

WEST-VLAANDEREN WERKT



dossier: regio Oostende

naar een nieuwe toekomst / economische situatie /

haven / luchthaven / zeevisserij / toerisme

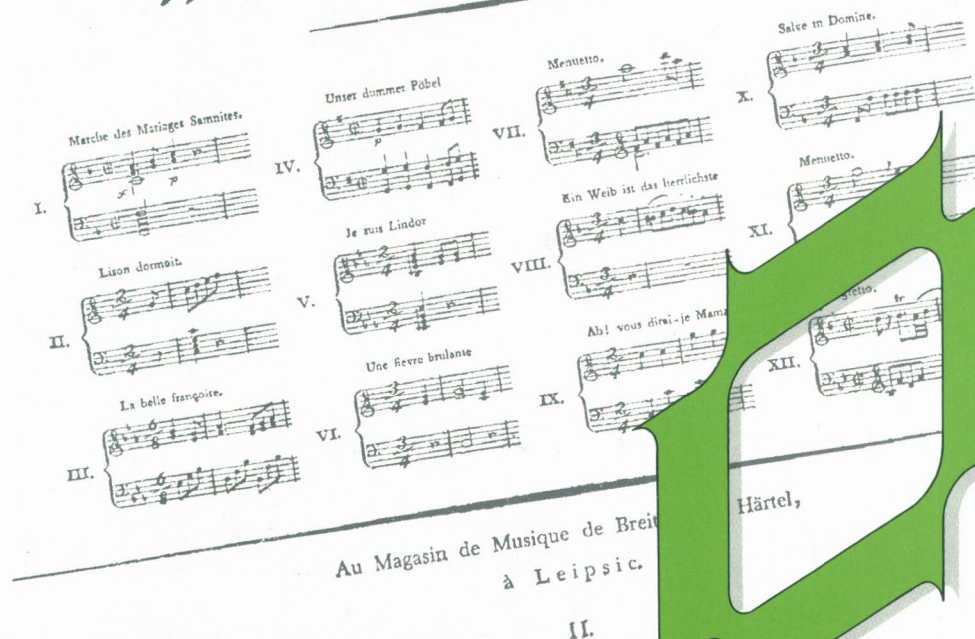
het stimuleringsprogramma

WES

5.1991 • 33e Jaargang • Tweemaandelijks uitgave • Verschijnt niet in juli en augustus

Wij zetten uw plannen op muziek...

Douze Thèmes variés pour le Piano
par
W. A. Mozart.



Uw plannen kunnen zo gevarieerd zijn als de thema's van een virtuoos: een wijziging in het aandeelhouderschap, de uitwerking van een fusie of overname, de modulatie van de financiële structuur van Uw onderneming, de oplossing van een opvolgingsprobleem... INVESTCO kan U bijstaan met een inventief

dienstenpakket: risico- en ontwikkelingskapitaal, een converteerbare of achtergestelde obligatielening, een private plaatsing, een tijdelijke participatie. En vóór U aan de slag gaat: bij waardebepalingen, herstructureringen, acquisities, of bij het invoeren van personeelsparticipaties. Wat wij vooral waarderen is Uw meesterschap.



INVESTCO

Partner en Raadgever van toekomstgerichte Ondernemers

Voor informatie: INVESTCO, Regentlaan 54 (bus 2), 1000 Brussel. Tel.: 02/513.45.20 - Fax: 02/513.97.41

WES

West-Vlaanderen Werkt

Tweemaandelijks uitgave
Verschijnt niet in juli en augustus

5.1991

Nummer 148 - 33e Jaargang

**Westvlaams
Ekonomisch
Studiebureau vzw**
Baron Ruzettelaan 33
8310 Brugge-Assebroek
Telefoon: 050/35.84.42
Telefax: 050/36.31.86
Postrekening: 000-0125243-16
BTW: 408.382.668

Abonnement 1992:
395 fr. (BTW en port
inbegrepen)
Postrekening:
000-0125243-16
WES, Baron Ruzettelaan 33,
8310 Brugge-Assebroek

Ontwerp lay-out
Johan Mahieu, Brugge
Drukkerij
Groeninghe, Kortrijk
Foto kaft
Unidia, Gent

194 O. Vanneste **Het arrondissement Oostende: naar een nieuwe toekomst**

196 J. Theys/D. Franco **Een beeld van de economische situatie in het arrondissement Oostende**

207 J. Tanghe **Strukturplanning te Oostende tussen 1976 en 1988**

216 G. Sanders **De Haven van Oostende**

222 A. De Raes **Een nieuwe vlucht voor de Oostendse luchthaven**

225 P. Hovart **De zeevisserij te Oostende**

228 G. Wouters **Toeristisch Oostende: een attractiepool**

231 A. De Raes **Het stimuleringsprogramma voor de impulsregio Oostende-Blankenberge**

234 **Tabel: De bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1990**

237 **Kort genoteerd**

241 **Spektrum** Herziening gewestplannen / Kwaliteitszorg / Rekreatiepark Raversijde / Katedraaltoren Brugge / WOF / Koramic-Terca / Westvlaamse bevolkingscijfers / Kontaktdag kunststoffen / Egemin / FCT / USA en Vlaams bedrijfsleven / Daikin Europe / Oscars export / Doorganggebouw Poperinge / Grensoverschrijdende interkommunale samenwerking / Injextru Plastics / Plaatbewerking in West-Vlaanderen; Mewaf; VAC / Centrum voor managers / Deckmyn / Postuniversitair Centrum / De Vriese / KMO / Handelskamers / Gevangenis / Trelleborg / FAB / Voordrachten / Milieudienst GOM / Barco / Goekint / Gadus

250 **Milieutechnologie**

253 **Agenda**

256 **Nieuwe produkten**

257 **Op de leestafel**

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

Beschermkomitee
Baron P. van Outryve
d'Ydewalle,
Ere-gouverneur,
Ere-voorzitter WES
De heren H. Smislaert (†),
P. Monballyu en
H. De fauw,
Ere-voorzitters
Raad van Beheer WES
Prof. Dr. O. Vanneste,
Gouverneur,
Voorzitter WES
De heren G. Defreyne,
H. Olivier, F. Peuteman,
P. Rosseel,
Mevrouw M.C. Van der
Stichele-De Jaegere,
de heer W. Vens
Leden van de
Bestendige Deputatie

Redaktiekomitee
De heren L. Bockstaele,
G. Declercq,
P. Delafontaine,
P. Meurrens, J. Pattyn,
J. Theys, N. Vanhove

Redaktiesekretaris
De heer D. Sanders

**Redaktiesekretariaat en
publiciteitsvoorwaarden**
WES, Baron Ruzettelaan 33,
8310 Brugge-Assebroek

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

Het arrondissement Oostende: naar een nieuwe toekomst

In mijn rede van 1 oktober 1991 in de Provincieraad van West-Vlaanderen kon ik inzake de Westhoek mijn optimisme uitspreken. De economische evolutie van de Westhoek is gunstig en de verwachtingen zijn hoopgevend. Hetzelfde kan echter niet zo uitdrukkelijk worden gesteld voor een aangrenzend gebied, met name het arrondissement Oostende.

De problemen van het arrondissement Oostende zijn niet nieuw; ze zijn complexer dan deze van een zuiver agrarisch gebied zoals de Westhoek in de jaren zestig en werden dan ook door de overheid in ons land en door de EG moeilijker onderkend.

In de jaren zestig slaagde de WER erin om het achterland van Oostende te betrekken in het eerste plan van de Westhoek; de uitvoering hiervan verliep echter gebrekkig en bij de daaropvolgende plannen werd door de centrale overheid een beperkte afbakening aangehouden en werd aldus het toepassingsveld op het arrondissement Oostende bemoeilijkt.

In de jaren tachtig voltrok zich een nieuwe wending. Onder de stimulans van de stad Oostende en de GOM-West-Vlaanderen werd door een studiegroep ad hoc in 1986 een masterplan voor de haven van Oostende uitgewerkt.

De haven werd er aangeduid als 'één van de regressieve pijlers' van 'een eenzijdige en zwakke economische onderbouw'; in 1988 kon een masterplan ter renovatie van de haven van Oostende aan de regering voorgelegd worden; een eerste deel, namelijk de uitbouw van de voorhaven, is reeds in uitvoering.

Minstens evenveel zorg werd besteed aan de ontwikkeling van en rond de luchthaven. Ook daar werden zowel de provinciale als gewestelijke autoriteiten aangesproken.

In 1990 lanceerde de Vlaamse Executieve haar Impulsprogramma waarvoor ook de regio Oostende-Blankenberge in aanmerking komt. Dit plan houdt zeer reële aanpassingskansen in voor de infrastructuur (luchthaven, industrie- en haventerreinen), de opleiding en een aantal streekgebonden akties zoals een fonds voor bedrijfsdoorlichting, recreatieve en toeristische infrastructuur, aquakultuur, enz.

De inspanningen ten voordele van het Oostendse mogen echter niet van de hogere Vlaamse en Belgische overheid alleen komen; ook de provincie en de lokale gemeenschap werken ondersteunend, onder andere op het vlak van infrastructuur, ruimtelijke ordening en verbetering van het leefklimaat in de brede zin van het woord.

Dit geheel van toegespitste aandacht en van rekonverterende maatregelen moet ons doen slagen in het opzet: binnen de kortst mogelijke tijdspanne het arrondissement Oostende enkele structurele handicaps te helpen overwinnen, de opgelopen achterstand op te halen en de regio tot nieuwe bloei te brengen.

*Prof. Dr. ec. O. Vanneste
Gouverneur van West-Vlaanderen
9 december 1991*



EEN BEELD VAN DE EKONOMISCHE SITUATIE IN HET ARRONDISSEMENT OOSTENDE

Dr. ek. J. Theys
Adjunkt-Direkteur-Generaal GOM-West-Vlaanderen
D. Franco
Wetenschappelijk Medewerker WES

Inleiding

Een groot gedeelte van het arrondissement Oostende werd in 1991 erkend als impulsgebied. Op die manier wordt concreet gestalte gegeven aan de pogingen om deze regio, die – zoals zal blijken – in de periode na de Tweede Wereldoorlog een fundamentele structurele achterstand heeft opgelopen op economisch vlak, nieuw leven in te blazen.

In deze bijdrage wordt de aandacht gevestigd op een aantal sociaal-economische factoren die in de loop van het recente verleden het beeld van deze regio hebben bepaald. Achtereenvolgens komen hier aan bod: de demografische evolutie, het inkomensniveau en de werkgelegenheidssituatie, met daaraan gekoppeld de sterkte c.q. zwakte van de diverse economische sectoren. Tenslotte wordt stilgestaan bij de problematiek van de werkloosheid.

Demografie

A. Bevolkingsverloop

Op 1 maart 1991 (volkstelling) telde het arrondissement Oostende 137.856 inwoners. Meer dan driekwart daarvan is gelokaliseerd in de kustgemeenten Oostende (68.500), Middelkerke (15.346), Bredene (12.427) en De Haan (10.389). In de kustgemeenten van het arrondissement Oostende (de Middenkust, met Oostende als dominant centrum) belooft de bevolkingsdichtheid 633 inwoners per km² tegenover gemiddeld 254 inwoners per km² in de rest van het arrondissement Oostende (gemeenten Gistel, Ichtegem, Oudenburg). Het gemiddelde voor West-Vlaanderen is 353 inwoners/km².

De lineaire agglomeratievorming is er tot stand gekomen op basis van de toeristische ontwikkeling.

De stad Oostende, belangrijke badplaats, is naast Brugge en Kortrijk een van de goed uitgeruste regionale steden van West-Vlaanderen en is ook havenstad (zeehaven, luchthaven). De stad Gistel heeft een geografisch en inhoudelijk beperkte verzorgende functie en is zelf sterk afhankelijk van Oostende.

delijk beperkte verzorgende functie en is zelf sterk afhankelijk van Oostende.

De evolutie van het bevolkingsaantal vanaf de Tweede Wereldoorlog wordt weergegeven in Tabel 1.

Onder de 43 Belgische arrondissementen scoort het arrondissement Oostende hoog qua bevolkingstoename sinds eind 1947, met name op de 9e plaats. Tot 1970 kwam het arrondissement Oostende op de 7e of 8e plaats. Nadien volgde een tamelijke terugval in de rangorde (23e plaats voor de periode 1970-81). Voor de periode maart 1981-maart 1991 neemt het arrondissement Oostende de 11e plaats in.

Niet zonder betekenis is het aan te stippen dat het aangrenzend kustarrondissement Veurne in voormelde rangorde opgeklommen is van de 21e plaats in de periodes 1947-61, 1961-70 en 1970-81 naar de 1e plaats in de periode 1981-91. Het arrondissement Brugge – derde kustarrondissement – situeerde zich steeds tussen de 7e en de 13e plaats. Qua bevolkingsevolutie was de periode 1970-81 voor het arrondissement Oostende een zwakke periode in vergelijking met West-Vlaanderen,

Tabel 1
Evolutie van de bevolking in het arrondissement Oostende, 1947-91

	31 december 1947	31 december 1961	31 december 1970	1 maart 1981	1 maart 1991	Index 1991 (1947=100)
Arrondissement Oostende						
Kustgemeenten	81.436	93.671	101.589	102.276	106.662	131,0
Overig arrondissement	26.436	27.463	28.454	29.928	31.194	118,0
Arrondissement Oostende	107.872	121.134	130.043	132.204	137.856	127,8
West-Vlaanderen	925.655	997.559	1.054.431	1.079.253	1.106.829	119,6
Vlaams Gewest	4.552.524	5.064.399	5.416.583	5.630.129	5.768.925	126,7
Het Rijk	8.512.185	9.189.737	9.650.944	9.848.647	9.978.681	117,2

Bron: NIS, Volkstellingen. Na aanpassing voor aanhechting of afsplitsing gemeenten en grenswijzigingen.

Vlaanderen en het Rijk. De andere periodes waren relatief gunstig.

Een analyse op het gemeentelijk niveau geeft aan dat de kustgemeenten een veel sterkere bevolkingsgroei kenden dan de poldergemeenten Gistel en Oudenburg en dan Ichtegem (zandstreek). Voor de kustgemeenten valt te wijzen op een bevolkingsdaling te Oostende in de periodes 1970-81 (-3,2%) en 1981-91 (-0,6%). De administratieve omschrijving van de stad Oostende (3.722 ha) is betrekkelijk gering en de stad Oostende (huidige omschrijving) heeft veruit de grootste bevolkingsdichtheid van alle Westvlaamse gemeenten (1.816 inwoners/km²). In de periodes 1970-81 en 1981-91 is de bevolkingsgroei in de niet-kustgemeenten van het arrondissement Oostende relatief groot in vergelijking met het gemiddelde van West-Vlaanderen, Vlaanderen en het Rijk. Voor uitspraken qua suburbanisatie en desurbanisatie is het wel noodzakelijk rekening te houden met de administratieve begrenzingen, de huidige bevolkingsdichtheid en andere¹

B. Bevolkingskomponenten

Inzake natuurlijke akkres (geboortensterfte) scoort het arrondissement Oostende thans zeer ongunstig. Voor de periode 1986-90 is er overschot van sterften op geboorten. In slechts 9 van de 43 Belgische arrondissementen was de toestand nog ongunstiger. Het negatieve saldo voor het arrondissement Oostende is toe te wijzen aan de stad Oostende en in geringe mate aan Middelkerke.

Het dominante gegeven qua bevolkingsevolutie is het migratiesaldo. Tabel 2 geeft de migratiesaldi voor de periode 1947-90.

In de periodes 1947-61 en 1961-70 bekleedde het arrondissement Oostende telkens de 9e plaats in de rangorde van de 43 Belgische arrondissementen. In de periode 1970-81 was er een terugval naar de 22e plaats. Voor de jaren 1981-85 komt het arrondissement Oostende op de 6e plaats en voor de jaren 1986-90 op de 5e plaats².

Tijdelijk (periode 1970-81) scoorden de niet-kustgemeenten beter dan het geheel van de kustgemeenten. Vóór 1970 kenden de niet-kustgemeenten een vertrekoverschot. In de periode van 1971-81 had de stad Oostende een aanzienlijk vertrekoverschot(2,3 p.d.). In de jongste vier jaar was er opnieuw een vestigingsoverschot.

Tabel 2

Jaargemiddelde van de migratiesaldi, per 1.000 inwoners, 1947-90

	Periode 1947-61	Periode 1961-70	Periode 1970-81	Periode 1981-85	Periode 1985-90
Arrondissement Oostende					
Kustgemeenten	+2,8	+3,7	+0,6	+3,8	+6,1
Overig arrondissement	-5,1	-1,5	+3,2	+2,7	+1,3
Arrondissement Oostende	+0,9	+2,5	+1,1	+3,6	+5,0
West-Vlaanderen	-2,5	-0,3	-0,2	+0,6	+1,0
Vlaams Gewest	n.b.	+1,4	+1,4	+0,1	+1,0
Het Rijk	+0,5	+1,8	+1,0	-0,4	+0,6

Bron: Volkstellingen 31 december 1947, 31 december 1961, 31 december 1970 en 1 maart 1981. Bevolkingsregisters en Rijksregister voor de jaren 1981 tot en met 1990.

Voor de Kustzone blijkt het woonklimaat in sterke mate bepalend te zijn voor de huidige inwijkingsoverschotten.

In de jaren 1981-90 kende het arrondissement Oostende een vestigingssaldo ten aanzien van het eigen land van circa 5.100 personen. Ten opzichte van het arrondissement Brussel-hoofdstad was er een positief saldo van 1.100 personen en ten opzichte van Halle-Vilvoorde van meer dan 700 personen. Er was een vertrekoverschot te opzichte van het aangrenzende arrondissement Veurne van 300 personen en een positief saldo ten opzichte van het arrondissement Brugge van 500 personen.

Uit de gegevens van het Rijksregister voor de jaren 1988 tot en met 1990 blijkt dat het inwijkingsoverschot voor 50% bestaat uit personen van 55 jaar en ouder. In de leeftijdsgroep van 25 à 30 jaar – de jonge volaktieven – is er een

uitwijkingsoverschot. Dit patroon wordt sterk bepaald door de Stad Oostende en in mindere mate door Middelkerke. Tijdens de jaren 1988-90 noteerde de Stad Oostende een vestigingsoverschot van 511 personen (Rijksregister). Er was een positief saldo in de leeftijdsklassen van 55 jaar en meer van 548 personen. In de leeftijdsklassen van 20 à 34 jaar was er een verlies van 252 personen.

¹ Vestiging te Bredene dan wel te Zandvoorde (Oostende) wordt door de auteurs qua desurbanisatie en suburbanisatie fundamenteel anders gekatalogeerd, hoewel de geografische afstand tot de stadskern van Oostende volledig vergelijkbaar kan zijn.
² Voor de jaren 1981 tot en met 1990 komt het kustarrondissement Veurne op de 1e plaats.

Het arrondissement Oostende kende aanvankelijk een gunstige economische ontwikkeling, gestoeld op het toerisme. De industriële ontwikkeling is grotendeels voorbijgegaan aan het arrondissement Oostende; het toerisme en daarmee verbonden tertiaire activiteiten bepalen het grondpatroon. De industrialiseringsgraad is de laagste van alle Vlaamse arrondissementen.

De werkloosheidsdruk is zelfs in de seizoenmaanden groter dan gemiddeld in West-Vlaanderen en zelfs in de westhoek.

Diversifikatie van de economische onderbouw en grotere seizoensspreiding en een kwalitatieve verbetering van het toerisme zijn vereisten om het structurele karakter van de werkloosheid aan te pakken.



De vergrijzing en de ontgroening van de bevolking in het arrondissement Oostende is frappant. Volgens het Rijksregister was er op 1 januari 1991 geen enkel Belgisch arrondissement met een lager aandeel van de leeftijdsgroepen beneden 15 jaar (aandeel 16,4% tegenover gemiddeld 18% in Vlaanderen en West-Vlaanderen). Het arrondissement Oostende (17,5%) heeft samen met het arrondissement Veurne (17,8%) het grootste aandeel inwoners van 65 jaar en ouder. De stad Oostende scoort zeer ongunstig, zoals alle kustgemeenten met uitzondering van Bredene.

De effecten zijn terug te vinden in de evolutie en de structuur van de gezinnen en korrelatief het woningbestand.

Volgens de volkstellingen van 1970 en 1981 steeg de bevolking in het arrondissement Oostende met 2.161 personen; het aantal gezinnen steeg echter met 5.782 eenheden, waarvan 3.894 bij de alleenwonenden. In de Stad Oostende liep de bevolking terug met 2.312 personen; het aantal gezinnen nam niettemin toe met 2.254 eenheden, waarbij een aangroei van alleenwonenden werd genoteerd met 2.553 eenheden (= woongeligheden). Ook de recente gegevens van

het Rijksregister – omzichtig te benaderen – wijzen op een verdere eerder spektakulaire aangroei van het aantal gezinnen c.q. alleenwonenden.

Uit een en ander is duidelijk dat het positief demografisch verloop – zuiver kwantitatief beschouwd – niet zonder meer een aanwijzing is van een gunstige werkgelegenheidssituatie en daaraan gekoppeld positieve evolutie van het welvaartsniveau.

*Tabel 3
Het gemiddeld belastbaar inkomen per belastingplichtige in het arrondissement Oostende. Evolutie sinds 1965*

	Jaar 1965	Jaar 1989
Inkomen in 1.000 fr.	103,6	631,4
Index (Rijk = 100)	95,1	91,4
Index (West-Vlaanderen = 100)	110,0	95,5
Rangorde binnen het Rijk	11	34
Rangorde binnen West-Vlaanderen	1	6

Bron: NIS, Fiskale Statistiek van de inkomsten onderworpen aan de personenbelasting.

Inkomensniveau

Een maatstaf voor het welvaartsniveau – hoewel gebrekkig – is te vinden in de statistiek van de belastbare inkomens. Het gemiddeld belastbaar inkomen per aangifte is een betere indikator per inwoner³.

Volgens de fiskale statistiek van de inkomens bedroeg in 1989 het belastbaar inkomen per belastingplichtige in het arrondissement Oostende 631.400 fr. Hiermee scoorde Oostende slechter dan het gemiddelde van de provincie West-Vlaanderen (660.900 fr.), het Vlaams Gewest (700.100 fr.) en het Rijksgemiddelde (690.600 fr.).

In de rangorde van de 43 Belgische arrondissementen, gerangschikt naar dalend inkomen, komt Oostende hiermee op de 34e plaats⁴. Ten opzichte van de 22 Vlaamse arrondissementen neemt het Oostendse de 20e plaats in en wordt nog slechts gevolgd door de Westhoekarrondissementen Ieper en Diksmuide. Dat de relatieve welvaartstoestand van het arrondissement Oostende ooit opvallend beter is geweest bewijzen de gegevens van tabel 3.

In 1965 was het belastbaar inkomen per aangifte in de kustgemeenten van de Middenkust gemiddeld 30% groter dan in overig arrondissement Oostende. In 1989 was het gemiddeld inkomen even hoog.

³ Het inkomen per capita geeft een overdreven gewicht aan de invloed van het aantal kinderen ten laste.

⁴ Beschouwt men het mediaan-inkomen dan komt het arrondissement Oostende op de 31e plaats.

Het arrondissement Oostende heeft in de naoorlogse periode een gunstige economische ontwikkeling gekend hoofdzakelijk gestoeld op de toeristische sektor. Tussen 1954 en 1965 groeide het aantal (officiële) toeristische overnachtingen aan de Belgische kust met gemiddeld circa 8% per jaar. De felle vraagdruk werd kwantitatief goed opgevangen; hetzelfde kan niet worden gezegd van de kwalitatieve manier (inpalmen duinen, inplanting kampeerterreinen, terugval logiesaanbod, hotels en andere). Een belangrijk kenmerk van de toeristische vraag is ook de gekoncentreerdheid in de tijd.

Vanaf het midden van de jaren zestig is het groeiritme van de toeristische vraag sterk vertraagd en in de tweede helft van de jaren zeventig was er zelfs terugval. De Kust kreeg uitgesproken mededinging van de mediterrane landen en heeft in die periode onvoldoende prijsbeheersing aan de dag gelegd. Ook het proces van de gezinsverdunding, het bereiken van een bepaald verzadigingsniveau (draagvlak van het natuurlijk rekreatief apparaat, bereikbaarheid en dergelijke) waren negatieve factoren voor de Belgische Kust. Een zekere heropbloei van het kusttoerisme in de jaren tachtig heeft de situatie voor de Middenkust niet fundamenteel gewijzigd. De problematiek van een adekwate ruimtelijke ordening bezwaart de toekomstperspektieven.

West-Vlaanderen heeft in de jaren zestig en het begin van de jaren zeventig een opmerkelijke economische ontwikkeling gekend, met diepgaande structurele veranderingen. Vooral de industrie is de motor geweest van de expansie van werkgelegenheid en inkomen. Deze ontwikkeling is grotendeels voorbijgegaan aan het arrondissement Oostende, waar het toerisme en daarmee verbonden tertiaire activiteiten het grondpatroon zijn blijven bepalen.

De relatief ongunstige evolutie van het inkomensniveau kan worden geprojecteerd tegen het verloop van de werkgelegenheidssituatie.

Werkgelegenheidssituatie

De thans te zwakke onderbouw van de Oostendse economie komt duidelijk tot uiting in de analyse van de structuur van de economische activiteiten en het verloop ervan.

A. Werkgelegenheidscoëfficiënten

Vooreerst wordt in tabel 4 een overzicht gegeven van de evolutie van de werkgelegenheidscoëfficiënten⁵ in de periode van 1947-81.

De stad Oostende is een tewerkstellingscentrum met een werkgelegenheidscoëfficiënt van meer dan 100. Voor het geheel van het arrondissement Oostende is de werkgelegenheidscoëfficiënt evenwel ongunstig geëvolueerd. In 1981 werd voor het arrondissement Oostende nog slechts 79,8 gehaald tegenover 91,5 in 1947⁶.

Omwille van de ongunstige werkgelegenheidssituatie buiten de kustgemeenten en het nog sterk agrarisch ka-

Oostende in de rangorde van de acht Westvlaamse arrondissementen op de vijfde plaats (na Kortrijk, Brugge, Roeselare en Veurne).

In 1982 werd door de EG-Kommissie beslist dat in West-Vlaanderen nog enkel de bestuurlijke arrondissementen Diksmuide, Ieper en Veurne werden erkend als ontwikkelingsgebied. De GOM - West-Vlaanderen - gesteund door de Vlaamse Executieve - heeft op goede gronden gepleit om ook het kieskanton Gistel (fusiegemeenten Gistel, Ichtegem, Oudenburg) op te nemen evenals het industriegebied Stene-Zandvoorde-Oudenburg (erkend als bedrijventerrein van nationaal belang), maar tevergeefs⁸.

Tabel 4
Werkgelegenheidscoëfficiënten, 1947-81

Teldatum	Arrondissement Oostende			West-Vlaanderen		
	Kustgemeenten	Overig arrondissement	Totaal	W.-Vl. zonder Westhoek (a)	Westhoek (a)	Westvlaams arrondissement met hoogste coëfficiënt
31 dec. 1947	101,8	59,9	91,5	89,0	74,0	Oostende (91,5)
31 dec. 1961	99,3	52,4	88,5	91,6	72,6	Kortrijk (94,8)
31 dec. 1970	96,8	58,7	88,4	95,3	76,7	Kortrijk (100,9)
1 maart 1981	88,8	49,0	79,8	86,8	74,5	Kortrijk (90,2)

(a) Westhoek: bestuurlijke arrondissementen Diksmuide, Ieper en Veurne (huidige erkenning als ontwikkelingsgebied).

Bron: NIS, Volkstellingen.

rakter werden deze gemeenten mee opgenomen in de omschrijving van de Westhoek waarop het eerste vijfjarenplan (1964-68) en het tweede vijfjarenplan (1969-73) van toepassing was⁷.

De werkgelegenheid heeft de groei van de beroepsbevolking niet kunnen volgen in het arrondissement Oostende. In het arrondissement Oostende steeg de beroepsbevolking in de periode van 1947-81 met 29%; in het aangrenzende kustarrondissement Brugge was dit 40%. De werkgelegenheidscoëfficiënt viel in het arrondissement Oostende terug van 91,5 in 1947 tot 79,8 in 1981; in het arrondissement Brugge was er een toename van 87,7 tot 88,6.

In 1981 kwam het arrondissement

⁵ Werkgelegenheidscoëfficiënt: aantal arbeidsplaatsen in de regio per 100 aldaar woonachtige beroepsactiven (inclusief werkzoekenden; exclusief dienstplichtigen).

⁶ Er is in aanmerking te nemen dat de volkstellingen telkens plaats hadden buiten het toeristisch seizoen.

⁷ De Westhoek omvatte ook de vroeger autonome gemeenten Stene en Zandvoorde (thans Oostende), Leffinge, Mannekensvere, Schore, Slijpe, St.-Pieters-Kapelle (thans Middelerke).

⁸ Zie onder meer: dr. ec. O. Vanneste, *De Westhoek, een economische evaluatie*, Rede uitgesproken voor de Provincieraad van West-Vlaanderen in zitting van 1 oktober 1991.

In West-Vlaanderen is er – na een tijdelijke sterke terugval van de werkgelegenheid – een duidelijke herneming geweest na 1983, ondersteund door de groei in de industrie. In het arrondissement Oostende is de zwakke industriële onderbouw verder afgekald.

B. Structuur van de werkgelegenheid en evolutie

1. Structuur: Globaal

Volgens de volkstelling van 1 maart 1981 waren in het arrondissement Oostende 1.673 arbeidsplaatsen gesitueerd in de primaire sektor (landbouw, tuinbouw, visserij). Dit is 4,1% van de totale werkgelegenheid (West-Vlaanderen 6,3%). Het is duidelijk dat het groeipotentieel van de primaire sektor zo goed als onbestaande is. In land- en tuinbouw loopt de werkgelegenheid verder terug en in de visserij is de evolutie ongunstig. Hierbij kan onder meer worden verwezen naar de terugloop van het aantal vissersschepen met Oostende als thuishaven en naar het dalend aantal vissers.

De secundaire sektor (industrie, energie, bouw) is zwak aanwezig. In 1981 telde het arrondissement Oostende slechts 8.400 arbeidsplaatsen in deze sektor of 21% van de totale werkgelegenheid. Het aandeel in de totale werkgelegenheid is niet de beste maatstaf voor een vergelijking met andere regio's, omdat dan geen rekening wordt gehouden met het niveau van de totale werkgelegenheid. In het arrondissement Oostende waren er in maart 1981 16 jobs in de secundaire sektor per 100 aldaar woonachtige beroepsaktieven tegenover gemiddeld 35 in West-Vlaanderen en 30 in het Rijk. In slechts vijf Belgische arrondissementen (Dinant, Thuin, Bastenaken, Aarlen, Borgworm) werd het niveau van het arrondissement Oostende niet gehaald.

De tertiaire sektor (transport, handel en diensten) is de dominante sektor. In maart 1981 werden 30.628 jobs geteld of 75% van het totaal (tegenover 53% in West-Vlaanderen en 62% in het Rijk). Per 100 beroepsaktieven waren er 60 jobs in de tertiaire sektor. Dit niveau werd enkel overschreden in de arrondissementen Brussel-hoofdstad (109), Antwerpen (63) en Aarlen (62)⁹.

Sinds 1981 is het dominante karakter van de tertiaire sektor verder toenomen.

2. Nadere analyse van de structuur en het verloop

In de primaire sektor is de werkgelegenheid sinds 1947 ononderbroken gedaald. Volgens de volkstellingen was er in land- en tuinbouw tussen 1947 en 1981 een daling van circa 4.100 tot 1.300 arbeidsplaatsen en in de visserij van 1.700 tot 400. In land- en tuinbouw gaat het thans haast uitsluitend om zelfstandigen, helpers en helpsters. Sinds 1981 is de terugloop van de bestendig tewerkgestelden in land- en tuinbouw in absolute cijfers gering¹⁰. Intensivering in de richting van de tuinbouw en fruitteelt kan wellicht het arbeidspotentieel grosso modo handhaven.

Oostende heeft als vissershaven zeer sterk aan belang ingeboet. Volgens het Bestuur van het Zeewezen en de Binnenvaart waren er eind 1990 te Oostende 56 bemande vaartuigen en beliep het aantal aangemonsterde zeelieden 227 eenheden. In 1958 betrof het 174 bemande vaartuigen en een bemanning van 921 personen. Het aandeel van Oostende in de kustvloot is qua vaartuigen gedaald van 44% in 1958 tot 29% op heden, ten gunste van Zeebrugge. Het aandeel in de bemanning viel terug van 53% op 27%. De door de EG toegekende kwota laten geen uitbreiding toe van de vloot. De modernisering van de vloot en de visserij op andere soor-

ten en andere visgronden moet worden gestimuleerd. Volle aandacht dient te worden gegeven aan het in toepassing brengen van de mogelijkheden van marijkultuur. De visverwerkende industrie blijkt mogelijkheden te bieden, maar schaalvergroting en centralisatie zijn aan de orde.

De industrie is in het arrondissement Oostende nooit werkelijk van de grond gekomen. Het weinige dat er was – waaronder ook scheepsbouw – is zwaar onder druk gekomen. In de periode van industriële diversifikatie en expansie in West-Vlaanderen is het arrondissement Oostende buiten deze beweging gebleven, medebeïnvloed door een gebrek aan aanbod van bedrijventerreinen in de expansieperiode en door de aarzeling om naast de toeristische sektor ook de industriële potenties te activeren¹¹.

In de periode 1958-90 heeft West-Vlaanderen – niettegenstaande de sterke desindustrialisering in het Rijk¹² – een aanwinst gerealiseerd in de industrie van meer dan 20.000 bezoldigden. Ook in de kwetsbare textielstreek van het Zuiden van West-Vlaanderen was er over het geheel van de periode 1958-90 aangroei. Het arrondissement Oostende is het enige Westvlaamse arrondissement zonder aangroei.

Tabel 5 geeft de evolutie in de industrie en de huidige structuur.

Tabel 5

Evolutie van de bezoldigde werkgelegenheid in de industrie in het arrondissement Oostende en in West-Vlaanderen, 1958-90

Bedrijfstakken	Evolutie 1958-90			Toestand 30 juni 1990	
	Arrondissement Oostende	West-Vlaanderen	Arrondissement Oostende	Procentuele verdeling Arrondissement Oostende	West-Vlaanderen
Metaalnijverheid	+120	+20.700	940 (a)	21,9	33,5
Textielnijverheid	+70	-7.900	314	7,3	19,9
Voedingsnijverheid	+100	+5.650	1.075	25,0	10,9
Houtnijverheid	-45	+2.600	192	4,5	10,4
Konfektienijverheid	0	+2.950	170	3,9	7,5
Keramische nijv., glas	-200	-2.300	276	6,4	4,0
Scheikundige nijverheid	-300	+680	643	15,0	1,9
Grafische nijverheid	-20	+1.850	133	3,1	3,3
Overige industrie	+175	-3.830	554 (a)	12,9	8,6
Totaal	-100	+20.400	4.297	100,0	100,0

(a) Waarvan 312 in de energiesector.

