot van die moderne technologie niet missen. De concurrentiestrijd tussen de havens zal zich immers meer en meer op het land afspelen en niet zozeer langs de waterkant!

Een aangepast strategisch infrastructuurplan voor de haven van Zeebrugge

Het bestaand globaal plan van de Zeebrugse haven dateert nu reeds van decennia geleden en heeft tot op heden zijn deugdelijkheid bewezen. Op de drempel van de 21e eeuw is het evenwel nuttig om dit plan te actualiseren in het licht van de huidige toekomstverwachtingen.

Op basis van de hiervoor uiteenzette beschouwingen wordt hierna een proefdruk van een aangepast strategisch infrastructuurplan uitgetekend (fig.2). Dit geografisch afgebakend plan moet evenwel in samenhang gezien worden met alle andere hiervoor behandelde toekomstbepalende doch niet terreingebonden elementen. Daarenboven is dit plan niet "te nemen of te laten" maar moet het zijn eigen dynamiek kennen, gestoeld op verdere studies en bijsturingen.

- De ruimtelijke begrenzing van het havengebied ligt vast en heeft door het gewestplan een wettelijke basis gekregen. Een verdere uitbreiding ervan is om diverse redenen niet haalbaar. Een uitbouw dieper in zee is op sedimentologisch, hydraulisch en nautisch vlak niet verantwoord. Landwaarts heeft het havengebied een aantal natuurlijke begrenzingen die tevens de milieu-bufferzones vormen

(Boudewijnkanaal, afwateringskanalen, tracé duwvaartkanaal). Alhoewel binnen de bestaande begrenzing nog een ruime oppervlakte aan terreinen ongebruikt is, kampt het havenbestuur nu reeds met een nijpend tekort aan bouwrijpe haventerreinen. Vooral de behoefte aan terreinen voor short- en deepsea ro-ro en voor distributie is schrijnend te noemen. Vandaar dat de afwerking van het westelijk havenareaal in de buitenhaven (Wielingendok 1 en Albert II-dok 2) en van het Zuidelijk kanaaldok (8) in de achterhaven prioritair dienen te geschieden.

- Voor de shortsea ro-ro biedt de uitbouw van het westelijke voorhavenareaal evenwel geen afdoende oplossing: er is veel meer nodig dan de eerder beperkte oppervlakte die voor deze trafiek aldaar nog kan worden ter beschikking gesteld. Daarom is een uitbreiding van de getijdhaven noodzakelijk, en dit kan alleen maar... in de achterhaven gebeuren. Het doortrekken van de tijzone naar de huidige achterhaven kan als volgt geschieden:

- De bestaande kleine Visartsluis (3) wordt afgebroken en er wordt een brede toegangseuul tussen voor- en achterhaven gerealiseerd die toelaat dat Panamax-schepen (schepen met een breedte van 32 m) zonder sluis de achterhaven kunnen binnenvaren. Daarvoor dient een grondige aanpassing van de weg- spoor- en traminfrastructuur te worden doorgevoerd.

- Uiteraard dienen de terreinen in het binnenland te worden beveiligd tegen de hoge waterstanden in zee: de terreinen dienen dus opgehoogd, de kaaimuren versterkt en verhoogd en een stormdeur ter hoogte van de afgebouwde Visart-sluis moet gebouwd worden. Meer landinwaarts dient de getijdzone afgebakend te worden met een vaste dam: in een eerste fase ter hoogte van het huidige Verbindingsdok (7) (mogelijks uitgerust met een eenvoudige keersluis bestaande uit één beweegbare deur); in een latere fase ter hoogte van de spoorbrug te Dudzele.

- Het bestaande Boudewijnkanaal (5) blijft behouden als zoetwaterbuffer en als ecologische overgangzone naar Lissewege toe, en blijft dus gescheiden van de tijzone door zijn

bestaande oostelijke oever.

- Het Prins Filip- en Ferry dok worden gedempt.

De globale oppervlakte aan haventerreinen die op die manier in de tijgebonden zone kunnen worden geïncorporeerd bedraagt 120 ha (eerste fase) tot 340 ha (tweede fase) langsheen het Groot Tijdok (6).

- De rest van de achterhaven, die een niet-tijgebonden zone blijft, dient voor de binnenvaart ontsloten te worden door een verbindingskanaal op het uiteinde van het Zuidelijk Kanaaldok (8) naar het toekomstig duwvaartkanaal (9) met in westelijke richting een verbinding naar het zuidelijk deel van het Boudewijnkanaal en dus met de haven in Brugge.

- Om milieurenden dienen de bufferzones op een ecologisch verantwoorde manier ingericht te worden mits toepassing van een actieve milieubouw.

- Wat de toegangswegen naar de haven betreft dienen volgende zaken de volle aandacht te krijgen:

- het 55' verdiepingsprogramma van de toegangseuulen in zee moet zeer snel worden uitgevoerd;
- de wegenis, de spoor aansluitingen en de binnenvaartverbindingen moeten systematisch verder worden uitgebouwd.

Voor de binnenvaart is de in dienstname van een dokschip in afwachting van een volwaardig nieuw duwvaartkanaal een eerste prioriteit.

Besluit

Een aantal van de hiervoor beschreven initiatieven zijn nog in studiefase.

Ze kunnen (moeten) nog bijgeschaafd en geoptimaliseerd worden zonder dat er evenwel nog veel mogelijkheden bestaan om van het basisconcept af te wijken. Het algemeen stramien van de ontvouwde plannen dient immers geënt te blijven op een onderbouwde toekomstvisie. Daarom is het zo belangrijk dat de hiervoor beschreven toekomstvisie van het havenbestuur ook gedragen wordt door een coherente stellingname in consensus van elkeen uit de streek die met de haven begaan is.

Deze bijdrage is dan ook bedoeld om het debat daaromtrent op een positieve manier te stimuleren.

Behoeften aan bedrijventerreinen in West-Vlaanderen

Jacques Hemschoote
directeur

Nele Depestel
stafmedewerker

Afdeling Toegepast Socio-economisch Onderzoek
en Ruimtelijke Ordening GOM – West-Vlaanderen

Bedrijventerreinen zijn een wezenlijk element in de economische ontwikkeling. Zij moeten dan ook tijdig en in voldoende mate beschikbaar gesteld worden. De prognose van de behoeften terzake toont aan dat het huidige beleid van de Vlaamse overheid tot ernstige probleemsituaties leidt.

Inleiding

Net als woningen, wegen, ziekenhuizen, onderwijsinstellingen en zoveel andere infrastructuren zijn bedrijventerreinen een wezenlijk element in de ontwikkeling van een streek. Het ligt dan ook voor de hand dat de overheid ervoor zorgt dat steeds een voldoende aanbod van bouwrijpe gronden op bedrijventerreinen aanwezig is. Dit aanbod moet niet enkel voldoende groot zijn maar moet bovendien geografisch goed gespreid zijn en een zekere diversiteit vertonen; wij denken hierbij aan de klassieke bedrijventerreinen, watergebonden bedrijventerreinen, havengebieden en dergelijke meer.

De vraag is uiteraard: hoe maak je een prognose van de behoefte aan bedrijventerreinen?

In het "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen" (RSV) is dergelijke oefening gemaakt¹. Hierbij is gebruik gemaakt van gegevens inzake actieve bevolking en van -moeilijk in te schatten- verwachtingen inzake werkgelegenheid; er wordt een relatie gelegd tussen de groei van het Bruto Nationaal Product en de werkgelegenheid. Om de stap te zetten van "mensen" naar "oppervlakte" wordt gewerkt met "terreinquotienten" (nodige oppervlakte per werknemer). De gebruikte terreinquotienten zijn echter weinig gedifferentieerd (naar aard van activiteit en naar streek) en zijn dus betwistbaar.

Ten aanzien van deze berekeningsmethode kunnen nog volgende essentiële bedenkingen geformuleerd worden.

Het is bekend dat er enerzijds geen directe relatie meer is tussen de evolutie van het arbeidsaanbod en van de werkgelegenheid en anderzijds de grondbehoefte voor economische activiteiten.

We kunnen hierbij wijzen op de

herlokalisaties van bedrijven: hiervoor is grond nodig zonder dat de tewerkstelling noodzakelijk vermeerdert. Bovendien vereist een herlokalisatie vaak een grotere oppervlakte dan de oorspronkelijke terwijl het ook in dit geval lang niet zeker is dat de tewerkstelling zal vermeederen; soms vermindert ze zelfs wegens doorgevoerde rationalisaties en dergelijke.

Tegenover de berekeningswijzen van het RSV² is te verwijzen naar de methodiek van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen (GOM's). De GOM's hanteren een techniek die in eerste instantie gebaseerd is op een extrapolatie van de verkoop van gronden op bedrijventerreinen. Uiteraard leidt ook deze werkwijze slechts tot een raming van de behoeften. De ervaring toont aan dat -ook rekening houdend met een doorwerken van normen inzake ruimtelijke ordening en milieu- deze methode goed aansluit bij de werkelijkheid.

Verkoop van gronden op bedrijventerreinen

Wij beperken ons hier tot verkopen³ op de terreinen van 5 ha en meer. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen lokale en regionale bedrijventerreinen. Bovendien worden de havengebieden (Oostende en Zeebrugge) buiten beschouwing gelaten: zij hebben immers een zeer specifieke en bovenregionale functie.

In deze benadering is dus helemaal geen sprake van bedrijven die buiten bedrijventerreinen gesitueerd zijn.

Een eerste element in het onderzoek is de keuze van de referentieperiode. In het kader van dit onderzoek zijn de verkopen bekeken vanaf 1976 tot 1998.

Het is de bedoeling om uit deze periode een representatief

Tabel 1

Verkochte netto-oppervlakte op bedrijventerreinen in de periode 1982-1991 in West-Vlaanderen, in ha

Arrondissement	Verkochte oppervlakte
Brugge	150
Diksmuide	34
Ieper	103
Kortrijk	251
Oostende	97
Roeselare	126
Tielt	127
Veurne	58
West-Vlaanderen	946

tiensjarencijfer te kiezen. Men zou op het eerste gezicht geneigd zijn te kiezen voor het meest recente tiensjarencijfer, dus voor de periode 1989-1998. Bij nader inzicht blijkt dit geen goede keuze. In die tien jaar werden wij immers in grote delen van de provincie geconfronteerd met schaarste aan beschikbare industriegronden. Hierdoor weerspiegelen de verkopen niet de werkelijke behoeften. Een meer betrouwbare tiensjarenperiode blijkt te zijn: 1982-1991. In die tijdsspanne was er een evenwichtig aantal jaren van opgaande en van neergaande conjunctuur en was er minder sprake van schaarste aan industriegronden. Tabel 1 geeft een beeld van de verkopen in deze periode.

Raming van de behoefte aan bedrijventerreinen

De behoeften worden geraamd voor de periode tussen 1 januari 1999 en 1 januari 2007⁴. Het gaat dus om een periode van acht jaar. Opnieuw beklemtonen wij dat het onderzoek slaat op bedrijventerreinen en niet handelt over bedrijven die buiten bedrijventerreinen gelegen zijn.

Tabel 2
Raming van de nettobehoefte aan bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007, in ha

Arrondissement	Zonder ijzeren voorraad	Met ijzeren voorraad
Brugge	120	165
Diksmuide	27	37
Ieper	83	113
Kortrijk	201	276
Oostende	78	106
Roeselare	101	139
Tielt	102	139
Veurne	46	64
West-Vlaanderen	758	1.039

BRON: GOM – West-Vlaanderen

In eerste instantie voeren wij een zuiver statistische benadering uit (confrontatie van cijfermateriaal zonder meer). In een tweede punt voegen we aan de resultaten een aantal bedenkingen toe die een binding met de reële situatie proberen te maken.

Statistische benadering

Uit tabel 1 met tiensjarencijfers kan een gemiddeld jaarcijfer

berekend worden. Dit gemiddeld cijfer wordt met acht vermenigvuldigd om te komen tot een eerste idee van de behoefte in de planperiode. Bedrijventerreinen hebben evenwel een lange productietijd: het verwerven en het bouwrijp maken van de gronden duurt doorgaans ongeveer drie jaar of meer. Vandaar dat op het einde van de planperiode een reserve van "bestemde" gronden voor een periode van drie jaar aanwezig moet zijn. We noemen die reserve: een "ijzeren voorraad".

Bedrijventerrein Veurne I



Foto WIER

In tabel 2 wordt de behoefte berekend voor de planperiode-zonder-meer en voor de planperiode-vermeerderd met een ijzeren voorraad van drie jaar. Wij beklemtonen hier dat de benadering met ijzeren voorraad beleidsmatig in feite de enige juiste is.

Bekijken we de planperiode-zonder-meer, dan komen we voor West-Vlaanderen tot een behoefte van circa 760 ha bedrijventerreinen netto voor de periode tussen 1 januari 1999 en 1 januari 2007. Nemen we bij de planperiode een ijzeren voorraad van drie jaar, dan bereiken we een oppervlakte van ongeveer 1.040 ha netto.

Hierna vergelijken we deze behoefte met het aanbod van gronden op bedrijventerreinen op 31 december 1998.

Dit gebeurt volgens deze stappen:

- er wordt nagegaan hoeveel aanbod (netto) er is van beschikbare en bouwrijpe industriegrond (31 december 1998). Gronden die in verkoop zijn of waarop een optie rust worden niet beschouwd als nog beschikbaar.

- deze oppervlakte wordt vergeleken met de in het voorgaande punt berekende behoefte (netto). Dit leidt tot een nood aan bouwrijpe grond (netto).
- om de volgende stap te kunnen maken wordt deze nettobehoefte omgerekend naar een brutobehoefte door de netto-oppervlakte te vermeerderen met 20 %.

Ook in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt deze sleutel gebruikt.

- de aldus verkregen brutobehoefte wordt vergeleken met de oppervlakte gronden die wel reeds de bestemming "bedrijventerrein" kregen maar die nog niet bouwrijp gemaakt zijn (bruto-oppervlakte).

- het resultaat van deze vergelijking kan positief of negatief zijn. Ofwel is er net genoeg of zelfs een teveel aan reeds bestemde maar nog niet bouwrijp gemaakte grond (in de tabellen hierna is de oppervlakte "bijkomend te bestemmen" in dit geval voorafgegaan door een - teken), ofwel is er een tekort.

In het laatste geval moet dus aan bijkomende gronden een industriële bestemming gegeven worden wil men aan de behoeften voldoen.

Op te merken valt dat een overschot in een bepaald arrondissement niet noodzakelijk een

Tabel 3
Behoefte versus aanbod: zonder ijzeren voorraad, periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007, in ha

Arrondissement	Behoefte netto	Aanbod bouwrijp netto (a)	Verschil (beh. aanb.) netto	Verschil (beh. aanb.) bruto	Voorraad bestemd, niet-bouwrijp bruto	Bijkomend te bestemmen bruto
Brugge	120	57	63	76	90	-14
Diksmuide	27	0	27	32	53	-21
Ieper	83	8	75	90	83	7
Kortrijk	201	21	180	216	243	-27
Oostende (b)	77	15	62	74	80	-6
Roeselare	101	2	99	119	164	-45
Tielt	102	4	98	118	68	50
Veurne	47	0	47	56	21	35
West-Vlaanderen	758	107	651	781	802	-21

(a) Exclusief gronden in optie en in verkoop.
(b) Hier is reeds rekening gehouden met de voorlopige vaststelling van de wijziging van het gewestplan Oostende-Middenkust (8 juni 1999) waarbij 41 ha de bestemming bedrijventerrein verliest.

BRON: GOM – West-Vlaanderen

oplossing biedt voor een tekort in een ander arrondissement.

Hierna wordt de oefening gedaan voor de planperiode-zonder-meer (tabel 3) en voor de planperiode met ijzeren voorraad van drie jaar (tabel 4).

Uit de tabellen 3 en 4 besluiten we dat West-Vlaanderen, op basis van een zuiver statistische

benadering, voor de periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007 en op basis van de verkopen in de referentieperiode 1982-1991, behoefte heeft aan volgende bijkomend te bestemmen bedrijventerreinen:

- zonder ijzeren voorraad : nihil
- met ijzeren voorraad: circa 320 ha bruto.

Tabel 4
Behoefte versus aanbod: met ijzeren voorraad, periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007, in ha

Arrondissement	Behoefte netto	Aanbod bouwrijp netto (a)	Verschil (beh. aanb.) netto	Verschil (beh. aanb.) bruto	Voorraad bestemd, niet-bouwrijp bruto	Bijkomend te bestemmen bruto
Brugge	165	57	108	130	90	40
Diksmuide	37	0	37	44	53	-9
Ieper	113	8	105	126	83	43
Kortrijk	276	21	255	306	243	63
Oostende (b)	106	15	91	109	80	29
Roeselare	139	2	137	164	164	0
Tielt	139	4	135	162	68	94
Veurne	64	0	64	77	21	56
West-Vlaanderen	1.039	107	932	1.118	802	316

(a) Exclusief gronden in optie en in verkoop.
(b) Hier is reeds rekening gehouden met de voorlopige vaststelling van de wijziging van het gewestplan Oostende-Middenkust (8 juni 1999) waarbij 41 ha de bestemming bedrijventerrein verliest.

BRON: GOM – West-Vlaanderen

Wij herinneren eraan dat de benadering met ijzeren voorraad beleidsmatig de enig juiste is. Een blik op de tabellen 3 en 4 toont onmiddellijk aan dat een zuiver statistische benadering niet voldoet. Zo is bijvoorbeeld het geringe tekort voor het arrondissement Brugge onrealistisch aangezien de meeste beschikbare grond in de stad Brugge gelegen is en bovendien een zeer specifieke bestemming heeft (transportzone, watergebonden bedrijventerrein) terwijl er in Torhout geen enkele m² beschikbaar is (toestand op 31 december 1998). Het beeld vanuit de statistische benadering moet dus bijgestuurd worden, rekening houdend met een aantal gegevens uit de realiteit.

Statistische versus reële benadering

Er zijn een aantal elementen die verwijzen naar een nood aan bijkomende oppervlakte ten opzichte van de statistische benadering. Wij groeperen ze onder "streekgebonden elementen" en "recent ontstane behoeften". De bijkomende oppervlakte is moeilijk te berekenen en wordt eerder geraamd.

Streekgebonden elementen

Onder streekgebonden elementen signaleren we het volgende:

- er moet aandacht zijn voor een voldoende en ruimtelijk verantwoorde spreiding. Een arrondissement kan bijvoorbeeld in zijn geheel een voldoende voorraad hebben waarbij echter deze voorraad geconcentreerd is in één welbepaald plaats. Dergelijke situatie is beleidsmatig niet wenselijk. Hier kan gerekend worden met een bijkomende oppervlakte van circa 20 ha voor de provincie als geheel.
- terecht wordt gestreefd naar diversificatie van terreinen:
 - klassieke terreinen,
 - watergebonden terreinen,
 - transportzones,
 - luchthavengebonden terreinen,...

Dit leidt tot een behoefte aan méér gronden (de oppervlakte hiervan is in functie van de streek) en introduceert een grotere onzekerheidsgraad over de effectieve benutting in de planperiode. Denkend aan de LAR, het

Tabel 5
Behoefte aan bedrijventerreinen en bijkomend te bestemmen gronden, West-Vlaanderen, periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007, in ha

	Zonder ijzeren voorraad		Met ijzeren voorraad	
	Behoefte	Bijkomend te bestemmen bruto	Behoefte	Bijkomend te bestemmen bruto
Statistische benadering	758	-21	1.039	316
In meer voor streekgebonden elementen	208	250	285	344
In meer voor recent ontstane behoeften	108	130	149	179
Reële benadering	1.074	359	1.473	839

BRON: GOM – West-Vlaanderen

luchthavengebonden bedrijventerrein te Oostende, containerhaven(s) op waterwegen,... kan men uitgaan van een bijkomende nood aan circa 100 ha.

- op regionale terreinen, die voor een ruim gebied een tewerkstellingsfunctie hebben, moet het aanbod van een relatief groot aaneengesloten perceel verzekerd zijn. Globaal kan het, voor de hele provincie gaan om circa 130 ha.
- de doelstelling om verdere lintbebouwing tegen te gaan impliceert dat nieuwe activiteiten, minder dan vroeger, kans krijgen om als lintbebouwing gerealiseerd te worden en dat er dus, meer dan vroeger, ruimte dient voorzien op bedrijventerreinen.

Anderzijds is het zo dat een beperkt aantal industriële bedrijven in de planperiode zullen vrij komen. Dit fenomeen zou dan in mindering komen van het totaal aan bijkomend te bestemmen gronden. Wel is het zo dat niet alle verlaten industriële gebouwen geschikt zijn voor industrieel hergebruik (aard, ligging,...).

Naar verwacht kan worden ligt de bijkomende oppervlakte zeer duidelijk veel hoger dan de oppervlakte die in mindering zou kunnen komen.

Voor het geheel van de zo-even vermelde elementen en voor de provincie in haar geheel kan de supplementaire behoefte en de supplementaire bijkomend te bestemmen oppervlakte geraamd worden op 250 ha zonder ijzeren voorraad. Belangrijker is de oppervlakte met ijzeren voorraad: 344 ha. Deze oppervlakten kunnen

als bruto-oppervlakten beschouwd worden. Een omrekening naar netto-oppervlakten brengt ons op respectievelijk 208 ha en 285 ha.

Recent ontstane behoeften

Belangrijk is verder de vaststelling dat zich thans behoeften voordoen die zich weinig of niet lieten aanvoelen in de referentieperiode 1982-1991. Concreet gaat de aandacht naar het volgende:

- mestverwerking (en eventuele co-verwerking)⁵: vier grootschalige eenheden van circa zeven ha en drie middelgrote eenheden van 2 ha⁶;
- recyclage-activiteiten, containerparken,...: circa 25 ha⁷;
- hoogwaardige tertiaire activiteiten: circa 20 ha⁸;
- volumineuze handel: circa 50 ha⁹.

Voor het geheel van de provincie kunnen de behoeften van deze nieuwe vragers naar ruimte geraamd worden op 130 ha zonder ijzeren voorraad; met ijzeren voorraad zou dit 179 ha zijn. Deze oppervlakten kunnen als bruto-oppervlakten beschouwd worden. Netto zou het gaan om respectievelijk 108 en 149 ha.

Gecorrigeerd beeld: reële benadering

Uit het voorgaande is het duidelijk dat de statistisch berekende behoeften slechts een eerste beeld geven. Dat beeld vraagt een bijsturing en een aanvulling rekening houdend met een aantal (vaak streekeigen) elementen en met de vragen van nieuwe ruimtegebruikers. Een en ander leidt tot het

totaalbeeld in tabel 5. Het ligt voor de hand dat de bijkomende oppervlakte inzake "behoefte" (streekgebonden elementen en recent ontstane behoeften) dezelfde is als de bijkomende oppervlakte inzake "bijkomend te bestemmen". Om deze gegevens te kunnen invoeren in tabel 5 en te kunnen vergelijken met gegevens uit de statistische benadering zijn de supplementaire oppervlakten "behoefte" echter uitgedrukt in netto en de supplementaire oppervlakte "bijkomend te bestemmen" daarentegen in bruto¹⁰.

Confrontatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In het voorgaande is een zuiver statistische benadering uitgewerkt en is een aanpassing doorgevoerd door inbreng van supplementaire noden voor "streekgebonden elementen" en voor "recent ontstane behoeften". Het ging hierbij om de periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007.

Deze gegevens worden hierna gebruikt om, volgens eenzelfde gedachtegang, een prognose te reconstrueren voor de periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007.

Dit laat toe een vergelijking te maken tussen deze prognose en de prognose van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen – RSV (die immers gemaakt is voor de periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007).

Vergelijking

De resultaten van deze oefening zijn samengebracht in tabel 6. Bij deze tabel hoort enige toelichting.

- *Rij 1: aanbod op 31 december 1993* Het aanbod volgens de "Eigen benadering" wijkt af van het aanbod volgens het RSV. Het RSV blijkt netto-oppervlakten en bruto-oppervlakten met elkaar opgeteld te hebben in plaats van alles naar netto-waarden om te rekenen.
- *Rij 2: behoefte periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007* De statistische behoefte van de eigen prognose wordt verkregen door de behoefte voor de periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007 (zonder ijzeren voorraad: 758 ha) te delen door acht (acht jaar) en te vermenigvuldigen met 13

Tabel 6
Prognose voor de periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007: RSV versus eigen benadering, in ha

	Benadering RSV	Eigen benadering	
		Zonder ijzeren voorraad	Met ijzeren voorraad
1. Aanbod op 31-12-93	784 "netto"	652 netto	652 netto
2. Behoefte tussen 1-1-1994 en 1-1-2007	2.037 netto	1.232 netto	1.516 netto
+streekgebonden elementen		338 netto	416 netto
+recent ontstane behoeften		108 netto	149 netto
3. Bijkomend te bestemmen tussen 1-1-1994 en 1-1-2007	1.253 netto 1.504 netto	1.026 netto 1.231 netto	1.429 netto 1.715 netto
4. Verbruikt voor zonevreemde bedrijven/uitbreidingen tussen 1-1-1994 en 31-12-1998	221 bruto 298 bruto		
5. Bijkomend te bestemmen na aftrek van rij 4	985 bruto	1.231 bruto	1.715 bruto
6. Reeds bestemd voor bedrijventerreinen tussen 1-1-1994 en 31-12-98	674 bruto	674 bruto	674 bruto
7. Nog te bestemmen tussen 1-1-1999 en 1-1-2007	311 bruto	557 bruto	1.041 bruto

BRON: GOM – West-Vlaanderen

(nieuwe planperiode, zonder ijzeren voorraad) of met 16 (nieuwe planperiode, met ijzeren voorraad). Dit geeft respectievelijk 1.232 ha en 1.516 ha.

Bij die statistische behoefte voegen we een behoefte voor "streekgebonden elementen".

We doen dit opnieuw door de hiertoe geraamde behoefte voor de periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007 (zonder ijzeren voorraad: 208 ha) te delen door acht en te vermenigvuldigen met 13 of met 16. Dit geeft respectievelijk 338 ha en 416 ha.

Bij dit alles voegen we ook de "recent ontstane behoeften". Hiervoor nemen we gewoon de waarden over voor de periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007 (aangezien zij zich per definitie nog niet voordeden in de periode van 1 januari 1994 tot 31 december 1998): 108 ha zonder ijzeren voorraad en 149 ha met ijzeren voorraad.

Tegenover deze cijfers staat de behoefte volgens het RSV: 2.037 ha netto.

- *Rij 3: bijkomend te bestemmen in de periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007* Door van de behoefte het aanbod af te trekken verkrijgen we de "bijkomend te bestemmen oppervlakte". De netto-oppervlakte wordt met 20% vermeerderd om de bruto-oppervlakte te bekomen.

- *Rij 4: reeds verbruikt voor zonevreemde bedrijven/uitbreidingen* In de periode van 1 januari 1994 tot 31 december 1998 is 519 ha van het door het RSV voor West-Vlaanderen beschikbaar gestelde pakket (1.504 ha bruto) door de Vlaamse overheid "verbruikt" voor regularisatie van zonevreemde bedrijven (221 ha) of zonevreemde uitbreidingen van bedrijven buiten bedrijventerreinen (298 ha). Deze werkwijze moet aangeklaagd worden omdat de basisgegevens (ook in het RSV) slaan op bedrijventerreinen en niet op het geheel van bedrijventerreinen en van zonevreemde bedrijven/uitbreidingen samen. Vandaar dat in rij 4 van

de "eigen benadering" geen oppervlakten ingebracht zijn.

• *Rij 5: overblijvend te bestemmen in de periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007*

Indien wij het - onterecht geacht - "verbruik" door regularisaties van zonevreemde bedrijven en door zonevreemde uitbreidingen (van bedrijven buiten bedrijventerreinen) aftrekken van het door het RSV beschikbaar gestelde pakket, dan blijft nog 985 ha bijkomend te bestemmen voor de periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007. Dit betekent dat het RSV (in de huidige stand van zaken: met "verbruik" door zonevreemde bedrijven en zonevreemde uitbreidingen van bedrijven buiten bedrijventerreinen tot 31 december 1998) voor bedrijventerreinen in de echte zin, voor de periode 1-1-1994 tot 1 januari 2007 in feite geen 1.504 ha vooropstelt, maar slechts 985 ha overhoudt.

Deze oppervlakte van 985 ha moet gesteld worden tegenover de 1.231 ha (zonder ijzeren voorraad) en de 1.715 ha (met ijzeren voorraad) uit de eigen benadering.

Hierbij dient nog opgemerkt dat, bij ongewijzigd beleid vanwege de Vlaamse overheid, in de overblijvende periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007 nog méér - onterecht - zal "verbruikt" worden door regularisaties van zonevreemde bedrijven en door zonevreemde uitbreidingen van bedrijven buiten bedrijventerreinen¹¹. Hierdoor zal de overblijvende oppervlakte voor echte bedrijventerreinen nog veel meer gereduceerd worden.

• *Rij 6: reeds bestemd voor echte bedrijventerreinen*

In deze rij wordt aangegeven hoeveel oppervlakte in de periode van 1 januari 1994 tot 31 december 1998 reeds bestemd is voor echte bedrijventerreinen (BPA's en gewestplanherzieningen).

• *Rij 7: nog te bestemmen*

In deze rij is aangegeven hoeveel oppervlakte het RSV nog overhoudt voor de periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007: met name 311 ha (waarvan, bij ongewijzigd beleid, een deel verbruikt zal worden voor zonevreemde bedrijven/uitbreidingen). Deze oppervlakte moet gesteld worden tegen de nog te bestemmen oppervlakte zoals zij naar voren komt uit de eigen berekening: 557 ha zonder ijzeren

voorraad en 1.041 ha met ijzeren voorraad. Wij herinneren eraan dat enkel de benadering met ijzeren voorraad realistisch is.

Zeer belangrijk is nog dat deze berekening enkel slaat op bedrijventerreinen en niet op zonevreemde bedrijven/uitbreidingen.

Vaststelling

Uit tabel 6, meer bepaald uit rij 3 hiervan, blijkt duidelijk dat de oppervlakte die het RSV vooropstelt op het eerste gezicht min of meer verzoenbaar is met de oppervlakten uit de eigen benadering: 1.504 (RSV) ligt vrij centraal tussen 1.231 en 1.715 (eigen benadering).

Het probleem ontstaat doordat de Vlaamse overheid het beschikbaar gestelde pakket niet enkel gebruikt voor de creatie van nieuwe bedrijventerreinen en voor uitbreidingen van bedrijventerreinen maar ook voor de regularisatie van zonevreemde bedrijven en voor zonevreemde uitbreidingen van bedrijven buiten bedrijventerreinen. Hierdoor ontstaat een duidelijke discrepantie tussen het RSV en de eigen berekening.

Dit is zeer evident in:

- rij 5: 985 ha (RSV) tegenover 1.715 ha (eigen benadering);
- rij 7: 311 ha (RSV) tegenover 1.041 ha (eigen benadering).

De discrepantie tussen beide benaderingen, en dus ook de problematiek rond de beschikbaarheid van bedrijventerreinen, zullen uiteraard nog in scherpte toenemen indien de overheid haar werkwijze aanhoudt. Er zullen immers in de nabije toekomst nog veel zonevreemde bedrijven en zonevreemde uitbreidingen moeten behandeld worden.

Het gedeeltelijk "oneigenlijk gebruik" van gronden, bedoeld voor bedrijventerreinen, om de problemen van bedrijven buiten bedrijventerreinen op te lossen, is dan ook niet aanvaardbaar. Een wijziging van het beleid van de Vlaamse overheid dringt zich op.

Samenvatting

Op basis van de verkopen van gronden op bedrijventerreinen is een eerste beeld opgehangen van de behoeften aan bedrijventerreinen

in de periode van 1 januari 1999 tot 1 januari 2007 (eindpunt van de planperiode van het RSV). Dit eerste beeld is daarna onmiddellijk bijgestuurd om beter rekening te houden met een aantal gegevens uit de realiteit. Aldus zijn we gekomen tot een meer reële benadering en een gecorrigeerd beeld. Uiteraard blijft het gaan om een raming van behoeften.

Daarna hebben wij onze benadering hernomen voor de periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007. Dit is dezelfde planperiode als deze van het RSV. Dit laat toe beide benaderingen met elkaar te confronteren. Het besluit is dat beide benaderingen in zekere mate met elkaar te verzoenen zijn op voorwaarde dat men het in het RSV beschikbaar gestelde pakket voor bedrijventerreinen inderdaad enkel gebruikt voor bedrijventerreinen. Wij stellen echter vast dat de Vlaamse overheid dit pakket ook aanspreekt bij regularisaties en uitbreidingen van bedrijven buiten bedrijventerreinen. En dus is er een conflict. Het is duidelijk dat dit conflict in scherpte toeneemt als de Vlaamse overheid haar beleid niet wijzigt.

¹ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel, 1998, blz. 251 e.v.

² Overigens blijkt er binnen het RSV geen duidelijk verband te bestaan tussen de prognose (in deel 1) en de uiteindelijk geformuleerde ruimtebehoefte (in deel 2 en deel 3).

³ Het gaat om verkopen aan bedrijven. Of de verkochte grond al of niet reeds bebouwd is, blijft hier buiten beschouwing.

⁴ Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft eveneens 1 januari 2007 als eindpunt van zijn prognose (bevestigd door de Provinciale Planologische Dienst van West-Vlaanderen).

⁵ Co-verwerking: verwerking van groenafval, slib van waterzuiveringsinstallaties, slib van vetvangsers,...

⁶ Mestverwerking (en eventuele co-verwerking) schept vooral behoeften in de streek Brugge-Torhout, in de streek Roeselare-Wingene-Tielt, in de streek Ieper-Poperinge en in het Oostendse. Vooral in stedelijke omgevingen.

⁷ In het Brugse.

⁸ Bij de voornaamste steden.

⁹ Zo komt bijvoorbeeld de 250 ha bruto-behoefte voor "streekgebonden elementen" overeen met 208 ha netto.

Vijf misverstanden rond preventie van afval en emissies

Pieter Van den Steen¹

adviseur Beco Milieumanagement & Advies

Preventie van afval en emissies loont voor elk bedrijf of organisatie en voor elke soort bedrijfsactiviteit.

Inleiding

Preventie van afval en emissies zou centraal moeten staan in het milieubeleid van elke onderneming. Voorkomen is immers altijd beter dan genezen. Preventie kan ook direct tot aanzienlijke besparingen leiden.

De praktijk leert ons dat preventie van afval en emissies maar zelden een prioriteit is voor bedrijven. Dit is onder andere te wijten aan een aantal misverstanden en een gebrek aan informatie rond dit onderwerp. Op basis van een ruime praktijkervaring bespreken we hier de belangrijkste misverstanden.

Alvorens van wal te steken, is het nuttig het begrip 'preventie' nader te definiëren:

Preventie is het voorkomen en/of beperken van het ontstaan van afvalstromen en emissies of het verminderen van de milieuschadelijkheid van emissies, door maatregelen aan de bron of intern hergebruik.

Recyclage, extern hergebruik en het inzetten van 'end-of-pipe'-maatregelen kunnen niet als preventie beschouwd worden.

Misverstand 1: preventie kost veel geld

Preventie kost in eerste instantie geld, maar dat geld wordt bijzonder goed geïnvesteerd. Doordat veel bedrijven hun totale milieukosten helemaal niet kennen, worden de opbrengsten van preventiemaatregelen echter vaak slecht ingeschat. Daarom gaan we hier eerst dieper in op de samenstelling van milieukosten. De milieukosten van een bedrijf zijn als volgt samengesteld²:

Totale milieukosten = interne milieukosten + externe milieukosten

Interne milieukosten

De interne milieukosten zijn de kosten die aan afval en emissies verbonden zijn en veroorzaakt worden door productverlies, het verlies aan toegevoegde waarde en interne behandelingen.

Een afvalstroom bestaat vaak uit productuitval of productiefout. Dit zijn grond- of hulpstoffen, die onbruikbaar zijn geworden en afgevoerd worden. Dit verlies aan grond- of hulpstoffen gaat meestal ook gepaard met een verlies aan toegevoegde waarde, namelijk de bewerkingen die de grondstof reeds ondergaan had, vóór het in de afvalstroom terechtkwam. Kosten voor

interne behandeling zijn bijvoorbeeld de kosten voor monsternamen, behandeling van afval, reiniging en dergelijke.

Een belangrijk aspect van de interne milieukosten is dat ze enkel door middel van preventiemaatregelen verminderd kunnen worden.

Externe milieukosten

Externe milieukosten zijn alle milieukosten die de onderneming aan anderen betaalt: kosten voor de afvoer en verwerking van afval, afvalwaterheffingen, mogelijke boetes enz.

Deze milieukosten zijn meestal goed gekend omdat men er aparte rekeningen voor krijgt.

Ze vormen vaak de enige kostenbasis waarmee men rekening houdt bij bedrijfsbeslissing op milieugebied.

Om een volledig beeld te verkrijgen, moet men dus zowel de externe als de interne milieukosten meerekenen.

Ook interne milieukosten zijn vaak vrij makkelijk te bepalen door beroep te doen op de boekhouding of kostprijsberekeningen.

Verschillende studies³ en onze praktijkervaring tonen aan dat de interne kosten van afval en emissies, een factor tien hoger zijn dan de externe kosten. De externe kosten, die meestal als enige milieukost in rekening worden gebracht, verte-

Tabel 1
Werktabel interne en externe milieukosten van afval en emissies

Hoeveelheid	Interne kosten			Externe kosten		Totale kosten
	Verlies grond- en hulpstoffen	Verlies toeg. waarde	Interne behandeling	Transport en verwerking	Overige kosten	

Afval
Emissies
Energie

genwoordigen dus slechts 10% van de milieukosten. Deze verhouding gaat niet alleen op voor afval maar ook voor emissies naar water.

In het kader van een preventiedoorlichting worden de totale milieukosten in kaart gebracht zoals weergegeven in tabel 1.

Om de ideeën wat concreter te maken, geven we enkele praktijkvoorbeelden.

Voorbeeld 1:

Een industriële bakkerij

Bij een preventiedoorlichting van een industriële bakkerij gaf de uitbater van het bedrijf op voorhand aan dat zijn bedrijf geen afvalprobleem had. Voor elk broodje dat van de band viel kreeg de bakker vier fr. betaald van een boer, die het brood gebruikte als veevoeder. Volgens de bakker bracht zijn afval dus geld op.

Tijdens de preventiestudie bleek echter dat op het moment dat het broodje van de band viel, het reeds vier fr. grondstoffen en vier fr. toegevoegde waarde vertegenwoordigde.

Zoals tabel 2 weergeeft, verdiende de bakker dus geen vier fr. per broodje dat hij als afval afvoerde, maar moest hij er vier fr. voor betalen.

Na deze analyse bleken een heel aantal afvalpreventieopties, zoals onder meer een aanpassing en goed onderhoud van de transportband en een verfijning van de productie-planning,

bijzonder interessant en rendabel voor de bakkerij.

Voorbeeld 2:

Een koetswerkherstelbedrijf

Jaarlijks voert een koetswerkherstelbedrijf ongeveer 300 liter verf af. Voor de afvoer en verwerking van deze afvalstroom betaalt men 18.000 fr. per jaar. Niet meteen een som waarover men zich zorgen zou maken. Indien men ook rekening houdt met een grondstofverlies van ongeveer 1.000 fr. per liter verf, verkrijgt men echter een veel aanzienlijker bedrag. Tabel 3 toont de berekening van de totale milieukost van het verfafval. Indien men ook het verlies aan grondstoffen bij de milieukosten in rekening brengt, blijken ook hier een heel aantal preventieopties, zoals een goed voorraadbeheer, de aankoop van een computerweegschaal en het gebruik van kleinere mengbekers, plots interessant én rendabel te zijn.

Misverstand 2:

nageschakelde zuiveringstechnieken lossen al onze milieuproblemen op

Nageschakelde zuiveringsstechnieken of 'end-of-pipe'-maatregelen, zoals bijvoorbeeld een eigen afvalwaterzuivering, zijn meestal een erg dure oplossing voor

een milieuprobleem. Er wordt eerst een groot bedrag geïnvesteerd in de aankoop, installatie en optimalisatie van de techniek. Daarna dient men nog de werkingskosten te betalen en worden er nieuwe afval- en emissiestromen gecreëerd, die ook opgehaald en verwerkt dienen te worden.

Hoewel deze technieken inderdaad een oplossing bieden voor de milieuproblemen van bedrijven, is het nuttig eerst te bestuderen in welke mate preventiemaatregelen de milieu-impact kunnen verminderen. Vaak zorgen preventiemaatregelen er immers voor dat de investeringen in 'end-of-pipe'-maatregelen beperkt kunnen worden.

In een uitzonderlijk geval kan men met de invoering van preventiemaatregelen een geplande nageschakelde zuiveringstechniek zelfs volledig schrappen.