Bron: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ).

De industrialiseringsgraad van het arrondissement Oostende is ook thans (zoals in 1981) de laagste van alle Vlaamse arrondissementen. In 1961 – in de beginfase van de industriële opgang van West-Vlaanderen – scoorde het arrondissement Oostende beter dan de arrondissementen Diksmuide en Veurne.

De bouwsector heeft impulsen gekregen via de vraag naar vakantiewoningen en tweede verblijven. In deze sector is de groei die plaatshad in de periode 1958-64 nadien volledig verloren gegaan. In de periode 1974-90 is het aantal bezoldigden in de bouwsector dat door de RSZ wordt geregistreerd in het arrondissement Oostende¹³ gedaald van 3.432 tot 1.890 eenheden.

De bouwactiviteit is in de kustgemeenten nog groot. Volgens gegevens van het Kadaster werden in de jaren 1981-89 in het arrondissement Oostende 8.768 nieuwe woongelegenheden (inclusief tweede verblijven in appartementsgebouwen) in gebruik genomen, dit is 17% van het totaal van West-Vlaanderen. De ruimtelijke mogelijkheden voor de bouw van vakantiewoningen en tweede verblijven zijn thans beperkt.

De renovatie van de haven van Oostende en de potenties rond de luchthaven zullen impulsen geven aan de ontwikkeling van de secundaire sector. Japanse bedrijven (Daikin, Mutoh en zopas nog Kasei Belgium van de Mitsubishi groep) hebben de goede ligging van de stad Oostende en zijn aanbod als stedelijk centrum (diensten, onderwijs en andere) reeds weten in te schatten en de expansie van Daikin is een duidelijk signaal van verdere toekomstverwachtingen. Door de bouw van een bedrijventercentrum te Oostende – een initiatief van de GOM – West-Vlaanderen, in samenwerking met de plaatselijke KMO's en met de steun van het Vlaams Gewest – wordt het eigen ontwikkelingspotentieel van de regio op goede banen gezet.

De tertiaire sector was de aanbrengrer van welvaart voor de regio Oostende. De oriëntering op deze sector is dusdanig exclusief geweest dat toen de grenzen van de groei steeds dichter werden benaderd, het ook bleek dat de tertiaire sector alleen niet toeliet voet te zetten naast de andere Westvlaamse regio's in de algemene opgang.

De tertiaire sector is een zeer heterogene sector en het volgen van de totale werkgelegenheid kan slechts benaderend gebeuren, mede door de wijzigin-

gen in de klassifikatie van activiteiten bij opeenvolgende volkstellingen. Belangrijk is ook voor ogen te houden dat steeds meer taken door de industrie worden uitbesteed (informatica, reclame, schoonmaak en dergelijke) en thans in de tertiaire sector worden geregistreerd (zakelijke dienstverlening). De tewerkstelling van arbeiders via interim-bureaus in de industrie, wordt geregistreerd onder de tertiaire sector.

De tertiaire sector is blijven groeien, ook toen in de periode van 1974-83 de werkgelegenheid in de secundaire sector in West-Vlaanderen sterk terugliep.

De volkstellingen van 31 december 1970 en 1 maart 1981 geven aan dat er in de tertiaire sector een aangroei was van 27.800 tot 30.600 arbeidsplaatsen of 10%. In die periode is het aandeel van het arrondissement Oostende in het geheel van West-Vlaanderen voor het eerst gedaald. Dit aandeel steeg van 16,3% in 1947 tot 17,9% in 1970 en viel terug op 16,0% in 1981.

In de periode 1970-81 was onder meer de daling in de kleinhandel (alle sociale standen) duidelijk groter in het arrondissement Oostende (-13%) dan gemiddeld in West-Vlaanderen (-3%) en was er in de groothandel nauwelijks groei (+4%) in vergelijking met West-Vlaanderen (+12%).

Voor het arrondissement Oostende is de transportsector (zeehaven, luchthaven) een belangrijk steunpunt. Het specifieke van de kustarrondissementen ligt verder in de horecasektor en activiteiten verbonden met de toeristische sector.

Tabel 6 geeft een inzicht betreffende de dominante branches van de tertiaire sector en de evolutie van de werkgelegenheid sinds 1970.

Volgens de volkstelling van 1 maart 1981 waren er in het arrondissement Oostende in vervoer en verkeer 12,2 jobs per 100 beroepsactiviteiten tegenover gemiddeld 5,1 in West-Vlaanderen. Voor de horecasektor was dit respectievelijk 6,3 en 3,0. Sterk vertegenwoordigd – maar minder uitgesproken dan de voorgaande branches – was ook de kleinhandel (8,9 tegenover 7,7), maar niet de groothandel (zie tabel 6). Als branches die sterk vertegenwoordigd zijn, maar qua totale tewerkstelling toch minder belangrijk, zijn te vermelden dienstverlening, recreatie en cultuur en ook centrale, regionale en lokale besturen evenals defensie.

In sommige branches, zoals de kleinhandel, komen veel zelfstandigen, hel-

pers en helpsters voor. In andere branches gaat het haast uitsluitend om loonen weddetrekkenden, zoals vervoer en verkeer (zie tabel 6).

De bezoldigde werkgelegenheid (onderworpen aan de RSZ) was niet in alle branches stijgend. In de kleinhandel daalde het effectief in de jaren zeventig; na 1981 was er opnieuw – maar toch eerder beperkt – een groeitendens¹⁴. Het aandeel in West-Vlaanderen is verminderd van 18,0% in 1974 tot 14,3% in 1990.

Bij de analyse van het tewerkstellingsverloop moet voor ogen gehouden worden dat er een aanzienlijk tewerkstellingsverlies was door de overplaatsing van een deel van de zeemacht naar Zeebrugge. Volgens de RSZ daalde het aantal effectieven van 2.646 in 1976 tot 876 in 1990.

Groeiende sectoren – zoals de horecasektor – hebben het tempo van West-Vlaanderen als geheel niet gevolgd. De enige branches waarvan het aandeel in West-Vlaanderen is gestegen zijn 'dienstverlening aan bedrijven'¹⁵, 'centrale, regionale en lokale besturen' evenals 'rechtswezen, openbare veiligheid, brandweer, sociale verzekering'. In de horecasektor was er groei, maar het aandeel in West-Vlaanderen daalde niettemin van 35,8% in 1974 tot 24,6% in 1990.

⁹ De hoge score van het arrondissement Aarlen wordt bepaald door de sterke aanwezigheid van Overheidsdiensten, waaronder landsverdediging.

¹⁰ De statistische informatie is weinig betrouwbaar voor de vrouwelijke tewerkgestelden.

¹¹ Het was pas in 1963 dat bestemming als industriezone werd gegeven aan terreinen te Oostende-Zandvoorde en te Stene. De werken tot het bouwrijp maken van het terrein te Stene werden in 1969 beëindigd.

¹² Verlies in de industrie (inclusief extractieve nijverheid) in de periode 1958-90 van circa 360.000 bezoldigden.

¹³ De registratie gebeurt in een aantal gevallen volgens de werven en niet volgens de maatschappelijke zetel van de ondernemingen.

¹⁴ De aangroei na 1987 is ten dele statistisch van aard door de opname van personen die gewoonlijk niet langer dan twee uur per dag werken.

¹⁵ Pas in 1989 was er een belangrijke aangroei.

Tabel 6

Struktuur en ontwikkeling van de werkgelegenheid in de tertiaire sektor, arrondissement Oostende, 1970-90

Bedrijvigheden	NACE-kode	Totale tewerkstelling (volkstellingen)				Bezoldigde tewerkstelling (volkstelling) (volkstelling) maart 1981	Bezoldigde tewerkstelling (RSZ)				Aandeel in West-Vlaanderen						
		Absolute cijfers		Per 100 beroeps-actieven, maart 1981	Arron- dissem. Oostende		West- Vlaan- deren	Tellingen 30 juni		Volkstelling		RSZ	1970	1981	1974	1981	1990
		Dec. 1970	Maart 1981					1974	1981	1987 (a)	1990 (a)						
Kleinhandel	64/65	5.233	4.540	8,9	7,7	1.959	2.455	1.963	2.189	2.489	15,3	13,7	18,0	14,3	14,3		
Groothandel	61	1.319	1.375	2,7	2,8	1.073	1.471	1.475	1.378	1.336	12,2	11,3	12,8	12,0	8,7		
Maaltijden-, dranken- en logiesverstrekkende bedrijven (horeca)	66	2.866	3.222	6,3	3,0	1.749	2.884	2.916	3.084	3.532	23,6	24,9	35,8	28,6	24,6		
Vervoer en verkeer	71 t/m 79	4.839	6.255	12,2	5,1	6.099	4.756	5.050	4.491	4.478	27,8	28,4	30,5	30,0	22,7		
Dienstverlening recreatie en cultuur	97	534	597	1,2	0,6	500	686	523	645	776	33,3	21,6	34,8	19,2	18,7		
Centrale, regionale en lokale besturen	911	1.969	2.205	4,3	3,1	2.201	1.297	1.476	1.800	2.244	21,3	16,3	15,4	13,4	16,0		
Land-, zee- en luchtmacht	915	2.503	1.637	3,2	1,2	1.637	2.232	1.480	1.063	876	47,5	31,5	44,7	40,7	17,2		
Rechtswezen, openbare veiligheid, brandweer, wettelijke sociale verzekering	912+ 913+ 914+ 919	600	963	1,9	1,4	963	688	826	973	1.026	15,6	15,5	14,1	13,6	14,8		
Onderwijs	93	2.584	3.225	6,3	6,6	3.222	3.155	3.462	3.396	3.452	12,7	11,4	12,3	11,4	10,9		
Volksgezondheid en diergeneeskunde	95	1.121	1.967	3,8	3,7	1.572	1.247	1.915	1.930	2.254	12,2	12,1	13,2	13,4	12,7		
Bank- en krediet- en verzekeringswezen en hulpbedrijven	81+82+ 83-839	1.208	1.682	3,3	3,3	1.178	1.073	1.513	1.594	1.797	29,9	11,8	12,8	14,3	12,0		
Dienstverlening aan bedrijven	839	163	67	0,1	0,1	58	8	10	171	654	36,9	10,7	2,0	1,1	6,6		
Overige		2.865	2.893	5,7	5,6	2.113	2.362	3.158	3.243	3.883	13,3	11,9	13,9	13,3	11,0		
Totaal		27.804	30.628	59,8	44,3	24.324	24.314	25.767	25.957	28.797	17,9	16,0	18,7	16,4	13,9		

(a) Vanaf oktober 1987 met inbegrip van de werknemers die gewoonlijk niet langer dan twee uur per dag werken. Er was ook overgang van TWW naar Gesco.

pvc-ramen
alu-ramen
verandas
balustrades

WERKHUIZEN

roelants

natiëlaan 259 8300 knokke-heist 050/60 57 88

De seizoenmatigheid van de tewerkstelling is in sommige branches bijzonder groot, maar statistisch niet juist te vatten. De volkstelling van 31 december 1981 geeft voor de horecasektor 1.749 werknemers; de RSZ-telling van 30 juni 1981 vermeldt 2.916 onderworpenen¹⁶.

De statische informatie is voor de tertiaire sektor algemeen gebrekkig. De volkstelling van 1 maart 1981 geeft 6.099 werknemers tewerkgesteld in vervoer en verkeer in het arrondissement Oostende. De RSZ-telling – die de zeeleden ter koopvaardij, die onder de Hulp- en Voorzorgkas ter zake ressorteren, evenals de binnenschippers niet geografisch ventileert – geeft slechts 5.050 werknemers. In de sektor vervoer en verkeer blijkt er volgens de RSZ een daling te zijn geweest en het aandeel in West-Vlaanderen is teruggefallen van 30,5% in 1974 tot 22,7% in 1990.

Meer dan de analyse per branche is de uitsplitsing significantief naar marktsektor en kollektieve sektor¹⁷. Het financieringsdraagvlak voor de tertiaire sektor is te vinden in de marktsektor. Hiervoor is reeds aangegeven dat de primaire en de secundaire sektor op dit vlak geen sterke ondersteuning geven.

Tabel 7 geeft de evolutie in de periodes 1974-81 en 1981-90 voor het arrondissement Oostende en voor West-Vlaanderen.

In het arrondissement Oostende heeft de aangroei in de marktsektor weliswaar in de jongste periode (in feite vooral 1988-90) enige betekenis gekregen, maar ze blijft gering en beneden de toename in de kollektieve sektor. Het arrondissement Oostende haalt amper 3% van

de Westvlaamse aangroei in de marktsektor.

De groei van de werkgelegenheid in de marktsektor (verhandelbare diensten) blijkt algemeen eerder te vertragen¹⁸. Rationalisering in de diensten, zoals de financiële sektor, is remmend voor de tewerkstellingskreatie.

De aangroei van de bezoldigde werkgelegenheid in de tertiaire sektor is in het arrondissement Oostende in vergelijking met West-Vlaanderen gering. Wordt deze aangroei in de periode 1981-90 uitgedrukt in procent van de totale beroepsbevolking dan zijn de verhoudingscijfers als volgt:

	Arrondissement Oostende	West- Vlaanderen
Marktsektor	+ 1,8	+ 5,3
Kollektieve sektor	+ 2,3	+ 3,3
Totaal (a)	+ 4,1	+ 8,6

(a) Exclusief de evolutie tussen 1987 en 1988 (wijziging in registratie door RSZ).

Het aantal zelfstandigen, helpers en helpsters in de tertiaire sektor is in de periode 1981-90 ook aangegroeid. In het arrondissement Oostende was er – volgens het Rijksinstituut voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen – een toename van 865 bijdrageplichtigen. De groei concentreert zich bij de bestuurders van vennootschappen en vrije beroepen. Per 100 beroepsaktieven bedroeg de aangroei 1,7 in het arrondissement Oostende tegenover gemiddeld 1,9 in West-Vlaanderen.

Werkloosheid

Een opvallend kenmerk van het arrondissement Oostende is reeds sinds lang de verhoudingsgewijze grote werkloosheid, met geprononceerde seizoenschommelingen.

Ook in de jaren vijftig – toen het Oostendse volop in de groeibeweging zat van het toerisme – was de werkloosheid groot. Toen werden de niet-kustgemeenten het sterkst getekend door de werkloosheid. Het zuid-oostelijk deel was het woongebied van tal van seizoenarbeiders, tewerkgesteld in Frankrijk. Dit gebied sloot aan bij de centrale werkloosheidszak van West-Vlaanderen. In de kustgemeenten werd bij de vrouwen een relatief hoge werkloosheid waargenomen, in belangrijke mate bepaald door de oriëntering op de toeristische activiteit en het te smalle toeristisch seizoen.

Tabel 8 geeft voor de jaren 1959-1960-1961 het jaargemiddelde van de geregistreerde werkloosheid en de werkloosheidsgraad voor de kustgemeenten en Overig arrondissement Oostende in vergelijking met het gemiddelde in West-Vlaanderen en het Rijk.

¹⁶ Het topseizoen is juli-augustus. Onder meer veel jobstudenten worden nooit geregistreerd.

¹⁷ Zie dr. ec. O. Vanneste, 'De tertiaire sektor als bron van werkgelegenheid', *Verzamelde toespraken 1980-89*, WES, Brugge, 1990, blz. 172 en 181.

¹⁸ Zie onder meer 'Tijdschrift van de Nationale Bank van België', juli-augustus 1991, blz. 9.

Tabel 7

Evolutie van de bezoldigde werkgelegenheid in de tertiaire sektor, naar marktsektor en kollektieve sektor, arrondissement Oostende en West-Vlaanderen, 1974-90

	Arrondissement Oostende			West-Vlaanderen			Aandeel in West-Vlaand.
	1974-81	1981-90	Totaal (a)	1974-81	1981-90	Totaal (a)	
Marktsektor	+ 22	+ 899	+ 921	+ 8.699	+ 22.809	+ 31.508	2,9
Kollektieve sektor	+ 1.431	+ 1.199	+ 2.630	+ 18.264	+ 14.536	+ 32.800	8,0
Totaal	+ 1.453	+ 2.098	+ 3.551	+ 26.963	+ 37.345	+ 64.308	5,5

(a) De toename (of vermindering) tussen juni 1987 en juni 1988 is niet in rekening gebracht, om de statistische groei zoveel mogelijk te elimineren die voortvloeit uit de registratie van personen die niet meer dan twee uur per dag werken.

Tabel 8
 Uitkeringsgerechtigde volledig werklozen (daggemiddelden)
 tijdens de jaren 1959-1960-1961, arrondissement Oostende, West-Vlaanderen en het Rijk

	Jaargemiddelde 1959-1960-1961					
	Absolute cijfers			Per 100 beroepsaktieven		
	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal
Arrondissement Oostende						
Kustgemeenten	1.394	654	2.048	5,4	7,5	5,9
Overig arrondissement	734	93	827	9,1	4,3	8,0
Arrondissement Oostende	2.128	747	2.875	6,3	6,9	6,4
West-Vlaanderen	12.631	3.137	15.768	4,5	3,1	4,1
Het Rijk	79.608	28.028	107.636	3,1	3,0	3,1

In de kustgemeenten beliep de werkloosheidsgraad gemiddeld over het jaar 5,9% en in het Overig arrondissement Oostende 8,0% tegenover 4,1% in West-Vlaanderen en 3,1% in het Rijk. De situatie in Overig arrondissement Oostende was werkelijk alarmerend bij de mannen. De niet-kustgemeenten van het arrondissement Oostende werden dan ook als ontwikkelingsgebied erkend voor de toepassing van de wet van 14 juli 1966 (regionale expansiewet) en opgenomen in de toenmalige omschrijving van de Westhoek waarop het eerste vijfjarenplan van toepassing was. In de arrondissementen Diksmuide, Ieper en Veurne (huidige Westhoek) was in 1959-60-61 gemiddeld 6,6 op 100 mannen werkloos.

Bij de volkstelling van 31 december 1961 kwam het arrondissement Oostende in de rangorde van de 43 Belgische arrondissementen aan de top qua werkloosheidsgraad. Enkel in de arrondissementen Diksmuide (12,2%) en Veurne (7,4%) werd een hogere werkloosheidsgraad geregistreerd dan in het arrondissement Oostende (6,1%). Het gemiddelde was het dubbele van het Rijk (2,8%) en 60% groter dan het gemiddelde van West-vlaanderen (3,8%) dat slechter scoorde dan elk van de andere Belgische provincies. De rangorde van het arrondissement Oostende (3e) was dezelfde voor de mannen en voor de vrouwen. De kustgemeenten van het arrondissement Oostende scoorden bij de mannen (5,4%) beter dan Overig arrondissement Oostende (7,7%). Bij de vrouwen was de situatie tegengesteld (7,5% tegenover 2,5%). Hierbij is in rekening te brengen

dat er in land- en tuinbouw (en handel en diensten) heel wat verdoken werkloosheid was; heel wat werkwillige vrouwen kregen nooit de kans op een job en kwamen niet in de geregistreerde werkloosheid.

Zoals overall is de werkloosheid aanzienlijk gedaald in de jaren zestig.

Wijzigingen in de reglementering ten aanzien van het uitkeringsgerechtigd worden, verhinderen dat een homogene tijdsreeks beschikbaar is. Het is echter duidelijk dat het arrondissement Oostende verhoudingsgewijze ongunstig bleef scoren.

In 1970 registreerde West-Vlaanderen de laagste werkloosheidsgraad van de jongste naoorlogse periode. Gemiddeld over het jaar werd de werkloosheidsgraad van het arrondissement Oostende (2,5%) enkel overschreden in acht Belgische arrondissementen, waarvan twee uit Vlaanderen (Veurne 2,8% en Aalst 2,6%). In de Westhoek (2,2%) werd gemiddeld minder werkloosheid geregistreerd dan in het arrondissement Oostende.

West-Vlaanderen (1,4%) scoorde toen beter dan alle andere provincies behoudens Brabant (1,2%) en Luxemburg (1,2%).

De werkloosheid is na 1970 overal gestegen en na 1974 was de toename bijzonder groot. In West-Vlaanderen is het keerpunt gekomen omstreeks 1983. Na een ononderbroken daling in de periode van 1983-90 is er in het voorbije jaar opnieuw enige aangroei.

Groep A.D.M.B.

Sint-Clarastraat 48, 8000 Brugge

Telefoon 050/44.06.11

Telefax 050/33.99.69

In dienst
 van werkgevers
 en zelfstandigen

ADMB
 GROEP

Sociaal Bureau
 Kinderbijslagfonds
 I.K.M.O.-Arbeidsgeneeskunde
 A.D.M.B.-Afwezigheidscontrole
 A.D.M.B.-Select
 A.D.M.B.-Rechtsbijstand
 S.V.M.B.-Sociaal statuut zelfstandigen
 O.V.M.B.-Pensioensparen
 Patronale Vereveningsdienst Nacebo
 Borgstellingskas Nacebo
 Vakanties aan zee en in de Ardennen
 Ziektenfonds voor Middenstand en Beroepen
 M-Infofoon

In de navolgende analyse wordt uitgegaan van de EG-definitie qua werklozen (niet werkende werkzoekenden) verhoogd met de oudere uitkeringsgerechtigden die niet meer als werkzoekende worden geregistreerd¹⁹.

Tabel 9 geeft een beeld van de werkloosheidssituatie in het jaar 1990. Gelet op het ontbreken van recente gegevens over de beroepsbevolking, is een *werkloosheidsdruk* berekend ten opzichte van de potentieel actieve bevolking.

Het relevante uit de vergelijkende cijfers van tabel 9 is dat de werkloosheidsdruk in het arrondissement Oostende ook tijdens de seizoenmaanden groter is dan gemiddeld in West-Vlaanderen en zelfs de Westhoek. Dit geldt voor de mannen en de vrouwen. Bij de mannen wordt ook permanent het niveau van Vlaanderen overschreden. De fluctuaties over het jaar zijn relatief groot in het arrondissement Oostende, heel in het bijzonder bij de vrouwen.

Op 30 juni 1991 was de werkloosheidsdruk in het arrondissement Oostende bij de mannen (6,2%) groter dan in om het even welk Vlaams arrondissement, behoudens Aalst (6,2%). Het niveau van West-Vlaanderen (4,5%) en Vlaanderen (5,2%) evenals van de Westhoek (5,0%) werd duidelijk overschreden. Bij de vrouwen is de positionering beter.

	Werkloosheidsdruk (30 juni 1991)		
	Mannen	Vrouwen	Totaal
Arrondissement Oostende			
Kustgemeenten	6,7	6,7	6,7
Overig arrondissement	4,3	5,0	4,6
Arrondissement Oostende	6,2	6,4	6,3
West-Vlaanderen	4,5	5,9	5,2
Westhoek	5,0	5,5	5,2

Binnen West-Vlaanderen scoren de kustgemeenten thans algemeen slecht. Bij de mannen waren er op 30 juni 1991 slechts drie Westvlaamse gemeenten (Blankenberge, De Panne, Spiere-Helkijn) met een werkloosheidsdruk die groter was dan te Oostende en te Middekerke. Voor mannen en vrouwen samen betrof het vijf gemeenten (Spiere-Helkijn, Mesen, Blankenberge, Menen, Wervik) met een grotere werkloosheidsdruk dan de stad Oostende.

In tegenstelling met de situatie in de jaren vijftig doen de kustgemeenten het thans slechter dan de niet-kustgemeenten van het arrondissement Oostende.

Verontrustend is de permanent hoge werkloosheid in de kustgemeenten in vergelijking met West-Vlaanderen, niet in het minst bij de mannen.

Tekenend voor de zwakte is het patroon van de migratie, met een vertrekoverschot bij de jong-actieven (zie hoger)²⁰.

Het structurele karakter van de werkloosheid, door de konjunkturschommelingen heen en rekening houdend met het seizoenmatige van de toeristische activiteit, is onbetwistbaar en er is een reëel knelpunt. Diversifikatie van de

¹⁹ Zie *West-Vlaanderen Werkt*, 1991, nr. 2.

²⁰ Uit de volkstelling van 1 maart 1981 is af te leiden dat het arrondissement Oostende een verlies boekt van universitair of hoger niet-universitair geschoolden en een aanwinst in de andere scholingsgroepen.

Tabel 9

Werkloosheidsdruk in het arrondissement Oostende in vergelijking met West-Vlaanderen, Vlaanderen en het Rijk, jaar 1990 (a) (b)

	Januari- februari- maart	April- mei- juni	Juli- augustus	September	Oktober- november- december	Jaar- gemid- delde	Hoogste maand	Laagste maand
<i>Mannen</i>								
Arrondissement Oostende	6,6	5,6	6,4	6,9	6,9	6,4	7,0	5,4
West-Vlaanderen	4,6	4,0	4,9	4,8	4,9	4,6	5,0	4,0
Vlaanderen	5,3	4,7	5,6	5,5	5,5	5,3	5,6	4,7
Het Rijk	7,0	6,4	7,1	7,2	7,2	6,9	7,3	6,3
Westhoek	5,3	4,6	5,4	5,3	5,6	5,2	5,6	4,6
<i>Vrouwen</i>								
Arrondissement Oostende	8,3	6,3	6,8	7,3	8,3	7,5	8,8	5,9
West-Vlaanderen	6,4	5,4	6,5	6,4	6,7	6,2	6,7	5,3
Vlaanderen	8,2	7,6	8,8	8,5	8,4	8,2	8,8	7,5
Het Rijk	9,8	9,2	10,4	10,3	10,2	9,9	10,5	9,1
Westhoek	6,5	5,2	6,2	6,3	6,8	6,2	6,8	5,1

(a) Tellingen op het einde van elke maand. Potentieel actieve bevolking per 1 januari 1990 volgens het Rijksregister: mannen 20 à 64 jaar, vrouwen 20 à 59 jaar.

(b) Om over te stappen van werkloosheidsdruk naar werkloosheidsgraad moet in West-Vlaanderen de werkloosheidsdruk worden verhoogd tot circa index 1,08 bij de mannen en 1,88 bij de vrouwen.

ekonomische onderbouw is een vereiste, naast de behoefte van grotere seizoenspreiding van het toerisme en een kwalitatieve verbetering.

Toen in 1985 door de EG-Kommissie aan de Vlaamse regering werd gevraagd om de situatie van de ontwikkelingsgebieden Limburg en Hageland opnieuw aan een onderzoek te onderwerpen, heeft de GOM – West-Vlaanderen gepleit om het gehele arrondissement Oostende – samen met de arrondissementen Diksmuide, Ieper en Veurne – het statuut te verlenen van ontwikkelingsgebied. Ook in 1989 en opnieuw in 1990 – toen de EG-Kommissie vooropzette dat de situatie van de Westhoek

aan een nieuw onderzoek moest worden onderworpen – heeft de GOM – West-Vlaanderen de erkenning als ontwikkelingsgebied gevraagd voor de Westhoek én het arrondissement Oostende.

Besluit

Het arrondissement Oostende is gekenmerkt door een eenzijdige economische onderbouw. De zwakte en kwetsbaarheid – tot uiting komend in een stijgende discrepantie tussen vraag naar en aanbod van arbeid – kon tijdens de jaren zestig nog worden verdoezeld, toen de toeristische activiteit kwantitatief nog

in opgang was. De werkloosheid is structureel en is zeker niet terug te brengen tot problemen van seizoenmatigheid. De dreiging rond de haven van Oostende en de luchthaven, door de bouw van de kanaaltunnel en het SST-net, is reëel. Er zijn echter aanknopingspunten – zoals de algemene geoeconomische ligging, de luchthavengebonden industriezone, de stad Oostende als verzorgend centrum met een kosmopolitisch verleden – die mogelijkheden aanreiken om doelgericht en systematisch een adequate herstructurering en expansie te ondersteunen. □



JA. UW AANPAK LIGT ONS.



BANK VAN ROESELARE

VERHUUR

met hef - graaf - borstel
- boor - grijpaccessoires

**VERKOOP
SERVICE**



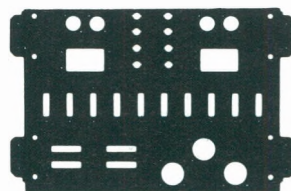
Fabriekstraat 1
8600 DIKSMUIDE
Tel. 051/50 09 81
Fax 051/50 43 72

CLAEYS

CNC-Plaatbewerking (1-5mm)

met

MRP-ISO 9000-Comakership JIT



Fabriekstraat 1
8600 DIKSMUIDE
Tel. 051/50 09 83
Fax 051/50 09 84

STRUKTUURPLANNING TE OOSTENDE TUSSEN 1976 EN 1988

Prof. Jan Tanghe
Adviseur Groep Planning

Inleiding

Oostende was een stad met een grote stedenbouwkundige traditie die in 1891-1893 culmineerde in het Leopoldische 'Plan d'Ensemble' van de Franse architect-stedenbouwkundige Lainé¹. Zij werd zonet de mooiste dan toch een van de allermooiste neo-barokke badsteden van Europa. Dit uniek patrimonium werd gedurende de oorlog erg beschadigd en na de oorlog afgebroken.

Met het 'Plan Eggericx' van 1946 wilden de Oostende zijn stedenbouwkundige traditie verder zetten. Dit algemeen plan van aanleg gaf Oostende o.m. in 1958 een nieuwe toegang vanuit Brussel die te ver, bijna tot in zee, doorliep. Parallel hiermee, en onder leiding van de stadsingenieur Arnold Devos, werden eerst vanaf 1946 een serie bijzondere plannen van aanleg opgesteld, die later na het van kracht worden van de wet op de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening van maart 1962 hernomen werden en ijverig de 'modernisering' van Oostende voorstelden. Een honderdtal BPA's ordende de dichtheid en de infrastructuur, in functie van een nieuwe toekomst, waarbij de socialisering van de vrije tijd, de opkomst van het massatoerisme en de auto-mobiliteit belangrijke componenten waren.

Oostende stelde zich ten dele ten dienste van een bescheidener en volksvakantieganger en ten dele te koop aan een te mercantiele vastgoedlobby. Zee en zon werden herleid tot banale consumptiegoederen. De kust zou voortaan anders verkocht worden, maar meteen verschaalde ook de stedelijke ruimte.

De zo moeizaam opgebouwde 19de eeuwse stedelijke kwaliteiten van de kosmopolitische badstad werden abrupt afgebroken en vervangen door uniformiteit, anonimiteit en grootschaligheid.

In 1976, onder impuls van Jan Felix,

nam de stad Oostende de stedenbouwkundige draad weer op. Voor het eerst stelde zij zich vragen over de zin van een dergelijke evolutie. Zij was bezorgd over o.a. de (on)bewoonbaarheid van het Visserskwartier en de sociale gevolgen hiervan. Men vroeg toen de Groep Planning en schrijver dezes een eerste onderzoek te doen van een klein onderdeel (5 ha) van het Visserskwartier. Parallel hieraan ontstond een eerste structuurschets.

In 1983, onder impuls van het stadsbestuur, werd dit stedenbouwkundig onderzoek verder gezet en gaf in 1988 aanleiding tot de publikatie van een syntesenota². Dit artikel rekapituleert deels de belangrijkste aspecten van deze publicatie en besluit met beschouwingen over de concrete realisaties.

en het uniekste Europese neo-barokke zeefront metamorfoseerde tot één anonieme appartementsgevel.

Ook het dagelijks woonpatroon onderging deze invloed. De appartementen- en hoogbouwpsychose werd zo groot dat alsmat compactere bouwvormen de woondichtheden deden verdrievoudigen. De oude huizen van de binnenstad verkrotten en werden afgebroken. Er werd binnen dezelfde stedelijke structuur, 3 tot 4 maal hoger gebouwd. De zon werd uit de straten en de binnenpanden van de binnenstad verbannen.

Het wonen zelf kwam in de verdrukking te staan. Tussen de winkels van het centrum, het toerisme van Zeedijk en Visserskaai, het agressieve uitgangleven van de Langestraat werd het wonen

Oostende heeft inzake planning een lange weg afgelegd, maar er blijft nog een grote opgave te vervullen.

Oorlogse en na-oorlogse afbraak

De voornaamste kenmerken van deze na-oorlogse maatschappelijke omwenteling waren: de snelle groei van de technologie, produktie en konsumptie, met als gevolg de verhoging van de koopkracht; de vermindering van de arbeidsduur met o.m. de intrede van het weekend naar anglo-saksisch model en de ontwikkeling van de 'vrije tijd' met het (reeds vóór de oorlog) geïntroduceerd betaald verlof, de evolutie van de mobiliteit met de popularisering van de familieauto en de razendsnelle ontwikkeling van de verkeers- en autosnelwegen naar de kust vanaf 1958.

Oostende opteerde voor hoogbouw

Kommerciële en funktionele aspiraties moesten beantwoord worden. Het kustappartementstoerisme was geboren

noodgedwongen ofwel de hoogte ingegaagd ofwel naar de groenere rand verdreven. Ook hier werd het wonen ingekapseld door een te dicht gelegen vliegveld — de laatste parel aan de kroon van de Koningin der Badsteden — en de snelweg. De omliggende gemeenten profiteerden gretig van de stadsvlucht uit Oostende.

Oostende opteerde voor een auto-gerichte structuur

Naast het wonen was ook de druk van de toenemende 'auto-mobiliteit' zeer groot. In 1958, jaar van de wereldten-

¹ Lainé Ranieri, *Leopold II urbaniste*, ed. Hayez, Bruxelles, 1973, p. 211.

² *Structuurplanning te Oostende - Herwaarderding van de Badstad*, Stad Oostende - Groep Planning, 1988/2420/1.

toonstelling, werd de autosnelweg tot voor het Casino doorgetrokken. De auto-gerichte stad van de 20e eeuw verdrong de spoorgerichte stad van de 19de eeuw. De spoorlijn werd autosnelweg en één van de twee stations van Oostende — een monument op zich — werd afgebroken.

Men zou in de zestiger jaren het Vindictevedok en het Montgommerydok gedempt hebben ten voordele van parkings, ware het niet geweest dat enkele klaarzynde Oostendenaars hiertegen protesteerden. De uitstekende bereikbaarheid van Oostende had aldus een zelfvernietigend effect bereikt. Straten en pleinen verkommerden tot autostelplaatsen.

*Oostende opteerde voor
ontspanningsconsumptie en
grootschalig appartementstoerisme*

Oostende beoogde vanaf de vijftiger jaren om zoveel mogelijk toeristen aan te trekken, gelijk hoe. Mede door deze kwantitatieve consumptiedrang ontstond wellicht onbewust een stedelijk banalizerings- en aftakelingsproces.

Funkties werden groter en de mobiliteit nam enorm toe, 3 à 4 panden werden tot één groter pand voor een grotere en hogere functie omgebouwd. Woonstraten werden verkeersstraten en voetpaden werden herleid tot éénmansstroken. De bewoner en de toerist werden de underdogs.