Misverstand 3:

preventie kost veel tijd

Veel bedrijven zijn ervan overtuigd dat preventiedoorlichtingen en het implementeren van preventiemaatregelen te veel tijd kosten.

Preventie vraagt inderdaad tijd: een grondige analyse van het verbruik en de kostprijs van grond- en hulpstoffen, water, energie, afvoerkosten en -hoeveelheden van afval, afvalwaterheffingen zijn noodzakelijk.

De tijd die men hierin investeert, is echter zeer goed besteed. De resultaten die uit deze analyse

Tabel 2

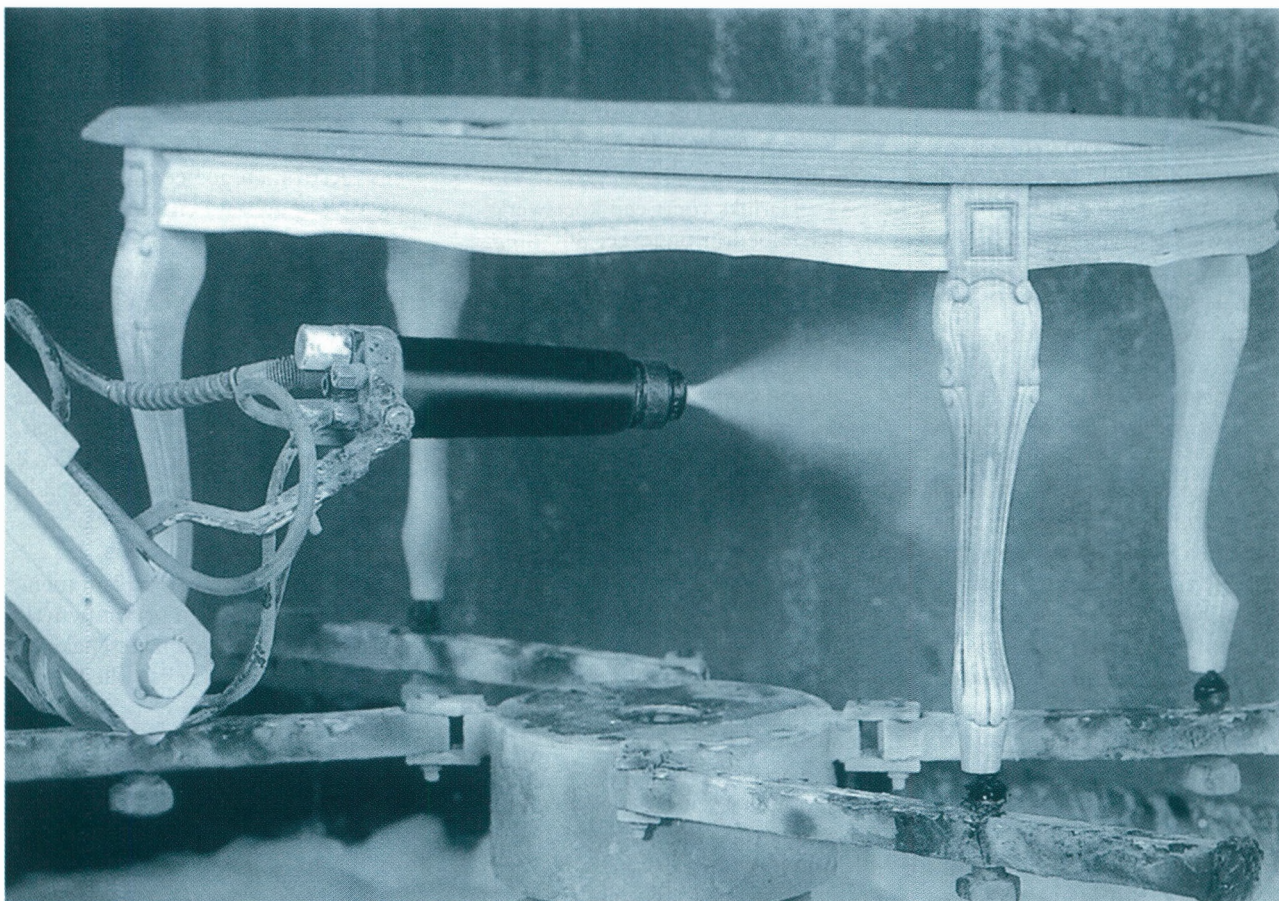
Interne en externe milieukosten bij een industriële bakkerij

	Hoeveelheid	Interne kosten			Externe kosten		Totale kosten
		Verlies grond- en hulpstoffen	Verlies toeg. waarde	Interne behandeling	Transport en verwerking	Overige kosten	
Afval	1 broodje	4 fr.	4 fr.	-	-/- 4 fr.	-	4 fr.

Tabel 3

Interne en externe milieukosten bij een koetswerkherstelbedrijf

	Hoeveelheid	Interne kosten			Externe kosten		Totale kosten
		Verlies grond- en hulpstoffen	Verlies toeg. waarde	Interne behandeling	Transport en verwerking	Overige kosten	
Afval	300 liter	300.000 fr.	-	-	18.000 fr.	-	318.000 fr.



Voor bijvoorbeeld het lakken van meubels zorgt een spuitrobot voor een efficiënte lakopbreng.

voortvloeien, kunnen immers leiden tot efficiëntieverbeteringen en passen vaak ook goed in kwaliteitszorg. Verder kunnen ze ook gebruikt worden voor een aantal verplichtingen die een bedrijf in het kader van de milieuwetgeving, dient te voldoen. Zo kunnen deze gegevens dienst doen voor de invulling van de jaarlijkse rapportageverplichtingen in het kader van de verpakkingwetgeving, VLAREM, afvalwetgeving enz.

Daarnaast legt men tijdens een preventieproject ook een goede basis voor een milieuzorgsysteem. Bij een preventiedoorlichting wordt meestal gewerkt volgens het PROSA-stappenplan. Dit stappenplan vertoont veel gelijkenissen met de cyclus die doorlopen wordt bij het invoeren en handhaven van een milieuzorgsysteem. De ervaring leert ons dat door het preventiestappenplan volledig te doorlopen en te zorgen voor een verankering en formalisering, men een goede basis legt voor de invoering van een milieuzorgsysteem. Dit kan op langere termijn, indien het bedrijf van plan is een milieuzorgsysteem in te voeren, een aanzienlijke tijdsbesparing opleveren.

Misverstand 4: er is onvoldoende informatie beschikbaar over preventie

Soms zijn bedrijven van mening dat er onvoldoende informatie beschikbaar is rond preventiemaatregelen en hun technische, economische en organisatorische implicaties. Nochtans zijn er momenteel verschillende bronnen van informatie over preventiemaatregelen en schone technieken:

- De PRESTI-1-studies hebben voor bijna 40 sectoren de preventiemogelijkheden in beeld gebracht. Voor de lijst van PRESTI-1-studies kan men steeds terecht bij het PRESTI-secretariaat van de OVAM (015/284 284) of op internet:

(<http://www.ovam.be>).

De studies kunnen besteld worden bij de federaties van de betreffende sectoren. OVAM en vooral haar afdeling preventie is een bijzonder goed aanspreekpunt in Vlaanderen in verband met preventie van afval en emissies.

- De GOM-Oost- en GOM-West-Vlaanderen zijn ook aanspreekpunten in verband met preventie van afval en emissies

(GOM-Oost-Vlaanderen 09/267 86 30 en GOM-West-Vlaanderen 050/36 71 00).

- In Nederland kan men voor informatiebladen en factsheets over preventie van afval en emissies onder andere terecht bij Infomil (++ 31-70-361 05 75), Stimular (++ 31-10-262 04 24) en verschillende provincies, bijvoorbeeld Noord-Brabant (++ 31-73-681 26 92).

- Naast deze aanspreekpunten bij de overheid, kunnen bedrijven ook beroep doen op gespecialiseerde milieuadviesbureaus, die vaak een zeer uitgebreide ervaring hebben met dit onderwerp.

Misverstand 5: in ons bedrijf zijn er toch geen kansen voor preventie

Preventie van afval en emissies streeft een efficiënter gebruik na van grond- en hulpstoffen. De ervaring leert ons, dat in zo goed als alle bedrijven en organisaties er kansgebieden bestaan voor preventie. BECO heeft bijvoorbeeld de afgelopen jaren bij meer dan 600

bedrijven, uit allerlei bedrijfstakken, preventiedoorlichtingen uitgevoerd. Bij vrijwel al deze bedrijven zijn daaruit interessante preventieopties naar voor gekomen.

Bedrijven die ervan overtuigd zijn dat preventie voor hen niets kan opleveren, zijn ofwel bedrijven die reeds veel aandacht besteden aan hun milieu-impact, ofwel bedrijven die menen dat hun activiteiten een verwaarloosbare milieu-impact hebben.

Bij bedrijven die reeds veel aandacht besteden aan de beperking van hun milieu-impact, stelt men soms toch een zekere bedrijfsblindheid vast. Bepaalde processen of activiteiten gebeuren op een inefficiënte manier maar aangezien dit al jaren zo gebeurt, wordt deze werkwijze niet meer in vraag gesteld. Als extern adviseur, met een frisse, objectieve kijk op het productieproces, ziet men deze inefficiënties wel. Zo verkrijgt men vaak een interessant preventiepotentieel.

Ook voor bedrijven met een beperkte milieu-impact kan preventie interessant zijn. Bij alle bedrijven en organisaties uit zowel productie- (hout, kunststof, metaal enz.) als dienstverlenende sectoren (recreatie, verpleeghuizen, kantoren, horeca enz.) kan men met aandacht

voor preventie van afval en emissies een aanzienlijke vermindering van de milieu-impact en reële besparingen realiseren.

Preventiemaatregelen in alle bedrijven hebben vijf aanknopingspunten in het productieproces: de grond- en hulpstoffen, de toegepaste technologie, de procesvoering, het product en de afval- en emissiestromen.

Besluit

Preventie van afval en emissies loont voor elk bedrijf of organisatie en voor elke soort bedrijfsactiviteit.

- ¹ Pieter Van den Steen is als adviseur actief bij BECO Milieumanagement & Advies nv, gevestigd in Antwerpen, dat als adviesbureau gespecialiseerd is in preventie van afval en emissies, preventieve milieuzorg, milieugerichte productontwikkeling en dergelijke.
- ² In deze bedrijfseconomische analyse worden de sociale of maatschappelijke milieukosten die door de bedrijfsactiviteiten worden veroorzaakt en soms ook omschreven worden als externe milieukosten, buiten beschouwing gelaten.
- ³ Onder andere: Ditz D., Ranganathan J. en Banks R.D., *Green Ledgers: Case Studies in Corporate Environmental Accounting*, World Resources Institute, 1995.

Een HVLP (High Volume Low Pressure)-spuitpistool vermindert de overspray aanzienlijk en bespaart zo grondstoffen.



TIV

Technologische Innovatiecel voor Vlaanderen vzw

Gemeenschappelijke Cel van de Vlaamse GOM's

Als innoverende KMO wenst U: een goed product, een geschikte partner, een klare kijk op de nieuwste technologische ontwikkelingen, een passende strategie, de juiste informatiekanalen, een snel resultaat

TIV:

uw rechterhand voor een succesvolle innovatiestrategie

Tot uw beschikking staan:
 een multidisciplinair team
 jarenlange ervaring in het opsporen van de nieuwste producten, processen of projecten
 toegang tot databanken, instituten, federaties,...
 waar ook ter wereld
 een flexibele, uitgeteste methodiek
 technologie-monitoring
 geleide workshop voor het initiëren van productideeën

TIV biedt U een volledig gepersonaliseerd programma aan

startbespreking en formulering van uw interesseprofiel
 wereldwijde prospectie en contactname
 analyse van de respons
 evaluatie van de voorstellen
 rapportering van de resultaten
 opvolging van de contacten

Contactadressen

GOM - West-Vlaanderen
 Baron Ruzettelaan 33,
 8310 Brugge-Assebroek
 Tel. 050/36 71 00
 Fax 050/36 31 86

TIV
 Bisschoffsheim 25,
 1000 Brussel
 Tel. 02/219 56 10
 Fax 02/219 82 27

De grafische en communicatienijverheid

Febelgra West-Vlaanderen

De sector

Communicatie is het centrale thema van de grafische en communicatienijverheid. Het gedrukte woord is alom bekend, actualiteit en toekomstperspectieven laten een ongekennde rijkdom zien. Naast de boeken, tijdschriften en kranten, denkt het grote publiek niet steeds aan deze sector bij het surfen op internet, bij het consulteren van een cd-rom, bij het aantrekken van

een veelkleurig t-shirt of bij aankoop van een poster.

De technologische evolutie kent zijn gelijke niet: dagdagelijks worden nieuwe computergestuurde toepassingen ontwikkeld zoals digital printing, Computer To Plate, Computer To Press, robotisering bij de afwerking,....

De hooggekwalificeerde arbeidskrachten verenigen creativiteit, precisie en vakmanschap. De grafische en communicatiesector biedt een schier onuitputtelijk gamma aan loopbaan-mogelijkheden.

De hoogtechnologische toepassingen staan garant voor een veilige werkomgeving. Bovendien streeft de grafische sector naar een steeds groter respect voor onze natuurlijke omgeving. Respect voor de milieuwetgeving is de basis, een actief milieubeleid en de snelle technologische evolutie vormen de bouwstenen voor de 21ste eeuw.

De Belgische grafische en communicatienijverheid telt ruim 1900 werkgevers en evenveel zelfstandig ondernemers. Samen zijn dat zo'n 3800 bedrijven. Meer dan 21000 arbeidsplaatsen

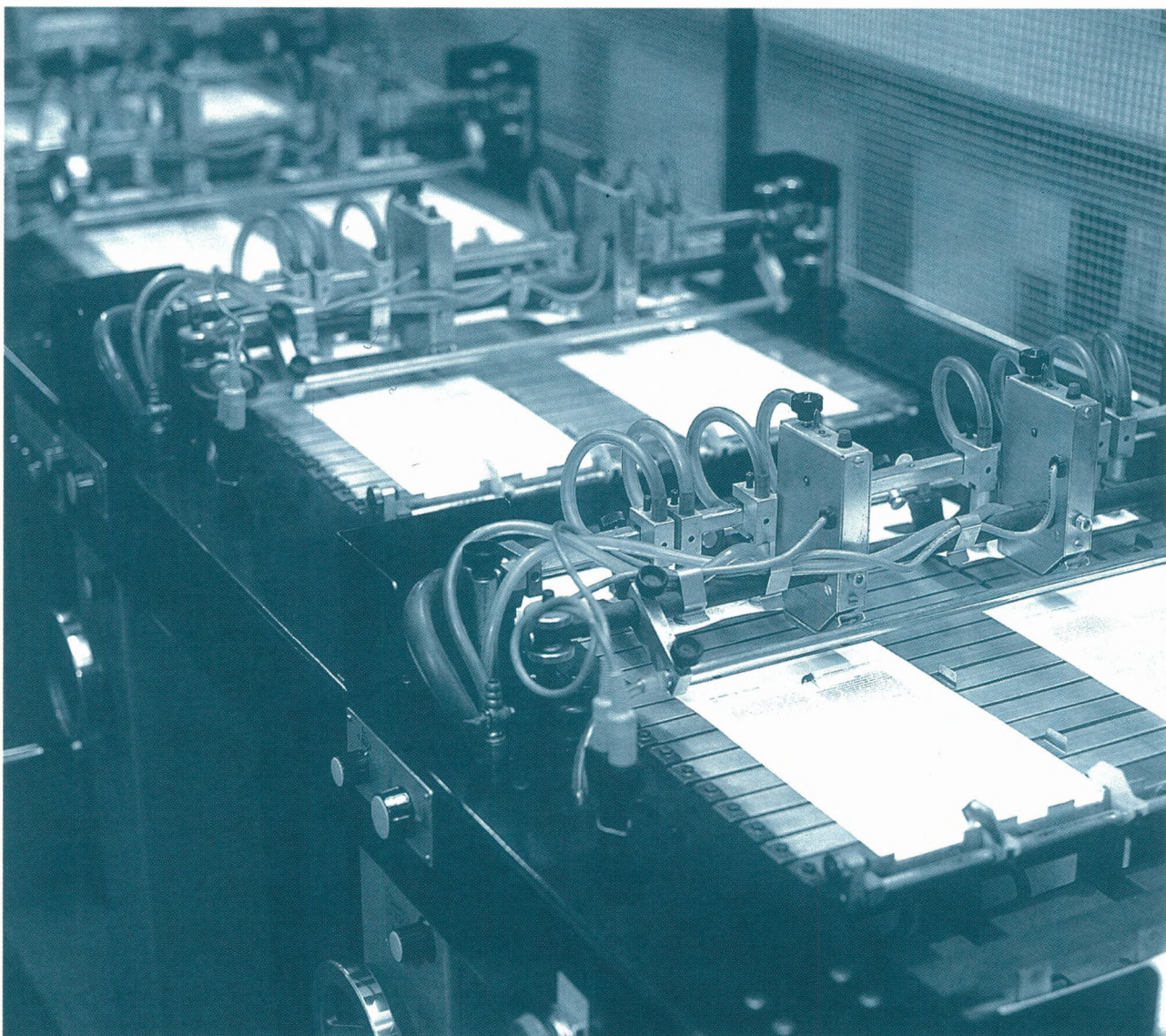
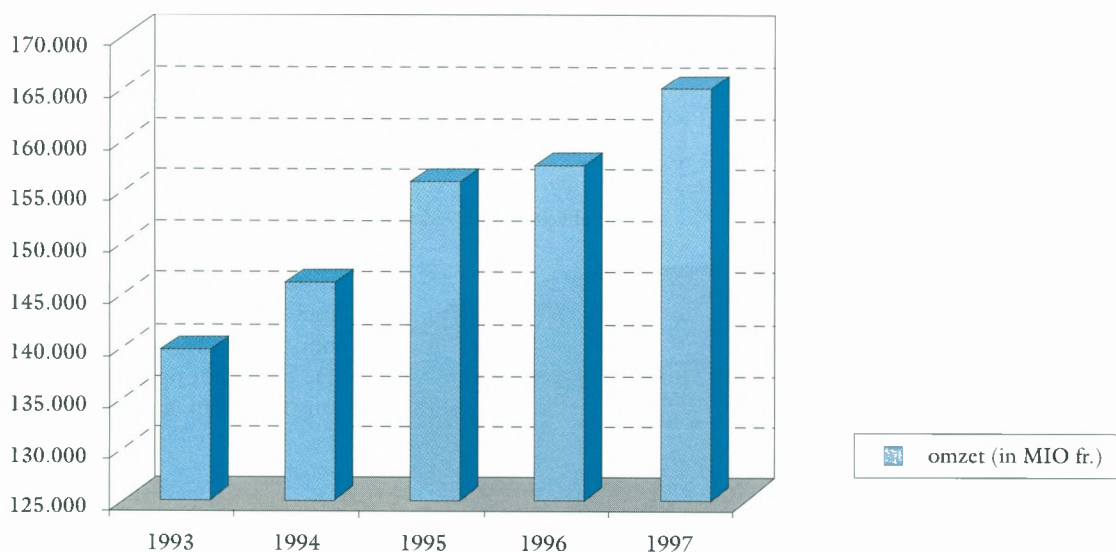


Foto Febelgra West-Vlaanderen

Tabel 1
Het omzetcijfer van de grafische nijverheid (inclusief krantendrukkerijen) in België in de periode 1993-1997
 (BTW-aangiften, N.I.S.)

	omzet België in mio fr.	in mio euro	nominale evolutie	reële evolutie
1993	139.625	3.461	+5,56%	+2,8%
1994	146.340	3.628	+4,81%	+2,9%
1995	156.148	3.871	+6,70%	+5,3%
1996	157.699	3.909	+0,99%	-1,3%
1997	165.149	4.094	+4,72%	+3,1%

Figuur 1



worden aangeboden.

De grafische en communicatie-nijverheid is zowel een sterk arbeids- als kapitaalintensieve sector. Globaal wordt een omzet gerealiseerd van ruim 165 miljard fr. (of 4,1 miljard euro).

Bijna een kwart van de Belgische productie gaat de landsgrenzen over.

Aantal werkgevers en tewerkstelling

Ongeveer 60% van de werkgevers in de grafische nijverheid is in het Vlaamse gewest gevestigd. West-Vlaanderen is goed voor 14%. Het Waalse en Brusselse grondgebied nemen elk ongeveer 20% voor hun rekening.

Een verder onderscheid van het aantal werkgevers is mogelijk volgens de hoofdactiviteiten. Ongeveer 73% van de werkgevers hebben als hoofdactiviteit drukken. De groep met als hoofdactiviteit prepress of overige activiteiten verwant aan de drukkerijen heeft

een aandeel van 24%.

Afwerking is de hoofdactiviteit bij zo'n 3% van de werkgevers. Zeker in de bedrijven met als hoofdactiviteit drukken moet opgemerkt worden dat de meeste van deze bedrijven eveneens prepress- en afwerkingsactiviteiten uitvoeren.

De Belgische grafische nijverheid, exclusief de krantendrukkers biedt ongeveer 21000 arbeidsplaatsen aan. In het Vlaamse gewest wordt 67% van de tewerkstelling gerealiseerd. West-Vlaanderen neemt 17% voor zijn rekening.

In het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk gewest is dat respectievelijk 18% en 15%. Hierbij moeten we opmerken dat het aantal West-Vlaamse tewerkgestelden zeer stabiel is.

De grafische ondernemingen zijn essentieel KMO's: 95% van de ondernemingen heeft minder dan 50 werknemers. Het gaat bovendien om hoofdzakelijk kleinere

ondernemingen:

75% van alle ondernemingen stelt minder dan 10 mensen tewerk.

Omzetcijfer in de grafische nijverheid

Het omzetcijfer van de Belgische grafische nijverheid bedraagt ongeveer 165 miljard fr. (zie tabel 1).

Het omzetcijfer is in de periode 1993-1997 globaal toegenomen met 18% in nominale waarde (zie figuur 1).

In tabel 2 en figuur 2 vindt u de verdeling over de verschillende soorten drukwerk.

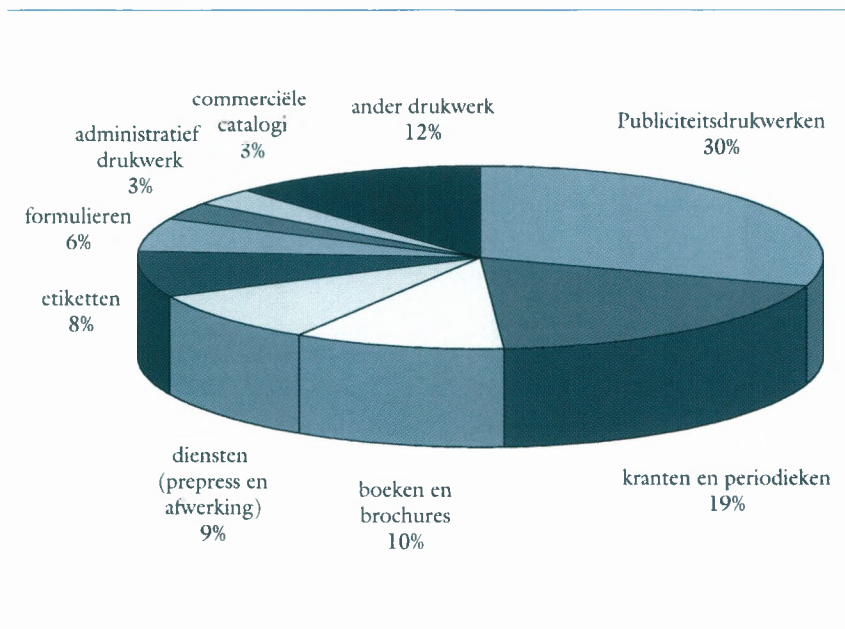
De handelsbalans

De Belgische grafische nijverheid realiseert een overschot op de handelsbalans: in 1997 bedroeg de export ruim 37 miljard fr. (920 miljoen euro) en de import

Tabel 2
Verdeling over de verschillende soorten drukwerk

	Marktaandeel in mio fr.	Marktaandeel in mio euro	Marktaandeel in %
publiciteitsdrukwerken	49.545	1.228	30%
kranten en periodieken	31.378	778	19%
boeken en brochures	16.515	409	10%
diensten (prepress en afwerking)	14.863	368	9%
etiketten	13.212	328	8%
formulieren	9.909	246	6%
administratief drukwerk	4.954	123	3%
commerciële catalogi	4.954	123	3%
ander drukwerk	19.818	491	12%
totaal	165.149	4.094	100%

Figuur 2



iets meer dan 32 miljard fr. (ongeveer 800 miljoen euro), wat een overschot geeft van ruim 5 miljard fr.(127 miljoen euro).
In de periode 1993-1997 is de export in nominale waarde globaal met ruim 14,5% toegenomen; de import met ruim 6,5%. De overschot op de handelsbalans is dus meer dan verdubbeld.

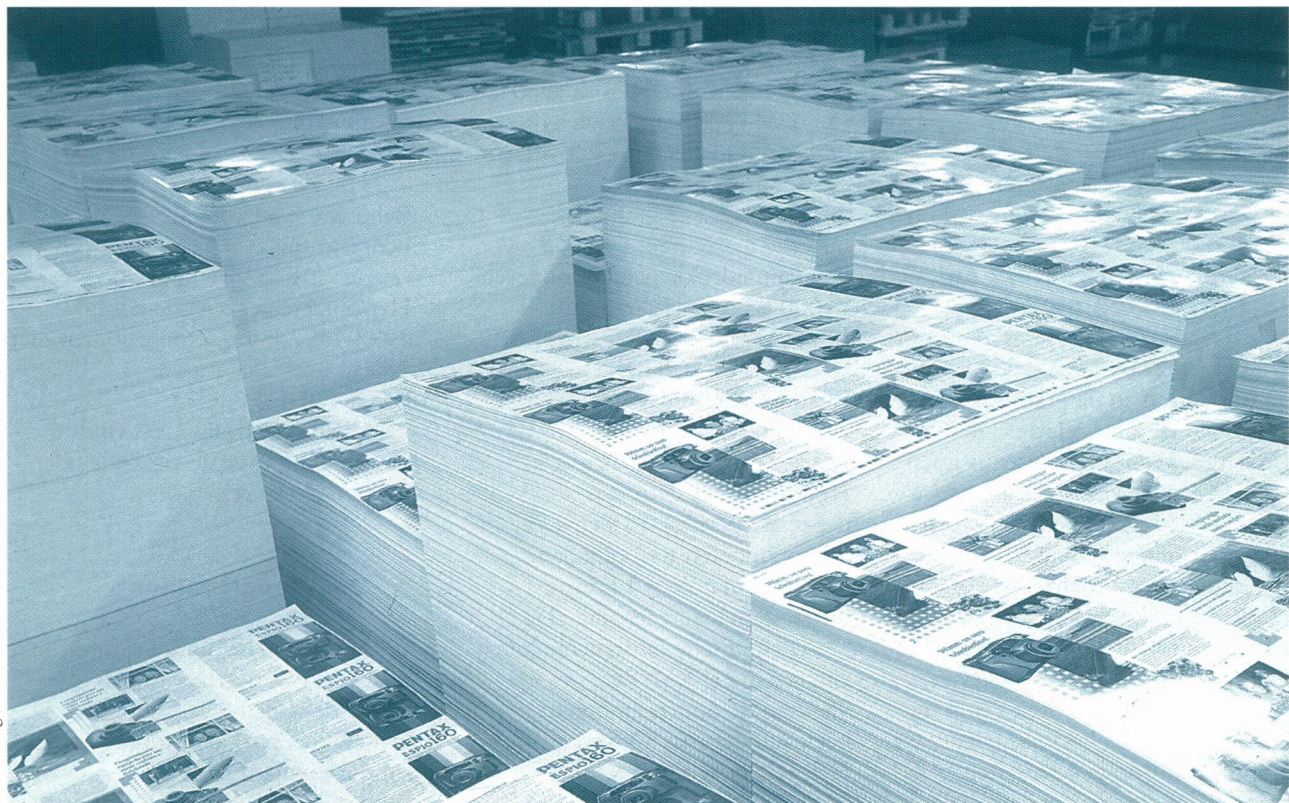


Foto Febelgra West-Vlaanderen

GENENCOR
INTERNATIONAL[®]

Genencor International N.V.

Komvest 43, 8000 Brugge

Tel. 050/44.91.11 - Telefax 050/33.68.49

Genencor International N.V. is een productie-onderneming toegespitst op de fermentatie, opwerking en formulering die zich in hoofdzaak richt naar biotechnologische producten voor industriële toepassingen.



Ons land is niet rijk aan grondstoffen. Maar wat we wel hebben, is gezond verstand. En daar doen ondernemers van hier het al jaren mee.

Of hoe een klein land door zijn ondernemers een grote rol speelt op de wereldmarkt. Ze doen dat met een flinke dosis creativiteit, zin voor initiatief en heel wat durf. En met een duwtje in de rug van een financiële partner. Een partner zoals KBC Bank & Verzekering. Want ondernemers van hier, daar hebben we het voor.

<http://www.kbc.be>



KBC BANK & VERZEKERING VERENIGT
DE KREDIETBANK, ABB-VERZEKERINGEN EN CERA BANK.

We hebben het voor u.

Aantal zelfstandigen en helpers volgens hun hoedanigheid, leeftijd en bedrijfstak 31/12/1998

Gemeente	Algemeen totaal	Hoofdbezigheid		Bijkomende bezigheid		Actief na pensioen- (leeftijd)		Minder dan 30 jaar	
		Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen
Beernem	1.502	808	309	182	47	108	48	150	64
Blankenberge	1.531	821	443	124	40	73	30	115	104
Brugge	9.521	4.858	2.295	1.240	433	487	208	833	564
Damme	1.346	740	257	157	45	120	27	117	60
Jabbeke	1.534	821	362	181	48	91	31	141	82
Knokke-Heist	4.066	2.352	1.025	263	109	225	92	332	196
Oostkamp	2.201	1.162	498	286	65	147	43	200	106
Torhout	1.856	980	415	253	65	92	51	170	97
Zedelgem	2.157	1.154	483	288	69	109	54	200	120
Zuierenkerke	451	263	89	40	14	32	13	46	17
Arrondissement Brugge	26.165	13.959	6.176	3.014	935	1.484	597	2.304	1.410
Diksmuide	1.886	1.133	401	181	27	90	54	186	100
Houthulst	966	568	197	90	21	56	34	95	46
Koekelare	872	498	195	96	18	51	14	71	47
Kortemark	1.316	785	254	146	22	77	32	139	75
Lo-Reninge	539	339	113	36	8	28	15	56	25
Arrondissement Diksmuide	5.579	3.323	1.160	549	96	302	149	547	293
Heuvelland	1.069	646	239	77	18	67	22	109	66
Ieper	3.274	1.783	794	314	108	182	93	310	215
Langemark-Poelkapelle	866	511	189	62	14	57	33	86	46
Mesen	44	23	12	2	2	3	2	5	2
Poperinge	2.009	1.146	441	187	44	129	62	169	116
Vleteren	495	301	113	38	4	25	14	57	24
Wervik	1.328	728	327	134	48	66	25	118	88
Zonnebeke	1.303	725	306	133	34	70	35	151	82
Arrondissement Ieper	10.388	5.863	2.421	947	272	599	286	1.005	639
Anzegem	1.456	742	324	206	32	114	38	164	69
Avelgem	778	360	206	102	18	65	27	66	44
Deerlijk	1.154	609	257	152	43	71	22	118	71
Harelbeke	2.236	1.182	536	296	57	115	50	221	122
Kortrijk	7.272	3.810	1.749	825	271	439	178	663	410
Kuurne	1.190	648	287	137	34	63	21	122	65
Lendelede	591	339	128	70	17	28	9	70	26
Menen	2.437	1.276	651	248	73	131	58	223	152
Spiere-Helkijn	167	91	41	19	5	10	1	19	9
Waregem	3.573	1.937	782	455	122	190	87	349	192
Wevelgem	2.640	1.397	625	401	75	96	46	261	152
Zwevegem	2.186	1.091	514	328	81	124	48	244	135
Arrondissement Kortrijk	25.680	13.482	6.100	3.239	828	1.446	585	2.520	1.447
Bredene	914	438	247	140	35	38	16	98	55
De Haan	1.206	629	371	95	32	57	22	77	59
Gistel	1.059	560	259	126	25	61	28	95	58
Ichtegem	1.367	750	298	178	35	78	28	138	73
Middelkerke	1.629	898	420	145	23	107	36	145	78
Oostende	4.683	2.417	1.243	471	173	243	136	330	269
Oudenburg	774	417	182	98	25	40	12	68	41
Arrondissement Oostende	11.632	6.109	3.020	1.253	348	624	278	951	633
Hooglede	1.122	639	230	109	37	84	23	108	80
Ingelmunster	1.059	585	245	97	40	68	24	108	74
Izegem	2.539	1.325	598	314	76	168	58	238	148
Ledelegem	1.048	598	227	121	26	53	23	127	56
Lichtervelde	926	498	213	106	30	56	23	102	46
Moorslede	1.157	656	260	110	35	69	27	117	65
Roeselare	5.094	2.628	1.238	643	187	278	120	493	304
Staden	1.421	849	328	101	23	91	29	153	91
Arrondissement Roeselare	14.366	7.778	3.339	1.601	454	867	327	1.446	864
Ardoie	1.125	615	231	127	31	82	39	123	63
Dentergem	851	475	179	86	15	61	35	88	52
Meulebeke	1.209	695	261	126	21	77	29	140	67
Oostrozebeke	828	447	165	122	20	60	14	91	38
Pittem	907	538	188	72	20	63	26	109	60
Ruiselede	649	357	138	74	9	57	14	68	26
Tielt	2.240	1.276	456	227	46	150	85	226	103
Wielsbeke	868	491	171	83	32	68	23	98	51
Wingene	1.713	956	361	138	35	161	62	186	100
Arrondissement Tielt	10.390	5.850	2.150	1.055	229	779	327	1.129	560
Alveringem	708	432	146	35	17	58	20	66	32
De Panne	935	515	251	54	25	56	34	90	48
Koksijde	2.039	1.164	500	175	50	106	44	162	106
Nieuwpoort	1.042	568	289	89	20	56	20	80	54
Veurne	1.180	682	269	109	26	56	38	103	67
Arrondissement Veurne	5.904	3.361	1.455	462	138	332	156	501	307
West-Vlaanderen	110.104	59.725	25.821	12.120	3.300	6.433	2.705	10.403	6.153

(a) : Omvat bestuurders van vennootschappen in de bouwnijverheid, vervoer, binnenschippers en sleepbootexploitanten.

(b) : Beroep (nog) niet gekend of niet onder te brengen onder een andere beroepscode + bestuurders van vennootschappen.

Bron : Rijksinstituut voor de sociale verzekeringen der zelfstandigen (RSVZ)

30-40 jaar		40-50 jaar		50-60 jaar		60 jaar en meer		Landbouw, vissenj	Industrie (a)	Bouw	Handel, diensten	Diverse (b)
Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen	Mannen	Vrouwen					
311	121	270	100	189	61	178	58	419	203	120	751	9
294	145	278	138	203	89	128	37	73	187	51	1.212	8
1.880	892	1.785	730	1.241	502	846	248	505	1.239	439	7.281	57
286	101	287	92	164	43	163	33	366	151	97	719	13
304	140	266	114	233	70	149	35	298	219	106	900	11
783	372	738	309	578	241	409	108	241	601	197	2.997	30
471	192	384	148	299	108	241	52	423	313	172	1.281	12
394	168	354	110	238	98	169	58	305	270	151	1.112	18
449	188	446	141	271	95	185	62	404	317	198	1.218	20
83	30	89	29	65	24	52	16	153	41	19	237	1
5.255	2.349	4.897	1.911	3.481	1.331	2.520	707	3.187	3.541	1.550	17.708	179
450	153	320	91	268	75	180	63	620	215	100	941	10
208	69	185	53	113	46	113	38	353	96	61	452	4
174	65	189	68	108	30	103	17	259	101	64	446	2
289	78	258	73	172	45	150	37	370	186	97	652	11
118	41	87	29	78	23	64	18	300	45	4	188	2
1.239	406	1.039	314	739	219	610	173	1.902	643	326	2.679	29
196	75	212	73	157	39	116	26	430	91	49	494	5
618	283	599	231	411	160	341	106	685	456	164	1.947	22
171	61	150	50	121	40	102	39	350	89	56	364	7
3	3	11	4	4	5	5	2	17	3	4	20	0
430	144	359	112	281	108	223	67	642	246	111	998	12
97	36	86	30	72	27	52	14	230	55	17	192	1
256	117	245	98	188	67	121	30	267	186	94	774	7
276	106	209	81	163	59	129	47	482	150	79	589	3
2.047	825	1.871	679	1.397	505	1.089	331	3.103	1.276	574	5.378	57
294	123	246	97	185	62	173	43	273	234	118	826	5
140	79	133	55	99	45	89	28	128	98	56	491	5
230	105	220	75	147	41	117	30	130	202	74	745	3
470	212	417	154	294	94	191	61	188	425	204	1.404	15
1.406	670	1.330	540	954	372	723	206	444	1.225	337	5.242	26
264	114	202	78	159	55	101	30	65	233	94	790	8
107	55	110	38	105	23	45	12	116	86	44	339	6
473	256	422	179	308	133	229	62	208	451	133	1.634	11
38	15	33	15	15	6	15	2	36	22	9	100	0
761	315	634	221	494	163	344	100	312	709	243	2.292	17
599	255	496	166	330	118	208	55	233	472	176	1.743	16
449	188	372	148	261	118	217	54	337	336	122	1.383	8
5.231	2.387	4.615	1.766	3.351	1.230	2.452	683	2.470	4.493	1.610	16.989	120
172	99	166	83	111	40	69	21	36	120	52	703	3
196	137	210	128	188	76	110	25	114	123	48	917	4
218	90	171	84	160	46	103	34	183	137	77	660	2
296	102	253	98	187	55	132	33	324	180	128	729	6
309	145	268	126	237	87	191	43	255	232	65	1.073	4
895	459	814	386	676	285	416	153	130	626	181	3.731	15
166	72	135	56	117	35	69	15	148	117	63	443	3
2.252	1.104	2.017	961	1.676	624	1.090	324	1.190	1.535	614	8.256	37
267	81	180	68	142	33	135	28	361	139	63	554	5
215	98	184	60	132	49	111	28	162	184	107	597	9
497	230	457	160	354	120	261	74	220	456	178	1.671	14
216	81	176	69	159	41	94	29	200	197	78	568	5
192	76	142	66	139	50	85	28	245	82	81	507	11
256	88	181	82	172	53	109	34	279	161	61	649	7
1.008	486	897	365	667	242	484	148	466	734	263	3.590	41
307	107	237	83	173	65	171	34	518	173	79	648	3
2.958	1.247	2.454	953	1.938	653	1.450	403	2.451	2.126	910	8.784	95
229	90	194	65	152	41	126	42	314	138	81	583	9
184	56	151	52	107	33	92	36	197	116	54	481	3
222	83	215	67	189	60	132	34	288	195	96	621	9
185	65	133	49	120	27	100	20	150	155	58	459	6
163	56	167	52	134	35	100	31	308	114	66	409	10
139	58	113	26	77	33	91	18	232	68	44	304	1
446	166	389	142	333	83	259	93	554	313	125	1.231	17
166	73	146	45	139	32	93	25	125	168	59	511	5
341	130	259	96	237	63	232	69	579	242	111	768	13
2.075	777	1.767	594	1.488	407	1.225	368	2.747	1.509	694	5.367	73
122	56	117	47	124	26	96	22	361	61	19	262	5
164	95	152	74	126	52	93	41	43	158	28	699	7
367	174	378	151	326	106	212	57	124	312	90	1.505	8
210	111	203	72	124	62	96	30	99	156	49	735	3
246	76	216	85	172	67	110	38	330	170	43	632	5
1.109	512	1.066	429	872	313	607	188	957	857	229	3.833	28
22.166	9.607	19.726	7.607	14.942	5.282	11.043	3.177	18.007	15.980	6.507	68.994	618

Het verloop van de sociaal-economische indicatoren en de conjunctuur in West-Vlaanderen¹

Werkloosheid

Eind oktober 1999 telde West-Vlaanderen 30.322 werklozen². Dit is 7,5% minder dan in oktober 1998 (zie figuur 1). Het twaalfmaandsgemiddelde van de werkloosheid was in oktober van dit jaar 7,9% lager dan dit van oktober 1998. Sedert begin 1999 worden de afnames van de twaalfmaandsgemiddeldes op jaarbasis (dit is ten opzichte van hetzelfde gemiddelde een jaar eerder) wel kleiner (in januari bedroeg de afname nog 11,5%).

Het aantal werklozen bestond in oktober 1999 uit 12.279 mannen (40,5%) en 18.043 vrouwen (59,5%). Ten opzichte van oktober vorig jaar daalde het aantal vrouwelijke werklozen meer dan het aantal mannelijke werklozen (10,3% ten opzichte van 3,0%).