Te Oostende stelde men zich pas op het einde van de zeventiger jaren vragen over de ware betekenis van de stad. Het Europees jaar van het Bouwkundig Erfgoed van 1975 en dat van de Stadsvernieuwing van 1980 veroorzaakten de eerste ernstige bevraging en duiden op nieuwe moeizame inzichten omtrent de betekenis van Oostende.

**De stedenbouwkundige
bewustwording van de badstad
1977-1982**

Vanaf 1977 ontwaakte de Koningin der Badsteden uit haar metamorfose. Zij stelde vast dat de stedelijke structuur van Oostende nog steeds bepaald werd door de zee en de zeedijk, door haven en staketsel, door zijn typisch orthogonaal straten- en pleinenpatroon. Zijn omwallingen werden omgebouwd tot vissershavens en jachthavens, parken en bossen. Samen met zijn koninklijk verleden, zijn koninklijke gaanderij en renbaan leverde dit patrimonium de troe-

ven en bouwstenen voor zijn toekomst.

Oostende moest kiezen tussen 'herwaardering van de eigenheid' op lange termijn (door te streven naar de realisatie van een attractieve woonstad, een mensgerichte badstad, en een ondernemende economische werkpool die de reconversie van zijn potentiële arbeidsmogelijkheden tot ontwikkeling brengt) en 'de verdere afbraak en immolatie van Oostende' (door toe te geven aan de traditionele immobiliënkrachten).

Het Oostendse beleid poogde deze vragen te beantwoorden. Gedurende een eerste periode, tussen 1977 en 1982 werd onderzocht hoe men tot een nieuwe aanpak zou kunnen komen. Het toenmalig Stadsbestuur vroeg aan de Groep Planning om een eerste onderzoek te doen naar de bewoonbaarheid en leefbaarheid van een klein onderdeel van het Visserskwartier (5 ha) met de vraag: 'Kan het Visserskwartier terug bewoonbaar en leefbaar gemaakt worden? Zo ja hoe?' Op deze vraag werden er een serie voorwaarden ontwikkeld nodig om de voorgedragen conclusies en voorstellen te kunnen realiseren. 'Stedebouw', werd gezegd, 'kan pas ernstig aangepakt worden wanneer de problemen in hun globaliteit bekeken worden. Een waarde-oordeel over het bestemmingsplan Visserskwartier is niet relevant omdat het hier gaat over een te klein (weliswaar belangrijk) onderdeel van een groter geheel dat de binnenstad vormt en dat op haar beurt deel uitmaakt van Oostende'.

Daarna werd er gewezen op het feit dat tal van beleidskeuzen zich opdrongen m.n.:

- de tewerkstelling en industrialisatie;
- de toekomstperspektieven voor het havengebied binnen de nationale en Europese havenpolitiek;
- de vooruitzichten voor het toerisme dat dringend binnen de snelle verschuivingen die wij kenden een richting moest vastleggen;
- het bodembeleid en de politiek van het woon- en leefmilieu;
- het sociaal beleid en de welzijnspolitiek;
- de verkeers- en vervoersinfrastructuur in algemene zin en de verkeerssystemen in het bijzonder, enz.

Tevens werd verwezen naar de Structuurplanning als fundamenteel en noodzakelijk beleidsinstrument, dat de sociale en economische beleidsaspecten hierboven aangehaald functioneel en ruimtelijk zou afwegen en vertolken. Precies daarom is structuurplanning een

belangrijk beleidsmiddel. Ze laat toe de essentiële beleidsdoeleinden te formuleren om ze te realiseren.

**Een nieuwe beleidsvisie -
Krachtlijnen van de
structuurplanning 1983-1989**

Het typische van de werkmethode te Oostende is de dubbele dimensie. Langs de ene kant streeft het naar een globale visie van de stad als geheel, langs de andere kant doet het een strategische keuze van probleemvelden, die akuit om een beleidsantwoord vragen. Deze deelaspecten en deelproblemen worden altijd bekeken binnen de globale visie van het structuurplan dat steeds in wording is en in feite nooit af is.

Het ruimtelijk beleid is uiteraard ook afhankelijk van het financieel beleid van de Stad. De beperking van de financiële armslag heeft een aantal belangrijke consequenties:

- de noodzaak om prioriteiten scherper te gaan stellen;
- de noodzaak om externe financieringsbronnen aan te boren vooral door maximaal beroep te doen op subsidies;
- de poging om zoveel mogelijk partners in te schakelen zoals de sociale bouwmaatschappijen en de privé-sektor;
- een terughoudendheid tegenover financiële engagementen zoals grootscheepse onteigeningen of bouwprojecten.

De krachtlijnen van de structuurplanning

De stedenbouwkundige knelpunten worden telkens in hun globale ruimtelijke, functionele en verkeerskundige samenhang onderzocht en monden steeds uit in een concreet actie- of deelplan. Stilaan groeit zo een globale visie op Oostende en zijn toekomst. Tot nog toe worden op deze wijze volgende punten aangepakt:

- het wonen zowel in de binnenstad als in de 19de eeuwse woongordel;
- de verkeers- en parkeerproblematiek van de binnenstad;
- het fietsverkeer en de verkeersveiligheid op schoolroutes;
- de ontwikkeling van Stene;
- de probleemstelling van de haven en de omgeving van het Station;
- de stedenbouwkundige aspecten van het toerisme, de openluchtrecreatie en de sportinfrastructuur;
- de badstedelijke infrastructuur en het stedelijk patrimonium.

De resultaten van de werkzaamheden worden weergegeven in deelrapporten,

waarvan tot nog toe 9 opgemaakt zijn: verkeer, toerisme, wonen, fietsroute, Stene-Centrum, parkeerplan, parkeerbeleid binnenstad, activiteitenpatroon en stedelijk patrimonium, de haven van Oostende (als inleidende nota), bevolking en wonen en toerisme, openluchtrekreatie en sportinfrastructuur.

Deze rapporten situeren het deelprobleem binnen een ruimere context en geven eveneens de algemene krachtlijnen aan waarbinnen de structuurplanning te Oostende te zien is, met name: binnen het planologisch model van West-Vlaanderen: Oostende in regionaal perspectief;

binnen het functioneel-ruimtelijk patroon van Oostende: Oostende als stedenbouwkundig model;

binnen het structuurschema van de binnenstad.

Oostende in regionaal perspectief

Binnen de hiërarchie van de steden en de stedelijke structuren in België behoort Oostende tot de 15 stadsgewesten en is één van 17 goed uitgeruste regionale steden van België.

Uit een onderzoek van het bestaande handelaanbod, afbakening en analyse van het marktgebied laten zich conclusies trekken i.v.m. de regionale aantrekkingskracht van Oostende:

de directe marktzone van Oostende beslaat de gemeenten Oostende, Brede ne, Middelkerke, Snaaskerke, Oudenburg, Ettelgem, Klemskerke en Lombardsijde;

de indirecte marktzone bestrijkt Nieuwpoort, Gistel, Koekelare, Eernegem, Westkerke en Roksem.

Eens buiten dit gebied valt de attractiviteit van Oostende zeer sterk terug. Omliggende centra versterken hun invloed op het 'Achterland' van Oostende, met name Veurne, Torhout, Roeselare en Brugge.

Uit de vergelijking met vroegere studies valt op dat de attractie van Oostende is toegenomen op Bredene, Oudenburg en Westende, maar is afgenomen op Diksmuide en Gistel. Aldus verliest Oostende aantrekkingskracht ten opzichte van gemeenten in het binnenland, daar waar men een lichte verhoging kent ten opzichte van aanleunende kustgemeenten.

In verband met de regionale aantrekkingskracht van het handelsapparaat van Oostende ontstaan de laatste jaren knelpunten tussen een ruimtelijk stagnerend en globaal afnemend markt-

gebied, een stagnerende bevolkingsdynamiek van de regio Oostende en een degressief groeiend gezinsinkomen met weerslag op het koopgedrag en het bestedingspatroon te Oostende.

Meer specifiek i.v.m. de bevolkings-evolutie wordt duidelijk dat:

de bevolkingsgroei van Oostende sedert de jaren '70 verminderd is;

de migraties vanuit Oostende ten gunste komen van het arrondissement, waar het negatief migratie-saldo in een positief saldo is veranderd;

Oostende zowel ten opzichte van het arrondissement alsook de provincie sedert de laatste 15 jaar een negatieve bevolkingsevolutie kent.

In het planologisch model van West-Vlaanderen herkent men duidelijk drie gebieden met een eigen dynamiek:

de kuststrook met Oostende als agglomeratie-kern en de kleinere kern Veurne;

de Westhoek met de kleinere kernen Diksmuide, Poperinge en Ieper;

het gebied Brugge-Kortrijk met de ontwikkelingszones Zeebrugge-Brugge, Torhout-Roeselare-Izegem-Tielt en de zone Kortrijk-Waregem.

Uit de evaluatie van dit model blijkt dat de ontwikkeling van de industriële as Brugge-Roeselare-Kortrijk de traditionele invloedzone van Oostende afzoomt, met name de Westhoek.

Oostende moet derhalve een planologisch model bepleiten waarop zijn industriële kern, de uitbouw van de havenactiviteiten en de dienstverlenende bedrijven een driehoek Zeebrugge-Brugge-Oostende vormen. Op die manier sluit Oostende aan bij de industriële as van West-Vlaanderen en het Noord-Franse industriegebied.

Het stedenbouwkundig model van Oostende

Ruimtelijk is Oostende als stedelijk gebied als het ware slechts één vierde van een volledige stad. In het noorden is de zee, in het oosten sluit het havengebied Oostende af, in het zuiden beperkt het vliegveld verdere ontwikkelingen. Oostende zit als het ware gekneld tussen haven en vliegveld.

Omwille van deze structuur, de excentrische historische groei langs de Torhoutse- en Nieuwpoortsesteenweg en de aaneengesloten 19de eeuwse structuur tussen Elisabethlaan en de Nieuwpoortsesteenweg heeft Oostende niet alleen in de binnenstad zeer hoge woon-dichtheden, maar ook aan de stadsrand.

Verder omzoomt het verspreid bebouwd gebied het stedelijk gebied van Oostende.

De ruimtelijke structuur is derhalve niet uitgewaaid. De aantrekkelijkheid van het wonen dicht aan zee primeert op deze van het platteland rond Oostende.

De ruimtelijke (en functionele) barrières van haven, industriegebied en vliegveld beperken een verdere uitbreiding van het stedelijk gebied Oostende. Ontwikkelingsmogelijkheden zijn enkel mogelijk in een aanvulling en inbreiding van de bestaande structuur.

De ruimtelijke relaties tussen landschap en stad bepalen eveneens de krachtlijnen van het stedenbouwkundig model van Oostende. Visueel loopt het open polderlandschap (ondanks de scheiding tussen polderlandschap en duinenstrook door het vliegveld), door tot aan de duinen en bestaat tussen Oostende-Mariakerke en Middelkerke een groen buffergebied. Ook ten oosten van Oostende bestaat een gelijkwaardige situatie. Deze visuele relatie met het open polderlandschap maakt Oostende herkenbaar in het landschap.

In het stedenbouwkundig model van Oostende zijn deze twee visuele groene verbindingen tussen zee, duinen en polderlandschap uitgewerkt.

Het structuurschema van de binnenstad

Het structuurschema van de binnenstad werd reeds ontwikkeld in 1977 en later vervolledigd.

In het structuurschema wordt de samenhang tussen het binnenstedelijke functiepatroon (wonen, werken, winkelen, horeca, onderwijs, diensten en cultuur) in relatie tot de voorstellen om de stedelijke ruimte en het verkeer te verbeteren als volgt geformuleerd.

In de binnenstad moet de samenhang tussen de centrumfuncties (winkels, markten, kantoren, scholen), het toerisme (verblijfs, en ontspanningstoe-risme) en het wonen gestimuleerd worden. Een te grote scheiding van de woon- en winkelfunctie moeten vermeden worden. Ook de impact van de ontspanning en het nachtleven mag het wonen niet verdringen.

Deze samenhang kan gerealiseerd worden door de bestaande functionele zones af te bouwen en ze in elkaar te laten verweven. Zodoende worden de bestaande winkel-wandelstraten verder ontwikkeld vanuit het centrum naar de rand van de binnenstad.

Ruimtelijk zullen deze winkelwandel-assen de aantrekkelijkheid van de binnenstad verhogen. Dit heeft een invloed op het verkeer, de verkeersvrije en verkeersarme zones van de binnenstad, en op de parkeermogelijkheden.

Het behoud van de woonfunctie is essentieel voor de leefbaarheid van de binnenstad. Het is noodzakelijk dat de Oostendse binnenstad bewoond wordt door verschillende sociale groepen. Hierbij zijn ook jonge gezinnen met kinderen noodzakelijk. Mede daarom moet de woonfunctie kleinschaliger worden. Een goede mengeling tussen huizen en appartementen is noodzakelijk.

De bestaande breuken tussen het centrum en de rand van de binnenstad kunnen hersteld worden. Hiervoor werden allerlei functionele en ruimtelijke voorstellen geformuleerd. Deze voorstellen streven naar een evenwicht tussen handel, toerisme, wonen en het verkeer.

De samenhang tussen de verschillende functies van de binnenstad moet begeleid worden door een komplementair verkeerssysteem en een parkeerbeleid. Alleen dan zullen de straten en pleinen in functie van de voetganger kunnen heringericht worden, het openbaar vervoer en het fietsverkeer bevorderd worden. Hierdoor zal de totale stad aantrekkelijker worden voor de bewoner en de bezoeker.

Het structuurplanningsproces te Oostende streeft al lang naar een coherent verband tussen de karakterstructuren van de regio en de wezenlijke kenmerken van haar eigen stedelijk struk-

turen. Binnen deze problematieken werden een groot aantal deelproblemen behandeld waarvan hier illustratief drie kort samengevat worden: *wonen (A)*, *patrimonium (B)* en *mobiliteit (C)*.

A. Een der grote troeven — die Oostende onderscheidt van de andere badplaatsen — is zijn stedelijk karakter. Oostende is de enige volwaardige stad aan de Belgische kust. Hiermee wordt vooral de aanwezigheid bedoeld van een compleet en uitgebreid net van voorzieningen. Maar een bad-stad, die gans het jaar door 'leeft', veronderstelt de permanente aanwezigheid van een sterk gevarieerde en actieve bevolking. Dit is in het verleden steeds zo geweest.

Het meest in het oog springend facet van stadsverval waarmee Oostende sinds jaren gekonfronteerd is, is echter een zekere ontvolking en de veroudering van de bevolking; tussen 1971 en 1987 is de bevolking met 5% verminderd. Het belang van dit cijfer en het verontrustende karakter ervan blijkt uit een vergelijking met de ontwikkelingen in de rest van het arrondissement en de provincie.

De interpretatie van deze cijfers laat volgende bedenkingen toe: de sterke bevolkingsgroei van Oostende na de oorlog is sinds de jaren '70 drastisch verminderd en zelfs tot een negatief saldo gedaald; de bevolkingsgroei in het verleden en de huidige ontvolking is in grote mate aan migratie toe te schrijven, waarbij zeer recent deze negatieve tendens van de migraties is omgebogen in een positieve; de migraties uit Oostende zijn overwe-

gend ten gunste van het arrondissement, waar het negatief saldo nu omgeslagen is in een positief saldo; Oostende kent de laatste 15 jaar, zowel t.a.v. het arrondissement als de provincie een vrij negatieve bevolkingsevolutie.

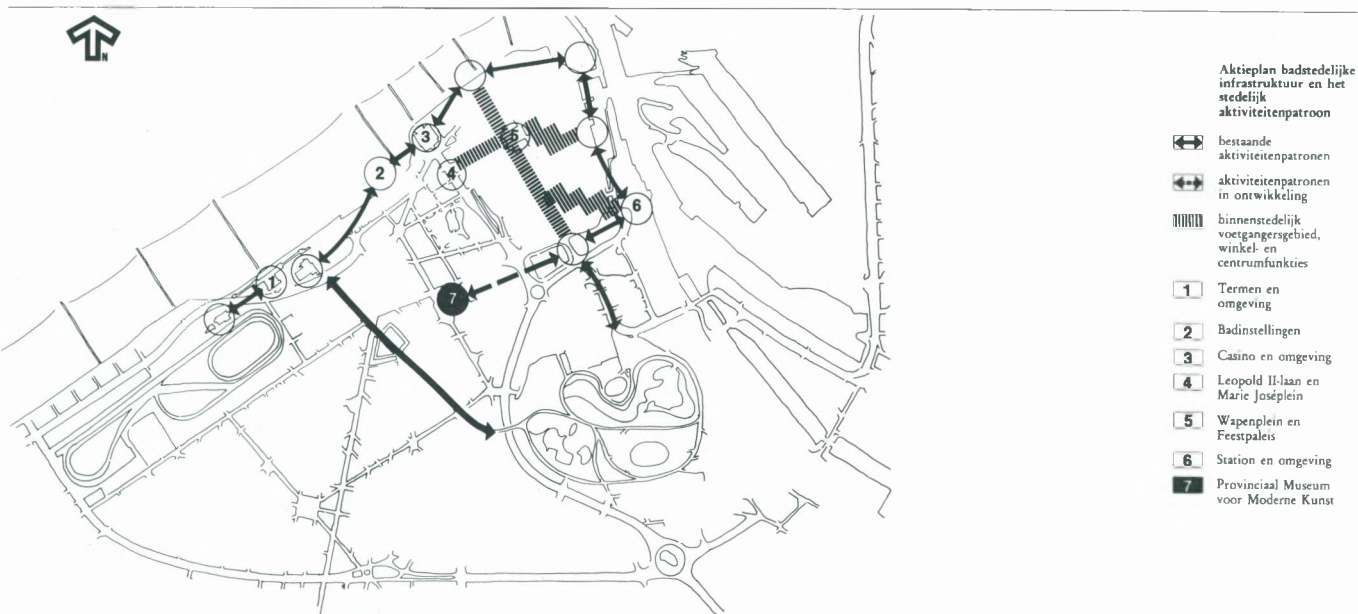
Het fenomeen van ontvolking doet zich echter niet gelijkmatig voor over de gehele stad. Per wijk blijken er grote verschillen te bestaan zodat we soms werkelijk over probleebuurtten kunnen spreken. In Oostende valt op dat slechts twee zones tussen 1970 en 1981 een aangroei kenden m.n.:

de Zeedijk, Albert I-Promenade en de omgeving van het Leopoldpark (+418 inwoners); de woonwijken ten zuiden van de Elisabethlaan nl. de Nieuwe Stad en de omgeving van Stene-dorp (+5.295 inwoners).

Er kan dus gesteld worden dat de Oostendse bevolking de voorbije 15 jaar alleen nog langs de randen van het stedelijk gebied toenam. Daartegenover staat de afname in alle andere wijken en vooral in het eigenlijke stedelijke woongebied dat een totaal verlies kent van 8.152 inwoners. Het dramatische karakter van deze bevolkingsafname wordt nog benadrukt wanneer men de procentuele gegevens bekijkt, in bepaalde buurten bedraagt het verlies meer dan 20%.

In een aantal probleebuurtten wordt de ontvolking in de hand gewerkt door de geringe kwaliteit van de woningen en de woonomgeving. Indikatief hiervoor is het geringe percentage woningen dat over een zgn. volledig comfort beschikt.

Wanneer men daar bovenop het aan-



Bron: 'Structuurplanning te Oostende, Stad Oostende en Groep Planning', 1988.

tal woningen bewoond door de eigenaar kent, wordt de kwetsbaarheid van deze buurten zeer duidelijk. Het gehele stadscentrum (in uitgebreide zin) ligt aldus 40% beneden het aanvaardbare comfortniveau.

De Stad Oostende heeft van bij het begin actief ingespeeld op het 'Herwaarderingsbesluit' van de Vlaamse Exekutive, waarbij subsidies voorzien werden voor herwaarderingsinitiatieven van zowel overheid als partikulieren.

Drie herwaarderingsgebieden werden voorgesteld en zijn thans erkend: het Visserskwartier, het Acht-Urenhuis en het Hazegras.

Omwille van de dramatische ontwikkeling werd in elk herwaarderingsgebied een redelijk omvangrijk woningbouwproject voorzien. Deze woningbouwprojecten zijn telkens voorzien op panden die leegstaan of wier functie niet meer aangepast is aan de behoeften of aan de omgeving. In totaal over de drie herwaarderingsgebieden wordt gerekend op 170 nieuwe woongelegenheden of 500 nieuwe bewoners.

B. Binnen het toeristisch patroon dat gestalte kreeg in de 19de en begin 20ste eeuw is de cultuur te Oostende eerder als een surplus van het toerisme ontstaan. Cultuur als surplus van de ontspanning.

In het ruimtelijk spanningsveld tussen het (Zee)Station, de Visserskaai, de Doken, de Zee en de Zeedijk, het Teater, het Casino-Kursaal, het Koninklijk Chalet, de Termen, de Gaanderijen en Hippodroom kwam een toeristisch-kultureel circuit tot stand dat integraal deel uitmaakte van de (ver)stedelijke structuur.

Omwille van het mondain karakter en het minder strandgebonden toerisme in de 19de eeuw beperkte zich dit patroon niet enkel tot de Zeedijk, maar maakte het met de parken, lanen, squares en pleinen, met de verschillende hotels, restaurants, musea en schouwburg ook deel uit van het woonpatroon van Oostende.

Binnen dat historisch gegeven zal Oostende steeds als aanvulling en tegepool op de 'zon- en strandcultus', specifieke voorzieningen moeten aanbieden die zijn badstedelijk karakter benadrukken. Oostende moet de dualiteit tussen stad en strand, tussen toeristische functies en woongebonden functies, consequent als stedenbouwkundig patroon gebruiken en daarin investeren.

Twee hoofdactiviteiten-assen (zie fi-

guur 14) hebben zich ontwikkeld, waarin het stedelijke patrimonium strukturerende betekenis heeft:

de lus Station, Visserskaai, Zeedijk, Casino, Albert I-Promenade, Zwembad, Termen en Hippodroom;

de as Station, Vindictivelaan, A. Pieterslaan, uitlopend in de Torhoutsesteenweg en Nieuwpoortsesteenweg.

Deze lus en as omsluiten als het ware de binnenstad en breiden deze uit in westelijke richting.

Alhoewel zeer verschillend van karakter is de eerste as meer toeristisch, de tweede meer centrumgericht met handelsactiviteiten. Zij vormen een structurele eenheid.

Zij zijn woongebonden maar worden door het toeristisch patroon versterkt. Langs deze lus en as groeperen zich centrumgebonden en toeristische functies.

Een supplementaire derde kulturele as zou hier moeten kunnen ontwikkeld worden. Het betreft de verbinding van het zeer attractieve Provinciaal Museum voor Moderne Kunst met het Casino door het Leopoldspark dat als openluchtmuseum zou kunnen functioneren.

Opvallend aan het activiteitenpatroon van Oostende en aan deze circuits is, dat zich in het centrum tussen de twee hoofd-assen een herkenbare ruimtelijke samenhang heeft ontwikkeld: de twee hoofdwinkel-wandelstraten, met het Wapenplein als centraal scharnierpunt.

Spijtig is wel dat het badstedelijk patrimonium, en de gebouwen die historisch het 'gezicht' van Oostende bepaalden, heden ten dage fysisch en functioneel in verval verkeren. Vooral het funktieverlies door veranderde behoeften, was dikwijls oorzaak van verwaarlozing en leidde tot aftekening.

Ook de samenhang tussen de gebouwen en hun onmiddellijke straat- of pleinomgeving is meestal volledig teloor gegaan, alsook de integratie in het stedelijke leven en in het activiteitenpatroon, waarvan ze deel uitmaken. Uitzondering hierop zijn de nieuw aangelegde Wapenplein en Groentenmarkt die goed geïntegreerd zijn in het voetgangers-stratenpatroon (zie verder).

Oostende zou ook terug moeten kunnen aanknopen met een aantal architecturale kwaliteiten uit de 'Belle Epoque' en die o.m. door de architecten Gaston Eysselinck met het Postgebouw en het huidig PMMK, Léon Stijnen met het Casino-Kursaal en later door Paul Felix en Jan Tanghe met de integratie van

het Olympisch Zwembad in de Koninklijke Gaanderijen verder werden doorgetrokken.

Een goed voorbeeld van geslaagde revalidatie is ongetwijfeld het Provinciaal Museum voor Moderne Kunst in de Romerstraat. De bezoekersaantallen bewijzen dat het PMMK een belangrijke aanwinst betekent voor de attractiviteit van Oostende. Voor een goede integratie in het bestaande badstedelijke circuit dient ook hier de nodige zorg besteed aan de heraanleg van de onmiddellijke omgeving. De versmelting tussen de drukste handelsstraat van Oostende en het museaal leven van Oostende kan geactiveerd worden door op die plek een belangrijke plein te realiseren. De verbinding met het nabije Leopoldpark om zo de binnenstad en het Casino-Kursaal te bereiken is belangrijk, waarbij het park zelf tot een openluchtmuseum zou kunnen uitgroeien.

Met het Museum voor Moderne Kunst kan Oostende ook de kans grijpen om terug de kulturele 'Badstad van de Kust' te worden met o.m. de Europaprijs voor Schilderkunst. Oostende kan zich terug manifesteren als kruispunt van ideeën, kulturen en kunst. Het stedenbouwkundige beleid kan deze ontbrekende cultuurmanifestaties stimuleren. Oostende mag zich niet beperken tot een 'folkloristisch-pittoreske vissersromantiek' of het 'nachtleven' van de Langestraat.

Oostende moet opnieuw de 'Koningin der Badsteden' worden. Het Kursaalgebouw, zowat het visitekaartje van Oostende, heeft nood aan grondige vernieuwing. Vooral de geslotenheid van het gebouw tegenover de omgeving stelt grote problemen. De aanleg van het Monacoplein stemt niet overeen met de intrinsieke waarde van het gebouw. De opening naar de Zeedijk is een must.

C. Het *verkeersprobleem* ligt in elke stad anders omdat de specifieke kenmerken van elke stad anders liggen. Oostende als kust- en havenstad is in vergelijking met de meeste andere steden, enkel langs een beperkt west-zuid segment bereikbaar. De toegankelijkheid uit het noorden en oosten is deels uitgesloten omwille van de zee of deels beperkt door de haven.

Anderzijds is Oostende een zeer geconcentreerde stad met een hoge bouwdichtheid en een smalle stratenstructuur in de binnenstad. De dichte appartementsbouw en het toerisme eisen een

hoge parkeervoorziening; ook het dagtoerisme vergroot de impact door geparkeerde voertuigen op kwetsbare momenten.

Daarnaast is Oostende een vervoersknooppunt in de trans-channel verbinding met extra verkeershinder binnen bepaalde stadsgebieden en speciaal doorheen het voetgangersgebied voor het Station. De toenemende automobieliteit heeft het gevolg dat 85% van de openbare ruimte bezet is door voertuigen en van de 5 ha van het Visserskwartier worden ruim 2,6 ha uitsluitend voor het parkeren gebruikt.

Met de uitbouw van de verkeersinfrastructuur sedert de tweede Wereldoorlog met o.m. het doortrekken van de autosnelweg als het ware tot op de Zeedijk is de bereikbaarheid van Oostende zo sterk toegenomen dat precies daardoor de aantrekkingskracht in het gedrang komt. De uitstekende bereikbaarheid van Oostende creëert een zelfvernietigingseffekt.

Het is duidelijk dat bereikbaarheid van een plek de aantrekkelijkheid van de plek zelf in het gedrang brengt.

De probleemstelling in verband met het verkeer te Oostende situeert zich duidelijk tussen:

de bereikbaarheid van buiten Oostende naar Oostende;
de bereikbaarheid van de bestemmingen en functies binnen Oostende;
de bereikbaarheid van de bewoners en bezoekers die in Oostende verblijven.

De globale visie, waarop de structuurschets steunt, met name de *herwaardering van de badstad*, heeft zich op het vlak van de mobiliteit vertaald in duidelijk andere keuzen dan in de jaren '70: aandacht voor de kwaliteit van de stedelijke ruimte en integratie van alle verkeersoorten in de straatruimte, waardoor een aantal bestemmingen niet meer zo vanzelfsprekend met de wagen te bereiken zijn;

instandhouden van de toegankelijkheid van Oostende zonder dat het verkeer als zodanig overheerst.

Met toegankelijkheid bedoelt het verkeersplan dat alle gewenste bestemmingen vlot en veilig te bereiken zijn, zonder dat de stadsdelen waarin deze gelegen zijn onnodig door verkeer belast worden, maar tevens aandacht voor de kwaliteit van straten en pleinen, terwijl de bereikbaarheid gegarandeerd is en waarbij het autoverkeer zelf ondergeschikt is aan de zwakste weggebruiker m.n. de voetganger en de fietser.

De realisatie van het Wapenplein is hiervan het beste voorbeeld. Met deze globale beleidsvisie, aandacht voor de kwaliteit van de stedelijke ruimte en behoud van de toegankelijkheid van Oostende heeft de structuurschets voorstellen ontwikkeld i.v.m. de hoofdwegenstructuur, de verkeerscirculatie in de binnenstad, het parkeren, het fietsverkeer en de verkeersleefbaarheid in de 19de eeuwse woonwijken.

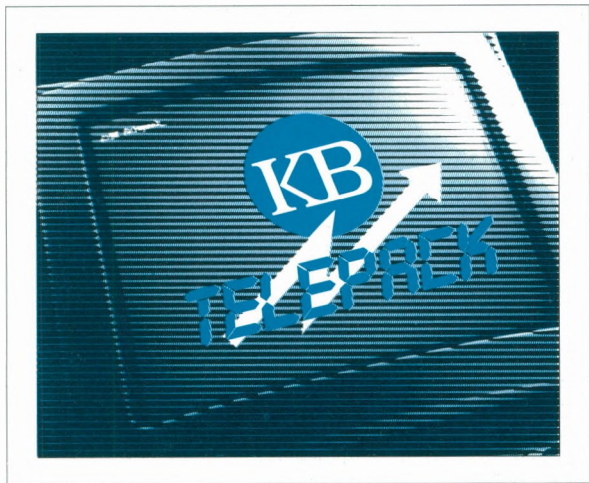
In verband met de *hoofdwegenstructuur* is de verbinding Kennedy-rondpunt — De Bolle voorzien als sluitstuk van de ring rond Oostende. Daardoor is het doorgaand verkeer uit het centrum en aan de rand van het centrum te weren en worden belangrijke centrumstraten zoals de Nieuwpoortsesteenweg, Koningin Astridlaan, Koningsstraat, Torhoutsesteenweg, A. Pieterslaan en zelfs de Leopold II- en III-laan, Vindictivelaan en De Smet de Naeyerlaan ontlast.

De haven en het industriegebied krijgen een nieuwe aansluiting op de autosnelweg en daardoor nieuwe kansen voor de verdere uitbouw en modernisering van het havengebied. De omgeving van het Station, de Dokken en de Leopold II-laan moeten dringend geher-

K B - B E D R I J V E N S E R V I C E

Waarom naar uw bankkantoor gaan als u uw bank op kantoor hebt ?

De Kredietbank heeft voor u en uw bedrijf KB-TELEPACK ontworpen.
Een totaalservice voor elektronisch bankieren.



KB-TELEPACK biedt u :

- KB-SOFT, het softwarepakket waarmee u uw betalingsverkeer volledig automatiseert.
- TELE-KB, waarmee u uw verrichtingen snel en veilig overseint, uw rekeninginformatie op elk moment kunt opvragen en de financiële markten op de voet kunt volgen.

Loop dus vlug even langs bij uw bankkantoor, als u uw bank op kantoor wilt.



Beter met de bank van hier.

waardeerd worden als het onthaalgebied van Oostende. Allerlei voorstellen werden in die zin ontwikkeld.

De opties voor de hoofdwegenstructuur bepleiten het weren van het doorgaand verkeer uit Oostende en daardoor het verbeteren van de toegankelijkheid van Oostende voor alle vervoerswijzen. Dit betekent dat naarmate men het centrum nadert, trager en aldus veiliger verkeer ontstaat met menging van de verschillende verkeersoorten.

Het nieuw *verkeerscirculatieschema* steunt op het kruisvormig voetgangersgebied van de winkelstraten. Dit voetgangersgebied wordt verder in verbinding gebracht met de voetgangersgebieden van de Visserskaai, de Zeedijk, de Leopold II-laan en de Dokken.

Zo was het mogelijk om de Vlaanderenstraat en het Kadzand-Bonenplein verkeersarm aan te leggen en het Wapenplein en Groentenmarkt volledig te hernieuwen. Dit kruisvormig voetgangersgebied is mede ook een barrière voor het binnenstedelijk verkeer in de Oostendse stadskern.

De verkeerscirculatie zelf, is zo opgezet en de rijrichtingen zijn zo gekozen dat duidelijke routes ontstaan voor het parkeerzoekend verkeer. Daarnaast zijn enkele konfliktpunten op kruispunten door de gewijzigde rijrichtingen afgezwakt. De nieuwe verkeerscirculatie is zo ontwikkeld dat de bereikbaarheid van het winkelcentrum niet in het gedrang komt, maar dat tevens het voetgangersgebied verder kan uitgebouwd worden. Zo zullen attractieve stedelijke ruimten ontstaan, aangename straten en pleinen waarbinnen het autoverkeer, weliswaar ondergeschikt, zijn functie blijft vervullen. De beperkte oppervlakte van 80 ha van de Oostendse binnenstad is, in vergelijking met de Brugse binnenstad van 375 ha en het Brusselse Pentagon van 450 ha, zo klein dat alles letterlijk te voet bereikbaar is, mits aandacht geschonken wordt aan het dienstverkeer.

Naast het nieuwe verkeerscirculatieschema voor de binnenstad is een *parkeerplan* ontwikkeld in 1978 en 1985 om het bestaande aanbod aan parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk te gebruiken en zijn er ook bijkomende parkings voorzien.

Het parkeerplan en het parkeerbeleid geven die maatregelen aan die moeten getroffen worden opdat de parkeerplaatsen gebruikt worden door diegenen waarvoor zij bestemd zijn. Op deze wijze kan een evenwichtige verdeling van

de parkeerdruk op de voorzieningen worden bereikt.

Tevens zijn daarmee bepaalde voorzieningen bestemd voor specifieke parkeerders: lang-kort, winkelen-toerisme, enz., waardoor de duidelijkheid van het parkeer-systeem als geheel wordt bevorderd. Het parkeeronderzoek heeft uitgewezen dat er een structureel tekort is van ca. 1.300 parkeerplaatsen, waarbij de hoogste parkeerdruk op een zaterdag in het hoogseizoen is vastgesteld.

Het parkeerplan stelt voor om van de benodigde 4.800 parkeerplaatsen in de binnenstad, ca. 4.500 effectief in de binnenstad te voorzien. De resterende 300 parkeerplaatsen kunnen op het Haze-gras worden gevonden, waar in het hoogseizoen en op zaterdag nog vrije parkeer capaciteit aanwezig is.