West-Vlaanderen had in oktober een aandeel van 16,4% in het aantal niet-werkende werkzoekenden in het Vlaamse Gewest. Vlaanderen telde eind oktober 185.001 werklozen of 10,7% minder op jaarbasis. De grotere daling in het Vlaamse Gewest in vergelijking met West-Vlaanderen komt door de grotere afname op jaarbasis bij de mannen (-9,5%). De afname op jaarbasis bij de vrouwen was in het Vlaamse Gewest (-11,5%) iets groter dan in West-Vlaanderen.

In alle arrondissementen van West-Vlaanderen was er in oktober van dit jaar een daling van de werkloosheid op jaarbasis. Het twaalfmaandsgemiddelde van de werkloosheid (seizoensgezuiverd) daalde in oktober 1999 in het arrondissement Brugge het sterkst ten opzichte van een jaar eerder (-11,8%), gevolgd door de arrondissementen Kortrijk (-9,0%), Veurne (-7,2%) en Tielt (-6,9%). In de arrondissementen Oostende (-5,8%) en Roeselare (-5,2%) was de afname ook aanzienlijk. In de arrondissementen Diksmuide

(-3,6%) en Ieper (-1,9%) was de afname het kleinst.

In oktober 1999 telde West-Vlaanderen 8.454 niet-werkende werkzoekenden jonger dan 25 jaar. Hun aandeel in het totaal aantal werklozen in West-Vlaanderen bedroeg 27,9%. Ten opzichte van oktober 1998 daalde het aantal jeugdwerklozen met 6,7%, hun aandeel in de totale werkloosheid bleef nagenoeg gelijk. Terwijl in het voorjaar (van maart tot juni) het aantal jeugdwerklozen steeg op jaarbasis, is er sedert juli weer een duidelijk afnemende trend ten opzichte van een jaar eerder.

Werkaanbiedingen

In oktober 1999 werden bij de VDAB 2.578 vacatures ingediend voor de provincie West-Vlaanderen. Dit is een kwart meer dan in oktober van vorig jaar. In de eerste tien maanden van dit jaar konden de West-Vlaamse werklozen bij de VDAB kiezen uit 28.132 jobaanbiedingen. Ten opzichte van de eerste tien maanden van 1998 is dit een stijging met 53,3%. Het feit dat de voldane werkaanbiedingen in de eerste tien maanden van dit jaar "slechts" 21% hoger liggen dan dezelfde periode van vorig jaar en dus niet evenredig stijgen met de ontvangen werkaanbiedingen bij de de VDAB, zou kunnen wijzen op krapte op de West-Vlaamse arbeidsmarkt (meer moeilijk invulbare vacatures). Eind oktober 1999 waren er in West-Vlaanderen 5.907 lopende werkaanbiedingen (ontvangen maar nog niet voldane of geannuleerde vacatures) bij de VDAB. Ten opzichte van oktober vorig jaar is dit een stijging met 60,1%.

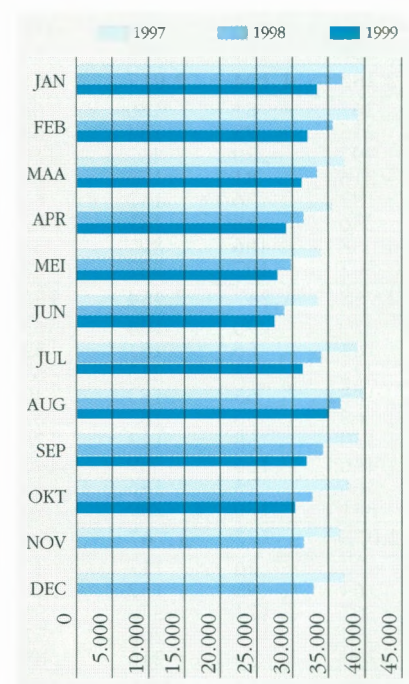
Bouwnijverheid

In juni 1999 werd in West-Vlaanderen de bouw van 614 woningen vergund³. Voor het eerst in 1999 is dit een daling op jaarbasis (-18,4%). Aangezien de statistiek van de bouwvergunningen echter aan grote schommelingen onderhevig is, is het echter noodzakelijk ook de evolutie ervan over een langere termijn te bekijken. In de eerste helft van 1999 werden bijvoorbeeld gemiddeld 27,5% meer woningen vergund dan in de eerste helft van 1998.

Elektriciteitsverbruik

In het tweede kwartaal van 1999 bedroeg het elektriciteitsverbruik onder hoogspanning 1.155.215

Figuur 1
Evolutie van het aantal niet-werkende werkzoekenden in Vlaanderen



BRON: VDAB,
grafische verwerking WES

MWh. Dit is net iets meer dan in hetzelfde kwartaal van 1998 (+0,1%). Ook in het eerste kwartaal van 1999 was er geen noemenswaardige toename van het elektriciteitsverbruik onder hoogspanning. De toename in 1998 ten opzichte van 1997 was groter.

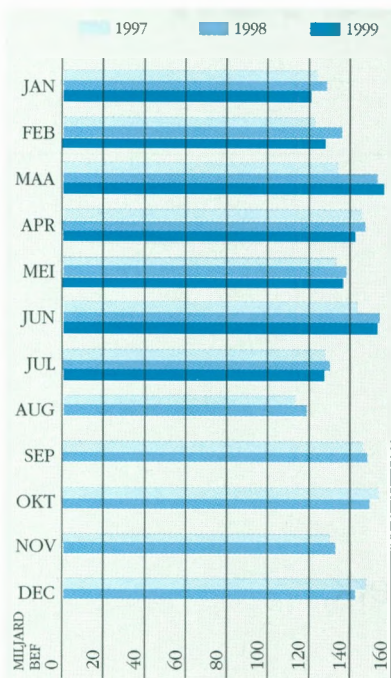
Omzet

In juli 1999 haalden de grote ondernemingen met zetel in West-Vlaanderen⁴ een omzetcijfer van 126,2 miljard fr. Dit is 2,7% minder dan in juli 1998 (zie figuur 2). Globaal was in de eerste zeven maanden van 1999 de omzet 2,4% lager dan dezelfde periode van 1998. Sedert midden vorig jaar daalde de toename van de twaalfmaandgemiddeldes op jaarbasis (in april 1998 nog +8,6%). In juni en juli van dit jaar waren de twaalfmaandgemiddeldes voor het eerst sinds lange tijd lager op jaarbasis (respectievelijk -0,3% en -1,0%).

Investerings

De grote ondernemingen met zetel in West-Vlaanderen⁵ investeerden in juli 1999 voor een bedrag

Figuur 2
Evolutie omzet West-Vlaamse bedrijven (volgens btw-aangiften)



BRON: VDAB,
grafische verwerking WES

van 4,5 miljard fr..

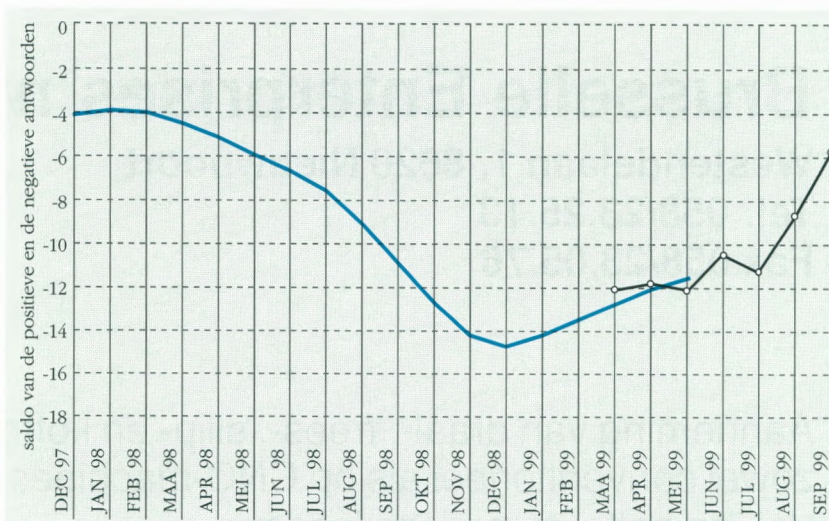
Dit is 6,3% minder dan in juli 1998. Over de eerste zeven maanden van 1999 werd 8,2% minder geïnvesteerd dan in de eerste zeven maanden van 1998. Sedert midden vorig jaar is er sprake van een dalende toename van het twaalfmaandsgemiddelde van de investeringen op jaarbasis. In juli 1999 was er nog slechts een toename van 2,1% tegenover 17,6% in juni 1998.

Conjunctuurindicator van de Nationale Bank

De bruto synthetische conjunctuurcurve voor West-Vlaanderen⁶ bereikte in september 1999 een waarde van -5,8 (zie figuur 3). Sedert februari verbeteren de brutowaarden nagenoeg continu. Dit uit zich in de afgevlakte synthetische curve, die met enkele maanden vertraging berekend wordt. De afgevlakte curve vertoont sedert begin 1999 een duidelijk opwaartse trend, na de neergaande conjunctuurbeweging in 1998.

Ook de deelindicatoren van de industrie en de bouw evolueren gunstig. De indicator van de industrie stijgt vanaf begin 1999, de stijging van de indicator van de bouw begon zelfs nog iets vroeger. Enkel de indicator van de handel verloopt niet zo gunstig en kent al sedert midden 1998 een dalende trend.

Figuur 3
Synthetische conjunctuurcurve voor West-Vlaanderen, december 1997 - september 1999



BRON: VDAB,
grafische verwerking WES

Besluit

De werkloosheid blijft in West-Vlaanderen dalen op jaarbasis. De daling is wel voor het grootste deel toe te schrijven aan de afname op jaarbasis van de vrouwelijke werkloosheid. Het aantal jeugdwerklozen neemt ook verder af, het aandeel van de jeugdwerklozen in de totale werkloosheid in West-Vlaanderen blijft nagenoeg gelijk.

De bouwnijverheid in West-Vlaanderen doet het in de eerste helft van 1999 goed. Er werden ruim 25% meer woningen vergund dan in de eerste helft van 1998.

Het elektriciteitsverbruik onder hoogspanning bleef in de eerste helft van 1999 nagenoeg op hetzelfde niveau als in de eerste zes maanden van 1998.

De omzet in de investeringen van de grote ondernemingen in West-Vlaanderen namen in juli af op jaarbasis. Ook over de eerste zeven maanden van 1999 was er globaal een daling op jaarbasis.

De conjunctuurindicator van de Nationale Bank doet echter vermoeden dat deze afname wellicht van tijdelijke aard zal zijn. De conjunctuurcurve laat duidelijk zien dat de economie zich herstelt en dat de verwachtingen bij de West-Vlaamse ondernemers positief zijn.

¹ Opmaak november 1999

² Onder werklozen wordt verstaan: het aantal niet-werkende werkzoekenden.

Zij vertegenwoordigen het bij de VDAB ingeschreven arbeidsmarktpotentieel. In deze groep zijn onder meer de schoolverlaters, de vrij ingeschrevenen en een zeer diverse restgroep (met daarin de tijdelijk geschorsten) opgenomen. Een nadeel is wel dat de oudere werklozen (50 jaar of ouder) niet zijn opgenomen.

- * Vergunde woningen in woongebouwen en in niet-woongebouwen.
- * Het feit dat de registratie gebeurt naar vestiging van de hoofdzetel betekent dat men niet noodzakelijk de economische activiteit in het betrokken arrondissement meet. Dit nadeel wordt afgezwakt doordat het hier over een evolutie doorheen de tijd gaat. Maandelijkse procentuele

veranderingen zijn dan belangrijker dan absolute gegevens.

Een tweede nadeel is dat enkel bedrijven met een omzet van 20 miljoen fr. of meer aangifte doen op maandbasis. Het kan zijn dat een bedrijf nu eens wel en dan weer niet beantwoordt aan dit criterium. Om dit nadeel te ondervangen is het aangewezen op provinciaal niveau te werken.

'Toetreders' en 'uittreders' vallen dan minder op en kunnen elkaar misschien meer compenseren dan als men werkt op het arrondissementele niveau.

Zie vorige voetnoot.

* De constructie van de indicator van de Nationale Bank verloopt als volgt : er wordt maandelijks een enquêteformulier aan bedrijfsleiders verzonden.

Daarin gaat men na hoe het gesteld is met een aantal facetten van de activiteit, de vraag en de vooruitzichten. Er zijn drie antwoordmogelijkheden :

stijgend (positief), gelijkblijvend of dalend (negatief).

De indicator is het saldo van de positieve en de negatieve antwoorden op deze vragen, en dit voor alle ondervraagden.

In tegenstelling tot de nationale indicator worden de antwoorden per provincie niet gewogen.

De maandelijkse resultaten van de enquête worden op een grafiek uitgezet.

De curve wordt afgevlakt.

Zo kan men de trend gemakkelijker onderkennen.



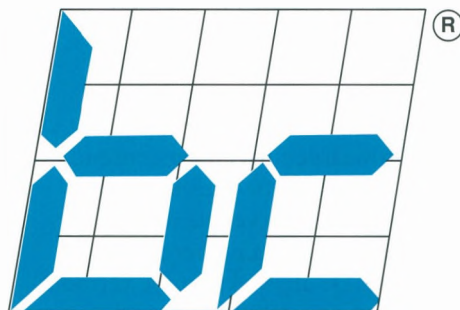
BRUGGE
050/456060



KORTRIJK
056/432800



OOSTENDE
059/807080



BEDRIJVENCENTRA
WEST-VLAANDEREN



ROESELARE
051/229309



WAREGEM
056/620211



WESTHOEK
057/228181

Start uw bedrijf met ons

Een samenwerking van

GOM
WEST-VLAANDEREN

• **Bedrijfsleven**

Brusselle Enterprises nv

Westendelaan 1, 8620 Nieuwpoort

Tel. 058/23.25.13

Fax 058/23.05.76

Aanneming van draai-, frees-, slijp- en kotterwerk,
zowel conventioneel als op CNC-machines
Vol- en halfautomatisch lassen

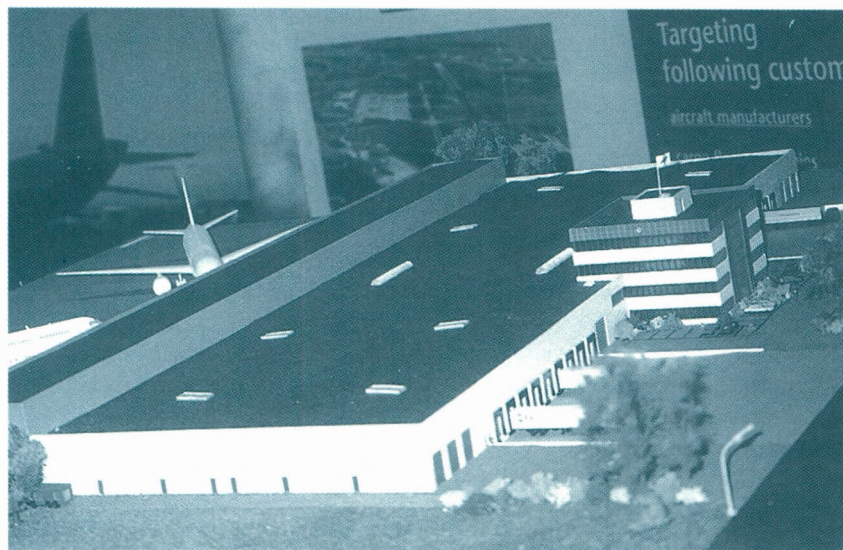
Op 11 november jongstleden werd **Flanders Language Valley** te Ieper officieel geopend. Flanders Language Valley is het geesteskind van Pol Hauspie en Jo Lernout. Het concept bestaat uit twee pijlers: S.A.I.L. (Speech, Artificial Intelligence and Language Technology) Trust en FLV Fund. S.A.I.L. Trust overkoepelt alle non-profitactiviteiten. Oud-premier Jean-Luc Dehaene wordt de nieuwe voorzitter van de beheerraad van S.A.I.L. Trust. FLV Fund is een durfkapitaalfonds voor bedrijven die toepassingen in de spraaktechnologie ontwikkelen. Via het S.A.I.L. Trust worden wereldwijd S.A.I.L. Ports, thuishavens voor de ontwikkeling van bedrijven, actief in de sector van spraak-, artificiële intelligentie en

taaltechnologische toepassingen, opgericht. Deze centra moeten jonge bedrijven toelaten hun technologieën te ontwikkelen en op de markt te brengen. De centra zullen zelf geen investeringsgeld ter beschikking stellen van startende bedrijven maar moeten wel met behulp van partners investeringsgeld aantrekken. Het FLV-concept wordt dus wereldwijd geëxporteerd. De eerste overeenkomsten voor dergelijke centra werden reeds afgesloten met Noorwegen en Singapore.

• • •

Toyota bevestigt de oprichting van een Europese hub in de haven van Zeebrugge voor de in- en uitvoer van zijn auto's. Het zou gaan om een trafiek van rond de 200.000 eenheden.

Maquette van het nieuwe gebouw van Aero Groundservices op de luchthaven van Oostende



Staaldraad- en staalkoordproducent Bekaert breidt uit in China en in Centraal Europa



Toyota heeft een concessie van 37 ha gekregen waar een PDI (Predelivery Inspection)-centrum zal gevestigd worden voor voertuigen uit Japan, Groot-Brittannië en de fabriek in het Franse Valenciennes. Het centrum zal ook instaan voor distributie op Europese schaal. Begin 2001 zal de installatie volledig operationeel zijn en 200 nieuwe banen opleveren.

• • •

Naar aanleiding van de Werelddag van de Stedenbouw op 9 november 1999 in Gent werd de tweede **Ruimtelijke Planningsprijs** uitgereikt. (zie ook Spectrum). De Prijs wordt in naam van de Vlaamse regering door de minister van Ruimtelijke Ordening aan één laureaat toegekend. Het Provinciebestuur Oost-Vlaanderen en WES ontvingen gezamenlijk de Vlaamse Ruimtelijke Planningsprijs voor het ROM-project Gentse Kanaalzone en het Uitvoeringsproject Landschapsopbouw voor de Gentse Kanaalzone. Het project Landschapsopbouw werd uitgewerkt door Rik Houthave en Sven Debevere van de afdeling Ruimtelijke Planning van WES in samenwerking met Georges Ertzinger, tuin- en landschapsarchitect.

• • •

Aero Groundservices bouwt een nieuwe 12.000 m² grote loods op de luchthaven van Oostende met optie voor een bijkomende uitbreiding van 10.000 m². Aero Groundservices is een Nederlandse handlingmaatschappij die zich in 1998 op de kustluchthaven vestigde. In dit jaar handelde Aero Groundservices 17.000 ton af voor 334 vluchten. In 1999 steeg dit volume naar 36.000 ton voor 626 vluchten. De tewerkstelling groeide ondertussen van 27 naar 47 werknemers. De nieuwe loods zal voorzien zijn van de laatste koel- en diepvries-faciliteiten die de directe belading van vrachtwagens zullen toelaten zonder onderbreking van de koude keten.

• • •

Staaldraad- en staalkoordproducent **Bekaert** zal zijn productiecapaciteit voor staalkoord uit breiden in China

en een nieuwe staalkoordfabriek bouwen in Centraal Europa. De vraag naar staalkoord voor bandenbewapening in China stijgt snel als gevolg van de toename van de lokale bandenproductie en de groeiende overschakeling naar radiaalbanden die met staalkoord versterkt zijn. De lokale vraag bedraagt nu tussen 40.000 en 45.000 ton in vergelijking met minder dan 10.000 ton vijf jaar geleden. Om aan de vraag te voldoen zal Bekaert zijn lokale productiecapaciteit opvoeren van 24.000 ton per jaar tot 32.000 ton over twee jaar.

Ook in Centraal Europa stijgt de vraag naar staalkoord voor de versterking van banden in snel tempo. Bovendien zijn bijna alle grote bandenproducenten in deze regio aanwezig. Bekaert plant dan ook een nieuwe fabriek voor staalkoord in Centraal Europa (waarschijnlijk in Slovaakije) met een productiecapaciteit van 7.000 ton over drie jaar. De investeringskosten zullen in een eerste fase ongeveer 500 miljoen fr. bedragen.

• • •

De firma **Saey** uit Heule zal de commerciële activiteiten van de verwarmingstoestellendivisie van Stiga Belgium uit Zedelgem overnemen.