4.500 te voorziene parkeerplaatsen betekent circa 1.000 plaatsen meer dan de bestaande toestand. Daarvoor werden verschillende lokaties voorgesteld: het gebied van de Leopold II-laan waar een tekort is van ca. 350 plaatsen; het gebied van het St.-Petrus en Paulusplein met een tekort van ca. 270 plaatsen;

het gebied tussen Casino en Vlaanderenstraat met een tekort van ca. 230 plaatsen; het gebied tussen Wapenplein en Vissersplein met een tekort van ca. 550 plaatsen.

De parkeerbehoeften in de omgeving van het Station zijn niet behandeld in de parkeerstudie van de binnenstad. Hier bestaan plannen om een parking te bouwen aan de Brandariskaai.

Voor het Postgebouw is de eerste ondergrondse parking van ca. 250 plaatsen gerealiseerd. Ook onder het Mijneplein is een parking voorzien van ca. 200 plaatsen en in de St.-Franciscusstraat wordt in het kader van het herwaarderingsgebied een parkeergebouw voor ca. 230 auto's opgericht.



Besluit

'The proof of the pudding lies in the eating'. Stedebouwkundige reflecties en concepten hebben realisatie tot doel. Wat is er uiteindelijk, na 14 jaar denkwerk, gerealiseerd? en hoe evalueert men het uitgevoerde? Is Oostende aantrekkelijker en bewoonbaarder geworden?

Aantrekkelijkheid en doordringbaarheid

Er zijn een aantal positieve verwezenlijkingen, zij betreffen in grote mate de binnenstad eerder dan de rand. Struktureel is er vooreerst het verkeersvrije en -arme voetgangerskruis dat mede de verkeersbarrière voor de auto vormt. Het kruist in het centrum en op het Wapenplein dat zeer sterk, door zijn heraanleg en de uitsluiting van de auto, de centraliteit en de leesbaarheid van de stad onderlijnt. Restaurants en café's lopen uit tot op het plein. Het plein wordt opnieuw eigendom van de burger; het is meteen aantrekkingspunt en rustpunt van Oostende geworden. In een vakantiestad is precies de integratie van de binnenruimte en de buitenruimte van de privé en openbare ruimte één van de belangrijkste te realiseren doeleinden om de aantrekking van de stad te verhogen.

Het voetgangerspatroon, eerst bedacht in 1977, loopt nu door over de Groentenmarkt, de Dwarsstraat en het Kadzandplein. Enkele belangrijke uitlopers van dit kruisvormig patroon ontbreken nog: naar de Visserskaai over het Vissersplein, naar het Station, naar het Casino, naar het park en naar de Jachthaven Mercator en Montgommerydokken, enz. Het punktueel aantrekkelijk oversteken van de kleine ring lijkt voor Oostende een moeilijke zaak, waarom?

De realisatie van het Wapenplein is voor menig Oostendenaar zo overtuigend dat het aangevatte experiment m.i. probleemloos doorgetrokken kan worden. De derde as tussen het Provinciaal Museum voor Moderne Kunst over het Leopoldspark naar het Casino ligt in dezelfde lijn. Waarom niet?

Parkeerbeleid en verkeersinfrastructuur

Het verdunnen van de auto uit de centrale binnenstedelijke ruimte verschuift uiteraard het parkeerprobleem naar de randen van de binnenstad. Daarom



Officiele Bureau voor Toerisme, Oostende

wordt van meet af aan in 1981 parallel aan de studie van het Visserskwartier, een eerste grondige parkeerstudie van de binnenstad ondernomen, die in 1985 hernomen en geactualiseerd werd. Behalve de realisatie van één ondergrondse parkeerplaats op de Leopoldlaan en de heraanleg van enkele plaatsen voor het parkeren, werd tot op vandaag geen rekening gehouden met het uitgestippelde globaal Parkeerplan. Wij hopen dat de hangende besprekingen met een commerciële parkeeruitbatingsmaatschappij rekening zullen houden met de reeds gedane studies, maar überhaupt ook met het verkeers- en parkeerluik van het 'Structuurplan van de Kust' dat nu ter studie ligt.

Stedebouw is geen optelsom van deelproblemen. Stedebouw is globaal denken aan een groot aantal complexe knelpunten waarvan de neveneffecten op lang termijn moeten gekend zijn en op voorhand een oplossing moeten krijgen.

Een andere essentiële infrastructuur die structureel erg belangrijk is voor Oostende en reeds vanaf 1983 stedebouwkundig onderzocht werd, is de sluiting van de ring Kennedy-De Bolle. Samen met de gedeeltelijke nieuwe toegang tot de RMT dat nu onder de Smet de Naeyerbrug gerealiseerd wordt, blijft de eigenlijke toegang naast het Spoorwegstation tot de RMT grote problemen vertonen.

De nog steeds gevaarlijke kruising van voetgangers met zwaar vrachtverkeer vóór het station is onaanvaardbaar. Zelfs zo de wisselwerking tussen het spoorverkeer en de kusttram met de bouw van het

nieuw tramstation gerealiseerd wordt, blijft de aanblik op de steeds nog niet heraangelegde Natiënkaai, voor wat de aantrekkelijkheid van Oostende betreft t.a.v. de nationale en internationale gasten, voor een toeristische stad niet zo prettig ondanks de enorme mogelijkheden van zichten en stadsperspectieven die de plaats te bieden heeft.

Het stedelijk patroon en de bouw dichtheid

De nieuwe bewustwording van de waarde van de bestaande stedelijk structuur en eigenheid als maatstaf voor de toekomstige ontwikkelingen is nieuw en positief. De eerste BPA's van de jaren zestig bepaalden een gelijkvloers en vier bouwlagen plus dak. Onder druk van het massatoerisme en de vastgoedmarkt, werden op het einde van de zestiger jaren de BPA's aangepast en de hoogten verhoogd tot een gelijkvloers plus zes bouwlagen en dak, en tien bouwlagen op de zeedijk.

De studie in 1978-79 van het Visserskwartier stelde o.m. voor om de bestaande bouwhoogten — omwille van de bezonning op de Visserskaai en in de binnenpanden aldaar — te eerbiedigen. Zodoende kon de in de BPA's voorziene bouwhoogte terug herleid worden tot wat ze vroeger waren (gelijkvloers plus vier en dak). Met het KB van 6.4.1989 werd o.m. deze gabarierverlaging opgelegd. Het duurt tien jaar, maar het gebeurt.

Verder bevatte het voorontwerp eveneens uit 1978-80 voor het volledig Visserskwartier en voor een deel van de

binnenstad — mede omwille van de aktie rond het herwaarderingsgebied Viserskwartier — eveneens een voorstel tot de verlaging van de bouwhoogten. Alhoewel (nog) geen BPA, wordt dit voorontwerp als richtplan gebruikt voor de verdere ordening van de stad. Voortaan lijkt de bestaande stedelijke ruimtelijkheid maatstaf te worden voor de verdere ontwikkeling van de stedelijke structuur.

Herbruik van het Patrimonium kan leiden tot herwaarderung van de badstad

Het behoud en de herstructurering van het Termenkompleks mede met de restauratie van de Koninklijke Galerij en de integratie van het Olympisch zwembad in het geheel, wijst hoe een stad zich met een goed architecturaal beleid kan aktualizeren en herwaarderen. Daartegenover is de dichotomie tussen het architecturaal beleid en de manier waarop de omringende ruimte aangelegd wordt, één van de belangrijkste obstakels om Oostende werkelijk aantrekkelijk te maken.

Ondanks de zeer goede heraanleg van de Koningin Astridlaan met prioriteit

voor Openbaar vervoer en de vermindering tot één rijstrook voor de auto, is deze belangrijke invalsweg voor Oostende niet uitgegroeid tot wat aldaar voorgesteld werd: een volledige heraanleg van de ruimtelijke structuur met het park als onthaalpoort van de badstad. Aantrekkelijke invalswegen tot de stad zijn uitermate belangrijk. Eggerickx heeft dat bewezen met de invalsweg tussen de snelweg uit Brussel en de Mercator.

Onvoldoende financiële armslag herleid de Stad tot immobilisme

Vlaamse steden beschikken inderdaad over onvoldoende financiële middelen om hun steden te 'verheffen' boven de banaliteit van de meest essentiële materiële noden. 'Leegstand, verkrotting, ontvolking en veroudering nemen ondertussen ernstige verhoudingen aan'³.

Dit heeft even ernstige invloeden op het sociaal gedrag van de bewoners en bezoekers van een stad, in casu een badstad.

De stad is de spiegel van de maatschappij. Zij weerspiegelt vaak de drang naar individueel financieel belang, meestal ten nadele van het algemeen

welzijn; deze spanning is één van de belangrijkste redenen van de verschraling van de leefbaarheid van de stad.

De overheid beseft onvoldoende dat een van de voornaamste aspecten van de milieuproblematiek precies in de sektor van de kwaliteit van de stad als woonmilieu ligt.

Dat een stad daardoor voor haar belangrijkste problemen zich vaak aange trokken voelt door grote commerciële groepen is — zo niet verstaanbaar — dan toch erg gevaarlijk omdat zij daardoor een beleid ten voordele van allen en van hun Polis, uit de hand geeft ten voordele van enkelen. Daardoor ontstaat een te mercantiele geest, waardoor men te dikwijls in zee steekt met hem die het minste biedt.

Het was Antoine de Saint-Exupéry die schreef: 'Il ne faut pas naviguer selon le premier bateau qui passe, mais selon les étoiles'⁴.



³ J. Christiaens in 'Troeven heeft Oostende ongetwijfeld'. Voorwoord tot *Strukturplanning te Oostende - Herwaarderung van de Badstad*, 1988.

⁴ Antoine de Saint-Exupéry, *Vol de Nuit*, 1931.

DMB&B

DE BANK
DIE JE RUIMTE GEEFT.



DE HAVEN VAN OOSTENDE

G. Sanders

Wetenschappelijk medewerker WES

Inleiding

De Oostendse haven werd zowat een eeuw geleden ontworpen en gebouwd en sindsdien werden er slechts minimale aanpassingen uitgevoerd. Ze is één van de pijlers van de economische onderbouw van de stad en het arrondissement Oostende. Ze is echter momenteel een regressieve pijler die meer dan de nodige aandacht verdient wil ze een kans tot overleven behouden.

In dit artikel worden de toekomstplannen voor de Oostendse haven behandeld. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan de huidige functionele indeling, de trafiekontwikkeling, de sterke en zwakke punten, het renovatieprogramma en haar toekomst na de opening van de Kanaaltunnel.

De huidige functionele indeling

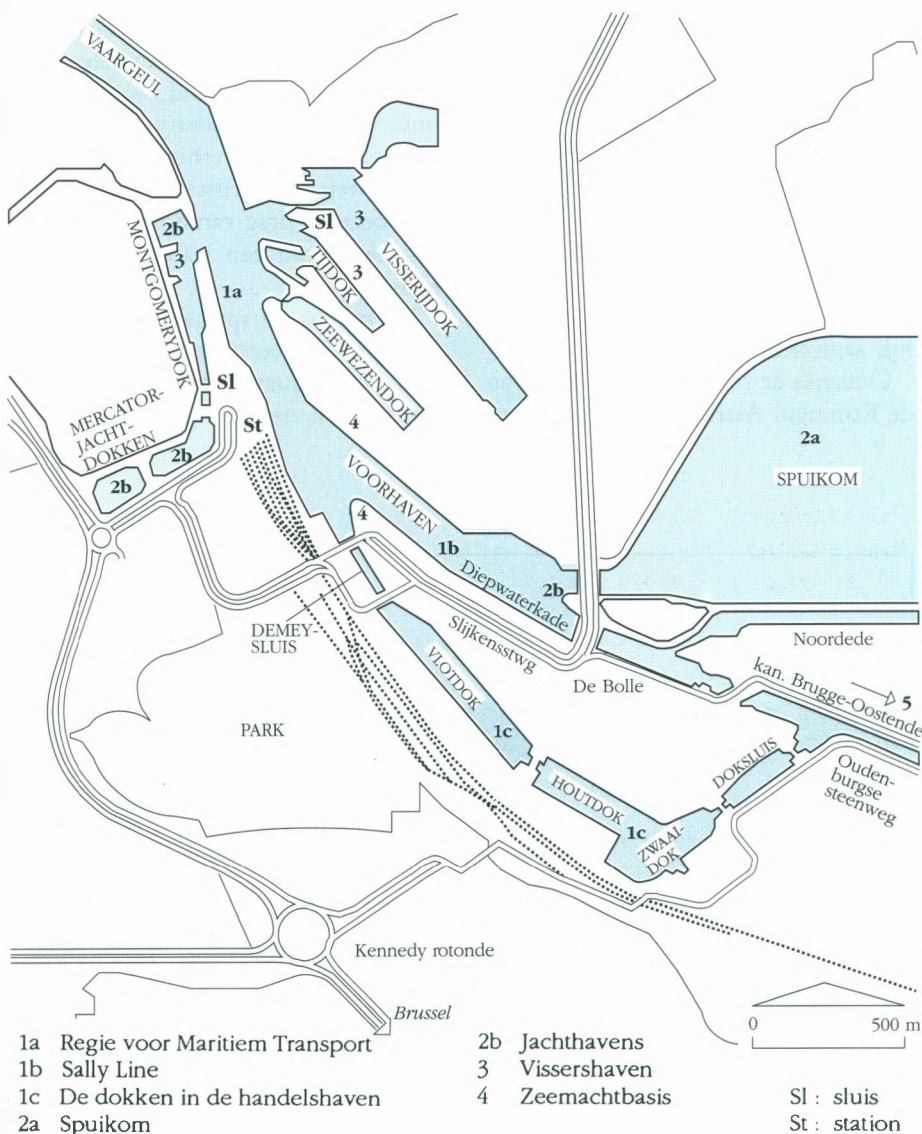
In een haven kunnen verschillende functies worden onderscheiden. Voor de Oostendse haven zijn dit: vervoer, toerisme, visserij, landsverdediging en industrie. Ze worden tevens weergegeven op kaart 1.

A. De vervoerfunctie

Voor de haven van Oostende is de vervoerfunctie nader te precizeren als de overslag van goederen en personen. Lading of passagiers moeten zo ongestoord mogelijk worden uitgewisseld tussen de opeenvolgende schakels in het vervoerknooppunt. De drie belangrijkste componenten zijn:

- de Regie voor Maritiem Transport (RMT) die in de voorhaven met jetfoils en roll-on/roll-off-schepen het vervoer van personen en goederen tussen Oostende en Dover verzorgt;
- Sally Line die in de voorhaven een ro/ro-lijn voor vracht uitbaat tussen Oostende en Ramsgate;

Kaart 1:
Haven van Oostende: huidige functionele indeling



- | | |
|----|-------------------------------|
| 1a | Regie voor Maritiem Transport |
| 1b | Sally Line |
| 1c | De dokken in de handelshaven |
| 2a | SpuiKOM |

- | | |
|----|---------------|
| 2b | Jachthavens |
| 3 | Vissershaven |
| 4 | Zeemachtbasis |

Sl : sluis
St : station

c) de overslag van stuk- maar vooral bulkgoederen langs de diepwaterkade in de voorhaven en in het Vlotdok, het Houtdok en langs het kanaal naar Brugge in de achterhaven.

De diepwaterkade vormt samen met het Vlot- en Houtdok en de kanaalsek-

tie tot Plassendalebrug de 'handelshaven' van Oostende.

Allerhande voorzieningen als infrastructuur die moeten worden getroffen voor een veilige en snelle afhandeling van goederen of passagiers behoren tot de verkeersfunctie van een haven.

De verkeersfunctie is derhalve een essentiële voorwaarde voor de vervoerfunctie.

Nauw verbonden met de vervoerfunctie van een haven is de dienstverlenende functie van uitvoerende of bemiddelende personen.

B. De toeristische functie

De toeristische functie van de Oostendse haven wordt vooral uitgeoefend in de Spuikom, een gebied voor watersport en in de jachthavens. Deze zijn verspreid over de Mercatorjachthaven, een gedeelte van het Montgomerydok en een beperkt deel van de voorhaven bij de Voorhavenbrug.

C. De visserijfunctie

De vissershaven wordt gevormd door het Visserijdok, het Tijdok en een gedeelte van het Montgomerydok.

D. De militaire functie

Het Ministerie van Landsverdediging beschikt over een Zeemachtsbasis in de voorhaven van Oostende.

E. De industriële functie

Onder industriële functie wordt verstaan de aantrekkingskracht van een haven als vestigingsplaats voor industriële activiteiten. Voor de haven van Oostende is deze hoofdzakelijk langs het kanaal Brugge-Oostende gesitueerd. Als belangrijkste kan het chemisch bedrijf CNO/UCB worden vermeld.

Alle functies leveren een bijdrage aan de Oostendse economie. Het is echter onmogelijk om in dit beknopt artikel aan allen aandacht te besteden. De vervoerfunctie is en blijft nog steeds de primaire en meest essentiële functie van een haven. Vandaar dat de verdere bespreking zich hoofdzakelijk hiertoe zal beperken.

Trafiekontwikkeling

Bij de behandeling van de trafieken in de Oostendse haven wordt enkel rekening gehouden met de commerciële vaartuigen. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan de evolutie van het passagiers- en goederenverkeer en aan het marktaandeel van de Oostendse haven in de havenrange Cherbourg-Rotterdam.

De Oostendse haven werd zowat een eeuw geleden ontworpen en gebouwd en sindsdien werden er slechts minimale aanpassingen uitgevoerd. Ze is één van de pijlers van de economische onderbouw van de stad en het arrondissement Oostende. Ze is echter momenteel een regressieve pijler die meer dan de nodige aandacht verdient wil ze een kans tot overleven behouden.

In dit artikel worden de toekomstplannen voor de Oostendse haven behandeld. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan de huidige functionele indeling, de trafiekontwikkeling, de sterke en zwakke punten, het renovatieprogramma en haar toekomst na de opening van de Kanaaltunnel.

A. Passagiersverkeer¹

Het passagiersverkeer in de haven van Oostende wordt verzorgd door de Regie voor Maritiem Transport op de lijn Oostende-Dover. Sinds 1979 opereert te Oostende ook Schiaffino Freight Ferries (nu Sally Line) die in zeer beperkte mate personen meeneemt. De cijfers van Sally Line worden dan ook buiten beschouwing gelaten.

Het passagiersverkeer in de Oostendse haven kent een terugloop van 2,7 miljoen in 1980 naar iets minder dan 1,9 miljoen in 1990. Ook het marktaandeel van Oostende in de havenrange

Tabel 1

De evolutie en het marktaandeel van het passagiersverkeer tussen de haven van Oostende en het Verenigd Koninkrijk in de periode 1980-90 (a)

Jaar	Aantal passagiers (×1.000)	Marktaandeel (%)
1980	2.703	14,4
1985	2.443	11,3
1986	2.039	9,2
1987	1.925	9,0
1988	2.097 (b)	10,4 (b)
1989	1.860	7,9
1990	1.895	7,8

(a) D. Franco e.a., *Westvlaamse Kusthavens en de Kanaaltunnel. Herkomst- en bestemmingsanalyse van de Kanaaltrafiek*, WES, 1991, blz. 39-43, en eigen berekeningen.

(b) De staking bij P & O European Ferries in Zeebrugge en Calais in 1988 zorgt voor een stijging van het passagiersverkeer via Oostende.

Cherbourg-Rotterdam is sterk gedaald namelijk van 14,4% in 1980 naar 7,8% in 1990. Het passagiersverkeer tussen het Vasteland en het Verenigd Koninkrijk gebeurt vandaag voor bijna de helft van alle trafiek via Calais (tabel 1).

B. Goederenverkeer

Het goederenverkeer is samengesteld uit twee componenten: het ro/ro-verkeer en het 'overig vrachtverkeer'.

De ro/ro-trafiek

Tabel 2 toont de evolutie van de ro/ro-trafiek tussen de haven van Oostende en het Verenigd Koninkrijk tussen 1980 en 1990. Deze gegevens omvatten het totaal aantal vervoerde commerciële voertuigen, zowel begeleide als niet-begeleide. Daarnaast wordt het marktaandeel dat de Oostendse haven vertegenwoordigt in de Cherbourg-Rotterdam range weergegeven².

Het ro/ro-verkeer in de Oostendse haven kent een zeer wisselvallig en qua marktaandeel regressief verloop tijdens de jaren tachtig.

De RMT-trafiek gaat in stijgende lijn tot halverwege de jaren tachtig en gaat daarna, met uitzondering van het jaar 1983³, eerder stelselmatig achteruit. Ze

¹ D. Franco, J. Hemschoote en G. Sanders, *De Westvlaamse kusthavens en de Kanaaltunnel. Herkomst- en bestemmingsanalyse van de Kanaaltrafiek*, WES, 1991, blz. 39-43.

² D. Franco e.a., *op. cit.*, blz. 55-59.

³ In 1988 vonden in Zeebrugge en Calais langdurige stakingen bij de rederij P & O European Ferries. Deze trafiek werd gedeeltelijk naar Oostende afgeleid.

Tabel 2

De evolutie en het marktaandeel van de ro/ro-traffic tussen de haven van Oostende en het Verenigd Koninkrijk in de periode 1980-90

Jaar	RMT			Sally Line			Oostendse haven totaal		
	Vracht-eenheden (×1.000)	Tonnage (×1.000)	Markt-aandeel (%)	Vracht-eenheden (×1.000)	Tonnage (×1.000)	Markt-aandeel (%)	Vracht-eenheden (×1.000)	Tonnage (×1.000)	Markt-aandeel (%)
1980	103	2.452	10,2	14	271	1,4	117	2.723	11,6
1985	144	3.307	8,6	47	881	2,8	191	4.188	11,4
1986	121	2.768	7,1	40	872	2,3	161	3.640	9,4
1987	109	2.556	5,6	49	1.027	2,5	158	3.583	8,1
1988	130	3.047	6,0	62	1.291	2,9	192	4.338	8,9
1989	116	2.720	4,7	70	1.370	2,9	186	4.090	7,6
1990	105	2.491	4,2	61	1.283	2,4	166	3.774	6,6

Bron: D. Franco e.a., *De Westvlaamse Kusthavens en de Kanaaltunnel. Herkomst- en bestemmingsanalyse van de Kanaaltraffic*, blz. 55-59. *Journal de la Marine Marchande*, 19 april 1991, blz. 1.027 en eigen berekeningen.

staat in 1990 opnieuw op het niveau van 1980. Tijdens dezelfde periode kende de ro/ro-traffic tussen het Verenigd Koninkrijk en het Vasteland globaal een groei van gemiddeld 10% per jaar. Dit resulteerde in een meer dan halvering van het marktaandeel van RMT. Met uitzondering van de daling van de traffic in 1990 is de algemene trend van de Sally-traffic daarentegen eerder stijgend; haar marktaandeel blijft echter ongeveer stabiel.

Twee derden van de tonnage komt in 1990 voor rekening van RMT en een derde voor Sally Line. Sally Line wint echter gestadig aan belang.

Overig vrachtverkeer

De traffic-evolutie van het 'overig vrachtverkeer' wordt in tabel 3 geïllustreerd.

Tabel 3

De evolutie van het 'overig vrachtverkeer' in de Oostendse stadshaven in de periode 1980-90 (×1.000 ton)

Jaar	Bouw-materialen	Petroleum-produkten	Chemische produkten en meststoffen	Overige	Totaal
1980	866	256	242	103	1.468
1985	496	156	205	92	949
1986	462	156	214	99	930
1987	493	174	170	83	920
1988	516	214	175	139	1.044
1989	561	206	177	126	1.070
1990	622	216	270	129	1.237

Bron: Havenkapiteindienst, Oostende.

De gegevens betreffen de niet-ro/ro-traffic in de Oostendse stadshaven (in 1.000 ton). Buiten beschouwing worden dus gelaten de RMT-traffic en de ro/ro-traffic in de stadshaven.

Gesteld kan worden dat het 'overig vrachtverkeer' schommelt rond de 1 miljoen ton per jaar maar dat het de afgelopen vier jaar een stijging vertoont. Ongeveer de helft wordt vertegenwoordigd door de verhandeling van bouwmaterialen. Het 'overig vrachtverkeer' wordt dus gekenmerkt door een gebrek aan diversifikatie in de verhandelde goederen.

C. Samenvatting

Circa 80% van alle goederenverkeer in de haven van Oostende staat op naam van ro/ro-activiteiten. Deze vertonen

voor RMT een dalende trend maar voor Sally Line een stijging. Het 'overig vrachtverkeer' is goed voor 20%, kent een lichte stijging en vertegenwoordigt in 1990 reeds 25% van alle goederenverkeer.

Sterkten en zwakten

De sterke en zwakke punten van de Oostendse haven zijn alom gekend⁴.

De ligging aan de open zee en de directe verbinding met het (internationaal) spoorwegennet gelden als sterkte voor de Oostendse haven. Ook de rechtstreekse binding met het autowegennet, de nabijheid van een luchthaven met ter beschikking staande capaciteit en de ligging bij een polyvalente regionale stad zijn troeven van grote waarde. Merkwaardig is echter dat een aantal van deze sterkten wegens hun onvolkomenheid tegelijk een zwakte vormen.

De zwakte van de Oostendse haven kristalliseert zich rond de technisch-infrastructurele kenmerken van de haven en rond de beheersvorm. Teneinde daaraan te verhelpen werd door de GOM-West-Vlaanderen reeds in 1988 een Masterplan voor de renovatie van de haven naar voor gebracht⁵.

⁴ Prof. dr. N. Vanhove en dr. J. Theys, *West-Vlaanderen 2000. Een strategie voor economische ontwikkeling*, Brugge, WES, 1991, blz. 338-341.

⁵ WES, 'Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende', Brugge, WES, *Facetten van West-Vlaanderen*, nr. 31, 1988, 36 blz.

De haven in haar huidige hoedanigheid dateert van rond de eeuwwisseling en aan haar structuur werd sindsdien weinig wezenlijks veranderd. Zo wordt de toegankelijkheid vanuit zee belemmerd door de beperkte diepgang en door het ontbreken van zwaaimogelijkheden voor grotere scheepstypes. Verder is er het gebrek aan parkeerruimte en de storende aansluiting op het autowegennet (A10) die, wegens het ontbreken van een sluitstuk op de ringweg, volledig via het stadscentrum gebeurt.

De toegankelijkheid van de handelshaven en van het kanaal Oostende-Brugge, welke van de voorhaven worden gescheiden door de (bouwvallige) Demeysluis (1905), is verre van ideaal. De beperkte afmetingen van de betreffende sluis, de niet-rechtlijnige ligging van Vlot- en Houtdok ten opzichte van elkaar en de ongunstige oriëntering van de Doksluis ten opzichte van het kanaal bemoeilijken in sterke mate de doorvaart.

De toestand van de handelshaven op zich is overigens uiterst zorgwekkend. Er is een dringende noodzaak tot baggerwerken en tot herstel van de kaaimuren in Vlotdok, Houtdok en Zwaaidok. De terreinen langsheen de dokken zijn vrij ongeordend en bebouwd met doorgaans oude loodsden. Dit biedt geen ernstige mogelijkheden voor moderne vervoersystemen (zoals ro/ro). De aanwezigheid van de Slijkensteenweg in het havengebied zorgt er bovendien voor dat een normale uitbating van de kaden onmogelijk is en dat er vermenging optreedt van havengebonden en niet-havengebonden verkeer.

De ligging van Oostende zelf is enigszins een zwakte: Oostende ligt relatief ver van het Verenigd Koninkrijk. De afstand tussen Oostende en Dover bedraagt immers 110 km, tegenover Calais-Dover met slechts 35 km. De Kanaaltunnel wordt een nieuwe concurrent. Daarentegen is Oostende gunstig gelegen ten opzichte van een aantal interessante oorsprongs- en bestemmingsgebieden in Europa zoals Duitsland.

Tenslotte wordt de huidige verdeelde beheersvorm van de haven eveneens als een zwakte ervaren. De opsplitsing van de haven in meerdere deelgebieden die elk door een andere autoriteit worden beheerd, verzwakt in ernstige mate de positie tegenover hogere overheden en bemoeilijkt bovendien de commerciële promotie.

Het renovatieprogramma van de Haven

De renovatie van de haven van Oostende is reeds gestart. In 1991 worden de aanpassingswerken in de voorhaven uitgevoerd. Het betreft hier hoofdzakelijk verdiepingswerken, versterking van kaaimuren en de verwezenlijking van een zwaikom. Voor RMT werd een nieuwe grotere ro/ro-berth gebouwd voor het ontvangen van de jumboferry 'Prins Filip'.

De investeringen die nog moeten worden uitgevoerd vertegenwoordigen een gezamenlijke kostprijs van ongeveer 7 miljard fr.⁶. Ze kunnen worden gegroepeerd in vijf actiepunten en zijn als dusdanig op kaart 2 aangeduid.

In de eerste plaats dient in de voorhaven de Diepwaterkaai over een lengte van 300 m te worden aangepast, tenein-

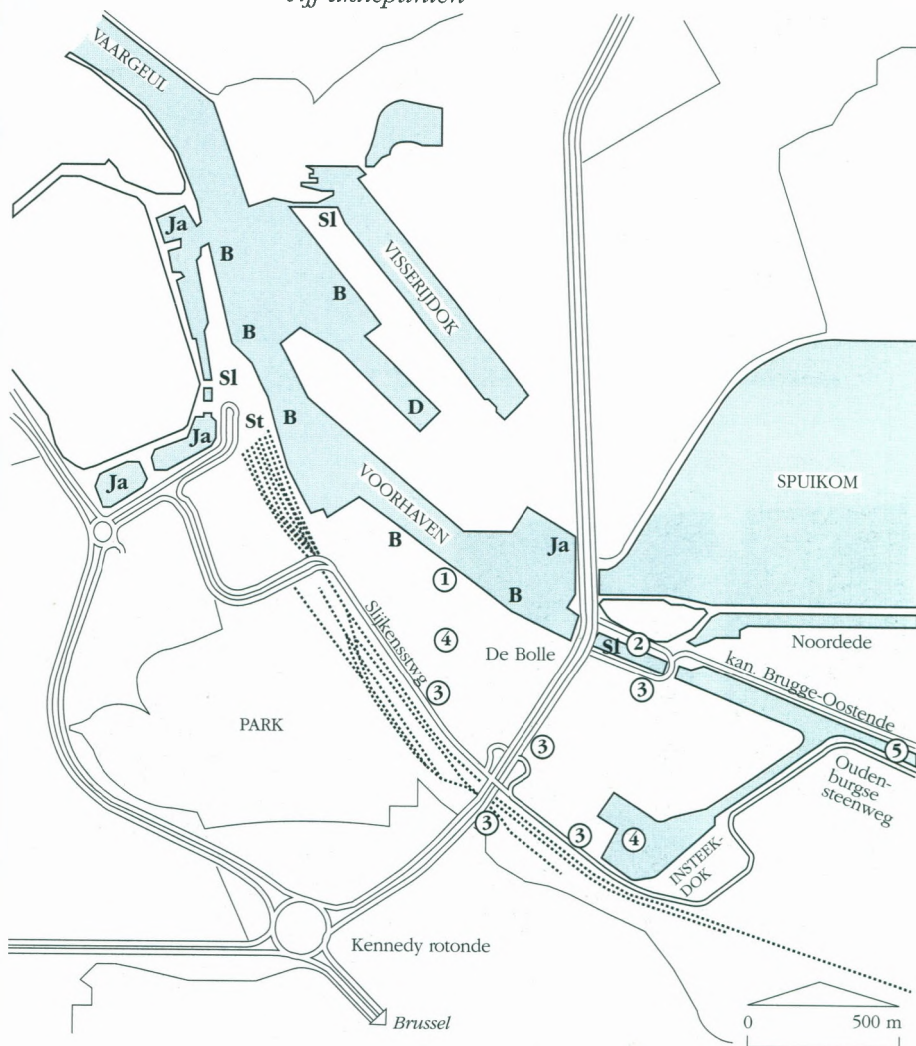
de daar een bijkomende ro/ro-kade te voorzien.

Een tweede punt betreft de bouw van een nieuwe sluis tussen de haven en het kanaal Oostende-Brugge-Gent. Deze sluis wordt gebouwd ter hoogte van het Sas-Slykens en wordt ontworpen voor schepen van 10.000 DWT.

Het derde onderdeel behelst de aanpassing van de verkeersinfrastructuur. Dit punt omvat de voltooiing van de R31 Ring om 'Oostende', met name realisatie van de wegverbinding tussen het Kennedy-verkeersplein en het kruispunt 'De Bolle'. Er komt tevens een tunnel onder de sporenbundel. Verder is er de

⁶ Prof. dr. G. Blauwens, *Kosten-batenanalyse van de havenrenovatie in Oostende*, 1991, 104 blz.

Kaart 2:
Haven van Oostende: toestand na herstructurering, met aanduiding van de vijf actiepunten



B : Ro/Ro - berth Sl : sluis Ja : jachthaven St : station D : droogdok

noodzaak de Slijkensteenweg op te schuiven tot tegen de sporenbundel, wegwerken uitvoeren rond de nieuwe zeeluis en de Oudenburgsesteenweg te doen aansluiten op de verbinding Kennedy-De Bolle. Tenslotte worden tram- en treinsporen aangepast aan de nieuwe wegentracés en aan de nieuwe indeling van de haventerreinen.

Ten vierde komt de herstructurering van de handelshaven aan de orde. Hierbij worden de handelsdokken (Vlotdok en Houtdok) gedempt en verdwijnt de Demeysluis. Het Zwaaidok en de Doksluis zouden worden omgebouwd tot een insteekdok dat in open verbinding staat met het kanaal Brugge-Oostende.

Een vijfde en laatste punt betreft het deel van de haven voorbij de nieuwe zeeluis. Hieronder valt het bevaarbaar maken van het kanaal Oostende-Brugge tot Zandvoorde voor schepen van 10.000 DWT en de onteigening van watergebonden havengronden.

Onderstreept dient evenwel dat de renovatie niet mogelijk is zonder de demping van de handelsdokken en dat dit dempen pas kan gebeuren nadat de nieuwe sluis is voltooid, zoniet zou de verbinding tussen de voorhaven en het kanaal Oostende-Brugge vervallen. Ook de tunnel onder de sporenbundel kan pas worden gebouwd als de handelsdokken (minstens gedeeltelijk) zijn gedempt. Hieruit volgt logischerwijze dat het bouwen van de nieuwe zeeluis vooraan dient te worden gesteld in het werkprogramma en de timing.

De haven van Oostende na de opening van de kanaaltunnel

De ingebruikname van de Frans-Britse Kanaaltunnel in 1993 zal een impact hebben op de haven van Oostende en dit zowel op het vlak van het passagiers- als van het goederenverkeer.