Zowel Saey als de afdeling verwarmingstoestellen van Stiga Belgium zijn producent van kachels die op steenkool, hout of gas werken. Naast de productie van kachels die wereldwijd worden geëxporteerd verkoopt Saey ook staalproducten en huishoudartikelen. De firma uit

Heule realiseerde vorig jaar een omzet van 2,4 miljard fr. Stiga Belgium, een onderdeel van het Zweedse Stiga zet zijn Flandria-en Signum-kachels hoofdzakelijk in de Benelux af. Stiga wil de kacheldivisie afstoten om zich te concentreren op de productie en verkoop van grasmaaiers en andere tuinmachines. De productie van de Flandria-kachels zal tenminste nog één jaar bij de Stiga vestiging in Zedelgem blijven. Nadien zal de productie geleidelijk naar Heule verhuizen zodat Stiga extra ruimte krijgt voor het maken van grasmaaiers. De productie van deze grasmaaiers is op vier jaar tijd verdubbeld.

Het Zweedse Stiga realiseerde in 1998 een omzet van ruim 4,6 miljard fr.

• • •

Het **provinciebestuur van West-Vlaanderen** heeft een nieuwe kaart van onze provincie ontworpen. Deze kaart is een geactualiseerde versie van de vorige kaart die dateert van 1980.

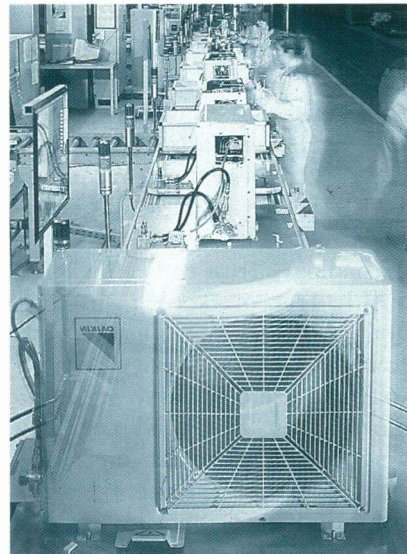
Naast de provinciegrens zijn op deze kaart ook alle gemeenten aangeduid met hun begrenzing en deelgemeenten, de belangrijkste wegen en waterlopen en de provinciale domeinen. De kaart kunt u voor 150 fr verkrijgen, bij het provinciebestuur van West-Vlaanderen, Koning Leopold III-laan 41, 8200 Sint-Andries-Brugge, tel. 050/40 31 11.

• • •

'**Subsidie-leidraad voor het bedrijfsleven**' is de nieuwe brochure van de Vlaamse GOM's. In deze subsidieleidraad leest de ondernemer snel en vlot of hij in aanmerking komt voor overheidssteun bij investeringen, innovatie, export, aanwervingen en opleidingen, milieubewust ondernemen, en het zoeken naar kapitaal. Onder elke rubriek worden de verschillende mogelijkheden voorgesteld en bondig toegelicht. Deze brochure is gratis en kunt u verkrijgen bij Veronique Demets, GOM - West-Vlaanderen, tel. 050/ 36 71 00; fax 050/ 36 31 86.

• • •

Daikin Industries en Matsushita Electric uit Japan hebben een samenwerkingsovereenkomst



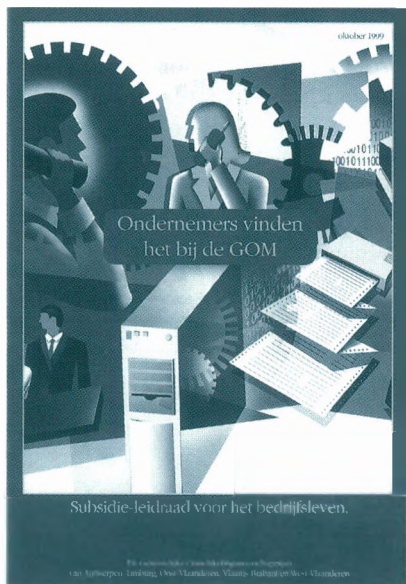
Productie van airconditioning systemen bij Daikin Europe uit Oostende

ondertekend. Deze overeenkomst heeft betrekking op onder meer de productie en de R&D van airconditioning systemen. Daikin produceert wereldwijd airconditioning systemen voornamelijk voor commerciële doeleinden en Matsushita is marktleider op het vlak van airconditioning voor residentieel gebruik.

De samenwerking zal de airconditioning activiteiten van beide groepen wereldwijd versterken. Beide firma's zullen dan ook tegen 2003 complementair produceren. Matsushita zal in hoofdzaak airconditioning voor residentieel gebruik produceren en Daikin blijft zich toelagen op systemen voor commercieel gebruik. In april 2000 zullen beide firma's ook gezamenlijk een joint venture oprichten voor de productontwikkeling en de R&D van geavanceerde technologieën, in het bijzonder de milieuvriendelijke technologieën (voor airconditioning voor residentieel gebruik) die bijdragen tot energiebesparing, bescherming van de ozonlaag en recyclage van gebruikte producten. Deze overeenkomst zal ook controle systemen ontwikkelen voor de airconditioning systemen voor commercieel gebruik. Beide firma's plannen de introductie van de gezamenlijk ontwikkelde airconditioning systemen voor residentieel gebruik voor het begin van 2002.

• • •

Het **Post Universitair Centrum West-Vlaanderen(PUC)** blijft



groeien. De dienst Postacademische Vorming van de KU - Leuven, campus Kortrijk telde vorig jaar 1.500 cursisten meer. Het PUC bood in totaal tachtig eenmalige en langlopende programma's aan gevolgd door 6.108 deelnemers. Het aanbod van de programma's groeit nog steeds. Zo startte het PUC een aantal nieuwe programma's gaande van een cyclus rond Keizer Karel tot enkele nieuwe cursussen binnen het postgraduaat geneeskunde en financieel recht.

• • •

De West-Vlaamse textielgroep **Sioen Industries** neemt het technisch textielbedrijf Veranneman Technical Textiles uit Roeselare over. De divisie van elastische gebreide netten van Veranneman behoort niet tot de overname.

Veranneman produceert open-structuurtextiel, zoals netten via de techniek van geïntegreerd polyesterweven en-coaten. Toepassingen zijn geotextiel(wegenbouw) en drainagenetten(land- en tuinbouw), windbreknetten(bouwsector) en netten voor dakbedekking, zwembadfolies en dergelijke. Sioen is gespecialiseerd in het coaten van synthetische weefsels en realiseert een omzet van bijna 6 miljard fr. De groep telt meer dan 2.500 werknemers.

Veranneman behaalde in 1998 een omzet van 150 miljoen fr. Op termijn zal de productiecapaciteit van 3 miljoen vierkante meter verdubbelen. Met de overname van Veranneman verwerft Sioen een bedrijf in volle expansie en met sterke groeimogelijkheden in technisch textiel.

• • •

Pentagon Plastics uit Wakken bestaat 25 jaar. Pentagon Plastics produceert coatings die worden toegepast bij de renovatie van gebouwen met vocht- en waterdichtingsproblemen.

De firma is uitgegroeid tot een belangrijke niche-speler met eigen kantoren in Duitsland en Frankrijk en een tewerkstelling van 38 mensen. Voor de komende jaren plant de firma de verdere uitbouw van het verkoopsnetwerk in het buitenland. De export die bijna vijftig procent bedraagt op een omzet van 220 miljoen fr. moet binnen vijf jaar uitgroeien tot twee derde van de omzet. Omwille van de constante groei in de voorbije vijf jaar heeft de



D'M&S Communications uit Oostkamp is in volle expansie

firma dringend behoefte aan uitbreiding. Omdat dit niet realiseerbaar is op de huidige locatie kocht de firma 1 ha grond aan op het bedrijventerrein van Nazareth.

• • •

Het reclamebedrijf **D'M&S Communications** uit Oostkamp is in volle expansie.

D'M&S ontwerpt reclamestrategieën voor bedrijven die zich richten op de consumenten- of de zakelijke markt. Hiernaast ontwikkelt de firma ook folders, brochures en bedrijfspresentaties. Het bedrijf is gespecialiseerd in gebruiksgoederen, waarbij het samenwerkt met een aantal Europese partners zoals Wave Rotterdam, HDM London, MS World Frankfurt en Grinta in Spanje. Klanten zoals De Vaderlandsche verzekeringen, Unilin Decor (Quick Step), Domo, Gyproc,

Bekaert, Siemens, Campanile, Deceuninck Plastics, Philip Morris, Palm... behoren tot de referenties. Vandaag de dag zijn alle activiteiten gecentraliseerd in Oostkamp: zowel de strategisch-creatieve cel, de productiefaciliteiten als de volledig nieuwe business unit "Digid". Digid is een verruiming van de bestaande multimedia-afdeling die al dateert van 1994. Deze divisie is aangevuld met video-faciliteiten (waaronder een volledige opnamestudio van 84 m²) tot en met DVD-development. De tewerkstelling bij D'M&S Communications groeide dan ook aan tot zo'n 44 werknemers en het zakencijfer evolueerde tot ongeveer 350 miljoen fr.

Verder participeert D'M&S in IT Services. IT Services is een softwarebedrijf. Gezien de uitwisseling van gegevens van de klanten steeds meer on-line gebeurt en er bij veel KMO's een acute behoefte is rond netwerkindegratie en software-support is de aanwezigheid van IT Services een nieuwe troef.

• • •

Het engineeringbedrijf **Sicoplan** uit Lauwe-Menen vierde zijn 25-jarig bestaan. Deze dochteronderneming van het Duitse Siempelkamp ontwerpt en realiseert spaanderplatenfabrieken en dito installaties. Sinds het ontstaan in 1974 werden in totaal 107 installaties gepland, waarvan 59 MDF(Medium Density Fiber)-fabrieken. Sicoplan beschikt over een team van dertig ingenieurs en tekenaars.

De toekomstperspectieven zien er rooskleurig uit.

De Zuid-Amerikaanse markt blijft groeien en de Zuidoost-Azische markt kent een heropleving.

Waterdichtende en carbonatiewerende coating uitgevoerd door Pentagon Plastics



Een efficiëntere aanpak van de problematiek 'zonevreemde bedrijven'

De GOM - West-Vlaanderen steunt de bezorgdheid van minister Dirk Van Mechelen om tot een procedure te komen die kort, eenvoudig en rechtszeker is.

De GOM - West-Vlaanderen formuleert een concreet voorstel.

Sinds meerdere jaren is de GOM - West-Vlaanderen bezorgd over de situatie van bedrijven die zonevreemd zijn of die zonevreemd willen uitbreiden. Deze bedrijven zijn, vanuit hun historische ontwikkeling, zeer talrijk in West-Vlaanderen. Zij zijn het resultaat van een sinds lang aanwezig sterk ondernemersinitiatief. Het feit dat zij niet op een bedrijventerrein ingeplant zijn maar verspreid voorkomen in het woongebied of in de open ruimte, betekent dat zij zich op het vlak van ruimtelijke ordening in een zeer ongemakkelijke positie bevinden. In dit kader heeft de GOM - West-Vlaanderen in het recente verleden meerdere voorstellen ingediend tot wijziging van de gewestplannen. Dit leidde tot het oplossen van een aantal problemen.

Het instrument van de gewestplanwijziging wordt toegepast voor de gevallen waarbij de beoogde bestemmingswijziging 5 ha of meer is. Voor de gevallen waarbij de nodige bestemmingswijziging kleiner is dan 5 ha heeft de Vlaamse overheid het instrument van het zogenaamde Sectoraal Bijzonder Plan van Aanleg (BPA)

Zonevreemde Bedrijven gecreëerd. De GOM - West-Vlaanderen heeft steeds gesteld dat het opmaken en goedkeuren van dergelijk sectoraal BPA te tijdrovend is om te kunnen tegemoetkomen aan de dynamiek van het bedrijfsleven. Recent is gebleken dat ook de huidige Vlaamse minister van ruimtelijke ordening het probleem onderkent en dat hij zoekt naar een sneller en meer soepel instrument om de situatie van deze zonevreemde bedrijven of zonevreemde uitbreidingen op te lossen.

De GOM - West-Vlaanderen heeft deze gelegenheid te baat genomen om haar eigen voorstellen onder de aandacht van de minister te brengen. Deze voorstellen werden overigens reeds in 1997 geformuleerd en aan de toenmalig bevoegde minister overgemaakt.

De achterliggende gedachte bij deze voorstellen is : 'er moet gezorgd worden voor een snelle en eenvoudige procedure die bovendien de nodige rechtszekerheid biedt'.

In essentie komen de voorstellen hierop neer :

In de gevallen waarbij de betrokken oppervlakte 5 ha of meer is, kan het instrument van het gewone BPA aangewend worden, mits evenwel een kortere goedkeuringsprocedure gevolgd wordt : vijf maanden in plaats van tien. De goedkeuring van dit BPA blijft dus een zaak van de Vlaamse overheid. Wanneer echter de betrokken oppervlakte minder dan 5 ha bedraagt, dan zou de zaak kunnen geregeld worden via het afleveren van een bouwvergunning door de gemeente op gunstig advies van de (voor de betrokken provincie) gemachtigde ambtenaar van Stedenbouw en van de bestendige deputatie van de provincie. Dit betekent dat de bevoegdheid in deze gevallen in feite gedelegeerd wordt naar het provinciale niveau.

Door het opnieuw indienen van haar voorstellen toont de GOM - West-Vlaanderen andermaal haar bekommernis ten aanzien van het behoud van de levenskracht van de voor West-Vlaanderen typische KMO-economie. Endogene streekontwikkeling is niet toevallig één van de pijlers van de West-Vlaamse strategie.

• • •

WES medebekroond

Naar aanleiding van de Werelddag van de Stedenbouw op 9 november 1999 in Gent werd de *tweede Ruimtelijke Planningsprijs* uitgereikt. De Prijs wordt aangeboden door de minister van Ruimtelijke Ordening in naam van de Vlaamse regering. De Prijs wordt toegekend aan één laureaat, geselecteerd uit een lijst van genomineerde inzendingen. Voorzitter van de jury was prof. dr. Charles Vermeersch. De Vlaamse Ruimtelijke Planningsprijs 1999 werd uitgereikt aan het Provinciebestuur Oost-Vlaanderen voor het ROM-project Gentse Kanaalzone en het Uitvoeringsproject Landschapsopbouw voor de Gentse Kanaalzone. *Het project Landschapsopbouw werd uitgewerkt door Rik Houthave en Sven Debevere*

van de afdeling Ruimtelijke Planning van WES in samenwerking met Georges Ertzinger, tuin- en landschapsarchitect.

In 1993 nam het Provinciebestuur Oost-Vlaanderen het voortouw om in de Gentse Kanaalzone een gebiedsgericht milieu- en ruimtelijk beleid te ontwikkelen.

De Kanaalzone is van oudsher een industriegebied én een belangrijk havengebied. De hoge industriële activiteit, de relatief lage milieu- en dus ook woonkwaliteit en het 'knellende' ruimtegebruik zijn kenmerkend voor het gebied.

Het belang van het ROM-project is gelegen in het feit dat verschillende betrokkenen (besturen, bedrijven en bewoners) werden samengebracht om over de ontwikkeling van het gebied keuzes te maken. Bij deze keuzes wordt een evenwicht nagestreefd van de economische ontwikkeling van het gebied en de kwaliteitsverbetering van de bestaande woonkernen in en rond de Gentse Kanaalzone. Zowel voor de opwaardering van de woonkernen als voor de aantrekking van de gewenste bedrijvigheid is een verbetering van het imago van de Gentse Kanaalzone broodnodig.

• • •

Milieucontactdag

'Nieuwe milieunormen voor verpakkingen'

De Vlaamse GOM's organiseren hun volgende milieucontactdag met als thema "Nieuwe milieunormen voor verpakkingen". Doelgroep zijn niet alleen milieucoördinatoren, maar eveneens verpakkings- en productverantwoordelijken. Deze milieucontactdag beoogt om zowel de wettelijke als de bedrijfsmatige aspecten van verpakkingsvormen en -materialen toe te lichten. Aandacht gaat naar de concrete invulling van de terugnameplicht en de afspraken die dit jaar met de erkende organismen werden gemaakt. Verder wordt uitgebreid informatie gegeven over de bijkomende eisen ten aanzien van verpakkingsmaterialen via productnormen en de verantwoordelijkheden terzake op federaal en Vlaams niveau. Vervolgens worden oplossingen aangereikt in de vorm van het milieuvriendelijk ontwerpen van verpakkingen. Ook het ecolabel en andere milieulogo's die op verpakkingen

kunnen aangebracht worden, verdienen terecht de aandacht van al wie met het ontwerp van verpakkingen bezig is. Een getuigenis over de concrete aanpak en organisatie binnen een bedrijf sluit de namiddag af. Aan deze infodag wordt in sommige provincies een contactbeurs gekoppeld, waarbij de deelnemers de gelegenheid krijgen om kennis te maken met studiebureaus en bedrijven die oplossingen kunnen bieden voor de behandelde onderwerpen van deze infodag.

De milieucorrespondenten vinden plaats op:

- 12 januari 2000 in het Fabriekspand te Roeselare;
 - 25 januari 2000 in het Provinciehuis te Antwerpen;
 - 27 januari 2000 in het Kasteel van Ham te Steenokkerzeel;
 - 3 februari 2000 in het Provinciaal Administratief Centrum te Gent.
- Voor verdere inlichtingen kunt u terecht bij Caroline Pollet, tel. : 050/36 71 34, e-mail : caroline.pollet@gomwvl.be, of bij de GOM van uw provincie.

• • •

Uniek demonstratieproject ecodesign

Aan alle Vlaamse bedrijven tonen dat productontwikkeling ook 'milieuvriendelijker' kan, dat is het opzet van een demonstratieproject van de GOM - West-Vlaanderen in samenwerking met de Vito en de VDAB - Training & Opleiding en gesteund door de Europese Commissie. Van 50 geselecteerde bedrijven waarvan het ecodesignpotentieel zal gescreend worden, worden er vijf weerhouden voor de daadwerkelijke realisatie en marktintroductie van een 'groen' product. De ervaring die tijdens het project wordt opgedaan, zal daarna onder mee via lespakketten aan alle Vlaamse bedrijven worden doorgegeven.

Milieugerichte productontwikkeling of ecodesign kan hand in hand gaan met het economisch succes van producten.

Om dat aan te tonen startte de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen met een breed opgezet demonstratieproject. Het bestrijkt heel Vlaanderen en loopt over 32 maanden tot midden 2002. Er wordt samengewerkt met de Vlaamse Instelling voor

Technologisch Onderzoek (Vito) en de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB - Training en Opleiding). Het project kan rekenen op de steun van het Europese Life-programma. Bij Ecodesign draait alles om de zogenaamde ketenbenadering. Ecologie moet een belangrijke factor zijn in elke fase van de productontwikkeling. De resultaten moeten te merken zijn over de volledige levensloop van de producten: vanaf de grondstofwinning over de productiefase tot en met de afvalverwijdering, waarbij er rekening wordt gehouden met het materiaalgebruik, energieverbruik, emissies enz. Via deze ketenbenadering worden dus ook toeleveranciers en klanten betrokken bij het ontwikkelen van het "groene" product. Binnen dit project krijgen 50 Vlaamse bedrijven de kans om hun mogelijkheden op het vlak van ecodesign te laten evalueren door deskundigen. Daaruit worden de 20 bedrijven met het hoogste ecodesignpotentieel geselecteerd. Bij hen wordt een meer gedetailleerde studie uitgevoerd voor één van hun producten. Uiteindelijk worden vijf bedrijven effectief begeleid bij de realisatie en marktintroductie van hun 'groen' product. Tegelijk gaat in het project veel aandacht naar de verspreiding van de kennis en de ervaring die bij dit proces worden opgedaan. Een lessenschema en een peterschapsformule tussen de bedrijven moeten hierbij helpen en worden in een tweede fase van het project ontwikkeld.

Heel concreet worden volgende doelstellingen vooropgesteld :

- het uittesten van een methodiek om zeer snel - ongeveer twee dagen - het ecodesign-potentieel van een welbepaalde combinatie bedrijf-product-omgeving te bepalen;
- het opstellen van een keuzeschema voor de selectie van de nodige ecodesign-instrumenten binnen een breed gamma van bedrijven;
- het ontwikkelen van een stappenplan om ecodesign in ondernemingen te integreren;
- het ontwikkelen en toepassen van een economisch analyseschema om de slaagkansen van afzonderlijke ecologische verbeteringen en volledig ecologisch geoptimaliseerde

producten in te schatten;

- het op punt stellen van lespakketten voor elke schakel uit de productieketen : bedrijven (interne communicatie), toeleveranciers, klanten en overheidsinstanties. Vlaamse bedrijven die interesse hebben voor dit project en die bereid zijn om hun ecodesign-potentieel te laten evalueren, kunnen contact nemen met Philippe Tavernier bij de GOM - West-Vlaanderen, tel. : 050/36 71 00, fax : 050/36 31 86, e-mail: philippe.tavernier@gomwvl.be.