Prognoses⁷ tonen aan dat het passagiersverkeer in de Oostendse haven zeer

kwetsbaar is en waarschijnlijk verder zal dalen. De voetpassagiers, waarin Oostende zeer sterk staat door het feit dat de lijn Oostende-Dover een goede aansluiting heeft op internationale treinverbindingen zoals Londen-Brussel, zullen worden aangetrokken door de SST (Super Snelle Trein)-verbinding onder het Kanaal. Indien de trein-schip/jetfoil-verbinding zou wegvallen, zouden de gevolgen voor het passagiersverkeer in Oostende nog negatiever zijn. Misschien zou Oostende wat passagiers naar zich toe kunnen halen door het feit dat de Zeebrugge-Doverlijn vanaf 1 januari 1992 geen passagiersdienst meer verzekerde. Toch mogen hier geen te grote verwachtingen worden gesteld. Het ontbreken van een passagierslijn vanuit Oostende naar een meer noordelijk gelegen Britse haven (zoals dit voor Zeebrugge wel het geval is) is een zwak punt voor de Oostendse haven na de ingebruikname van de Kanaaltunnel.

Wat het goederenverkeer betreft mag een verdere trafiekgroei worden verwacht.

RMT bezit vooral begeleide vrachten. Deze genieten een belangrijk voordeel op de zogenaamde langere routes (zoals bijvoorbeeld vanuit Oostende), omdat de chauffeurs van deze begeleide vrachten de mogelijkheid hebben om hun wettelijk verplichte rusttijden te nemen. Het is duidelijk dat dit in de veronderstelling is dat de prijsverschillen met de Kanaaltunnel niet te groot zijn.

Sally Line transporteert bijna uitsluitend niet-begeleide vervoer. Voor dit soort vracht is het snelheidsaspect van minder belang. Zodoende zullen de niet-begeleide vrachtwagens in belangrijke mate de bestaande zeeroutes blijven volgen. Toch kan de opkomst van het gekombineerd vervoer (trailers, wissellaadbakken en containers op de trein) deze niet-begeleide trafiek naar de Kanaaltunnel afleiden via de doorgaande internationale lange-afstandsgoederentreinen.

Sally Line verscheept tevens heel wat gevaarlijke goederen en uitzonderlijke transporten. Dit zijn goederentrafieken die in de Kanaaltunnel niet worden toegelaten. Ook RMT vervoert geen goederen die niet door de Tunnel mogen of kunnen worden vervoerd.

Al bij al zal de Kanaaltunnel slechts een tijdelijke groeionderbreking teweeg-



⁷ D. Franco e.a., *op. cit.*, blz. 220-264.

brengen. De haven van Oostende zou in totaal ongeveer 30% van haar trafiek afgeleid zien, maar zal zich in ongeveer 9 jaar herstellen tot haar huidige niveau⁸. Deze redenering houdt rekening met het feit dat het renovatieprogramma ook wordt uitgevoerd. Zoniet is er voor de Oostendse haven als ro/ro-haven geen toekomst weggelegd.

Besluit

De ekonomie van Oostende is naast het toerisme nog steeds geënt op de haven. De vervoerfunctie is de motor van de Oostendse haven. De oude haven is meer dan dringend aan renovatie toe. Oostende staat derhalve voor een belangrijk decennium wil het zijn haven als pijler van zijn ekonomische bedrijvigheid behouden.

Wat het passagiersverkeer betreft zal Oostende moeilijk zijn positie kunnen handhaven zo er niet op een meer noordelijk gelegen Britse haven wordt gevaren. Mits een efficiënte marketing zullen de autopassagiers verder Oostende als Kanaalhaven gebruiken; voet- en buspassagiers zullen eerder de Kanaal-tunnel of andere routes verkiezen.



Het ro/ro-goederenverkeer, zowel begeleid als niet-begeleid heeft een toekomst in Oostende op voorwaarde dat de haven jumboschepen kan ontvangen, de handelshaven geherstructureerd en de wegeninfrastructuur aangepast wordt.

Het 'overig vrachtverkeer' mag een groei verwachten indien de nieuwe zeesluis wordt gebouwd en terzelfdertijd hierdoor de toegang tot het kanaal Oostende-Brugge wordt verbeterd. Landinwaarts voorbij de nieuwe zeesluis

bevindt zich meer dan 200 ha beschikbare grond voor havengebonden industrie.

De kosten-batenanalyse heeft bewezen dat de Oostendse renovatiewerken een verantwoorde investering vormen. Ze moeten vóór het einde van deze eeuw voltooid zijn. Deze werken moeten tevens worden gekoppeld aan een nieuwe beheersvorm voor de haven.

⁸ D. Franco e.a., *op. cit.*, blz. 273.



west - vlaamse elektriciteitsmaatschappij

intercommunale vereniging

Hoogstraat 37 - 8000 Brugge

tel. 050 / 33 79 51

wij zorgen voor energie, verwarming en

ontspanning,

ook op de meest landelijke gebieden.

ELEKTRICITEIT - AARDGAS - KABELTELEVISIE

EEN NIEUWE VLUCHT VOOR DE OOSTENDSE LUCHTHAVEN

André De Raes

Streekmanager van de Impulsregio Oostende-Blankenberge

De luchthaven van Oostende is een belangrijke schakel in de regionale infrastructuur. De luchthaven is een ondersteunend element van de gehele sociaal-ekonomische ontwikkeling van de provincie, niet in het minst in relatie met de zeehavens van Oostende en Zeebrugge. De verdere uitbouw van Zeebrugge, de renovatie van de Oostendse haven, de verwachte industrialisering in de beide achterhavens en de daarop te enten ontwikkeling in het gehele gebied Oostende-Zeebrugge-Brugge verhogen de aantrekkingskracht van de luchthaven van Oostende. De ganse luchthaveninfrastructuur is, in de terminologie van de groeipooltheorie, te bestempelen als een 'unité motrice', die echter nog grotendeels van potentieel tot effectief moet worden omgezet. Oostende is in potentie de natuurlijke luchthaven voor West-België, Zeeland en een gedeelte van Noord-Frankrijk, zowel voor luchthavenvervoer, als voor passagierscharters en voor interregionale verbindingen.

Hoewel de luchthaven over een goede basisinfrastructuur beschikt, wordt deze sterk onderbenut. De optimale benutting wordt tot op heden verhinderd door het voorkomen van een aantal knelpunten. Deze moeten op korte termijn worden weggewerkt om optimale ontplooiingskansen voor de luchthaven te scheppen.

Tot de meest dringende ingrepen behoren:
de verplaatsing van het ILS (Instrumental Landing System) en de gedeeltelijke overlaging van de startbaan;
de bouw van een rolbaan ter ontsluiting van een luchtvaartgebonden industriële vrachtzone;
de aanpassing van de check-in uitrusting in het passagiersgebouw.

De betekenis van de luchthaven van Oostende

De Oostendse luchthaven beschikt over een volwaardige infrastructuur. De 3.200 m lange startbaan maakt intercontinentale vluchten met eender welk type vliegtuig mogelijk. Ter aanvulling is er een 627 m lange kruispiste in gras die uitsluitend door lichte vliegtuigen benut wordt.

Ter hoogte van de passagiers-, vracht- en technische gebouwen is er een inschepingsvloer met standplaatsen voor 20 vliegtuigen van het type Boeing 707 of Douglas DC 8. Voor de zogenaamde brede-romp-toestellen (zoals Boeing 747) zijn er speciale standplaatsen.

In de loop van de jongste 5 jaar (1986-90) is het aantal vluchten op de luchthaven van Oostende toegenomen van 33.800 tot 47.700. Het aantal passagiers fluktueerde in dezelfde periode tussen 103.000 en 120.000.

Zoals uit tabel 1 blijkt, verloopt de evolutie van het vrachtvervoer zeer gunstig. Ten gevolge van het aantrekken van een aantal nieuwe vrachttrafiek bereikte het vrachtvolume in 1990 48.000 ton. Voortaan worden door een 30-tal nationale of charterluchtvaartmaatschappijen een even groot aantal buitenlandse luchthavens op een regelmatige wijze met Oostende verbonden.

Sterkten en zwakten

De goede uitrusting van de luchthaven van Oostende is zeker een sterkte. Haar aantrekkingskracht wordt in de hand gewerkt door haar operationaliteit gedurende 24 uur per dag en door de nabijheid van de Oostendse en de Zeebrugse zeehavens. Ook haar centrale ligging midden een toeristische regio en nabij de autowegen A10 en A18 zijn pluspunten.

De evolutie van de overslag van luchtvracht gedurende de jongste jaren toont duidelijk aan dat de Oostendse luchthaven kan uitgroeien tot een volwaardige en concurrentieële vrachtluchthaven voor internationaal en interkontinentaal verkeer, inclusief als vestigingsplaats voor luchtkoerierdiensten.

Hoewel de luchthaven over een goede basisinfrastructuur beschikt, wordt de optimale benutting ervan tot op heden verhinderd door een aantal knelpunten. Zo kan de startbaan niet over de volle lengte gebruikt worden. Om het optimale gebruik over een nuttige lengte van 2.800 m mogelijk te maken, dienen het ILS-naderingssysteem en de startbaanverlichting met ongeveer 600 m te worden verschoven. Ook inzake het optimaliseren van het vrachtgebouw en de modernisering van het passagiersgebouw dringen zich infrastruk-

Tabel 1

Vliegtuig, passagiers- en vrachtbewegingen op de luchthaven van Oostende, 1986-90

Jaar	Vluchten	Passagiers	Vracht in ton
1986	33.810	106.581	15.458
1987	33.399	104.342	14.198
1988	41.405	120.049	27.760
1989	45.983	103.184	34.150
1990	47.771	109.055	48.056

turele ingrepen op. Het nijpende plaatsgebrek tenslotte maakt de spoedige uitbouw van een nieuwe vracht- en onderhoudszone onontbeerlijk.

Naast de behoeften op infrastruktureel vlak kent de Oostendse luchthaven nog tekorten van geheel andere aard. Zo vormt de afhankelijkheid van het Bestuur der Luchtvaart inzake de vrijgave van luchtvaartrechten een aanzienlijke handicap. Dit is het geval vooral voor aanvragen van series vluchten van enige betekenis op intercontinentale bestemmingen, zowel inzake vracht- als passagiersvluchten.

Verder vormt de nagenoeg eenzijdige specialisering op overwegend Afrikaanse bestemmingen een eerder zwakke basis voor de ontplooiing van de luchtvrachttrafiek. Tenslotte levert het ontbreken van een doorzichtige en efficiënte beheersstructuur moeilijkheden op om tot een optimale uitbating te komen.

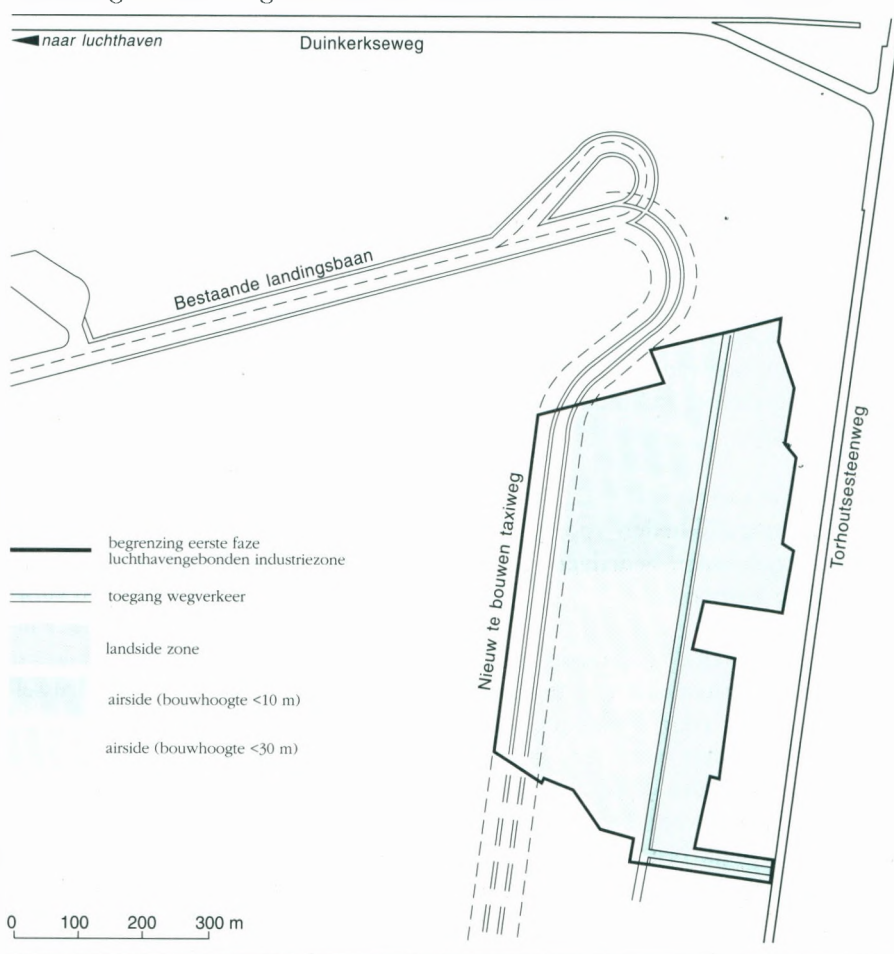
Beleidsopties en -beslissingen

Alle aandacht gaat naar de konkretisering van de krachtlijnen die naar voren worden geschoven in het door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer in april 1990 gepubliceerde Beleidsplan Regionale Luchthavens Vlaanderen. Op infrastruktureel niveau voorziet dit plan voor Oostende in de verschuiving van het ILS-systeem, zodat de benutbare lengte van de start- en landingsbaan met bijna 30% toeneemt. Deze ingreep maakt de ontwikkeling van intercontinentale charter- en vrachtvluchten onbeperkt mogelijk. De bestaande ruimte van het passagiersluchthavengebouw kan beter worden benut door de aanpassing van de check-in uitrusting en door een uitbreiding van de kantooruimte. Voor de opslag van goederen dient voldoende ruimte beschikbaar gesteld.

Naast de opgesomde infrastrukturele verbeteringen, moeten evenwel ook de marketinginspanningen gevoelig worden opgedreven. De strategie moet vooral gericht zijn op het aantrekken van Amerikaanse vrachtluchtvaartmaatschappijen en luchtkoerierdiensten.

De vergroting van de bruikbare lengte voor de landingsbaan en de aanleg van een luchthavengebonden vracht- en industriezone zijn de sleutels om in de toekomst de rendabele exploitatie van de luchthaveninfrastructuur te verzekeren.

Situering luchtvaartgebonden industrie- en vrachtzone te Oostende



Inzake het passagierscharterverkeer en de general aviation zijn beleidsbeslissingen noodzakelijk om systematisch de regionale luchthavens te benutten ter ontlasting van de congestie op Zaventem.

Tenslotte moet worden ingespeeld op de groeiende belangstelling voor luchtvaartgebonden vestigingsplaatsen met een al dan niet industrieel of semi-industrieel karakter. Voor de oprichting van vliegtuigonderhouds- en upgradesprojecten is de ontwikkeling van bouwrijpe vestigingsplaatsen noodzakelijk. De ruimtelijke mogelijkheden zijn ter zake in het gewestplan Oostende-Middenkust voorzien.

Op de begroting 1991 van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer werden de nodige middelen vrijgemaakt om de verplaatsing van de ILS en de gedeeltelijke overlaging van de startbaan mogelijk te ma-

ken. Deze werken werden, samen met de noodzakelijke onteigeningen, inmid-dels aanbesteed. Zij zullen vóór de zomer 1992 zijn beëindigd.

Op 2 oktober 1991 bepaalde de Vlaamse Executieve haar beleid ten aanzien van de regionale luchthavens. Voor wat de luchthaven van Oostende betreft, besliste zij onder meer tot de dringende uitvoering van de bouw van een taxiweg ter ontsluiting van de luchtvaartgebonden industrie- en vrachtzone. Op de begroting voor 1992 werden de nodige middelen voorzien om tot de bouw van deze taxiweg te kunnen overgaan. Dit project kadert bovendien in het door de Gemeenschapsminister van Economie opgestarte Impulsprogramma voor de regio Oostende-Blankenberge, zodat co-financiering van het project vanuit de impulsveloppe mogelijk is.

De uitvoering van dit project wordt afhankelijk gesteld van het resultaat van een onderzoek dat in het kader van de Milieu-Effekt-Rapportering (MER-studie) momenteel wordt uitgevoerd. Nauw aansluitend bij de beleidsbepaling van de Vlaamse Executieve, besliste de Streekcommissie van de Impulsregio

Oostende-Blankenberge op 3 oktober 1991 unaniem gunstig over de co-financiering van de taxiweg en van de toegangsweg voor het verkeer ter ontsluiting van de luchtvaartgebonden industrie- en vrachtzone vanaf de Torhoutsesteenweg, onder voorwaarde van een gunstig resultaat van de aan gang zijnde MER-studie.

Door de gekoördineerde beslissingen van de Vlaamse Executieve en van de Streekcommissie is de overheidsinbreng in de financiering van de uitbouw van deze luchtvracht- en industriezone virtueel rond.

De uitbouw van vestigingsmogelijkheden voor luchtvaartgebonden bedrijven: belangrijke kansen

De uitbreiding van de bestaande luchthaveninfrastructuur met een modern uitgeruste zone voor inplanting van luchtvaartgebonden bedrijven, is een idee dat reeds midden de zeventiger jaren werd gekoncipieerd door de intekening van dergelijk bedrijventerrein in het gewestplan Oostende-Middenkust. De verwezenlijking van dit plan, met name de onteigening en infrastructurale uitrusting van de betrokken zone, werd evenwel steeds in de tijd vooruitgeschoven in afwachting van concrete inplantingsvoorstellen door kandidaat-gebruikers en omwille van financiële overwegingen. Het ontbreken van beschikbare inplantingsmogelijkheden lag nochtans mede aan de basis van het verlies van meerdere ernstige investeringsprojecten van zowel binnen- als buitenlandse oorsprong.

De jongste jaren doen er zich evenwel een aantal opportuniteiten voor, die de behoefte aan de uitbouw van een luchthavengebonden industriezone in een stroomversnelling doen terechtkomen.

Tot de exogene oorzaken van deze ontwikkeling kunnen worden gerekend:

a. Opeenvolgende Europese verordeningen die de liberalisering van het luchtvaartverkeer in de hand werken. In dit kader wordt een vooraanstaande rol voorbehouden aan de regionale luchthavens.

b. Op tal van grote (nationale) Europese luchthavens doen zich ernstige kongestieverschijnselen voor. Deze worden mede veroorzaakt door de grote groei van het luchtvervoer van zowel passagiers als vracht in het recente verleden en komen er toenemende klachten in-

zake milieu- en geluidsoverlast, het tekort aan expansiemogelijkheden ingevolge onbetaalbare grondprijzen, de onbereikbaarheid van de luchthaven door verkeersoverlast op de aan- en afvoerwegen. Beleidsmatig kunnen deze problemen worden aangepakt door het transfereren van bepaalde luchtvaartactiviteiten naar goed uitgeruste regionale luchthavens die nog voldoende capaciteit voorradig hebben.

Ook endogene oorzaken werken de behoefte aan een snelle uitbouw van de luchthavengebonden industriezone in de hand:

a. De evolutie van de luchtvrachtbehandeling te Oostende kwam de jongste jaren in een dusdanige versnelling dat onvoldoende expansiemogelijkheden op het bestaande luchthavendomein voorhanden zijn. De nood aan de ontwikkeling van een vrachtzone, vergelijkbaar met het Brucargo-koncept te Brussel-Nationaal, wordt steeds sterker gevoeld.

b. Mede geïnspireerd door de hierboven beschreven ontwikkelingen, duiken zeer recent meerdere ernstige investeringsprojecten op die naar geschikte vestigingsmogelijkheden uitkijken. De realisatie van deze arbeidsplaatsgenererende projecten hangt of staat met de mogelijkheid om modern uitgeruste en aantrekkelijk gesitueerde vestigingsplaatsen tegen competitieve voorwaarden te kunnen aanbieden. Bedoelde projecten situeren zich in de sfeer van luchtvrachtvervoer, onderhoud en upgradation van vliegtuigen, inclusief widebodies, en luchtkoerierdiensten. Ook voor de inplanting van luchtvaartgebonden toeleveringsactiviteiten, zowel op het vlak van de secundaire als van de tertiaire sector, bestaat reële belangstelling.

Globaal genomen kan de directe behoefte aan inplantingsplaatsen op basis van de opgesomde projecten op 20 tot 25 ha worden geraamd. Naar verwachting zal de ruimere bekendmaking van de uitbouw van de industriezone nog bijkomende behoeften doen ontstaan.

c. Minstens zo belangrijk zijn de perspectieven die door de regionalisering van het beheer van de Vlaamse luchthavens worden geboden. Veel intenser dan dit voordien het geval was, sluit de beleidsvoering hierdoor aan bij de lokale noden, waardoor samen met de bekommernis om tot een sluitende exploitatie van de luchthavens te komen, nieuwe mogelijkheden inzake infrastructurale uitrusting ontstaan.

De realisatie van de luchthavengebonden industriezone kadert in een globaal structuur- en bestemmingsplan dat door de interkommunale vereniging WITAB, in samenwerking met de GOM-West-Vlaanderen werd opgemaakt. De uitvoering gebeurt in opdracht van het Oostendse stadsbestuur door de interkommunale vereniging WIER in meerdere fasen.

Voor de eerste fase zijn er grondverwervingen nodig ten belope van 33,8 ha. Zoals uit bijgaande plattegrond blijkt, levert de ontwikkeling van deze eerste fase 28 ha netto benutbare grondoppervlakte op. Hiervan grenzen 18 ha aan de taxiweg (airside) terwijl de overige 10 ha (landside) zijn gelegen tussen de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg en de Torhoutsesteenweg. De airside-zone wordt gereserveerd voor de inplanting van luchtvrachtgebouwen (opslag en behandeling), en hangars voor onderhoud en upgradation van vliegtuigen. Op de landside-zone kunnen toeleveringsbedrijven en luchtvaartgebonden dienstverlenende activiteiten een geschikte inplantingsplaats vinden. Ingevolge de bouwhoogtebeperkingen die uit de lichterf dienstbaarheden resulteren, kan in het noordelijk gedeelte van de zone slechts 10 tot 15 m hoog worden gebouwd, terwijl in het zuidelijk gedeelte tot 30 m bouwhoogte kan worden toegestaan. Dit laat toe in de zuidelijke zone onderhoudshallen voor de grootste vliegtuigtypes te bouwen, terwijl de noordelijke zone ruimschoots mogelijkheden biedt voor goederenbehandelingsloodsen.

Besluit

Door de sinds jaren voorbereide en gekoördineerde actie van het Oostendse Stadsbestuur en de GOM-West-Vlaanderen is op dit ogenblik de mogelijkheid voorhanden om de voornaamste knelpunten die de optimale benutting van de luchthaveninfrastructuur bezwaarden, op te ruimen. De verlenging van de benutbare lengte van de landingsbaan en de uitbouw van een luchtvaartgebonden vracht- en industriezone zijn de sleutels om in de toekomst de rendabele uitbating van de infrastructuur te kunnen waarborgen en de luchthaven te laten uitgroeien tot een groeipool van economische activiteit en tewerkstelling.

DE ZEEVISSERIJ TE OOSTENDE

Dr. P. Hovart

Direkteur van het Rijksstation voor Zeevisserij

De zeevisserij is in de loop der tijden altijd nauw verbonden geweest met de Oostendse regio.

Reeds in de 15de eeuw had Oostende de belangrijkste haringmarkt van de gehele Belgische kust. In 1468 bijvoorbeeld bereikte de haringaanvoer van de Oostendse vaartuigen nagenoeg 29 miljoen stuks. In de 16de eeuw moest deze visserij evenwel ten gevolge van de vele krijgsverrichtingen stopgezet worden.

Tegelijk met de haringvisserij werd toen, ook de zogenaamde visserij ten zoute beoefend. Deze activiteit kwam eveneens nooit tot volledige ontplooiing. De overheidsmaatregelen die nu eens ten voordele, dan eens ten nadele van deze visserij uitvielen, maakten van deze bedrijvigheid een riskante onderneming.

In de 20ste eeuw kreeg de Oostendse zeevisserij door de aanvoer van verse vis een nieuwe dimensie. Deze totaal nieuwe markt kwam tot stand dank zij de toepassing van nieuwe technieken, zoals de stroomkracht, het ijs, de bordentreil en de motor. Door de opkomst van genoemde vorm van visserij verdrong Oostende naderhand Nieuwpoort als grootste vissershaven van het land.

Oostende bleef vele, vele jaren de belangrijkste vissershaven van België. Het referentiejaar voor deze bijdrage, i.e. 1960, kan dit nog bewijzen: in 1960 was 44,7% van de vissersvloot te Oostende ingeschreven, kwamen 53,9% van de Belgische vissers in Oostende aanmonteren en verwerkte de vismijn van Oostende in het totaal 37,5 miljoen kg of 78,9% van de Belgische vangsthoeveelheid.

Maar de Oostendse visserij is niet meer als weleer, zoals gegevens met betrekking tot de vloot, de bemanning, de aanvoer en de aanverwante visserijbedrijvigheid kunnen aantonen.

Oostende heeft een rijk visserijverleden. Er zijn echter diverse structurele moeilijkheden, waarbij zowel de behoeften van de markt, enkele visserij-technische problemen en bepaalde EG-maatregelen een rol spelen.

De bestaande infrastructuur laat echter een heropbloei toe op meerdere vlakken.

De vloot en de bemanning

De Oostendse vloot omvat alle scheepsklassen van vaartuigen. Die vaartuigen bedrijven voornamelijk de visserij in de Noordzee, het Kanaal, het Bristol Kanaal, de Ierse zee en de IJslandse wateren.

De boomkorvisserij is, zoals in de gehele Belgische zeevisserij, de overwegende visserijmethode. In 1990 gebruikten 42 Oostendse vaartuigen de boomkor en 14 de ottertrawl.

In 1960 telde Oostende 193 schepen op een totaal van 432 eenheden (incl. de vaartuigen die in het buitenland opereerden), en in 1975 88 op een totaal van 268 (excl. de eenheden die in het buitenland opereerden). In 1990 had Oostende nog slechts 60 eenheden op een totaal van 205. Dit betekent dat in

een periode van 30 jaar, het aantal te Oostende ingeschreven vaartuigen met bijna 70% is verminderd en dat het aandeel van Oostende in de totale vloot met 15% is afgenomen, nl. van 44,7 naar 29,3% (tabel 1).

Het belang van Oostende ten opzichte van de andere vissershavens – en dan vooral ten aanzien van Zeebrugge – liep beduidend terug. In 1970 haalde Zeebrugge de bovenhand in het aantal vaartuigen en in 1973-74 in motorvermogen en tonnage.

Zoals tabel 1 aantoont, verminderde het vermogen van 43.382 pk in 1960 tot 32.368 pk in 1975 en tot 24.962 pk in 1990. De tonnage viel van 18.225 BT in 1960 op 9.302 BT in 1975 en op 6.049 BT in 1990.

Het aandeel van Oostende in het totaal vermogen kwam van 60,2% in 1960

Tabel 1
Evolutie van de vloot (toestand 1 januari) (a)

	Aantal	Vermogen	BT	Gemiddeld vermogen	Gemiddelde BT
1960 Totaal	432	72.107	27.900	167	65
Oostende	193	43.382	10.225	225	94
1975 Totaal	268	91.967	24.042	343	90
Oostende	88	32.368	9.302	368	106
1990 Totaal	205	106.589	25.445	520	124
Oostende	60	24.962	6.049	416	101

(a) Bron: Ministerie van Verkeerswezen, Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen.

op 35,2 % in 1975 en op 23,4% in 1990; het aandeel in de brutotonnenmaat ging van 65,3% in 1960 naar 38,7% in 1975 en naar 23,8% in 1990.

Tendensen zichtbaar voor de Belgische vloot in het algemeen, zoals het bouwen van eenheden met een groter vermogen en tonnenmaat, kunnen eveneens in Oostende worden vastgesteld. Het gemiddeld vermogen bedroeg in 1960 225 pk en in 1990 416 pk; de gemiddelde tonnenmaat was 94 BT in 1960 en 101 BT in 1990.

Redenen voor die tendensen zijn o.m. de omschakeling naar de boomkorvisserij — die om veiligheidsredenen meer vermogen vergt — het plaatsen van meer verwerkingsapparatuur aan boord en de verbetering van de accommodatie voor de bemanning.

Een reeks algemene factoren hebben de geschetste evolutie gedetermineerd, o.m. de afvloei door schipbreuk of ouderdom, het uit de vaart nemen van oudere en minder rendabele eenheden, het nationale vlootbeleid (met premie-regelingen), het bemanningsprobleem, de bouw- en uitbatingskosten, de problematiek van de toegang tot de visgronden van het EEG-beleid (met inbegrip van het oriëntatieprogramma en de vangstbeperkende maatregelen).

Als specifieke faktor van de achteruitgang van de Oostendse vloot valt aan te merken dat de diepzeevloot nagenoeg verdwenen is. In de zestiger jaren zetten de grote Oostendse rederijen die de diepzeevisserij bedreven hun bedrijvigheid stop. De klemtoon lag toen reeds op de middenslagenheden, waardoor meteen ook de verschuiving naar de oostkust niet meer tegen te houden was.

Behalve bovenvermelde gegevens vallen nog enkele andere facetten te belichten.

Het is algemeen bekend, dat de zeevisserij een uitgesproken familiaal karakter heeft — hetgeen trouwens als een sterkte wordt beschouwd. Dit is niet anders in Oostende.

Met de vermindering van de vloot is ook het aantal reders of rederijen teruggelopen. In 1960 bedroeg het aantal rederijen nog 164 (op 369) en in 1975 71 (op 222). In 1990 was dit gedaald tot 54 (op 186), waarvan 92,5% slechts één vaartuig uitbaatte.

Oostende heeft, zoals de andere vissershavens, steeds een niet onbelangrijke (garnaal) kustvisserij gehad. In 1990 had Oostende 14 van de 38 garnaalvaartuigen die op de door de EG-Kommissie vastgestelde lijst zijn vermeld. Die kust-

vloot telt echter veel verouderde eenheden: de gemiddelde ouderdom van de vaartuigen bedraagt 30 jaar. Modernisering en vervangingsbouw dringen zich hier bijzonder sterk op, doch de relatief hoge bouwkosten vormen een hinderpaal.

Zoals hoger vermeld, is de Oostendse visserij in de afgelopen jaren niet ontsnapt aan de algemene evoluties, zoals daar zijn de structuurwijziging van kleine naar grote middenslagvaartuigen en het verdwijnen uit de vloot van de grote eenheden voor de diepzeevisserij. Deze omschakeling, die de visserijmogelijkheden polyvalenter maakte, bood faciliteiten om de visserijactiviteit naar andere visgronden te verplaatsen, hetgeen uiteraard de rendabiliteit ten goede is gekomen.

Het bemanningstekort is in de visserij steeds bijzonder scherp aan de orde geweest en tal van initiatieven werden uitgewerkt om dit probleem op te lossen. De geschetste toestand houdt o.m. in dat het relatief aandeel van Oostende inzake tewerkstelling in de sektor teruggelopen is: in 1960 waren op 1736 vissers 935 man of 53,9% te Oostende aangemonsterd; in 1990 227 man op 845 vissers, of nog slechts 26,9%.

De aanvoer

De Belgische zeevisserij is afgestemd op de aanvoer van verse vis, schaal- en weekdieren, bestemd voor de menselijke consumptie. Dit is ook zo in Oostende.

In 1960 werd in Oostende 37,5 miljoen kg vis afgeslagen voor een waarde van 390,4 miljoen fr, hetzij resp. 78,9% en 72,9 van de totale Belgische aanvoer en opbrengst (tabel 2).

In 1975 daalde het aandeel van Oostende tot 61,0% naar hoeveelheid en

Tabel 2

Aanvoer en opbrengst van de vloot (a)

	Hoeveelheid (ton)	Waarde (1.000 fr.)
1960 Totaal	47.569	535.933
Oostende	37.518	390.418
1975 Totaal	38.317	1.212.476
Oostende	23.387	575.170
1990 Totaal	30.769	2.977.020
Oostende	11.744	1.065.556

(a) Bron: Dienst voor de Zeevisserij.

47,4% naar waarde; in 1990 werd 11,7 miljoen kg verkocht voor 1,1 miljard fr, zijnde een aandeel van resp. 38,2% en 35,8%.

Het geheel van de beperkende EG-maatregelen heeft zeker een invloed op het peil van de vangsten uitgeoefend, maar ook de teloorgang van de diepzee-, haring- en sprotvisserij hebben hun gevolg gehad.

De opbrengsttoename daarentegen is toe te schrijven aan het gewijzigd aanvoerpatroon (zoals de aanvoer van de z.g. prime – fish-soorten), het geringere aanbod, de stijgende vraag naar vis en de kwalitatieve verbetering van de vangsten.

In de Oostendse vismijn wordt een ruime variëteit voor vis en visserijproducten aangevoerd, maar er zijn toch enkele uitschieters. Grosso modo worden drie categorieën onderscheiden, nl. bodemvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren.

Zoals in de andere havens overweegt te Oostende de aanvoer van bodemvis, nl. in 1990 ruim 90% van de hoeveelheid en de besomming, hetgeen overigens ongeveer overeenkomt met de verhoudingen in 1960.

Oostende is de belangrijkste markt voor rondvis (kabeljauw, wijting, schelvis) en roggen, terwijl Zeebrugge de koploper is voor platvis (tong, schol, tongchar, schar, tarbot, griet). Uiteraard kenden de vangsten van deze soorten, zoals in hoeveelheid als in opbrengst, van jaar tot jaar belangrijke schommelingen.

Oostende heeft een relatief hoger aandeel in de aanvoer van goedkopere vissoorten, hetgeen verklaart waarom het aandeel van Oostende in de totale opbrengst lager ligt dan het aandeel in de hoeveelheid.

De visserij op pelagische vis, in hoofdzaak haring, sprot en makreel, geniet momenteel blijkbaar weinig interesse. Reders en vissers hebben zich op lukratieve vormen van visserij gericht.

De categorie schaal- en weekdieren omvat in hoofdzaak garnalen, langoestines en inktvis. De visserij op deze prijswaardige soorten kende evenwel vele ups en downs. Daarenboven is Zeebrugge hier steeds de marktleider geweest.

Bij het hoofdstuk aanvoer moeten nog enkele kanttekeningen worden gemaakt.

De aanvoer in Oostende is in verhouding belangrijker dan de vloot.

Vaartuigen uit andere vissershavens verkopen immers regelmatig hun



Officiele Bureau voor Toerisme, Oostende

vangst in Oostende. Het margeverschil is met de jaren evenwel flink vernauwd: in 1990 was het cijfer naar hoeveelheid op ca 9% gekomen en naar waarde op 6%; in 1960 waren deze cijfers resp. 34% en 28%. Ook hier ligt de verklaring bij de opkomst van Zeebrugge.

In de bovenvermelde gegevens werd geen rekening gehouden met de aanvoer van de vreemde vaartuigen in Oostende en met de verkoop van Oostendse eenheden in vreemde havens. Dit zijn te wisselvallige activiteiten die van tal van externe factoren afhangen, zoals het bevestig gebied en de prijsvorming.

Tenslotte manifesteert zich sedert enkele jaren een belangrijk verschijnsel, nl. het toenemend belang van het koeltransport per as. Zo veilde Oostende in 1990 690 ton vis die niet rechtstreeks door vissersschepen werd aangeland, zijnde 6% van het totale aanbod; in Zeebrugge werd zelfs 761 ton Belgische containervis verhandeld of 4% van de aanvoer. Niet minder dan 581 ton tong of 13% van het aanbod in beide havens werd via koeltransport aangevoerd.

De aanverwante visserijbedrijvigheid

Een bijdrage over de zeevisserij te Oostende zou onvolledig zijn indien niet gewezen werd op de diverse aanverwante bedrijvigheden. De aanvoer van vis verschaft immers ook werkgelegenheid aan de wal.

Een eerste sektor die moet worden vermeld behelst o.m. het in de vismijn

tewerkgesteld personeel (vislossers, sorteerders, wegers, afslagpersoneel, administratief personeel), de visgroothandel (groothandelaars-verzenders, groothandelaars-invoerders, groothandelaars-uitvoerders), de viskleinhandel (gevestigde handelaars, venters, warenhuizen), de visverwerkende sektor (konservenfabrieken, inleggerijen, rokerijen, diepvriesinstellingen) en de dienstverlenende sektor (bedrijfsorganisaties en openbare diensten).

De activiteit en tewerkstelling in deze secundaire sektor was in de loop van de jaren uiteraard funktie van de evolutie en van de structuurveranderingen in het visserijbedrijf zelf.

Volgens schatting kopen heden in de vismijn van Oostende 130 handelaars; in 1960 waren het er nog 475. Deze cijfers hebben betrekking op verschillende koopsterkten en activiteiten.

In de Oostendse visverwerkende nijverheid valt er vooralsnog een produktietoename vast te stellen, evenals een heroriëntering en diversifiëring van het produktiegamma, gepaard gaande met de opslag en diepvries van voorraden. Een en ander maakte het mogelijk dat arbeidskrachten het hele jaar door aan het werk worden gehouden.

Bepaalde takken ondervinden nog steeds moeilijkheden bij het vinden van gekwalificeerd personeel. Zo startten de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars, het Waarborg- en Sociaal Fonds van de Zeevisserij en de VDA3 in mei 1983 met een opleiding voor visbewerkers. Tot op heden hebben meer dan

100 geïnteresseerden die opleiding beëindigd en een vaste betrekking gevonden. Een tweede sektor omvat een aantal bedrijven, firma's, fabrieken en instellingen, waaronder de toeleveringsbedrijven, die gedeeltelijk of incidenteel ten behoeve van het visserijbedrijf werken.

Zoals bij de eerste sektor zijn de activiteiten en de tewerkstellingsmogelijkheden ook hier sterk gebonden aan de fluktuaties die zich in de diverse geleidingen van het visserijbedrijf zelf voordoen.

Besluit

De sektor van de zeevisserij, en dus ook de Oostendse zeevisserij is en blijft in het raam van de Westvlaamse economie een belangrijke bedrijfstak. Dat de zeevisserij in Oostende niet meer is zoals weleer, betekent niet dat die sektor niet meer levenskrachtig zou zijn. De zeevisserij, de infrastructuur en de aanverwante bedrijvigheid zijn aanwezig.

De bedrijfstak bevat daarenboven diverse groeielementen. Zij zal voor de regio belangrijk blijven inzake voedselvoorziening, inkomen en zowel directe als indirecte tewerkstelling.

De kracht van de zeevisserij zit momenteel in het familiale karakter, doch investeringen, innovaties en impulsprogramma's moeten nieuwe initiatieven onderschragen, en dit destemee daar er voor vis een groeiende markt bestaat.



TOERISTISCH OOSTENDE: EEN ATTRAKTIEPOOL

Gerti Wouters
Officieel Bureau voor Toerisme, Oostende

Inleiding

Als enige stad aan de kust vormt Oostende een aantrekkelijke vakantiebadplaats voor binnen- en buitenlandse toeristen. Want naast het meer dan 8 kilometer fijne zandstrand, die uiteraard dé attractie voor vele vakantiegangers vormt, biedt Oostende een waaier van ontspanningsmogelijkheden. De bruisende binnenstad, met haar auto-vrije winkelstraten en pleintjes met terrasjes wordt gedurende het seizoen op professionele wijze geanimeerd door kunstenaars van velerlei genre. Wie groen zoekt komt in de stadsparken, met of zonder cafetaria en rekreatieve accommodatie en in het uitgestrekte duinen- en polderlandschap dat Oostende omringt, aan zijn trekken.

Het artistieke verleden van een aantal beroemde Oostendenaars vormt de basis voor een fraaie kollektie kunstwerken en curiosa verspreid over de stedelijke en provinciale musea. Een aantal prachtige historische gebouwen en de herinnering aan Koning Leopold II die destijds Oostende verkoos als vakantieverblijfplaats geven Oostende een aparte atmosfeer.

In Oostende is de tijd echter niet stil blijven staan. Moderne sportakkommodatie, van zwembad, over tennisterreinen tot rolschaatspiste, een uitgebreid aanbod aan hotels en restaurants, van verfijnde sterrenklasse tot familiepen-sion, een aantal campings aan de duinen nodigen de toerist uit voor een aangename en gevarieerde vakantie.

Met dit aanbod is Oostende elk jaar goed om een hele stroom bezoekers op te vangen. In 1990 werden niet minder dan 916.386 overnachtingen geteld. De Officiële Dienst voor Toerisme kreeg in 1990 3.848 schriftelijke aanvragen voor informatie. Daarnaast kwamen er 15.702 telefonische vragen binnen en 53.775 toeristen bezochten persoonlijk



Officieel Bureau voor Toerisme, Oostende

Oostende gaf een Koninklijke start aan het Belgisch toerisme. Ook vandaag heeft het nog heel wat te bieden op toeristisch vlak.

het Toerismebureau voor een toeristische brochure, een evenementenkalender of andere informatie. Hoofdmoot vormen nog altijd de Belgen die vakantie nemen of op uitstap gaan in eigen land. Welgeteld 363.082 Belgen overnachtten in 1990 in Oostende. De Britten volgden met 194.804 overnachtingen, waar ook Duitsers (41.040), Nederlanders (35.580), Fransen (26.430) en Luxemburgers (16.360) nemen graag vakantie in Oostende. Het totale aantal E.G.-overnachtingen bedroeg 888.770. Ook andere Europeanen vinden blijkbaar de weg naar Oostende, dat zijn deuren wereldwijd openzet.

Een stad met een toeristisch verleden

Het ontstaan van de toeristische bedrijvigheid te Oostende dateert uit 1784 toen de Brit William Hasketh, aangespoord door de bekendheid die Oostende als neutrale haven bij de Engelsen genoot, het initiatief nam om op het strand aan de baders verfrissingen te verkopen. Het nemen van zeebaden was al enige tijd populair en langzaam werd aristocratisch Europa gewonnen voor deze nieuwe vorm van ontspanning. Zo ook Leopold I, Koning der Belgen en zijn familie. Zijn liefde voor Oostende en zijn voorkeur om er regelmatig een vakantieverblijf door te brengen zijn het startschot voor de toeristische ontwikkeling van deze stad aan de zee. Talrijke verbindingswegen over water en land worden aangelegd (de Spoorlijn

Oostende-Brussel, 1838; de scheepvaartlijn naar Dover 1846) die talrijke bezoekers naar zee brengen.

Onder Leopold II, die de liefde voor Oostende van zijn moeder, koningin Louise-Marie geërfd heeft, kent Oostende een enorme bloei. In 1865, het jaar van zijn kroning, wordt Oostende bovendien van zijn functie als militaire vestigingsstad ontslagen, waardoor het licht op groen komt te staan voor de uitbouw tot een ware badstad. De zeedijk wordt verbreed tot wandeldijk en omzoomd door luxueuze hotels en villa's. Leopold II wil van Oostende de eerste badstad van Europa, zelfs van de wereld maken. Er worden publieke parken aangelegd die tot op vandaag de dag unieke groenzones in de stad vormen. De door op zijn initiatief opgetrokken gebouwen — de koninklijke stallingen, de inmiddels vernieuwde koninklijke villa, de koninklijke renbaan, de koninklijke (wandel) gaanderijen langs de dijk, een nieuw Kursaal, vormen nog altijd een schat aan bouwkundig erfgoed die van Oostende een stad met een heel speciale atmosfeer maken. In 1933 wordt het Termaal Instituut geopend, een glorievol bouwwerk dat, geflankeerd door de koninklijke en Venetiaanse gaanderijen de Oostendse kuststrook een apart gezicht geeft.

Twee oorlogen vernietigen gedeeltelijk de oude stad. Maar telkens herrijst Oostende, krachtiger dan tevoren. Het stadsbeeld wordt hier en daar gewijzigd, aangepast aan moderne behoeften. Het Casino, de renbaan, de haven en een groot deel van de zeedijk worden herbouwd en maken van Oostende een stad die het hele jaar door bruist van leven.

Een haven als attractie

De haven van Oostende omvat een handelshaven, een visserhaven en een jachthaven. Vooral deze twee laatste bepalen voor een groot deel het toeristisch beeld van Oostende. Dat de Vissershaven van Oostende de tweede grootste en belangrijkste is van België, is uiteraard van primordiaal belang. Ook vanuit toeristisch oogpunt vormt zij echter een attractie.

De dokken van de vissershaven grenzen aan de binnenstad en worden afgeboord door de keur aan visrestaurants.

Maar ook het vismijncomplex met zijn visverkoophalle van 6.720 m² en haringhalle (6.400 m²) waar de vis gelost, gesorteerd, gekeurd en tenslotte op traditionele wijze bij afroeping en toeslag

geveild wordt, zijn een bezoek waard.

De Mercatorjachthaven, die zijn naam dankt aan de aanwezigheid van de driemaster Mercator, mondt eveneens uit in de binnenstad. Ook deze haven dankt haar ontstaan aan Leopold I. Tijdens zijn bewind deden vele Engelse jachten Oostende aan. Op initiatief van Leopold II werd in 1878 een grootse zeilwedstrijd van Oostende naar Dover georganiseerd, in 1880 gevolgd door een zeilrace over de Atlantische Oceaan. Vanaf dan werd Oostende een centrum voor de zeilsport.

Ook vandaag de dag nog worden jaarlijks internationale zeilwedstrijden georganiseerd. Om op deze toeristische trend in te spelen werden de oude dokken in 1976 volledig vernieuwd. De Mercator-jachthaven omsluit nu een wateroppervlakte van 3,2 ha en vormt voor de plezierzeilers een aangename en comfortabele aanlegplaats.

Het Museumschip Mercator en het Noordzeeaquarium zijn twee musea die een bezoek aan de haven extra interessant maken.



Officiele Bureau voor Toerisme, Oostende

De Mercator koos als opleidingschip voor toekomstige koopvaardijofficieren het zeegeat in 1932, voer jarenlang over de wereldzeeën. Omstreeks 1960 werd de Mercator uit de vaart genomen en ingericht als museumschip. Oorspronkelijk werd de Mercator gemeerd te Antwerpen. Ter ere van de feestelijkheden van het 1.000-jarig bestaan van Oostende werd het echter naar Oostende overgebracht. In 1990 werden niet minder dan 128.000 bezoekers geteld.

Ook het Noordzee-aquarium is goed voor 48.000 bezoekers per jaar. Oorspronkelijk was het aquarium een particuliere verzameling van vis- en schaaldieren uit de Noordzee.

In 1973 werd besloten om de vroegere garnaalmijn op de Visserskaai om te vormen tot een op wetenschappelijke basis uitgewerkt aquarium.

Schatten van Oostendse Meesters

James Ensor, Leon Spilliaert, Constant Permeke, Jef Van Tuerenhout, Etienne Elias, Roland Devolder, Luc Martinsen, Herman Bellaert, William Sweetlove: een greep uit de verschillende generaties kunstenaars die te Oostende leefden en werkten of dat nog altijd doen.

Het *Stedelijk Museum voor Schone Kunsten* (Wapenplein) verzamelt kunstwerken van de Romantiek tot heden, met als centrale figuur James Ensor. Daaromheen staan werken van Belgische tijdgenoten, waaronder heel wat Oostendse meesters en de collectie gelauwerde werken van de 'Europaprijs

voor schilderkunst van de Stad Oostende', een tweejaarlijkse wedstrijd.

Het *Museum Ensorhuis*, Vlaanderenstraat 27, is het laatste woonhuis van kunstschilder James Ensor. Hij kwam hier wonen in 1917 en verbleef er tot zijn overlijden in 1949. Met behulp van de originele meubilering en met fotoreproducties van Ensor-schilderijen wordt de authentieke levenssfeer van de kunstenaar opgeroepen.

Een overzicht van de moderne Belgi-

sche kunst krijgt men in het *Provinciaal Museum voor Moderne kunst*. Naast de omvangrijke vaste kollektie zijn er ook geregeld tentoonstellingen van grote moderne kunstenaars te zien. Tevens is er een kindermuseum en een jeugdate-lier.

In 1990 ontvingen de drie musea samen zo'n 87.000 bezoekers (PMMK: 70.000, Stedelijk Museum: 9.576, Ensorhuis: 7.415).

Openluchtrecreatie alom

Wie Oostende zegt denkt zee en strand. De Oostendse stranden nodigen uit tot wandelen, zonnen, zwemmen of watersporten. Surfen gebeurt in een aparte zone.

Nagenoeg het hele jaar door leidt een ervaren natuurgids ingerichte strandwandelingen. Het Maria-Hendrikapark met z'n 45 ha groen is een paradijs voor wandelaars.

Het Leopoldpark roept herinneringen op aan weleer: de slingerende paden, de oude kiosk, de resten van de oude stadswallen, het bloemenuurwerk en het uitzicht op het beroemde beeldhouwwerk 'De Zee', vormen samen één romantisch geheel.

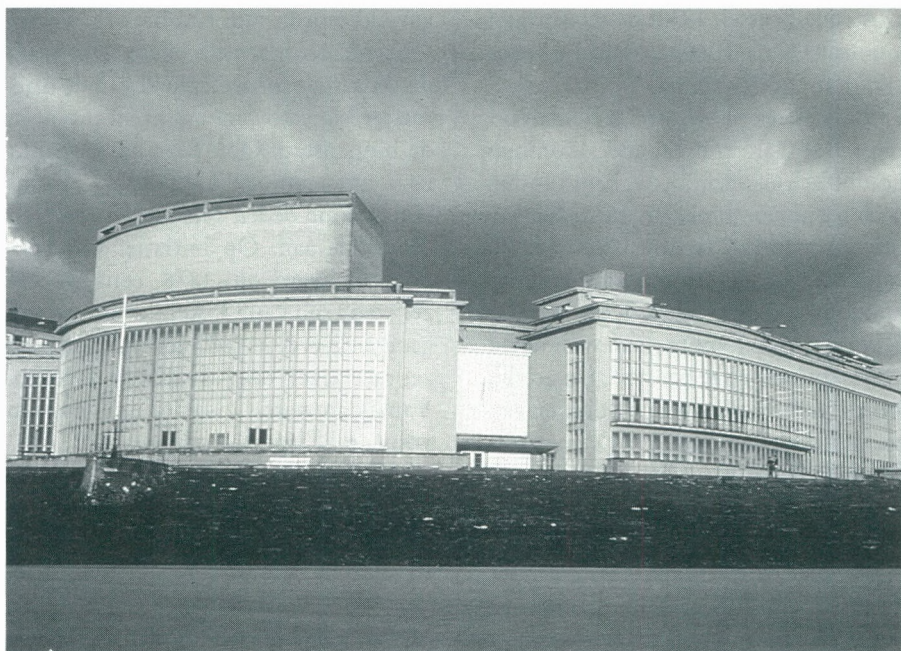
Het Koningspark, de tuin van de vroegere Koninklijke Villa, paalt aan de zeedijk.

Bijzonder is ook het Toeristisch Re-creatie park Raversijde. Het Koninklijke domein, ooit toebehorend aan Prins Karel heeft een oppervlakte van 45 ha. Het is de bedoeling er een voor het publiek toegankelijk recreatiepark in te richten waar temidden van natuurlijke duinen ook verschillende musea zullen te bezoeken zijn: het Memoriaal Prins Karel en het Openluchtmuseum Atlantikwall.

Twee aparte trekpleisters: het Casino Kursaal en de Wellington Hippodroom

In het Kursaalgebouw, dat in 1953 werd ingehuldigd wordt het hele jaar door een zorgvuldig geselecteerd programma van concerten, balletten en andere spektakels aangeboden. In de speelzaal komen binnen- en buitenlandse gasten hun geluk beproeven. De grootste speelzaal van België is het hele jaar geopend.

Op de Wellington Hippodroom worden er tijdens de zomer tot vijfmaal per week draf- en galoprennen gehouden.



Officied Bureau voor Toerisme, Oostende

Oostende Sportstad

Oostende verwent zijn sportieve toeristen: het uitgestrekte strand is een ideale plek om heel wat recreatiesporten als jogging, volleybal, petanque, enz. te beoefenen. De zee, met afzonderlijke surf- en badzone, vormt een uitdaging voor watersportamateurs of professionele sportbeoefenaars.

Zwemmers beschikken eerder over het Stedelijk zwembad, een complex met 4 baden met verwarmd en gezoniseerd zeewater, twee buitenbaden, ligweiden en cafetaria met zonneterrassen. Het binnenbad is met zijn afmetingen van 50 op 20 m (diepte tussen 1,10 en 4,20 m) een van de grootste en snelste zwembaden van het land.

De 'Spuiikom' is hét trefcentrum voor de beoefenaars van watersporten, voornamelijk surfers.

In Oostende zijn tenslotte sportzalen en -terreinen voor alle mogelijke sporten. Elk jaar worden er ook, voor een aantal disciplines, wedstrijden met internationaal allure georganiseerd. In het Sportpark kan men terecht voor voetbal. Amerikaans voetbal, tennis, basketbal, jogging, atletiek en tal van andere disciplines.

Speciaal aantrekkelijk voor toeristen is ongetwijfeld de actie 'Oostende beweegt'. Elk jaar worden gedurende de maanden juli en augustus in de sportcentra en op het strand initiaties en toernooien gehouden. Onder deskundige begeleiding kan men er allerlei gevechtssporten, balsporten en watersporten leren.

En nog veel meer...

Wie Oostende zegt kan nauwelijks raden wat deze Koningin der Badsteden allemaal nog aan schatten verbergt.

Een wandeling door de binnenstad laat tal van authentieke plekjes ontdekken. De Peperbusse, de oude romaanse toren van de vroegere hoofdkerk, op zich een machtig getuige van een woelig verleden, herbergt thans een museum. De oude Kapucijnenkerk is al eeuwenlang de bidplaats van de vissers. Men ziet er talrijke scheepsmodellen die door de vissers werden geofferd als dank voor een behouden vaart.

Het Heemkundig Museum 'De Plate' bevat een ruime verzameling voorwerpen betreffende de geschiedenis en folklore uit Oostende.

Voor wie graag wat verder op verkenning gaat is er Stene, het dorp in de stad, waar tal van typische restaurantjes de vele bezoekers verwelkomen. Wie dan nog niet moe is kan te voet of per fiets het polderlandschap intrekken, het vlakke land, dat Jacques Brel zo mooi bezong.

HET STIMULERINGSPROGRAMMA VOOR DE IMPULSREGIO OOSTENDE-BLANKENBERGE

André De Raes

Streekmanager van de Impulsregio Oostende-Blankenberge

Uit het artikel van Dr. J. Theys en D. Franco blijkt ten overvloede dat het arrondissement Oostende gekenmerkt is door een eenzijdige en zwakke economische onderbouw. Dit valt af te lezen uit het relatieve verloop van het inkomensniveau, de globale tewerkstellingsevolutie, de werkloosheidscijfers en de arbeidsmigratie.

De economische activiteiten in het arrondissement Oostende zijn te eenzijdig gericht op sectoren die geen groeipotenties hebben ofwel direct bedreigd zijn en waarbij rekonversie zich opdringt.

De werkgelegenheid in de secundaire sector is gering. Bovendien is het aandeel van de bouwnijverheid onevenredig groot en zijn een aantal probleemsectoren zoals scheepsbouw en -herstelling relatief sterk vertegenwoordigd.

De relatief hogere tewerkstelling in de tertiaire sector valt hoofdzakelijk toe te schrijven aan de sterke vertegenwoordiging van de horecasektor, de kleinhandel en de persoonlijke diensten, aan de werkgelegenheid in zee- en kustvaart en de aanwezigheid van effectieven van land-, zee- en luchtmacht. Deze sectoren zijn ofwel uitgesproken regressief of bieden geen reële groeikansen meer qua werkgelegenheid.

arrondissement Oostende is hiermee op één na het slechtst gerangschikt onder de Vlaamse arrondissementen.

Het arrondissement Oostende heeft een ontwikkelingsachterstand die nog groeiend is. In de huidige konstellatie zijn er geen autonome elementen voorhanden om hierin een ombuiging te brengen. Integendeel, de omgevingsfactoren (bouw Kanaaltunnel, regressie Britse markt, veroudering van de haven en dergelijke) zijn van die aard dat zonder ingrijpen de situatie vlug dramatisch zal worden.

De problematiek sluit nauw aan bij de vroegere situatie in de aangrenzende Westhoek, die door de EG als ontwikkelingszone werd erkend. Hoewel voordien een aanzienlijk deel van het arrondissement Oostende eveneens van een dergelijk statuut genoot, besliste de EG-Kommissie in 1982 dat in West-Vlaanderen nog enkel de bestuurlijke arrondissementen Diksmuide, Ieper en Veurne voor erkenning als ontwikkelingszone in aanmerking kwamen.

Niettegenstaande herhaalde pogingen daartoe werden aangewend, slaagden de GOM-West-Vlaanderen en het Vlaamse Gewest er niet in het arrondissement Oostende een erkenning door de EG-autoriteiten als ontwikkelingsgebied te

Daarom besliste de Vlaamse Executieve in februari 1990 een aantal selectieve maatregelen te nemen ten gunste van deze probleemgebieden die geen officiële erkenning als ontwikkelingsgebied kunnen bekomen.

De afbakening van deze zogenaamde impulsgebieden gebeurde aan de hand van relevante regionale sociaal-economische indicatoren. Op basis van deze criteria werden de volgende impulsregio's afgebakend: regio Oostende-Blankenberge en de regio's Meetjesland, Dendermonde-Sint-Niklaas, Zuid-Oost-Vlaanderen, Rupelstreek, Heist-op-den-Berg, Zennevallei en Hageland.

De impulsregio Oostende-Blankenberge omvat de gemeenten Middelkerke, Oostende, Bredene, De Haan, Blankenberge en Zuienkerke en telt 125.000 inwoners. Met een aandeel van 15,7% van de totale bevolking in alle impulsgebieden, kreeg de regio Oostende-Blankenberge een impuls-enveloppe van 296,7 miljoen fr., gespreid over de periode 1991-93, toegewezen.

Gemeenschappelijke krachtlijnen van het stimuleringsprogramma voor de Vlaamse Impulsgebieden

De Gemeenschapsminister van Economie gaf aan de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Vlaanderen (GIMV) opdracht een gemeenschappelijk impulsprogramma op te stellen voor de afgebakende impulsregio's. De inhoud van de impulsen diende hierbij te worden vastgelegd. De GIMV, hierin bijgestaan door een internationaal consultancy-bureau, liet zich bij de formulering van de impulsen inspireren door reeds eerder toegepaste formules onder meer in de ontwikkelingsgebieden.

Half oktober 1990 werd tijdens een plenaire vergadering van het Vlaams Economisch en Sociaal Overlegkomitee

Het impulsprogramma draagt bij tot de uitbouw van een dynamisch produktiemilieu, onder meer door de verbetering van het opleidingsniveau van de beroepsbevolking en de verdere ontwikkeling van een uitnodigende infrastructuur op industrieel, commercieel en toeristisch gebied.

Het arrondissement Oostende is permanent gekonfronteerd met hoge werkloosheid van structurele aard. De mannelijke werkloosheidsdruk (in verhouding tot de potentieel actieve mannelijke bevolking) bedroeg in 1991 6,4% tegenover 5,3% in Vlaanderen. Het

bezorgen. Alles laat voorzien dat, rekening houdend met de regionale problematiek in de verruimde EG, deze pogingen ook in de toekomst zonder succes zullen blijven.

Vergelijkbare situaties deden zich ook in andere delen van Vlaanderen voor.



Officiele Bureau voor Toerisme, Oostende

(VESOC) een consensus bereikt over het door de GIMV voorgelegde stimuleringsprogramma voor de impulsgebieden, de inhoudelijke organisatie en de te volgen verdere procedure.

Gelet op het verschil in endogene potentie en het specifiek karakter van de verschillende impulsgebieden, werd geoordeeld dat een zo ruim mogelijk overleg over de inhoud van de programma's voor elke regio diende te worden georganiseerd. Daartoe werden de betrokken GOM's belast met het opmaken van een voorstel van programma dat diende te kaderen in de door VESOC goedgekeurde krachtlijnen en dat voor advies diende voorgelegd aan zowel de betrokken gemeenteraden als aan de interkommunale verenigingen voor streekontwikkeling. Zo maakte de GOM-West-Vlaanderen op basis van dit overleg het uiteindelijke concrete voorstel van programma aan de Gemeenschapsminister van Economie over in december 1990.

Na advisering door de Sociaal-Economische Raad voor Vlaanderen (SERV), bekrachtigde de Vlaamse Executieve in februari 1991 het operationele programma, dat als eerste beleidsrichtlijn geldt voor de impulsregio Oostende-Blankenberge.

De krachtlijnen van het impulsprogramma voor de regio Oostende-Blankenberge

Het door de Vlaamse Executieve goedgekeurde programma omvat drie grote luiken, met name infrastructuurprojecten, die ongeveer 40% van het toegekende budget voor hun rekening nemen, opleidingsprojecten, met bij benadering 20% van de middelen, en specifieke ak-

ties, goed voor de overige 40% van de impulsenveloppe.

Het luik infrastructuur kreeg een globaal budget van 118,3 miljoen fr. toegewezen. Projecten die de uitrusting van industrieterreinen, de sanering van vervallen terreinen en de verbetering van de ontsluiting van specifieke punten in het impulsgebied beogen, kunnen een beroep doen op een tussenkomst van 45% uit de impulsenveloppe. De uitrusting van de luchthavengebonden vracht- en industriezone met een taxiweg voor vliegtuigen en een toegangsweg voor het wegverkeer geniet de hoogste prioriteit. Dit project is in extenso in het artikel over de luchthaven van Oostende beschreven. Daarnaast worden er middelen gereserveerd voor de uitrusting en ontsluiting van bepaalde delen van het industriegebied Oostende-Zandvoorde en de sanering van haventerreinen. Tevens kan worden geparticipeerd in de uitbreiding van het Bedrijvencentrum Regio Oostende en wordt de bouw van een multifunctioneel gebouw in samenwerking met het Oostendse stadsbestuur overwogen.

Het luik opleiding, met een globaal budget van 66,7 miljoen fr., voorziet acties in samenwerking met de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB) tot opleiding van werknemers met het Vlaams Instituut voor Zelfstandig Ondernemen (VIZO) en het Provinciaal Vormingsinstituut inzake opleiding tot Zelfstandige en in de Welzijnsfeer voor opleiding van kansarmen en bestaansminimumtrekkers.

De VDAB en het VIZO voorzien, naast de verhoging van het personeelskader in functie van de behoeften die in de impulsregio werden opgespoord, de organisatie van een aanzienlijk aan-

tal extra opleidingen die een versterking van het opleidingsniveau van de actieve bevolking voor gevolg zullen hebben. Inzake welzijn formuleerden de gezamenlijke OCMW's van de impulsgemeenten een opleidingsproject ten behoeve van langdurig werklozen en kansarmen.

Aan het luik specifieke acties tenslotte, werd een budget van 111,8 miljoen fr. toegewezen. Mits wordt voldaan aan een aantal voorwaarden kunnen volgende projecten in aanmerking komen voor betoelaging:

deelname in het promotiefonds voor de luchthaven;

de oprichting van een managementteam voor de haven van Oostende. In dit verband: de financiering van een economische impactstudie met betrekking tot de renovatie van de haven van Oostende; deelname in de financiering van een Milieu-Effekt-Rapport inzake de uitbreiding van de Oostendse luchthaven en van een Milieu-audit voor Oostende; deelname in de oprichting van een regionaal fonds voor bedrijfsdoorlichtingen, naar analogie met het Westboek 1992-fonds (EFRO-project);

de realisatie van rekreatieve en toeristische infrastructuren en andere projecten ter stimulering van het toerisme, zoals de oprichting van een automobielmuseum te Blankenberge, de oprichting van een kustmuseum te Middelkerke, de oprichting van een trammuseum te De Haan, het openstellen van natuurgebied te Vlissegem (De Haan), alternatieve voorstellen voor Blankenberge, de uitbouw van een verkeersmuseum te Oostende, TRP-Oostende, uitbouw van de pier te Blankenberge;

milieuprojekten, zoals beperkte kustverdedigingswerken en de bouw van een ontvanginstallatie voor afvalolie; pilootprojecten die verband houden met het belang van de zeevisserij voor deze regio: projekten inzake aquacultuur;

projekten in de kulturele sektor die zorgen voor bijkomende werkgelegenheid. Wat de problematiek van de kinderopvang betreft, kunnen in de regio Oostende, op basis van het aantal geboorten in 1987, een viertal projekten worden betoelaagd. Het vrijgeven van deze subsidie wordt aan een aantal voorwaarden onderworpen: zo moet het onder meer gaan om initiatieven inzake voor- en naschoolse kinderopvang, waarbij prioriteit wordt gegeven aan kinderen van ouders die een beroepsopleiding volgen.

Inhoudelijke organisatie van het programma 'Impulsgebieden'

Dank zij de bijkomende inspanningen voor de regio Oostende-Blankenberge door de financiering die via het Impulsprogramma ter beschikking wordt gesteld, zal de GOM-West-Vlaanderen in staat worden gesteld haar inspanningen voor deze regio nog op te voeren. Voor de konkretisering van het Impulsprogramma werden voor de coördinatie een streekmanager en een technologie-agent aangesteld.

Het concept en de concrete uitwerking van de bijkomende ontwikkelingsprojecten in de impulsregio worden door de streekmanager uitgevoerd terwijl de technologie-agent de intensivering van de bedrijfsbegeleiding vooral op technologisch gebied waarneemt.

Sinds de installatie van de Streekkommissie eind mei 1991 werd het Impulsprogramma volledig operationeel. Deze Streekkommissie is paritair samengesteld met vertegenwoordigers uit de gemeentebesturen, van de werknemers en werkgevers.

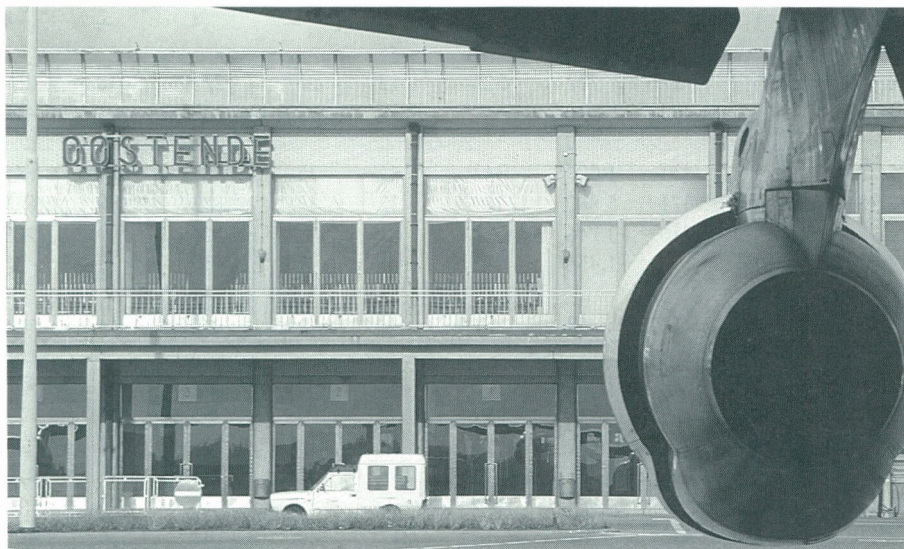
De projecten worden door plaatselijke overheden en sociaal-ekonomische organisaties bij de *streekmanager* ingediend; als de projecten budgettair en inhoudelijk in het programma impulsgebieden kaderen, legt deze de projecten voor aan de *Streekkommissie*. Na consensus worden de voorstellen overgemaakt aan de *centrale stuurgroep* van de Vlaamse Executieve. Deze stuurgroep maakt de voorstellen met advies van de GOM-West-Vlaanderen over aan de *Gemeenschapsminister van Economie* die definitief beslist.

Hierna gebeurt de aanrekening op het voorziene bedrag en kan een *overeenkomst tussen de GOM-West-Vlaanderen en de projectpromotor* worden afgesloten. De terbeschikkingstelling van de fondsen gebeurt in *schijven*: 45% zijn onmiddellijk uitbetaalbaar als eerste voorschot; 35% als het eerste voorschot voor de helft is besteed en als het project verloopt volgens plan en de overige 20% na goedkeuring door de Kommissaris van de Vlaamse Executieve bij de GOM-West-Vlaanderen.

Besluit

Wij verwachten van dit Impulsprogramma dat het bijdraagt tot de creatie van een attractief kader waarin ondernemersinitiatieven gemakkelijker tot ontplooiing komen. De GOM-West-Vlaanderen zal, in overleg met de vertegenwoordigers van de impulsregio, hierbij de nadruk leggen op de totstandbrenging van elementen die, ook nog na afloop van het Impulsprogramma, blijvend tot de verhoging van de regionale aantrekkingskracht bijdragen.

Dit beleid past geheel in het door de GOM-West-Vlaanderen gehanteerde endogene streekontwikkelingsmodel, dat de regionale ontwikkeling via de valorizatie van de interne groeikrachten van de streek wil realiseren. De middelen die in het raam van het Impulsprogramma daartoe ter beschikking worden gesteld, bieden waardevolle aanzetten om deze doelstelling versneld te realiseren.