• • •

Europese 5b-gelden voor de Westhoek-Middenkust-Zeevisserijgebied

Sinds eind 1995 loopt in de regio 'Westhoek-Middenkust-Zeevisserijgebied' het Europese **doelstelling 5b-programma** met als hoofddoelstellingen de creatie van werkgelegenheid en het verbeteren van de leefbaarheid op het platteland. Dit programma wordt gecoördineerd door de GOM - West-Vlaanderen. Alle 5b-projecten moeten goedgekeurd zijn door het lokale Managementcomité vóór eind 1999. Tijdens de bijeenkomst van 25 oktober laatstleden heeft het Managementcomité een positieve beslissing genomen inzake de toewijzing van de resterende middelen vanuit de Europese Structuurfondsen. Door deze beslissing werd in de periode 1995-99 totaal circa één miljard fr. Europese steun toegewezen aan 5b-projecten die van diverse aard zijn. **Ter versterking van het economisch weefsel** van de regio worden voor 162 ha bedrijventerreinen bouwrijp gemaakt (Ieper, Poperinge, Veurne, Diksmuide en Oostende). Daarnaast wordt steun verleend aan projecten ter verbetering van de (drink)watervoorziening, voor de promotie ter bevordering van nieuwe investeringen in de regio en voor de promotie van de haven en de luchthaven van Oostende. **De toeristische ontwikkeling** van het 5b-gebied krijgt een fundamentele stimulans via de steunverlening aan onder meer het In Flanders Fields Museum (Ieper), de toeristische valorisatie van de IJzertoren (Diksmuide), de restauratie en herinrichting van de grote schuur van het

Bakkerijmuseum (Veurne), Westoria (Diksmuide), de Oude Kaasmakerij te Passendale enz.

Binnen *de bestendinging van de land- en tuinbouwactiviteiten* worden diverse onderzoeks-, voorlichting- en demonstratieprojecten betoelaagd die als doel hebben de activiteiten te diversifiëren naar nieuwe teelten of vernieuwde teelttechnieken inzake groenten en kruiden, pootgoed, sierteelt, graszaadvermeerdering, varkenshouderij, aardbeien en kleinfruit, biologische land- en tuinbouw, melkveehouderij, suikerbietenteelt, hopteelt enz. Ook de bouw van een aantal waterspaarbekkens voor beregening in de land- en tuinbouw kan rekenen op Europese steun. Een belangrijk verlengstuk van deze maatregelen - namelijk de commercialisatie - wordt ondersteund via de betoelaging aan AFCOWEST cv, een coöperatie van landbouwers die de afzet (richting REO-veiling) mogelijk maakt in de Westhoek (Poperinge).

De visserijactiviteiten worden ondersteund via projecten die onderzoek doen inzake onder meer de restocking van tarbot en tong, aquacultuurmogelijkheden in de Spuikom (Oostende), milieuvriendelijke garnalvisserijmethode, het ontwikkelen van een nieuwe kunststofdoos voor vistransport en viskwaliteitsverhoging. Ook voor het ontwerpen van nieuwe visscheeps-types (catamaran met bokken voor de kustvisserij en een polyvalent klein vissersvaartuig) wordt 5b-steun voorzien.

Inzake *opleiding en vorming* werd onder meer steun toegezegd voor de bouw van het nieuw opleidingscentrum Sporkin van het Vormingsinstituut voor KMO (Veurne) en een naschools agrarisch centrum te Poperinge. Daarnaast kunnen de VDAB, het Vormingsinstituut voor KMO, andere opleidingsinstanties en bedrijven rekenen op Europese steun voor het organiseren van opleidingen die de sociaal-economische ontwikkeling van het gebied ondersteunen.

Tot slot werden in het teken van *het verhogen van de leefbaarheid van de kleine plattelandskernen in de Westhoek* projecten ondersteund die de dorpskernvernieuwing beogen (Vladslo, Stuivekenskerke, Lampernisse, Lo, Roesbrugge, Houtem ...) of de netwerkvorming bij scholing verbeteren (centrum

Telewesthoek). Binnenkort wordt gestart met de realisatie van een masterplan 'Wonen in de Westhoek'. Deze projecten zijn een uitvloeisel van het leefbaarheidsonderzoek dat tijdens de 5b-periode werd uitgevoerd.

Ook het *Retex-programma* - met dezelfde gebiedsomschrijving als het 5b-programma - krijgt zijn volle benutting via maatregelen ter ondersteuning van de toekomstgerichte activiteiten in de textiel- en confectiesector (CAD-toepassingen, innovatieve projecten, bijscholing en vorming) en maatregelen die de algemene economische diversificatie van de regio beogen. Hierbij wordt naast het opleidingscentrum op Flanders Language Valley ook het Bedrijfsfonds West 2000 van de GOM - West-Vlaanderen betoelaagd. Dit fonds voorziet tot einde 1999 in overheidssteun (Vlaams en Europees) aan bedrijven voor advies of doorlichting door een externe consultant.

Gezien de in het verleden opgebouwde expertise en de efficiënte organisatie van de huidige Europese programma's 5b en Retex heeft het directiecomité van de GOM - West-Vlaanderen recent bij de Vlaamse regering er op aangedrongen

dat het programma management van de volgende Europese programma's (2000-2006) terug wordt toegewezen aan de GOM - West-Vlaanderen. De nieuwe programma's - zoals onder meer het doelstelling 2-programma voor de kustzone en het overgangsprogramma voor de Westhoek - liggen zowel geografisch als inhoudelijk in dezelfde lijn als het huidige 5b-programma. De toewijzing van alle Europese programma's in de regio aan de GOM - West-Vlaanderen leidt tot een (kosten)efficiënt programma management.

Voor meer informatie over voormelde 5b- en Retex-projecten kan contact worden genomen met de Programma Management Eenheid voor de Europese steunprogramma's dat wordt waargenomen door de GOM - West-Vlaanderen en gehuisvest is in het Bedrijvencentrum in Veurne (Ondernemingenstraat 3, 8630 Veurne, tel. 058/31 06 32).

...

De GOM - West-Vlaanderen prospecteert in Canada

Door de historische toevloed van overwegend West-Vlaamse immigranten onderhoudt Canada

De Brugse Algemene Bouwonderneming n.v.

Maria van Bourgondiëlaan 29,
8000 Brugge
Tel. (050) 31 41 73



Private, openbare en industriële Bouwwerken
Renovatie- en Restauratiewerken
Vaste meubilering
Schrijnwerk

reeds decennia lang een bijzondere band met ons land. Op initiatief van Belgisch ambassadeur Luc Carbonez werd van 17 tot 24 oktober 1999 in Canada een Belgische week gehouden.

Naar aanleiding van dit initiatief organiseerde de Dienst Investeren in Vlaanderen op dinsdag 19 oktober 1999 een investeringsseminarie in Ottawa met als thema :

"Establishing an ICT operation in Europe : Growth through innovation in Flanders, Belgium". Het ligt in de bedoeling Noord-Amerikaanse bedrijfsleiders te overtuigen van de Vlaamse troeven op het gebied van informatie- en communicatietechnologie (ICT). Een delegatie van de GOM - West-Vlaanderen nam onder het voorzitterschap van gouverneur Paul Breyne deel aan dit investeringsseminarie. Als eregast voerde de gouverneur er het woord. Van de gelegenheid werd tevens gebruikgemaakt om enkele beleefdheidsbezoeken in de regio Montreal-Ottawa af te leggen aan bedrijven die een belangrijke vestiging in West-Vlaanderen hebben.

• • •

Prognose van de demografische ontwikkeling in de provincie West-Vlaanderen

'Bevolking en gezinnen in West-Vlaanderen 2000-2010' is de jongste uitgave van WES in de reeks Facetten van West-Vlaanderen.

In dit facet analyseert Nele Depestel de huidige en toekomstige demografische ontwikkeling in de provincie West-Vlaanderen.

Drie aspecten van de demografie komen hierbij aan bod: bevolking, huishoudens en beroepsbevolking. Voor ieder aspect beschrijft de auteur de ontwikkelingen uit het verleden; vervolgens wordt een prognose uitgewerkt tot het jaar 2010, zowel op West-Vlaams niveau als op arrondissementeel niveau. De studie is niet alleen een bron van recente informatie over de demografie in West-Vlaanderen, maar geeft de lezer bovendien een inzicht in toekomstige evoluties en ook in de manier waarop prognoses tot stand komen en welke elementen hierbij een belangrijke rol spelen.

'Bevolking en gezinnen in West-Vlaanderen' telt 44 pagina's en kost 500 fr.

U kunt dit facet bestellen bij

Brigitte De Proost,
tel. 050/36 71 36,
fax 050/36 31 86 of via
e-mail: brigitte.deproost@wes.be.

• • •

GOM-Link-infoavond: aandelenopties: ook iets voor uw KMO?

Talentvolle werknemers zijn een kostbaar goed. Zeker voor een KMO waar opleiding vaak veel energie en financiële middelen mobiliseert. In een concurrerende arbeidsmarkt gaan ondernemers daarom steeds creatiever op zoek naar motiverende en fiscaal-vriendelijke verloningstechnieken. Een aandelenoptieplan geeft aan een werknemer gedurende een bepaalde periode het recht om tegen een vooraf vastgestelde prijs een aantal aandelen te verwerven van de onderneming die hem tewerkstelt. Maar...

- is een aandelenoptie voordeliger voor de vennootschap dan een gewone bezoldiging?
- kan ik een bonus omzetten in aandelenopties?
- hoe zit het met de aftrekbaarheid van de kosten in hoofde van de vennootschap?
- welke belastingen moet de werknemer betalen? Wanneer en op welk bedrag?
- moet de werkgever het voordeel opnemen op de fiscale fiche?
- zijn de aandelenopties overdraagbaar?
- wat is de houding van de fiscus tegenover aandelenopties?

- hoe gebeurt de waardebepaling en welke zijn de hanteerbare waarderingsmethodes?
 - brengt het systeem bijzondere administratieve implicaties mee?
- Een antwoord op deze vragen kreeg u op 8 november 1999, tijdens de LINK-infoavond over Aandelenopties: ook iets voor uw KMO?

Gast spreker was de heer Yves Verdingh, senior taxconsultant bij Ernst & Young en auteur van het boek : "Het fiscale regime van aandelenopties na de Wet van 26 maart 1999".

Voor meer informatie kunt u terecht bij de GOM - West-Vlaanderen, **Pascal Walrave**,
tel. 050/36 71 14,
e-mail : pascal.walrave@gomwvl.be.



Hierna volgen een aantal opportuniteiten die de TIV uit een internationaal aanbod weerhouden heeft en die potentieel interessant kunnen zijn voor Vlaamse bedrijven. De TIV is de Gemeenschappelijke Technologische Innovatiecel van de Vlaamse GOM's.

Indien één of meerdere voorstellen u interesseren, dan kan u vrijblijvend informatie verkrijgen via de GOM - West-Vlaanderen, of rechtstreeks bij de TIV.

De GOM - West-Vlaanderen en de TIV staan klaar om u te helpen bij het oplossen van uw concrete problemen inzake innovatie of technologieoverdracht.

Info :

*GOM - West-Vlaanderen,
Koen Astaes, tel. 050/36 71 00 ;
TIV, Alfons Kemps,
tel. 02/219 56 10.*

Navigatiehulp voor chirurgen (Ref. : TT-1726-OE)

Het uitvoeren van een chirurgische ingreep wordt vergemakkelijkt met behulp van dit navigatiesysteem. Wanneer MRI (magnetische resonantiebeelden) of CT (computer tomografische beelden) beschikbaar zijn, worden deze op een beeldscherm getoond tijdens de operatie.

Het navigatiesysteem zal op deze beelden de exacte positie van de gebruikte instrumenten tonen. Tot nu toe moesten chirurgen vooral voortgaan op hun ervaring wanneer ze met een ingreep bezig zijn om hun instrumenten te navigeren door het inwendige. Ten opzichte van concurrerende systemen vallen het gebruiksgemak en de lage kostprijs op.

Ontwikkelingsgraad :
prototype.

Voorstel :
bijkomende kapitaalsinbreng is nodig om het systeem in productie te kunnen brengen.

Pocket anemometer (Ref. : TT-1727-MF)

Dit toestel kan gebruikt worden bij alle activiteiten of werkzaamheden waarbij het belangrijk is rekening te houden met klimatologische omstandigheden (windsnelheid, temperatuur, ...). In de landbouw kan men op die wijze het ideale sproeimoment bepalen. In de bouwnijverheid kan men de veiligheid van de werknemers bevorderen. Schok-, water- en temperatuursbestendig! (Industriële processen). Lithiumbatterij.

Ontwikkelingsgraad :
commercieel beschikbaar.

Voorstel :
verkoop.

Alternatieven voor pesticiden (Ref. : TT-1728-BT)

Planten reageren op natuurlijke wijze tegen infecties. Britse wetenschappers analyseerden twee methoden, met name een 'Hypersensitive response (H.R.)' of zelfdoding van een aantal geïnfecteerde bladeren en « Systemic Acquired Resistance (S.A.R.) », wat neerkomt op de aanmaak van een effectieve immuniteit dat zich systemisch in de plant verspreidt. Het onderzoek is vooral gericht op de moleculaire, cellulaire en genetische basis van zowel de H.R. als S.A.R.-mechanismen. Momenteel werden reeds een aantal afweerpromotors geïsoleerd. Het is verder de bedoeling bioactieve compounds samen te stellen waarmee voedingsgewassen een afweermechanisme kunnen activeren en zodoende een immuniteit verwerven. Op deze wijze kunnen een aantal pesticiden voor voedingsgewassen geminimaliseerd worden.

Ontwikkelingsgraad :
ontwikkelingsfase.
Voorstel :
licentie.

Seismograaf (Ref. : TT-1729-MF)

Een Amerikaanse firma introduceerde een aantal nieuwe types van seismografische systemen. Trillingen en vibraties, teweeg gebracht door menselijke activiteiten zoals het aanleggen van tunnels, bruggen en andere bouwkundige elementen, kunnen op deze manier geanalyseerd worden. Eventuele schade aan bestaande structuren en constructies kunnen op die manier vermeden worden. De belangrijkste toepassingen vindt men terug in de wegenbouw, de bouwkundige sector, de mijnbouw en verwante sectoren. Belangrijk is ook dat verschillende opties (meetmogelijkheden) kunnen ingebouwd worden.

Ontwikkelingsgraad :
commercieel beschikbaar.
Voorstel :
distributie.

Analysesysteem van water (Ref. : TT-1730-MF)

Dit unieke toestel is in staat om zowel een chemische als fysische analyse door te voeren in waterige omstandigheden en dit tot op een diepte van 500 m. Op deze manier kan men controleren in welke mate men de waterkwaliteit van diverse waterlopen in de nabijheid van menselijke activiteiten beïnvloedt. Het gehalte aan zware metalen en toxische elementen, het pH-gehalte en de O₂-aanwezigheid zijn slechts enkele van de te onderzoeken parameters die door dit toestel kunnen geëvalueerd worden.

Ontwikkelingsgraad :
commercieel beschikbaar.
Voorstel :
verkoop.

Draagbaar onderstel voor schotelantennes

(Ref. : TT-1731-ME)

Het betreft hier een demonteerbaar onderstel uit slagvaste kunststof dat zich in zeer korte tijd laat monteren. De hoogte in opgestelde toestand is 60 cm, wat voldoende is voor schotelantennes van 45 tot 52 cm diameter.

Er is voorzien in een verankeringspen die in de grond (tussen de drie poten) geschroefd kan worden, een bevestigingshaak met aanspankoord kan dan vervolgens aan deze pen geklikt worden.

Indien de ondergrond verhard is (bijvoorbeeld een parkeerterrein) dan volstaat een jerrycan met water of zandzak om de haak te bevestigen.

In de V.S. en Canada is dit onderstel zeer populair bij de eigenaars van caravans en motorhomes. Een vaste antenne op het dak is immers niet altijd in staat om een goed signaal te ontvangen.

Men heeft interesse in contacten met bedrijven die de distributie verzorgen van producten in het gamma van de satellietontvangst (schotelantennes, LNB's, ontvangers, enz...). Anderzijds komen ook grote distributieketens en winkelketens voor vrijetijdsbesteding of autotoebehoren in aanmerking.

Ontwikkelingsgraad :
commercieel beschikbaar
in Noord-Amerika.

Voorstel :
exclusieve distributierechten
voor de Benelux.

...

dr.iur. **Jan Callens** sprak te Botshabela bij Bloemfontein in Zuid-Afrika op 27 oktober 1999 namens de Vlaamse partners naar aanleiding van de *start van het 'Botshabela Entrepreneurial Center'*, een gezamenlijk initiatief van de Vrijstaat provincie in Zuid-Afrika en de Vlaamse partners waaronder de GOM - West-Vlaanderen;

modereerde de informatieavond over energie ingericht door de GOM - West-Vlaanderen in samenwerking met de distributie-intercommunales Gaselwest, Imewo en WVEM en met medewerking van Electrabel op 19 november 1999 te Kortrijk;

modereerde de studiedag over 'Sociale Economie, Werk voor iedereen' georganiseerd door de Provincie West-Vlaanderen op 24 november 1999 te Brugge.

...

handelsir. **Rik De Keyser** sprak over *'De impact van het internet op het reisgedrag van de Vlamingen'* tijdens het congres Vlaanderen Virtueel Vakantieland op 19 november 1999 te Brussel;

over *'De markt van de tour-operatorreizen in België'* tijdens de vooropening van de Belgian Travel Fair op 22 november 1999 te Brussel.

...

ing. **Eddy Jonckheere** gaf *toelichting over de energieadviesverlening door de GOM - West-Vlaanderen* tijdens de informatieavond energie 'Nieuwe elektriciteitsstarieven en liberalisering van de elektriciteitsmarkt', op 9 november 1999 te Imewo Bredene en op 19 november 1999 te Gaselwest Kortrijk.

...

lic. **Iris Samuelov** sprak over *'Kwaliteitszorg voor Blankenberge als toeristische bestemming'* tijdens een kwaliteitssymposium te Blankenberge op 22 november 1999.

...

ir. **Philippe Tavernier** sprak over *'Inhoud en Procedures van het West-Vlaams Milieucharter'* tijdens de infodag over het West-Vlaams

Milieucharter op 19 oktober 1999 te Roeselare;

over *'Demonstration Project EMAS : Promotion of EMAS as an integral part of Total Quality Management'* ter gelegenheid van de Europese Life Week 'Put 'Life' in your Environment'

op 22 oktober 1999 te Brussel;

over *'Voorstelling activiteiten van de Milieuafdeling van de GOM - West-Vlaanderen'* voor het directiecomité van de GOM - West-Vlaanderen op 9 november 1999 te Brugge;

over *'De vraaggerichtheid van de Vlaamse milieu-industrie'* ter gelegenheid van Ronde Tafelgesprekken van de SERV over de Vlaamse milieu-industrie op 16 november te Brussel;

over *'Milieuvriendelijk ondernemen : naar een gezond evenwicht'* tijdens Info- en contactavond 'Brugge bedrijvig in de 21ste eeuw' op 3 december 1999 te Zeebrugge;

over *'Het aspect 'Afval' in het ontwerp milieubeleidsplan van het gemeentelijk milieubeleidsplan'* voor de bewonersvergadering over het gemeentelijk milieubeleidsplan op 7 december 1999 te Brugge.

...

lic. **Patrick Van Impe** sprak in WES Workshop over *'Het onderzoek naar het reisgedrag van de Belgen'* voor Vlaamstalige professionals uit de Belgische reis-industrie op 14 oktober 1999;

in WES over *'Het onderzoek naar het reisgedrag van de Belgen'* voor een delegatie van RUCA-studenten op 21 oktober 1999;

in OPT Workshop over *'Het onderzoek naar het reisgedrag van de Belgen'* voor Franstalige professionals uit de Belgische reisindustrie op 28 oktober 1999;

over *'Destination Marketing, digitaal en/of anders'* tijdens het congres Vlaanderen Virtueel Vakantieland te Brussel op 19 november 1999;

over *'Kwaliteitszorg voor Blankenberge als toeristische bestemming'* tijdens een kwaliteitssymposium te Blankenberge op 22 november 1999.