Met de ASLK is het goed zaken doen

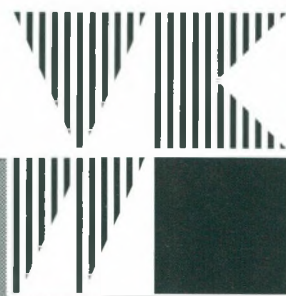
Een echte partner is net zo begaan met de zaak als uzelf. Zo'n partner is de ASLK. Bij ons komen overleg en advies op de eerste plaats. Want bankservice is maatwerk. Zeker als het om kredieten gaat. De ASLK biedt een brede gamma van kredietformules, zowel kort- als langlopende, zowel courante als minder courante, die exact op de leest van uw zaak worden geschoeid. En zoals steeds behoren de ASLK-tarieven ook voor dit soort leningen tot de interessantste op de markt. Beginnende middenstanders en trouwe klanten genieten bovendien in veel gevallen van een aanzienlijke korting. Komt u dus in ieder geval eens met ons praten. Ook als u daar niet meteen een aanleiding toe ziet. Door onze know-how op gebied van bedrijfsfinanciering en krediet in de ruimste zin van het woord, kunnen wij u vaak nieuwe wegen wijzen. U kunt het beste via uw ASLK-agentschap even contact opnemen met de kredietexpert voor uw regio. U zal merken: met de ASLK is het goed zaken doen.



De bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1990 (Bron: RSZ)

Bedrijfstakken NACE-kode	Prov. W.-Vlaanderen			Arr. Brugge			Arr. Diksmuide			Arr. Ieper		
	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal
Landbouw, bosbouw, visserij	2.565	873	3.438	870	78	948	81	65	146	213	71	284
Vaste brandstoffen en cokesovens	209	4	213	209	4	213	—	—	—	—	—	—
Aardolieraffinaderijen	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elektriciteit, gas, warmte, water	1.945	230	2.175	573	72	645	41	1	42	91	7	98
Winning en eerste verwerking metalen	4.660	460	5.120	1	—	1	—	—	—	4	—	4
Winning en vervaardigen niet-metalen delfstoffen	3.983	501	4.484	695	27	722	225	12	237	278	10	288
Chemische industrie	1.871	523	2.394	263	73	336	—	—	—	227	191	418
Metaalproducten	7.734	969	8.703	873	134	1.007	347	41	388	821	24	845
Machines	11.551	842	12.393	5.489	371	5.860	119	22	141	1.733	98	1.831
Elektrotechnische indust.	3.743	3.028	6.771	2.016	1.730	3.746	4	1	5	106	99	205
Transportmiddelen	4.287	237	4.524	1.359	95	1.454	12	1	13	30	7	37
Fijnmechanische en optische industrie	152	101	253	38	20	58	1	—	1	2	1	3
Voeding	7.981	4.269	12.250	1.092	665	1.757	303	232	535	885	552	1.437
Drank	1.045	163	1.208	442	69	511	29	4	33	60	12	72
Tabak	97	252	349	8	64	72	23	83	106	21	24	45
Textiel	13.741	8.653	22.394	175	216	391	146	185	331	225	195	420
Leder	61	391	452	42	307	349	—	—	—	2	10	12
Schoenen en kleding	999	7.931	8.930	52	450	502	13	217	230	183	1.226	1.409
Houtindustrie en houten meubelen	9.742	1.983	11.725	1.827	456	2.283	389	41	430	706	242	948
Papier	459	284	743	58	36	94	—	—	—	47	35	82
Drukkerij	2.468	1.283	3.751	677	277	954	16	20	36	102	98	200
Rubber en plastic	2.302	675	2.977	147	25	172	5	—	5	3	1	4
Diversen	508	400	908	21	16	37	41	13	54	5	1	6
Bouw	21.749	922	22.671	4.529	189	4.718	1.176	36	1.212	2.174	80	2.254
Handel	16.698	17.107	33.805	3.574	4.506	8.080	616	420	1.036	1.043	1.071	2.114
Hotel, restaurant, café	6.059	8.306	14.365	1.976	2.296	4.272	46	96	142	428	612	1.040
Reparatie	3.459	473	3.932	817	107	924	167	25	192	261	50	311
Vervoer - Verkeer	16.958	2.792	19.750	4.938	804	5.742	481	47	528	1.151	138	1.289
Bank-, krediet- en verzekeringswezen	4.632	2.747	7.379	1.152	714	1.866	112	53	165	273	128	401
Dienstverlening, verhuur	9.594	8.124	17.718	1.926	1.935	3.861	100	112	212	518	502	1.020
Overheid, onderwijs	31.799	26.179	57.978	11.239	7.749	18.988	882	1.091	1.973	2.306	2.113	4.419
Diversen	14.012	37.779	51.791	4.449	11.140	15.589	236	1.061	1.297	1.518	3.313	4.831
Algemeen totaal	207.066	138.481	345.547	51.527	34.625	86.152	5.611	3.879	9.490	15.416	10.911	26.327

Arr. Kortrijk			Arr. Oostende			Arr. Roeselare			Arr. Tielt			Arr. Veurne		
M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal
293	138	431	350	37	387	301	287	588	223	183	406	234	14	248
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
668	98	766	293	19	312	153	24	177	32	2	34	94	7	101
3.812	412	4.224	—	—	—	843	48	891	—	—	—	—	—	—
1.766	266	2.032	261	15	276	409	132	541	287	31	318	62	8	70
687	168	855	582	61	643	39	11	50	73	19	92	—	—	—
2.756	356	3.112	210	16	226	1.643	194	1.837	974	161	1.135	110	43	153
2.013	183	2.196	190	23	213	1.501	118	1.619	235	11	246	271	16	287
629	505	1.134	26	6	32	840	665	1.505	122	22	144	—	—	—
553	47	600	376	18	394	1.778	60	1.838	136	6	142	43	3	46
41	12	53	44	31	75	22	37	59	2	—	2	2	—	2
1.186	543	1.729	519	556	1.075	2.374	855	3.229	922	398	1.320	700	468	1.168
220	22	242	7	—	7	216	40	256	71	16	87	—	—	—
44	76	120	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	4	5
9.274	5.498	14.772	244	70	314	762	477	1.239	2.683	1.820	4.503	232	192	424
1	2	3	2	18	20	6	43	49	8	11	19	—	—	—
311	2.713	3.024	9	166	175	228	1.631	1.859	199	1.474	1.673	4	54	58
2.365	416	2.781	172	20	192	2.066	523	2.589	2.081	269	2.350	136	16	152
258	115	373	5	30	35	77	47	124	14	21	35	—	—	—
647	328	975	89	44	133	759	368	1.127	166	132	298	12	16	28
654	169	823	45	8	53	763	264	1.027	677	208	885	8	—	8
314	206	520	63	56	119	44	81	125	20	27	47	—	—	—
6.267	305	6.572	1.812	78	1.890	2.931	124	3.055	1.996	73	2.069	864	37	901
5.565	4.696	10.261	1.648	2.234	3.882	2.423	2.483	4.906	1.167	880	2.047	662	817	1.479
897	1.423	2.320	1.504	2.028	3.532	372	508	880	67	190	257	769	1.153	1.922
923	110	1.033	292	52	344	650	84	734	212	32	244	137	13	150
3.373	698	4.071	3.808	670	4.478	1.762	219	1.981	996	97	1.093	449	119	568
1.571	882	2.453	434	332	766	751	458	1.209	200	113	313	139	67	206
5.004	3.328	8.332	800	922	1.722	743	666	1.409	198	250	448	305	409	714
6.370	6.572	12.942	4.491	3.125	7.616	2.825	2.753	5.578	1.201	1.477	2.678	2.485	1.299	3.784
3.123	9.192	12.315	1.861	4.596	6.457	1.704	5.085	6.789	473	1.784	2.257	648	1.608	2.256
61.585	39.479	101.064	20.140	15.231	35.371	28.985	18.285	47.270	15.435	97083	25.143	8.367	6.363	14.730



V.K.W.-DIENSTEN

VOOR ZELFSTANDIGEN EN ONDERNEMERS

Onze deskundige medewerkers zijn u graag behulpzaam bij het opstarten van uw zelfstandige activiteit of uw bedrijf. Zij begeleiden u bij de verdere uitbouw.

- **SOCIAAL HULPBEToon** berekent de lonen en wedden van uw medewerkers en adviseert u in de toepassing van de sociale wetgeving.
- **A.C.V.W.** betaalt vlot en stipt de geboortepremie en kinderbijslag aan uw werknemers.
- **A.S.K.Z. A.P.Z.** stelt u in regel met het sociaal statuut van de zelfstandigen en adviseert u in het vrij aanvullend pensioen.
- **IDEWE** adviseert u als interbedrijfsgeneeskundige dienst in het gezondheidsbeleid van uw bedrijf.
- **MEDIWE** controleert uw personeel dat door ziekte afwezig is.

Daarnaast staan er ook een mutualiteit, een computeradviesbureau (Kortrijk) en een bureau voor managementsadvies (Roeselare) tot uw dienst.

Samen zorgen onze diensten ervoor dat U zich maximaal kunt toeleggen op de technische en commerciële uitbouw van uw bedrijf.

U bent welkom in ...

Brugge
Mariastraat 2
tel. 050 / 33 50 28
050 / 33 30 50
fax 050 / 34 40 56

Kortrijk
Grote Markt 19
tel. 056 / 21 93 21
fax 056 / 21 93 29

Roeselare
J. Van Arteveldestr. 9a
tel. 051 / 24 08 72
fax 051 / 24 00 54

- **North Sea Ferries** heeft zopas twee nieuwe, snellere vrachtschepen ingezet op de lijn Zeebrugge-Middlesborough: de *Norking* en de *Norqueen*. Deze schepen kunnen 110 trailers van 12 meter lang vervoeren en zij hebben akomodaties voor 12 begeleiders. In 1990 vervoerde NSF 380.269 passagiers en 68.269 personenwagens op de lijn Zeebrugge-Hull. Op Hull en Middlesborough samen werd in 1990 ongeveer 3,25 miljoen ton vracht vervoerd.
- **Korlam**, producent van konstruktie-elementen in gelijmd gelameleerd hout heeft te Wevelgem een nieuwe geautomatiseerde produktielijn in werking gesteld. Tevens werden 1.200 m² nieuwe ruimte in gebruik genomen voor afwerking en stockering, evenals een verdubbeling van de kantoorruimte. De investering bedraagt 50 miljoen fr. Korlam stelt 25 arbeiders, 8 monteurs en 7 bedienden tewerk. 80% van de produkten blijven op de Belgische markt.
- Op initiatief van vijf Hantal-docenten werd te Kortrijk een naschoolse opleiding georganiseerd onder adviesvorm, onder de naam **MIC-Marketing Information Center**. De studietoelagen, maximaal vijf per jaar, worden ingericht naargelang de noodzaak. MIC wil aanvullend werk verrichten op het vlak van de begeleiding, de opleiding en de dokumentatie inzake marketing.
Info: tel. 056/22.92.09.
- **Lannoo** te Tielt splitst zich op in twee vennootschappen: de uitgeverij, met inbegrip van de afdeling grafiek en de drukkerij. De opsplitsing gaat in op 1 januari 1992.
- De **Zeebrugge haventrafiek** steeg de eerste negen maanden van 1991 met 3,5% tegenover dezelfde periode in 1990. Er werden 22,9 miljoen ton goederen vervoerd. Vaste bulk steeg met 18,5%, vloeibare met 6,8%. Ro/ro daalde met 6% en het containervervoer met 4,6%. Het aantal passagiers naar Dover daalde met 3%, maar steeg naar Felixtowe (+16%) en Hull (+6%). Voor gans 1991 wordt 31 miljoen ton goederen verwacht.
- De **WIH** startte in 1989 een inbreidingsproject van 11 ha te Waregem. Het project *De Korenbloem* volgt op de projecten *Noord-Station (Het Veen)*, de *Groene Wandeling* en de inbreiding *Het Spey*, samen goed voor 201 bouw kavels. In 1991 nog worden in het project *De Korenbloem* de wegenwerken aanbesteed en alle werken worden globaal en niet meer in fazen uitgevoerd. In 1993 kunnen een 100-tal sociale en vrije bouw kavels worden aangeboden voor verkoop.
- **Multisac** uit Poperinge is overgenomen door de Groep S. (*Sacallian*) en M. (*Manusac*) uit Vilvoorde en Dornik, beiden voor meer dan de helft in handen van NCB uit Zweden. Multisac blijft verder produceren en investeerde zopas 30 miljoen fr. in een computergestuurde produktielijn. De tewerkstelling bedraagt 80 personen, de omzet een half miljard fr.
- **Haco**, konstruktieur van plaatbewerkingsmachines uit Rumbeke, hield eind september opendeurdagen. Gestart in 1965 als hersteller van hydraulische toestellen, worden er nu in hoofdzaak nieuwe CNC-gestuurde machines gekonstrueerd. De Haco-groep telt 22 vestigingen in 10 landen. De totale omzet bedraagt 4,1 miljard fr., de tewerkstelling 600 personen. Eind oktober werd in Norfolk (Engeland) nog een nieuw bedrijf van profielscharen ingekocht, wat een vaste voet en een commercieel distributienet in Engeland garandeert.
- **Verkaveling De Kouter** te Staden. In samenspraak met het gemeentebestuur van Staden is de Westvlaamse intercommunale vereniging voor huisvestingsbeleid (WIH) overgegaan tot de realisatie van 34 percelen bouwgrond in de verkaveling 'De Kouter'. De oppervlakte van deze percelen varieert van 500 m² tot 800 m². De gemiddelde verkoopprijs bedraagt ongeveer 1.140 fr./m².
- **Indico nv** startte te Ieper met een nieuwe jeansfabriek. Er werd gestart met 40 personen die samen 5.000 stuks per week produceren. Een ander gedeelte van de produktie gebeurt in Tunesië.
- **Verkaveling Emelgem-Noord**. Zopas startte de Westvlaamse intercommunale vereniging voor huisvestingsbeleid (WIH) met de verkoop van 80 uitgeruste percelen bouwgrond te Izegem (Emelgem). Deze realisatie kwam tot stand in nauwe samenwerking met het stadsbestuur van Izegem. De gemiddelde verkoopprijs bedraagt 1.325 fr./m² en varieert naargelang de ligging en de oppervlakte van percelen (550 tot 1.100 m²).
- **Bekaert Engineering** uit Ingelmunster zal zich heroriënteren en meer markten opzoeken buiten de eigen wereldwijde Bekaert-vestigingen. Maar toch biedt het lage investeringsprogramma van de groep en het competitiviteitsprogramma voorlopig tot een daling van de tewerkstelling met 99 personen.
- **IVBO**, uitbater van de Brugse verbrandingsoven, zal 35 miljoen fr. investeren in aanpassingswerken aan de oven, met name in het aanbrengen van een rookgaswasinstallatie. Op deze wijze moet een bestaande vervuiling van het Boudewijnkanaal worden tegengegaan.
- **Desimpel Kortemark** realiseerde in het eerste semester 1991 een gekonsolideerde omzet van 1,6 miljard fr., met een lichte terugval van 2,5% tegenover 1990. Voor het eerst was de omzet groter in het buitenland dan in België. In 1990 werd 602 miljoen fr. geïnvesteerd en in het eerste semester 1991 reeds 400 miljoen fr. Na 1991 worden ongeveer 100 à 150 miljoen fr. investeringen per jaar voorzien.
- **Jaritex** uit Ingelmunster realiseerde in 1990 een omzet van 1,2 miljard fr. met schuimkonfektie. Ongeveer 55% van de omzet gaat naar schuim en matrassen, dekbedden en kussens, wollen vachten en matrasbeschermers; 45% gaat naar import van schuimrubber. De invoer van schuimrubber moet nu dalen, dankzij een eigen verhoogde produktiekapaciteit, tot 25%. Daartoe worden op twee jaar tijd voor 70 miljoen fr. nieuwe machines aangekocht. Jaritex stelt 80 eigen medewerkers en nogmaals 50 personen in beschutte werkplaatsen tewerk.

- **De Brugse Beschermde Werkplaats** bestaat 25 jaar. Zij stelt 256 personen tewerk, waaronder 20 validen; er zijn 183 mannen en 73 vrouwen in dienst. De meesten zijn verstandelijk, sommigen zintuigelijk of motorisch gehandicapt. De werkplaats heeft een eigen productie van draadartikelen voor huishoudelijk of industrieel gebruik. Daarnaast worden er talloze taken uitgevoerd in onderaanneming. Er zijn 250 opdrachtgevers en 70% van de opdrachten zijn bestemd voor het buitenland (tot Zwitserland, Italië en Amerika toe).
- **Van Neder Carpets**, tapijtweverij in Waregem heeft vorig jaar 300 miljoen fr. geïnvesteerd in een nieuwe weverij voor polypropyleen-tapijten met hoofdzakelijk Klassiek Dessin. Deze activiteit wordt toevertrouwd aan een nieuwe vennootschap Samarra. De omzet in 1990 bedroeg reeds 425 miljoen fr. op een groepsomzet van 1,15 miljard fr.; de uitvoer bedraagt 97%.
- **Walleyndruk** bestaat 70 jaar. De firma Walleyndruk uit Brugge bestaat reeds 70 jaar en heeft dit zopas gevierd. Het werd in 1921 opgericht als eenmansdrukkerij. Zelfs bij een verhuis naar de huidige gebouwen bleef de firma trouw aan haar eerste vestigingsplaats. Het lood werd echter wel vervangen door de nieuwere technieken: offset en fotografisch zetwerk. Wel werd er halstarrig vastgehouden aan zwart-wit boekwerk. Het niet-investeren in vierkleurenpersen creëerde echter voldoende mogelijkheden voor het installeren van alle noodzakelijke hoogtechnologische machines op het eigen gebied. Zo zijn de geavanceerde persen en randapparaturen gemiddeld slechts twee jaar oud.
- **Concordia**, syntetica-wevers uit Waregem, presenteerden te Parijs enkele nieuwe microdoeken in aangeruwde polyamide en polyester, evenals enkele nieuwe coatings en hoogmodische 'changeants'. Concordia is goed voor een omzet van ongeveer 3 miljard fr.
- **Belgian New Fruit Wharf** heeft een kontrakt getekend voor de aanvoer van 25.000 ton Marokkaans fruit langs Zeebrugge. De Nederlandse invoerder verlaat Rotterdam. De producten zijn bestemd voor de Benelux, Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië.
- **De firma Reznor Europe** uit Menen ontving de 'Gouden Klomp-1991'-prijs. Deze prijs wordt door de Belgisch-Luxemburgse Kamer van Koophandel voor Nederland uitgereikt aan bedrijven die aanmerkelijke inspanningen hebben verricht om door te dringen op de Nederlandse markt en om er zich te handhaven. Reznor Europe ontwerpt en produceert gasgestookte verwarmingstoestellen voor grote ruimten. 27% wordt uitgevoerd naar Nederland; de totale uitvoer bedraagt 92%.
- **Van Acker-Hout** betrof te Brugge nieuwe bedrijfsgebouwen op het industriegebied Herdersbrug te Brugge. Deze firma voor houtbewerking gebruikt er 30.000 m² en heeft nog een tweede dergelijke optie. De produktiehal is 7.000 m². Er worden geschaafde planchetten gemaakt die nu, in tegenstelling met vroeger, nog verdere bewerkingen ondergaan. Naast een gemoderniseerd machinepark beschikt het bedrijf over een computergestuurde stofzuiginstallatie met een capaciteit van 65.000 m³ lucht per uur.
- **De herkalibrering van de Leie te Kortrijk** is in principe beslist. Het vijfjarenplan zal 2,6 miljard fr. kosten, te realiseren op vijf jaar. De nodige kredieten voor de bouw van een eerste brug aan de Visserskaai en het voortzetten van de nodige onteigeningen worden op de begroting van 1992 ingeschreven. De brug tussen Visserskaai en Reepkaai wordt eerst afgewerkt om de Reepbrug te kunnen afbreken en verbreed weer op te bouwen. Gedurende de werken wordt de scheepvaart met 600-ton schepen georganiseerd met lichtsignalisering.
- **Langs de Damse Vaart** zullen de bomen tussen de Dammebrug en de Oostkerkebrug worden geveld. Dit oudste bomenbestand heeft veel ouderdoms- en ziekteverschijnselen. In 1992 en 1993 zullen fazegewijs ongeveer 560 bomen worden geveld; zij zullen onmiddellijk door nieuwe populieren worden vervangen.
- **De Artex-groep** uit Izegem segmenteerde zijn activiteiten. Travelexpo nv is actief als standbouwer, Graphic Group Sparks nv verzorgt gedrukte bedrijfskommunikatie en het Reklamebureau Artex nv maakt gebundelde reclame (reflektie, advies en executie van een kampanje).
- **De firma Jonckheere** uit Roeselare heeft zich opgesplitst in twee bedrijven. Jonckheere Bus and Coach specialiseert zich in bus- en car-activiteiten, terwijl Jonckheere nv aan toelevering zal doen. De groep krijgt een kapitaalsverhoging van 500 miljoen fr., in twee schijven. De dochterfirma Sadev wordt overgeheveld naar de Oostenrijkse groep Voest-Alpine.
- **Bekaert-Stanwick** uit Kortrijk heeft een samenwerkingsakkoord van 25 miljoen fr. ondertekend met een Tsjechisch bedrijf. Het kontrakt omvat een strategische doorlichting en een management-opleiding. Gestart in oktober jongstleden, loopt het kontrakt tot in 1992. De opleiding zal ter plaatse gebeuren. Bekaert-Stanwick voert sinds 1990 een politiek van internationalizatie.
- **Op de toegangswegen naar Zeebrugge** wordt in 1992 de tunnel onder de Koninklijke Baan in de Baron de Maerelaan gebouwd (voor 200 miljoen fr.). Ook worden de onteigeningen aangevat voor de aanleg van de zuidelijke Kustrandweg in de achterhaven naar de nieuw te bouwen Herdersbrug, terwijl op de Expressweg te Brugge de tunnel onder de Astridlaan moet worden gerealiseerd. De tunnel onder de Torhoutsesteenweg werd aanbesteed op 27 november.
- **De WIH** uit Brugge heeft sinds haar oprichting 1.100 ha gronden aangekocht. Er werden reeds 6.600 percelen bouwgrond verkocht, verspreid over 155 projecten. Zij heeft vroeger 101 woningen zelf gebouwd en verkocht en werkte voor 500 andere woningen samen met de privé-sektor. De erkende bouwmaatschappijen konden 215 ha bouwgrond kopen en 288 ha werden door de gemeentebesturen aangekocht. Binnen goedgekeurde herwaarderingsgebieden heeft de WIH drie projecten in uitvoering.
- **Belgomilk**, een zuivelkoöperatieve groep, wil in 1992 een kaasfabriek opstarten te Zwevezele-Wingene. De vestiging zou 2 miljard fr. kosten. Zij moet meerdere andere vestigingen (te Wingene, Harelbeke, Nazareth en eventueel Overmere en Opwijk) van de groep vervangen. Te Zwevezele zou vooral Chesterkaas worden geproduceerd.

▪ **Het Parkhotel Cortina te Wevelgem en het restaurant-hotel Marquette uit Marke** hebben sinds twee jaar een samenwerkingsakkoord gesloten, teneinde te komen tot een hogere graad van kwaliteit en service. Op deze wijze kan het Parkhotel Cortina, dat sinds 1960 bestaat, een maximale niveauverhoging nastreven. Het Parkhotel heeft diverse zalen en 27 hotelkamers. Er zijn 17 personeelsleden tewerkgesteld.

▪ **De Sally-lijn** heeft op haar vrachtverbinding Oostende-Ramsgat twee super-vrachtferris ingelegd, de Bazias 3 en de Bazias 4. Er zijn drie dagelijkse afvaarten van dinsdag tot vrijdag, twee op zaterdag en één op zondag en maandag. In 1990 werden (door toen Schiaffino) 62.000 opleggers verscheept; voor 1991 wordt op 65.000 opleggers gemikt, samen goed voor een omzet van meer dan 1 miljard fr.

▪ **De Bekaert-groep** uit Zvevegem voert zijn produktiekapaciteit voor staalkoörd in Noord-Amerika op tot 60.000 ton; de capaciteit wordt in West-Europa verminderd tot 90.000 ton per jaar (-15.000 ton). Er wordt een verhoogde klantenoriëntatie, een baten/kostenperformantie en een IKZ-management nagestreefd. In de Belgische vestigingen vallen er 411 arbeidsplaatsen weg, in Spanje 74.

▪ **Het Beste van bij ons**, opgericht te Ieper in 1989, maakt voortaan promotie met een assortiment kwaliteitsstreekproducten uit de Westhoek en uit Frans-Vlaanderen (La Flandre). Daartoe worden vijf specifieke korven samengesteld, gaande van 995 fr. tot 2.800 fr. Het Beste van bij ons kende in 1990-91 een verdubbeling van de omzet van 1989-90.

Info:057/21.91.90.

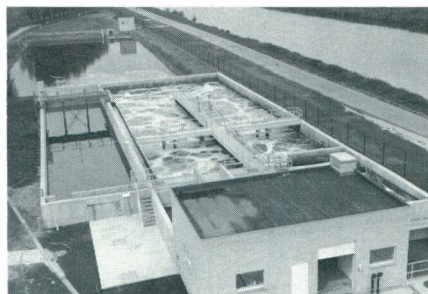
▪ **De provinciebegroting 1992** bedraagt ruim 3 miljard fr. in de gewone dienst en 1,2 miljard fr. in de buitengewone dienst. De gewone uitgaven stijgen met 4%, vooral ingevolge personeelskosten.

▪ **De firma Decoene Products**, houtverwerkend bedrijf te Gullegem, investeerde 18 miljoen fr. in diverse installaties voor milieubescherming: afzuigmachines en luchtfilters, geluidsmuren, verbeterde verbrandings- en ontroetingsapparatuur.

▪ **Mutob** bouwt in Oostende zijn nieuwe bedrijfsgebouwen. Begin 1992 zal het bedrijf dat plotters en scribers voor tekentafels produceert het Bedrijvencentrum Oostende verlaten en zijn eigen gebouw betrekken. Nu zijn er reeds 20 medewerkers; begin 1992 worden er dat 70, waaronder 10 ingenieurs mechanika.

▪ **De Balta textielgroep** bouwt op de Avelgemse industriezone een nieuwe vestiging, met een weverij en later een ververij. De tewerkstelling zal 50 en later nogmaals 200 personen bedragen. De weverij krijgt een bedrijfshal van 12.000 m², op een terrein van 5 ha.

▪ **De Witte Lietaer** uit Lauwe produceerde in 1990 20 ton hoge-kwaliteitsproducten per dag; de tewerkstelling bedroeg 1.300 personeelsleden. De omzet steeg met 7% tot 3.223 miljoen fr., maar de nettowinst daalde tot 36 miljoen fr. (-4%). De Witte Lietaer is actief in de sectoren garens, badstoffen, huislinnen en decoratiestoffen en in de sektor autobekledingsstoffen.



Nieuwe waterzuiveringsinstallatie.

▪ **Bekaert-Stanwick**, management adviesbureau en 100% dochtermaatschappij van de Bekaert groep, opent een kantoor in Bilbao (Spanje) onder de naam Bekaert Consulting SL. Bekaert Consulting is een joint-venture met Ubisa, dat 50% kapitaal bezit. Ubisa produceert staalkoörd en Dramix te Burgos. Bekaert Consulting zal zich vooral toeleggen op Integraal-kwaliteitsmanagementadvies. Vroegere buitenlandse Bekaert-Stanwickkantoren bevinden zich te Atlanta (USA) en te Rijsel (Frankrijk).

▪ **Van de Wiele**, konstrukteur van weefgetouwen voor tapijten, bracht op ITMA '91 te Parijs elektronisch bestuurd jacquardmachines die tegelijk tapijten met verschillende tekeningen kunnen weven en die snel van tekening kunnen veranderen.

▪ **Boone nv**, meubelfabriek te Poperinge, bestaat sinds vijf jaar als nieuwe vennootschap. Het kapitaal is ten dele privé - gedeeltelijk GIMV (langs Kamofin om). Boone is gespecialiseerd in aanbouwbaar kasten en slaapkamers. In een bedrijfshal van 2 ha staat een sterk geautomatiseerd machinepark. Er zijn 35 personen tewerkgesteld; 40% van de produktie wordt uitgevoerd.

▪ **Bij Oostende-Dover**, commercieel uithangbord voor de RMT komt in april 1992 de nieuwe passagiersterminal klaar, in september gevolgd door de vrachterminal. De Prins Filip zou begin 1992 mogen worden verwacht. RMT telde in 1990 1,9 miljoen passagiers.

▪ **Bombardier Eurorail** (vroeger BN) met vestigingen onder meer te Brugge boekte in de eerste helft van 1991 96 miljoen fr. winst ten opzichte van 112 miljoen fr. in dezelfde periode van 1989 (-14,6%). De omzet steeg met 26%, van 4 naar 5 miljard fr. Deze stijging werd vooral in de transportsector gerealiseerd.

▪ **De Drukkerij Pattyn** uit Oostduinkerke-Dorp verhuisde onlangs naar het industrieterrein van Veurne. Het bedrijf werd 50 jaar geleden gestart als typo-drukkerij. De nieuwe offset-drukkerij beschikt over 500 m² (en binnenkort 750 m²) kantoren, afdelingen, montage, fozotzet en donkere kamer.

▪ **P&O** zette begin oktober een eerste (van vier) supervrachtveren in tussen Zeebrugge en Dover. De overtocht zal vier uur duren. Er is plaats voor 120 vijftienmeter wagens op twee dekken; er is akkomodatie voor 200 chauffeurs. P&O kondigde vroeger reeds de stopzetting aan van de passagierslijn Zeebrugge-Dover.

▪ **Pidy**, bladerdeegfabrikant uit Ieper heeft een firma Pidy Inc. opgericht in Dayton (New Jersey). Deze firma zal bepaalde, in Amerika gegeerde producten, verdelen. Zij worden per container uit Europa aangevoerd. Pidy produceert te Ieper vooral gerezen en te Halluin (Frankrijk) geperste producten. Te Ieper worden 95 personen tewerkgesteld en 42 te Halluin. Pidy bestaat 25 jaar in 1992.



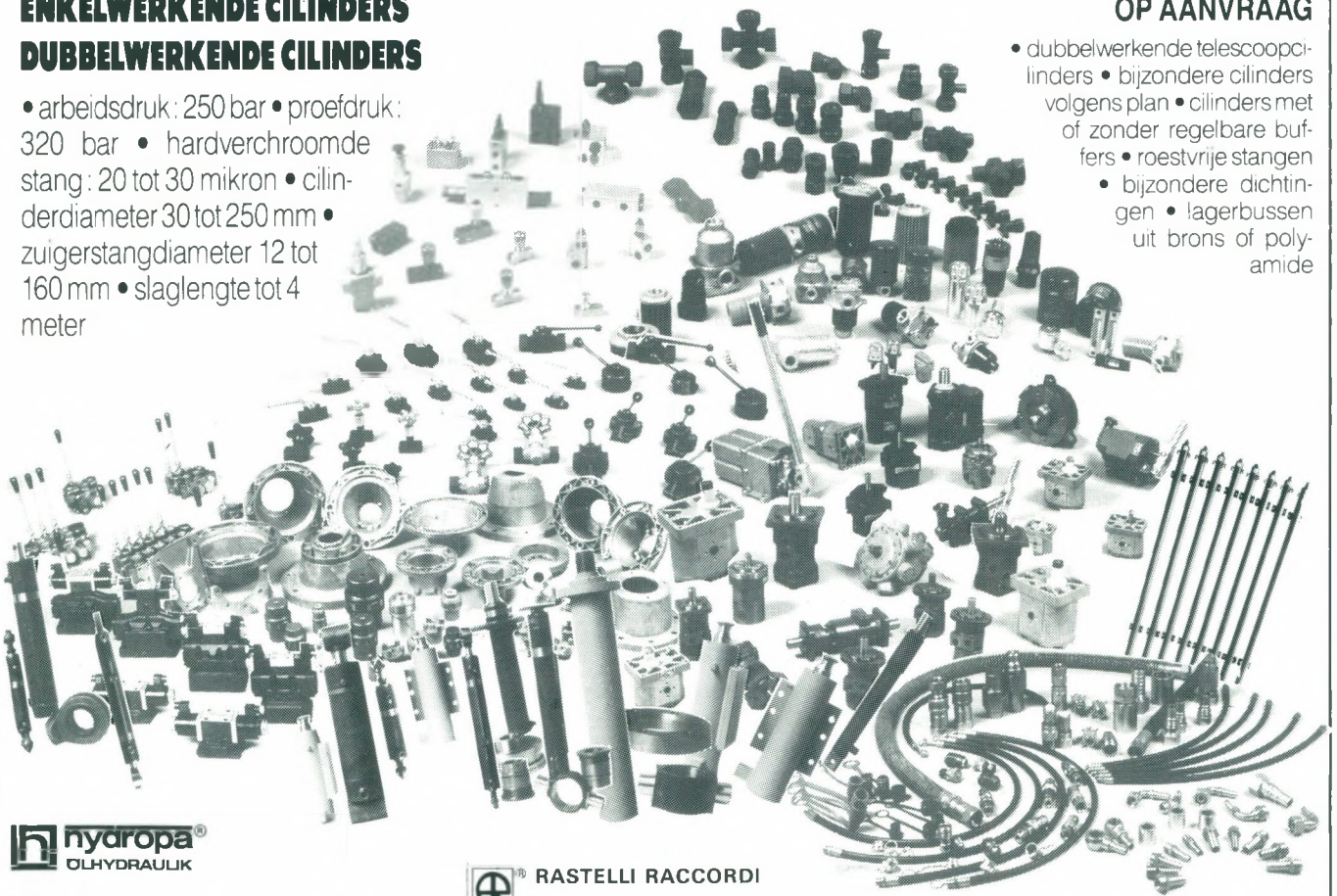
HYDRAULISCHE CILINDERS HYDRAULISCHE GROEPEN

ENKELWERKENDE CILINDERS DUBBELWERKENDE CILINDERS

• arbeidsdruk : 250 bar • proefdruk :
320 bar • hardverchromde
stang : 20 tot 30 mikron • cilin-
derdiameter 30 tot 250 mm •
zuigerstangdiameter 12 tot
160 mm • slaglengte tot 4
meter

OP AANVRAAG

- dubbelwerkende telescoopci-
linders • bijzondere cilinders
volgens plan • cilinders met
of zonder regelbare buf-
fers • roestvrije stangen
- bijzondere dichtin-
gen • lagerbussen
uit brons of poly-
amide



hydropa
OLHYDRAULIK

**di natale
-bertelli** s.p.a.
martinetti idraulici

Oil Control

atos

ZETA FLUID
ACCESSORI PER
FLUIDODINAMICA

RASTELLI RACCORDI



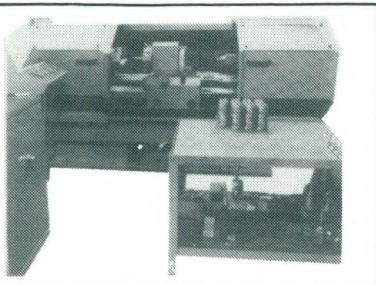
BIGNOZZI

FBO

**loffi
& strozzi**



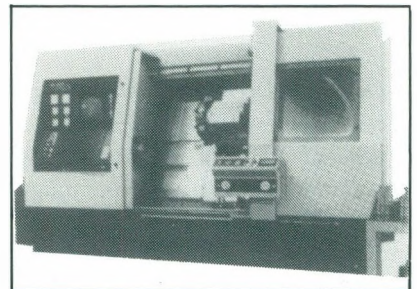
**S.A.M.
HYDRAULIK**



VAPO

HYDRAULICS n.v.
Industrielaan 8
8658 DADIZELE

Telefoon 056/50 11 16 en 50 11 17
Telex VAPODA 85962 - Telefax 056/50 17 99



GOM-West-Vlaanderen vraagt dringend gedeeltelijke herziening gewestplannen betreffende bedrijventerreinen

In het recente verleden heeft de GOM-West-Vlaanderen herhaalde malen de aandacht gevestigd op het tekort aan bedrijventerreinen in meerdere plaatsen in West-Vlaanderen.