Fiscaliteit 2000

Stephan Janssens

Senior Consultant

Ernst & Young Tax Consultants

Anno 2000 zal onze fiscaliteit er helemaal anders uitzien, of tenminste toch een beetje anders. Feit is, de huidige regering plant een belastinghervorming die klaar zou moeten zijn in oktober 2000. Het regeringsakkoord van 7 juli 1999 en de begrotingsverklaring van 12 oktober 1999 lagen hiervoor aan de basis.

Personenbelasting

Sinds aanslagjaar 1994 wordt de belasting die we moeten betalen, verhoogd met een aanvullende crisisbijdrage van drie %. Deze bijdrage wordt in de begroting van 2000 afgeschaft. Maar dat gebeurt slechts geleidelijk.

Voor de inkomsten lager dan 850.000 fr. daalt de crisisbelasting tot:

- twee procent voor de inkomsten 1999;
- één procent in 2000;
- nul procent in 2001.

Voor de inkomsten tussen 850.000 fr. en 1.250.000 fr., wordt de crisisbelasting geleidelijk verlaagd tussen 2000 en 2002 tot:

- twee procent voor de inkomsten 2000;
- één procent in 2001;
- nul procent in 2002.

Voor de inkomsten boven de 1.250.000 fr. start de afschaffing nog een jaar later tot:

- twee procent voor de inkomsten 2001;
- één procent in 2002;
- nul procent in 2003.

Ook een andere belastingverzwarende maatregel uit het verleden verdwijnt:

de niet-indexering van de absolute bedragen in de inkomstenbelasting. Niet door een maatregel van deze regering, maar simpelweg omdat hij tijdelijk was.

Met de hervorming van 1988 werd de indexering van onder andere de belastingsschalen doorgevoerd.

Maar in 1992 reeds werd die indexering weer stopgezet, om budgettaire redenen. Omdat uw inkomen hoger wordt door de aanpassing ervan aan de inflatie, ging u dus relatief meer belastingen betalen. De index-stop liep tot 1998.

Voor inkomsten 1999 is er dus terug een indexering.

Maar let wel, er komt geen 'inhaalbeweging'. Met andere woorden, de tariefschalen, de forfaitaire aftrekken, bepaalde limieten op vrijstellingen, enz. krijgen in 1999 geen index-aanpassing op basis van het verschil tussen 1988 en 1999.

Door één of andere ingewikkelde berekening wordt die indexering sterk afgezwakt.

De aftrek van kosten voor kinderopvang gaat omhoog : voor kinderen van minder dan drie jaar stijgt de aftrek van (80% van) 345 fr. naar 450 fr. per dag.

Ook het vrijgesteld bedrag dat wordt toegekend aan gezinnen die geen kosten voor kinderopvang aftrekken, wordt opgetrokken.

Een ander idee waar de minister mee speelt is de vereenvoudiging van het belastingstelsel.

Dit lijkt gunstig, maar het verleden heeft aangetoond dat vereenvoudigen inhoudt dat er minder rekening gehouden wordt met specifieke omstandigheden, wat dan op zijn beurt vaak aanleiding geeft tot belastingverhogingen.

Zo zouden er minder belastingsschijven komen (momenteel zijn dat er zeven).

De verschillende aftrekken en belastingverminderingen (bijvoorbeeld voor pensioensparen, hypotheaire leningen, levensverzekeringen ...) zouden worden samengetrokken in een aantal 'korven'.

Wat moeten we ons daarbij voorstellen ?

Een voorbeeld zou kunnen zijn dat alles wat u doet aan sparen op lange

termijn, met het oog op pensioering, onder één aftrek-beperking zou vallen.

U betaalt 60.000 fr.

levensverzekering en u doet ook nog voor 22.000 fr. aan pensioensparen.

Nu zijn er twee afzonderlijke limieten, waarvan er één (die van de levensverzekering) deels afhankelijk is van uw inkomsten. Beide producten lijken zeer sterk op elkaar en zouden best samen genomen kunnen worden.

Vennootschapsbelasting

Over de vennootschapsbelasting is er weinig geweten.

Op zich blijkt uit de begrotingsverklaring niet onmiddellijk of de crisisbijdrage van drie procent ook in de vennootschapsbelasting zal worden afgeschaft.

We moeten echter vaststellen dat we met onze huidige 40,17% één van de hoogste tarieven van vennootschapsbelasting hebben.

Net zoals tien jaar geleden (onder het 'Reagan-isme') is er een internationale tendens tot verlaging van die belasting. In Frankrijk is het tarief van de vennootschapsbelasting 33,33%, in Nederland 35%.

Duitsland wil ook naar 35% vanaf 1 januari 2000, en Ierland wil zelfs naar een belastingparadijselijk tarief van 12,5%.

Het regeringsakkoord verklaart uitdrukkelijk dat men ook in België de nominale tarieven wil verlagen. Tarieven worden niet vermeld.

Het investeren met eigen middelen zal (verder) worden aangemoedigd. Een aantal aftrekbeperkingen zullen wegvallen: we denken bijvoorbeeld aan de 50%-beperking voor receptiekosten.

Maar voor wat, hoort wat : een ganse reeks aftrekken zal worden afgeschaft.

Welke aftrekken is niet verder gespecificeerd.

BTW

De begroting 2000 bevat een verlaging van de BTW tot zes procent voor arbeidsintensieve diensten. Dit laag tarief wordt van toepassing op de herstellings- en renovatiewerken van gebouwen tussen vijf en vijftien jaar. Alleen het arbeidsloon geniet de BTW-verlaging, niet de materialen. Ook de BTW op de herstelling van fietsen, schoenen en kledij wordt verlaagd tot zes procent. Tevens zal de regering, via verschuivingen binnen de indirecte fiscaliteit, milieubewuste en -vriendelijke productie en consumptie stimuleren door "eco-kortingen" (BTW- en accijnsverlagingen) in te voeren.

De post-millenniumbelasting

Bestaat er zoiets als een goede belasting, of een rechtvaardige belasting? Wellicht is de recent ingevoerde afschaffing van de successierechten (voor Vlaamse familiale ondernemingen) in uw ogen de enige rechtvaardige belastingmaatregel van 1999. In dat geval mag u toch niet teveel verwachten van de plannen van de minister van Financiën. Want het is dan misschien wel een belastinghervorming, maar het zijn en blijven belastingen.

europartner® time systems | sales management



**TIJDSREGISTRATIE
JOBOPVOLGING
NACALCULATIE**

Wie doet wat?
Aan welk order of project?
Verbruikte materialen?
Aantal?
Wanneer en hoelang?
Niet-productieve uren?
Rendement?
Controle voorcalculatie?

EUROCAP software

**ECHE MOBILEIT
VOOR VERTEGENWOORDIGERS**

- Complete PC in handformaat
- Geen opstarttijden
- Probleemloze Windows '95/NT connectiviteit

PROSPECTIE - DATABASE

- Eenvoudig en overzichtelijk
- Uiterst selectieve database
- Windows '95/NT

Europartner Time Systems bvba • Ringlaan 20 • B-8520 Kuurne
E-mail: info@europartner.be • Tel.: (056) 35 54 16 • Fax: (056) 37 27 95

CARL ADAMS NV

ERKENDE SELECTIEBUREAU
SELECTIE, TRAINING EN ADVIES
VG. WS. 032

PERSONEELSRECRUTERING
ORGANISATIE & MANAGEMENT ADVIES

ARDOOISESTEENWEG 25, 8800 ROESELARE
TELEFOON: (051) 24 16 56 / 24 19 98
FAX (051) 24 02 06

'West-Vlaanderen Werkt'

Abonnement 2000: 650 fr.
(BTW en port inbegrepen).

Compleet pakket 2000: 2.000 fr.
(BTW inbegrepen).

Het compleet pakket 2000 omvat de volledige jaargang van "West-Vlaanderen Werkt" en de studie 'De nv West-Vlaanderen 2010: een strategische visie'.

■ **Uitgaven Wes en
Gom - West-Vlaanderen**

O. Vanneste & G. Declercq,
Kust en Hinterland, 1955.
O. Vanneste & G. Declercq,
Le littoral et son Hinterland, 1955.
G. Declercq & O. Vanneste, Structurele
Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957.
West-Vlaanderens economische groei,
1965, 172 blz.
Adresboek van de Westvlaamse Industrie,
1978.
Biotechnologisch Repertorium voor
Vlaanderen, 1987, 400 fr.
Toeleveringsrepertorium Elektrotechniek &
Elektronica, 1999, 990 fr.
Toeleveringsrepertorium Metaalsector,
1999, 1.490 fr.
Toeleveringsrepertorium Kunststoffen en
Rubber, 1999, 990 fr.
Toeleveringsrepertorium Sector Industriële
diensten West-Vlaanderen, 1999,
990 fr.

Reeks Wes

(BTW en port inbegrepen)

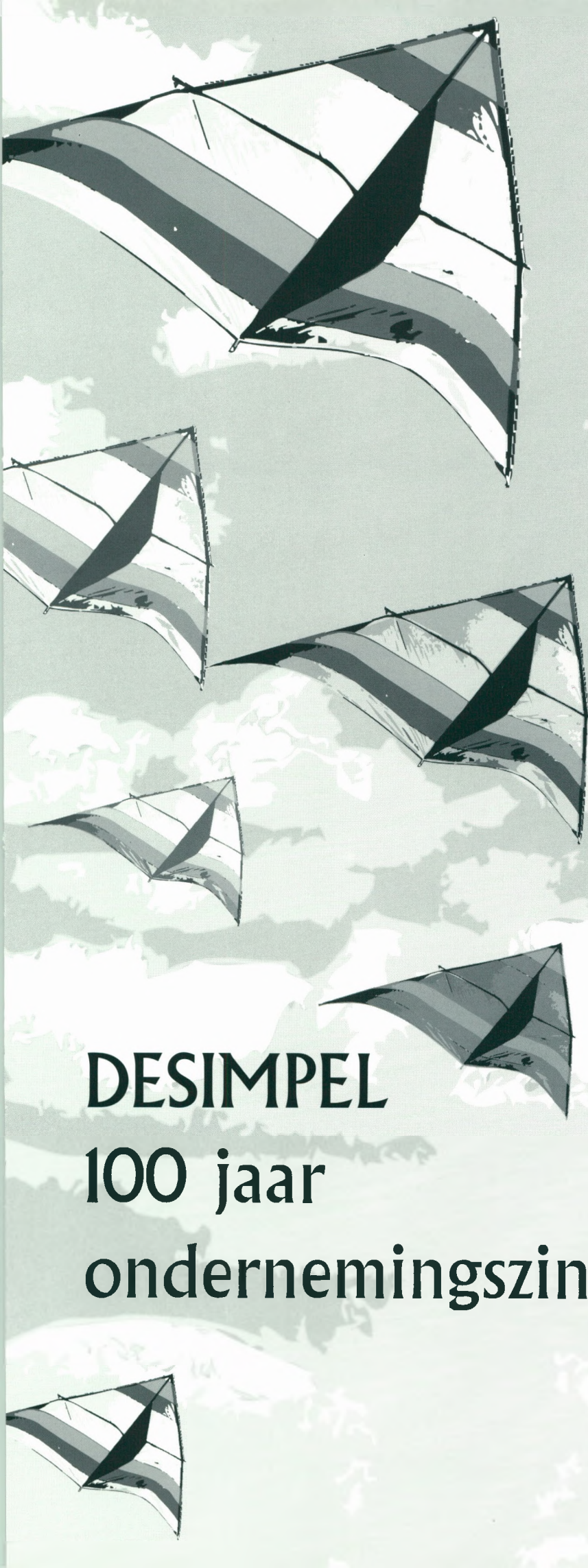
- 1 G. Declercq & O. Vanneste, Het Arrondissement Ieper, 1958, 207 blz.
- 2 O. Vanneste & P. Hovart, De Belgische Zeevisserij, 1959, 358 blz.
- 3 O. Vanneste & P. Hovart, La pêche Maritime Belge, 1959, 358 pp.
- 4 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Brugge, 1961, 463 blz.
- 5 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Oostende, 1962, 444 blz., 297 fr.
- 6 O. Vanneste & J. Theys, Menen, 1962, 256 blz.
- 7 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Roeselare, 1963, 336 blz.
- 8 J. Theys o.l.v. O. Vanneste, Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk, 1964, 144 blz., 184 fr.
- 9 J. Theys s.l.d. O. Vanneste, Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France, 1964, 144 pp., 184 fr.
- 10 O. Vanneste & J. Theys, Veurne, 1964, 189 blz.
- 11 M. Zwaenepoel & N. Vanhove, De landbouw in West-Vlaanderen, 1965, 352 blz.
- 12 O. Vanneste, Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek, 1967, 376 blz., 297 fr.
- 13 O. Vanneste & J. Theys, Het Arrondissement Tielt, 1968, 410 blz., 297 fr.
- 14 J. Theys, Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk, 1969, 248 blz., 297 fr.
- 15 M. Zwaenepoel, Vrije Tijd, 1969, 332 blz.
- 16 N. Vanhove, Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking, 1969, 264 blz., 297 fr.

- 17 N. Vanhove, Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge, 1969, 264 pp., 297 fr.
- 18 J.M.I. Demeyere, Demografische facetstudies, 1969, 144 blz., 184 fr.
- 19 R. Branson, J. Theys, H. Van Reybrouck, o.l.v. N. Vanhove, Tertiaire sektor en verzorgende centra van West-Vlaanderen, 1971, 356 blz., 350 fr.
- 20 J. Hemschoote, Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen, 1972, 209 blz., 290 fr.
- 21 N. Vanhove, Het Belgisch Kusttoerisme - Vandaag en Morgen, 1973, 520 blz., 509 fr.
- 22 L. Schepens, Van Vlaskutser tot Franschman, 1973, 294 blz., 403 fr.
- 23 De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970, 1974, 128 blz., 216 fr.
- 24 Symarindus. De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering, 1977, 448 blz., 682 fr.
- 25 P. van Outryve d'Ydewalle, Verzamelde toespraken, 1980, 816 blz., 910 fr.
- 26 West-Vlaanderen in kaart, 1981, 220 blz., 445 fr.
- 27 E. Omev, De Zeevisserij, 1981, 256 blz., 500 fr.
- 28 Land- en tuinbouw in West-Vlaanderen, 1982, 400 blz., 774 fr.
- 29 E. Omev, Kwalitatieve discrepanties in de arbeidsallokatie, 1985, 424 blz., 819 fr.
- 30 O. Vanneste, Verzamelde toespraken, 1980-1989, 1990, 520 blz., 1.060 fr.
- 31 N. Vanhove, J. Theys, West-Vlaanderen 2000 - Een strategie voor economische ontwikkeling, 1990, 468 blz., 1.020 fr.
- 32 O. Vanneste, Verzamelde toespraken, 1990-1996, 1997, 464 blz., 1.300 fr.

■ **Reeks Facetten van
West-Vlaanderen**

(BTW inbegrepen, exclusief portkosten)

- 1 De uitbouw van de haven van Zeebrugge, 1972, 48 blz.
- 2 Het rekreatief buitenverblijf, 1973, 100 blz., 124 fr.
- 3 De waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 158 fr.
- 4 Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 92 fr.
- 5 De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 151 fr.
- 6 Vakantiespreiding, 1975, 56 blz., 103 fr.
- 7 De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 151 fr.
- 8 De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 151 fr.
- 9 De toeristische statistiek in België, 1976, 84 blz., 151 fr.
- 10 Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 124 fr.
- 11 Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 177 fr.
- 12 De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen, 1978, 40 blz., 82 fr.
- 13 Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1978, 48 blz., 105 fr.
- 14 De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking, 1978, 124 blz., 255 fr.
- 15 Prognose van het aantal gezinnen en raming van de huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1979, 60 blz., 129 fr.
- 16 Terreinbehoeften voor Tewerkstelling, Toerisme en Rekreatie in West-Vlaanderen, 1979, 80 blz., 166 fr.
- 17 Milieuzorg in West-Vlaanderen, 1979, 76 blz., 159 fr.
- 18 Infrastrukturele behoeften, 1979, 80 blz., 166 fr.
- 19 Strukturaalanalyse van de textielnijverheid in West-Vlaanderen, 1980, 140 blz., 285 fr.
- 20 Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland, 1981, 120 blz., 248 fr.
- 21 Strukturaalanalyse van de metaalnijverheid in West-Vlaanderen, 1982, 156 blz., 314 fr.
- 22 Strukturaalanalyse van de voedingsnijverheid in West-Vlaanderen, 1983, 120 blz., 248 fr.
- 23 Onderzoek naar de mogelijkheden tot inbreiding in vijf Westvlaamse gemeenten, 1983, 104 blz., 211 fr.
- 24 Vakantie van de Belgen in 1982, 1984, 192 blz., 381 fr.
- 25 Financiële analyse van de Westvlaamse industriële ondernemingen, 1984, 56 blz., 124 fr.
- 26 Studie ter voorbereiding van een geïntegreerde actie voor de Westhoek, 1986, 116 blz., 280 fr.
- 27 Marktstrategie voor de Britse toeristische markt, 1986, 176 blz., 600 fr.
- 28 Huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1985-95, 1987, 76 blz., 175 fr.
- 29 Het kanaal Zeebrugge-Merendree, Sociaal-economische verantwoording en milieu-effectenrapportering, 1987, 112 blz., 250 fr.
- 30 Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende, 1988, 36 blz., 95 fr.
- 31 Een vernieuwd toeristisch aanbodbeleid voor West-Vlaanderen, 1988, 32 blz., 85 fr.
- 32 Ready for the tunnel, 1988, 36 blz., 154 fr.
- 33 Hoevetoerisme in de Westhoek, 1989, 88 blz., 226 fr.
- 34 Telecommunicatie morgen - Telematicadiensten en ISDN-netwerk, 1990, 28 blz., 95 fr.
- 35 Strategisch marketingplan voor het toerisme te Knokke-Heist, een toeristisch beleidsactieplan, 1991, 32 blz., 95 fr.
- 36 Het vakantie- en korte-vakantiegedrag van de Belgen in de periode 1982-88, 1991, 44 blz., 136 fr.
- 37 De economische betekenis van het toerisme te Brugge, 1992, 96 blz., 260 fr.
- 38 Mogelijkheden voor het riviertoerisme in West-Vlaanderen, 1993, 72 blz., 170 fr.
- 39 Het vakantie- en korte-vakantiegedrag van de Belgen in de periode 1982-1991, 1994, 32 blz., 200 fr.
- 40 Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1994, 52 blz., 550 fr.
- 41 West-Vlaanderen in cijfers, 1995, 119 blz., 790 fr.
- 42 Het internationaal toeristisch marketingplan voor België, 1996, 84 blz., 790 fr.
- 43 Evolutie van de productie en verwerking van huishoudelijk afval in de provincie West-Vlaanderen, 1997, 94 blz., 850 fr.
- 44 Socio-economische profielen van de arrondissementen in West-Vlaanderen, 1998, 148 blz., 900 fr.
- 45 Bezetting van de bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1998, 322 blz., 1.490 fr.
- 46 Het logiesaanbod aan de kust, 1998, 56 blz., 590 fr.
- 47 Mestproblematiek in de provincie West-Vlaanderen 1999, 73 blz., 750 fr.
- 48 Behoeftenanalyse hoger onderwijs in West-Vlaanderen 1999, 40 blz., 500 fr.
- 49 Bevolking en gezinnen in West-Vlaanderen 2000-2010, 1999, 44 blz., 500 fr.



DESIMPEL 100 jaar ondernemingszin



MILIEUVRIENDELIJKE MESTSTOFFEN
051 - 500 800



IMMOBILIËN-CLINTONPARK-ROESELARE
051 - 24 98 05

RC *system*
ALUMINIUM PROFESSIONALS
KNOW-HOW IN ALUMINIUM
051 - 72 96 66

A C C E N T
BUSINESS PARK
ACCENT BUSINESS PARK
051 - 26 39 80



REMI CLAEYS ALUMINIUM
051 - 72 97 11



TEGELS-TRAPPEN-ARCHITECTONISCH BETON
056 - 21 17 84



HOTEL- EN BUSINESSCENTER HOOGLEDE
051 - 70 25 83



HOTEL- EN BUSINESSCENTER OUDENBURG
059 - 26 51 67



Hippodroom Wellington
OOSTENDE
059 - 80 60 55



THERMAE PALACE
HOTEL- EN BUSINESSCENTER OOSTENDE
059 - 80 66 44

ZEEBRUGGE



EERSTERANGS
RORO- EN
CONTAINERHAVEN



Inlichtingen:
Havenbestuur Brugge-Zeebrugge
Isabellalaan 1
8380 Zeebrugge
België
Tel. +32 50 54 32 11
Fax +32 50 54 32 24
Internet:
<http://www.zeebruggeport.be>
E-mail: mbz@zeebruggeport.be