Bedrijventerreinen zijn een onderdeel van de regionale infrastructuur. Het ontbreken van geschikte nijverheidsgronden betekent een ernstige belemmering voor de regionale ontwikkeling. Hoe belangrijk deze bedrijventerreinen wel zijn kan worden afgeleid uit de oprichting in het begin van de jaren zestig van interkommunale verenigingen — in West-Vlaanderen de WIER en Leiedal — met als een van de hoofdtaken het aankopen en uitrusten van industrieterreinen.

De bedrijventerreinen waarop Leiedal, de WIER en in bepaalde gevallen gemeenten werken, zijn zones die werden vastgelegd in de gewestplannen. Deze gewestplannen kregen een Koninklijk Besluit tijdens de tweede helft van de jaren zeventig. De eigenlijke voorbereiding dateert echter van het einde van de jaren zestig. De planperiode was toen 10 jaar, met als eindreferentie het jaar 1980. In 1980 zou een herziening van de gewestplannen noodzakelijk zijn. Dit was het scenario. Het Koninklijk Besluit kwam er echter veel later dan verwacht en intussen is er geen enkele herziening van de gewestplannen doorgevoerd.

Na de recessiejaren van het begin van de jaren tachtig, heeft de opgaande conjunctuur geleid tot een fel oplopende vraag naar gronden voor bedrijfsvestigingen. Elementen van ruimtelijke ordening en milieu hebben — naast de behoefte voor uitbreiding van bestaande bedrijven op bedrijventerreinen en voor nieuwe entiteiten — in West-Vlaanderen ook een omvangrijke vraag naar grond voor de herlokalisatie van bedrijven meegebracht.

Zoals boven reeds gesteld, is streekontwikkeling — in ruime zin benaderd, met integratie van aspecten van ruimtelijke ordening en milieu — slechts op een gedegen wijze mogelijk indien er permanent een voldoende en gediversifieerd aanbod van bouwrijpe gronden voor bedrijfsvestigingen op de markt is.

Een reserve aan uitgeruste bedrijventerreinen is te beschouwen als een noodzakelijke economische infrastructuur net zoals wegen, waterwegen, technische scholen en andere. Bij deze reserve moet in een aantal kernen, als onderdeel van het voorraadbeleid, steeds een groot aaneengesloten terrein ter beschikking zijn.

Momenteel wordt in West-Vlaanderen aan deze voorwaarde niet meer voldaan. Ook in andere provincies is dit het geval, wat heeft geleid tot de installatie van een 'Interkabinettenwerkgroep industrieterreinen/ambachtelijke zones'. In maart 1990 heeft de Vlaamse Executieve haar goedkeuring gegeven aan het desbetreffende eindverslag met voorstellen. In de besluiten werd het standpunt ingenomen dat voor de aanleg van een industrieterrein of ambachtelijke zone in afwijking van het gewestplan, slechts onder bepaalde voorwaarden gebruik kan worden gemaakt van de procedure van een bijzonder plan van aanleg (BPA) en dat in principe wijziging van het gewestplan de aangewezen procedure is. Dit wil echter niet zeggen dat in bepaalde gevallen de goedkeuring van BPA's niet noodzakelijk zal zijn, teneinde op korte termijn een oplossing te bieden voor de problemen van enkele herlokalisaties, vestigingen of uitbreidingen.

Midden 1990 heeft de GOM-West-Vlaanderen het initiatief genomen om — in overleg met Gemeenschapsminister L. Walt Niel — tot de herziening van de gewestplannen met betrekking tot de bedrijventerreinen te komen. Ook in de studie 'West-Vlaanderen 2000 — een strategie voor economische ontwikkeling' werd bijzondere aandacht geschonken aan de bedrijventerreinen.

De behoefte aan bedrijventerreinen werd voor elk van de acht Westvlaamse arrondissementen berekend en geconfronteerd met het aanbod, rekening houdend met de vereiste van een voldoende geografische spreiding en diversiteit. Om praktische redenen moet fagegewijze worden gewerkt.

Het gewestplan Kortrijk was het eerste gewestplan dat voor herziening in aanmerking kwam. In het arrondissement Kortrijk is de nood aan nieuwe terreinen immers het grootst. Begin juli 1991 werd de aanvraag tot inderzieningstelling van het gewestplan Kort-

rijk, wat betreft het facet bedrijventerreinen, officieel ingediend en dit na consultatie van de interkommunales Leiedal en WIER. Dit voorstel kreeg het eensgezind akkoord van de Raad van Bestuur van de GOM-West-Vlaanderen.

Bij de herziening van de gewestplannen werd het jaar 2000 als richttijsnoer genomen.

De tijd dringt. Daarom drong de GOM-West-Vlaanderen met klem bij de Vlaamse Executieve aan om na het zomerreces de inderzieningstelling van het gewestplan Kortrijk te starten. De GOM-West-Vlaanderen is wel de mening toegedaan dat inmiddels enkele BPA's dringend een goedkeuring vergen. De inhoud van deze welbepaalde BPA's strookt met de huidige visie van de GOM-West-Vlaanderen met betrekking tot de herziening van de gewestplannen.

20 jaar Centrum voor Kwaliteitszorg

Op 15 oktober vierde het Centrum voor Kwaliteitszorg (CKZ) — West-Vlaanderen zijn twintigjarige bestaan te Kortrijk.

Het Centrum was een initiatief van enkele grote Westvlaamse bedrijven. Deze waren zich bewust van het gebrek aan kwaliteitsbewustzijn van hun toeleveranciers, wat leidde tot een tekort aan konstante kwaliteit en te grote toleranties. Japanse contacten leerden hoe de arbeiders dit kwaliteitsbewustzijn in de beheersing van de kwaliteitstechnieken werden bijgebracht.

Het in 1971 opgericht CKZ heeft sindsdien langs seminaries, bedrijfsbezoeken, cursussen en consulting in de ondernemingen zelf, het Westvlaams bedrijfsleven vertrouwd gemaakt met Integrale Kwaliteitszorg (IKZ).

Momenteel zijn 370 bedrijven lid van het CKZ. Het vorig werkjaar voerden zes consultants opdrachten uit in 44 bedrijven. Voor de opleiding van het personeel in de diverse disciplines van kwaliteitszorg doet het CKZ een beroep op 150 gespecialiseerde free-lance docenten; per jaar zijn er ruim 400 sessies.

Voor de toekomst worden nog enkele nieuwe medewerkers aangetrokken, er komt een nieuw kantoorgebouw en het CKZ organiseert ook de Quality 92-beurs.

Toeristisch Recreatiepark Raversijde

De provinciale overheid werkt momenteel hard aan de uitbouw van het toeristisch recreatiepark Raversijde. Getracht wordt het Memoriaal Prins Karel en een deel van het wandelcircuit reeds volgend jaar open te stellen.

Het toeristisch recreatiepark is in feite een geheel dat meerdere realisaties zal omvatten. In totaal slaat het project op een gebied van 45 ha, gelegen ten westen van de stad Oostende, dicht bij het Vliegveld van Oostende. Het omvat het Koninklijk Domein van ZKH Prins Karel (ongeveer 16 ha) en enkele gronden gelegen tussen dit domein en de Nieuwpoortsesteenweg. Het Koninklijk Domein is eigendom van het Ministerie van Openbare Werken en van de Vlaamse Gemeenschap; de bijkomende gronden zullen onteigend worden ten behoeve van het Provinciebestuur van West-Vlaanderen.

Belangrijk is dat het beheer van het ganse domein en de daarop voorkomende gebouwen bij de Provincie zal berusten. Voor de gebouwen op het Koninklijk Domein werd het protocol reeds ondertekend op 13 september 1991.

Memoriaal Prins Karel (A1)

Het Memoriaal Prins Karel zal drie gebouwen omvatten, die als museum zullen worden ingericht. De 'Vlaamse Zaal' zal de rol van Prins Karel in de geschiedenis van de Dynastie onder statische vorm (met documenten allerhande) belichten; de zaal geeft de mogelijkheid

ook wisseltonstellingen in te richten. Het 'Paviljoen van de Prins', de vroegere visserswoning waar Prins Karel leefde, wordt op authentieke wijze als kijkwoning ingericht. Het derde gebouw, de 'Villa Goffinet' wordt omgebouwd tot een audio-visuele evokatie-ruimte rond de aanwezigheid van de Koninklijke familie aan de Belgische Kust.

De diverse gebouwen zijn reeds helemaal in orde gesteld; de aankleding binnens en de aanleg van de onmiddellijke omgeving is nu bezig.

Openluchtmuseum Atlantikwall (A2)

Op het Koninklijk Domein komen er, in de duinen, een 60-tal bunkers voor uit de eerste en de tweede Wereldoorlog, naast open loopgrachten en tunnels. Deze site, Atlantikwall genoemd, moet nog worden voorzien van aangepaste toegangswegen teneinde twee parcours te kunnen realiseren: een eerste parcours zal gaan naar de 'Batterie Aachen' uit 1914-18, met zijn overbouwingen tijdens WO II; een tweede parcours gaat naar het gedeelte Atlantikwall uit 1940-44. Beide parcours zullen alleen onder geleide bewandeld kunnen worden. Zij zullen vertrekken uit de aangepaste 'Villa Bastien', waar ook een didactische tentoonstelling wordt voorzien.

Het gebied voor openluchtrecreatie (B en C)

Aansluitend bij hogervermelde parkgedeelte komt er ook nog een eigenlijk

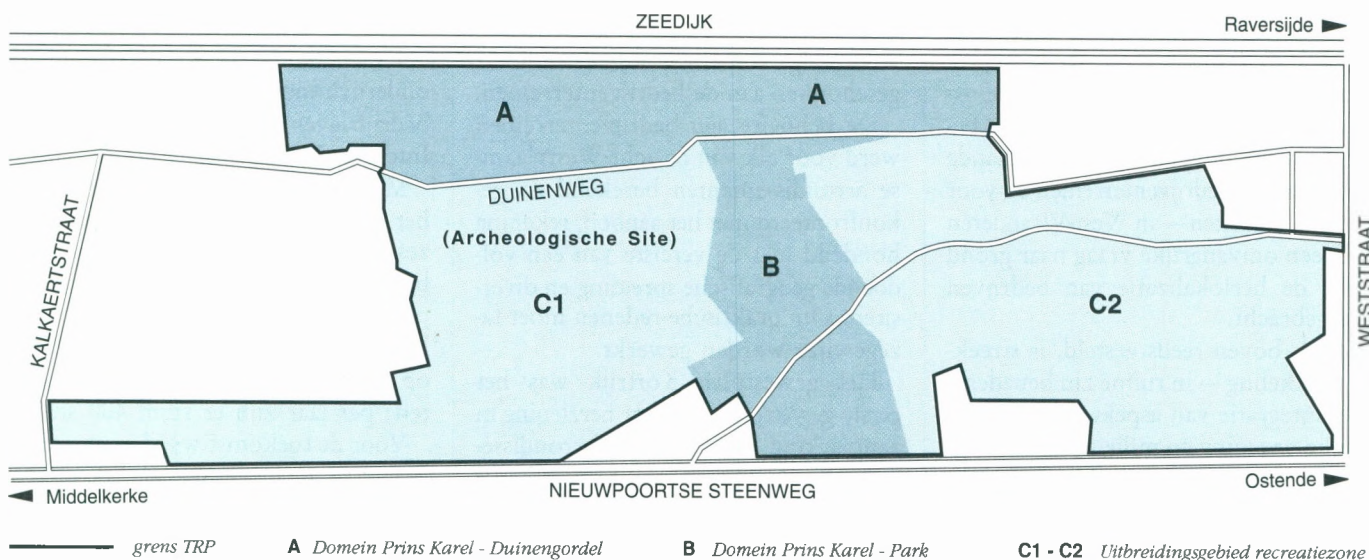
openbaar recreatiepark. Centraal daarin is een park (B) dat tot de prinselijke goederen behoorde en dat door de Dienst Groen van de Vlaamse Gemeenschap heraanlegd en voor openstelling geschikt werd gemaakt. De drie bestaande gebouwen moeten nog worden gesaneerd en een nieuwe bestemming krijgen: een cafetaria, een polyvalente tentoonstellingsruimte en een natuurcentrum.

De zones C1 en 2, links en rechts, moeten nog door de provincie worden verworven. Prioritair wordt de zone C1 uitgewerkt door de WITAB, die als ontwerper wordt aangeduid. Deze zone grenst overigens aan de archeologische site van het plaatsje Walraversijde. Gedacht wordt daardoor aan de bouw van een archeologisch museum.

De toeristische recreatiezone wordt bestemd voor informele vrijetijdsbesteding. Het recreatiepark wil overigens stille recreatie, edukatieve wandelmogelijkheden en -waarnemingen, evenals landschapsopbouw en -herstel in de hand werken.

Op het terrein komen er toegangswegen en parkeergelegenheid voor ongeveer 1.500 wagens (vier parkeerhavens, 2 ha), een uitbreidingszone en een reserveparking en een zonering voor 10 bussen. Ook is de bereikbaarheid met openbaar vervoer (bussen) zeer goed, terwijl er rekening wordt gehouden met bestaande auto-, fiets- en wandelroutes uit de nabijheid.

Toeristisch Recreatiepark RAVERSIJDE



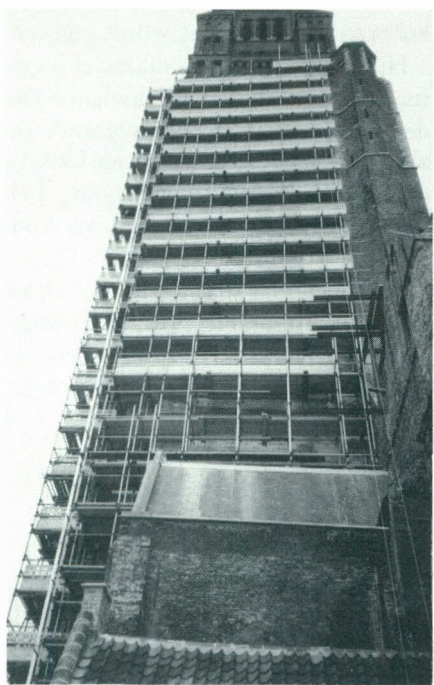
De Katedraaltoren te Brugge

Te Brugge wordt door de Provincie West-Vlaanderen, de restauratie van de katedraal doorgevoerd en dit sinds 1986. De sanering van het rioolstelsel is reeds klaar, de restauratie van gevel en koor van de kerk kunnen worden aanbesteed.

Bij zware stormen van begin 1990 bleek echter dat de katedraaltoren enkele onheilspellende gebreken vertoonde waarvoor geen restauratieplan bestond. Na diepgaand onderzoek werd vastgesteld dat er zware stabiliteitsproblemen bestonden.

Eerst werden er dus exacte opmetingen verricht volgens een nieuwe technologie; daarna werden de restauratiewerken direkt ingezet, waarvoor ongeveer 80 miljoen fr. worden voorzien, te spreiden over een drietal jaren. De werken behelzen het aanbrengen van een versterkte fundering, het wegwerken van scheuren in de muren, het opnieuw vastankeren van de steunberen op de hoeken van de torenmuren.

Bij het onderzoek naar de funderingen van de toren werden vier merkwuurde graftombes ontdekt die worden uitgegraven.



D. Sanders

Het Westvlaams Ondernemersfonds

Het Westvlaams Ondernemersfonds werd opgericht met als doel jonge, innovatieve ondernemers in West-Vlaanderen financieel te steunen in de beginfase van de ontwikkeling van hun bedrijf. Het kapitaal werd samengebracht door de GOM-West-Vlaand-

ren en het Provinciebestuur van West-Vlaanderen.

Het Fonds steunt initiatieven die zich in een startfase bevinden, die getuigen van een vernieuwende aanpak, die nood hebben aan een technologische aanbreng en die betere slaagkansen kunnen krijgen dank zij een eventuele intense begeleiding vanuit een industriële hogeschool of een gespecialiseerd technisch instituut.

Het Fonds kan jaarlijks 4 renteloze leningen toekennen voor een gezamenlijk bedrag van 1,44 miljoen fr. Deze leningen worden toegekend voor een periode van 8 jaar; zij worden vanaf het derde jaar naar rato van 1/5 terugbetaald. De renteloosheid van de lening betekent dat voor een lening van 500.000 fr., een bedrijf een premie krijgt van 309.000 fr.

De kandidaturen worden ingediend bij de GOM-West-Vlaanderen en beoordeeld door een Commissie onder het voorzitterschap van bestendig afgevaardigde W. Vens, Voorzitter van de GOM-West-Vlaanderen. De leden van de Commissie zijn de directeuren van de Westvlaamse Industriële Hogescholen en enkele vertegenwoordigers van het bankwezen en van de industriële wereld uit de provincie.

De Commissie kende in 1991 een renteloze lening toe aan de bedrijven Artessuto bvba uit Izegem en Thermomat Systems bvba uit Oostende.

Artessuto is een jong bedrijf gespecialiseerd in het gericht ontwerpen van meubelstoffen en moderne tapijten, daarbij rekening houdend met de uitvoerbaarheid van de textielmachines. De grote textielbedrijven in Zuid-West-Vlaanderen hebben met name wel een eigen CAD/CAM-systeem, maar de kleinere niet. Nu maken deze bedrijven gebruik van free-lance ontwerpers, die dikwijls weliswaar goede ideeën hebben maar soms hun ontwerpen maken zonder echt rekening te houden met de specifieke eisen van het weefsel en de in het bedrijf aanwezige textielmachines. De textielabrikanten moeten dit ontwerp dan nog volledig omvormen tot het geschikt is voor de eigen produktie. Artessuto wil deze leemte opvullen door het samengaan van creatieve ideeën en de kennis van de aanwezige textieltechnologie.

Thermomat Sytems is actief in het ontwerpen en de bouw van lijmmachines. Het bedrijf zoekt in opdracht van zijn cliënteel een ideale oplossing voor allerlei soorten problemen in verband met lijimtechniek. Dit cliënteel situeert

zich zowel in de houtindustrie (automatische lijmsystemen voor de meubelindustrie) als in de elektronische industrie (het lijmen van elektronische componenten), de kunststofindustrie, de automobielnijverheid en de wegenbouw. Thermomat Systems onderscheidt zich van andere bedrijven in die sector, doordat het volledige systemen levert, waarbij zowel mechanika, elektronika (PLC-sturing) als de keuze van de lijmsort aan bod komen.

Koramic-Terca koopt bedrijf

De Koramic-Terca-groep, producent van keramische bouwmaterialen met zetel te Kortrijk heeft een akkoord bereikt over de opname van de steenbakkerij SFB en het verkoopkantoor Sari uit Beerse in de afdeling bakstenen van de groep. De steenbakkerij SFB vervaardigt snelbouwstenen voor binnenmuren. Zij stelt 30 personen tewerk. Koramic-Terca heeft reeds meerdere steenbakkerijen in de Antwerpse Kempen: te Westmalle, in Rijkvorsel en te Beerse. Daar worden in hoofdzaak gevelstenen vervaardigd. De SFB-produkten zijn aanvullend aan dit gamma.

In Nederland werd over de overname onderhandeld van de dakpannenfabriek Jena Dakpannen BV te Tegelen. Jena was de laatste belangrijke onafhankelijke dakpannenfabriek in Nederland. Zij is zeer modern en telt 65 personeelsleden. Haar specialisatie is de verglaasde dakpan. Jena moet ook in de toekomst volledig zelfstandig verder werken, onder haar eigen directie.

Koramic-Terca is de belangrijkste producent van bakstenen in België en telt 8 steenbakkerijen in dit land voor de produktie van gevelstenen en binnenmuurstenen. Koramic-Terca is tevens de belangrijkste producent van bakstenen in Frankrijk en in Nederland.

Naast haar activiteit als baksteenproducent is Koramic-Terca ook vervaardiger van dakpannen en van vloer- en wandtegels in België, Nederland en Frankrijk.

De Koramic-Terca groep stelt meer dan 2.200 mensen tewerk en beschikt over een 30-tal produktie-eenheden in België, Nederland en Frankrijk. De belangen van de Koramic groep in de keramische industrie zijn samengebundeld in de nieuwe holding Koceram, waarin de Belgische Eternit groep een participatie nam van ca. 32,5%

De Westvlaamse bevolking

In het Belgisch Staatsblad van 15 oktober 1991 werden de bevolkingscijfers van alle Belgische gemeenten gepubliceerd zoals deze door het NIS werden opgemaakt ingevolge de algemene volks- en woningtelling op 1 maart 1991.

Beernem	14.018
Blankenberge	16.602
Brugge	117.063
Damme	10.645
Jabbeke	12.286
Knokke-Heist	31.787
Oostkamp	20.423
Torhout	18.166
Zedelgem	20.454
Zuienkerke	2.649

Arr. Brugge	264.093
-------------	---------

Diksmuide	15.273
Houthulst	8.833
Koekelare	7.749
Kortemark	12.313
Lo-Reninge	3.141

Arr. Diksmuide	47.309
----------------	--------

Heuvelland	8.514
Ieper	35.235
Langemark-Poelkapelle	7.364
Mesen	1.048
Poperinge	19.290
Vleteren	3.628
Wervik	17.986
Zonnebeke	11.001

Arr. Ieper	104.066
------------	---------

Anzegem	13.197
Avelgem	8.911
Deerlijk	11.262
Harelbeke	25.836
Kortrijk	76.141
Kuurne	12.610
Lendelede	5.497
Menen	32.645
Spiere-Helkijn	1.797
Waregem	34.902
Wevelgem	30.566
Zwevegem	23.053

Arr. Kortrijk	276.417
---------------	---------

Bredene	12.427
De Haan	10.389
Gistel	10.015
Ichtegem	12.872
Middelkerke	15.346
Oostende	68.500
Oudenburg	8.307

Arr. Oostende	137.856
---------------	---------

Hoogdele	9.188
Ingelmunster	10.407
Izegem	26.462
Ledelegem	9.372
Lichtervelde	8.007
Moorslede	10.732
Roeselare	52.872
Staden	10.820

Arr. Roeselare	137.860
----------------	---------

Ardoonie	9.672
Dentergem	7.559
Meulebeke	10.794
Oostrozebeke	6.940
Pittem	6.470
Ruiselede	4.933
Tielt	19.339
Wielsbeke	8.389
Wingene	11.949

Arr. Tielt	86.045
------------	--------

Alveringem	4.915
De Panne	9.717
Koksijde	17.804
Nieuwpoort	9.572
Veurne	11.175

Arr. Veurne	53.183
-------------	--------

Provincie West-Vlaanderen	1.106.829
Vlaams Gewest	5.768.925
Het Rijk	9.978.681

Grensoverschrijdende contactdag voor kunststofverwerking en aanverwante sectoren

Grensoverschrijdende samenwerking is voor heel wat bedrijven een alledaagse realiteit geworden. De GOM-Oost-Vlaanderen en de GOM-West-Vlaanderen stimuleerden reeds vroeger deze ontwikkeling. Zo werd begin 1990 een contactdag georganiseerd te Kortrijk en te Rijsel.

Het thema van deze contactdagen, georganiseerd samen met de CRCI (Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Nord-Pas-de-Calais), was de toelevering. Aan beide dagen samen na-

men zo een 40-tal Franse en Vlaamse uitbesteders en een 180-tal Franse en Vlaamse toeleveringsbedrijven deel.

Voortbouwend op dit succes hebben de drie vermelde organisaties beslist om op 21 januari 1992 opnieuw een contactdag te organiseren te Rijsel onder het thema 'Kunststofverwerking'.

Deze dag staat open voor alle bedrijven uit deze sector maar ook voor aanverwante sectoren zoals matrijzenbouw, recyclage, enz. die op zoek zijn naar partners (zowel technisch als commercieel). Dit partnership kan betrekking hebben op uitbesteding, toelevering, ontwikkeling van nieuwe producten en commerciële activiteiten.

Deelnemen kan op twee manieren:

a) ofwel met een stand waar de eigen activiteiten en voorstellen tot samenwerking naar voren worden gebracht; b) ofwel als bezoeker, teneinde deze voorstellen tot samenwerking aan de eigen mogelijkheden te toetsen.

Deelnemen als standhouder kost 4.500 fr. Hiervoor beschikt het bedrijf over een uitgeruste stand, dit wil zeggen wanden, tafel, stoelen en dergelijke meer. De standhouders krijgen eveneens de gelegenheid hun aanbod te omschrijven in een kataloog die aan alle bezoekers van de contactdag wordt gegeven.

Het bezoek aan de contactdag is gratis, maar omwille van de efficiëntie van de organisatie is een voorafgaande inschrijving aanbevolen. De beide GOM's en de CRCI zullen, indien nodig, helpen bij het leggen van de juiste contacten.

De contactdag start te 9.30 uur en zal duren tot rond 16.00 uur. Meer gegevens over het programma worden aan de ingeschreven bedrijven meegedeeld.

Info: 050/35.81.31, de heer L. Vermandere, GOM-West-Vlaanderen.

Egemin vestigt zich te Zeebrugge

De firma Egemin nv uit Schoten heeft te Zeebrugge een bijhuis gestart. Egemin is gespecialiseerd in diverse specifieke domeinen van de industriële automatisatie, met hoofdzakelijk op automatisch transport en stockage van stukgoederen en process-automatisatie. Het is een 90%-dochter van Sidmar (naast 6% Saab en 4% eigen personeel).

Egemin-Zeebrugge is de vijfde vestiging in Vlaanderen; in West-Vlaanderen is Egemin reeds te Vichte gevestigd. Internationaal is er nog een vestiging te Nancy (Frankrijk), te Utrecht (Neder-

land) en in het Verenigd Koninkrijk. Verder heeft het bedrijf licenties lopen in Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Japan, Nederland en Zwitserland.

Het personeelsbestand in België bedraagt 228 bedienden (140 ingenieurs en 45 software ingenieurs) en 222 arbeiders: te Zeebrugge worden zes personen permanent tewerkgesteld. Het bedrijf garandeert een 24 op 24-uur servicedienst aan zijn klanten en, wat Zeebrugge betreft, worden alle tussenkomsten aangerekend vanaf Zeebrugge. De sfeer van het bedrijf en het management worden doelbewust zeer familiaal gehouden.

Flanders Container Terminal

Op 19 november 1991 startten de werken aan de kaaimuur van Flanders Container Terminal in de nieuwe Zeebrugse voorhaven. Deze werken werden reeds beslist eind 1990 en aanbesteed in juni 1990 voor een prijs van 2,3 miljard fr., waarvan 1,8 miljard fr. ten laste van het Vlaamse Gewest en 500 miljoen fr. ten laste van de MBZ. Het Vlaamse Gewest draagt alle kosten voor de grondwerken; de kaaimuur wordt voor 60% (783 miljoen fr.) betaald door het gewest en voor 40% (522 miljoen fr.) door de MBZ. De uitrusting van de terminal is in deze bedragen nog niet inbegrepen. De globale uitvoeringstermijn van de werken bedraagt 32 kalendermaanden. In de timing wordt voorzien om begin 1994 een eerste deel van de terminal operationeel te kunnen maken.

De kaaimuur zal een totale lengte van 1.023 meter en een nuttige lengte van 900 meter hebben, wat drie aanlegplaatsen van 300 meter insluit. De nuttige waterdiepte zal minimum 15 meter bedragen.

De werken worden in het droge uitgevoerd. De kaaimuur wordt volgens een speciale methode gerealiseerd, met name door middel van 33 afzinkcaissons in gewapend beton, met een hoogte van 25 meter, 29 meter buitendiameter en 1,10 meter wanddikte. Deze caissons worden verbonden door wanden in gewapend beton. Op de caissons komt een bovenplaat van 1,5 meter dikte, waarop de kraansporen lopen.

De kaaiterreinen achter de kaaimuur worden met baggergrond opgevoerd (circa 4.300.000 m³).

De breedte van het dok zal 300 meter bedragen; in eerste instantie worden daarvan 150 meter uitgebaggerd.

Bij de officiële start van de werken legde de heer F. Traen, Voorzitter van de MBZ de nadruk op het feit dat Zeebrugge Maritiem optimaal beschikbaar is en in de toekomst over drie belangrijke container-terminals zal beschikken: de OCZ, de CAST-terminal die in december in de binnenhaven operationeel wordt en — in 1994 — de FCT in de buitenhaven.

Voor de heer F. Huts, Voorzitter Seaport Terminals en Katoen Natie, is FCT de eerste infrastructuurbeslissing van formaat voor de Vlaamse regering, op advies van de Vlaamse havencommissie.

De aanlooptijd van 1 uur zal worden aangevuld door een snelle behandeling (45 containers per uur). Voor de afvoer naar het achterland staan de goede autosnelweg-verbindingen en de spoorwegen borg. In afwachting van de realisatie van het Noorderkanaal kan de Rijn gemakkelijk worden bereikt met kruiplijncoasters. Belangrijk zijn er ook de talrijke ferrydiensten die van Zeebrugge praktisch een Engelse haven maken. Tenslotte heeft Zeebrugge een ideale Hub-ligging voor feederschepen.

De heer J. Sauwens, Gemeenschaps-

minister, wees op de duidelijke complementariteit van Zeebrugge en Antwerpen. Tevens wees hij erop hoe de trafiekverwachtingen voor 2000 wijzen op een verdubbeling van de globale containertrafiek ten opzichte van 1988, met kansen op een nog grotere stijging in Europa, ingevolge de eenmaking van Europa in 1993 en van de hervormingen in de Oostbloklanden.

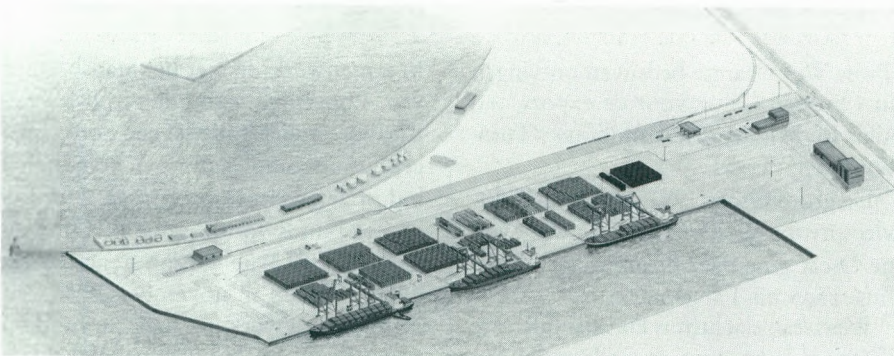
Veel belangstelling voor Vlaanderen bij het bedrijfsleven in de USA

Eind november keerde een promotie-missie van de Vlaamse GOM's terug uit de Verenigde Staten. De belangstelling voor investeringen in Europa kreeg immers een nieuwe impuls in de USA door de vooruitzichten rond de eengemaakte Europese markt na 1992, de economische zone die werd gecreëerd met de EFTA-landen en de veranderingen in Oost-Europa.

Voor dit gunstige klimaat werd dan ook gebruik gemaakt om de promotie van Vlaanderen als investeringsgebied en startplaats voor bedrijfsinitiatieven in Europa, te intensifiëren. Als speciale attractiepunten werden de door de Europese Gemeenschap erkende rekonversiezones naar voor geschoven. Van de belangstelling voor deze speciale aanbreng werd ook ruim gebruik gemaakt om de goede kwalitatieve aspecten van de gebieden waarbij deze zones aanleunen, te beklemtonen.

Deze actie werd opgezet door de promotie-organen van de betrokken gebieden: de GOM-West-Vlaanderen, de GOM-Limburg en de Interkommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen die in overleg met de GOM-Antwerpen optrad. In de USA werd de missie voorbereid en uitgewerkt door het Flanders Investment Office (FIOC). De actie werd mogelijk gemaakt door de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en van de Vlaamse Regering.

De nadruk werd gelegd op seminars onder de titel 'Doing Business in the New Europe through and with Flanders-Belgium'. Deze seminars vonden plaats te Louisville (Kentucky), Buffalo (New York), Milwaukee (Wisconsin), San Diego en Palo Alto (California), Portland (Oregon) en Seattle (Washington). Zij namen telkens een halve dag in beslag. Het doel was het bereiken van een geselecteerd publiek van zakenlui die uitkijken naar het ont-



H. Maertens, Brugge

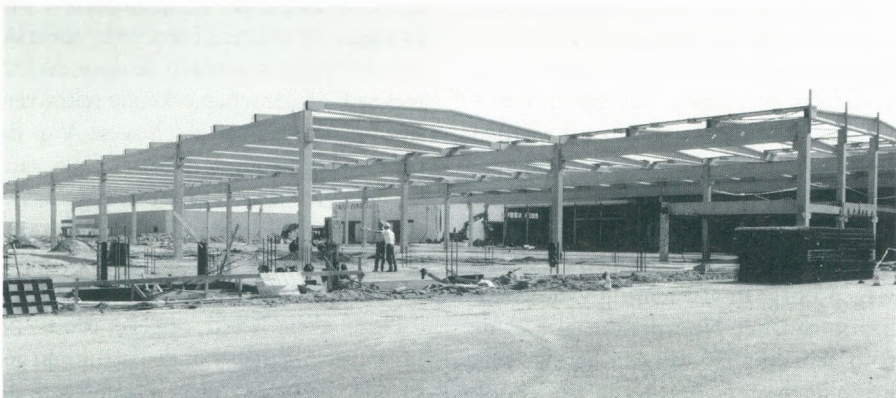
plooien van activiteiten in Europa. De seminaries werden ingericht in samenwerking met Amerikaanse en Belgische advocaten en accountancy-kantoren en officiële Amerikaanse instanties.

Naast het toelichten van aspecten van legale, financiële en kulturele aard in verband met Europa 1992 werden vooral de unieke mogelijkheden beklemtoond die Vlaanderen als vestingsplaats in de Europese markt biedt evenals een aantal samenwerkingsmogelijkheden.

De seminaries kenden een opmerkelijk succes. Heel wat contacten die uit deze seminaries voortvloeiden en die tot nieuwe ontwikkelingen in ons bedrijfspatroon kunnen bijdragen, worden nu opgevolgd door de initiatiefnemers.

Daikin Europe plant meiboom

Op 17 september jongstleden werd bij Daikin Europe nv te Oostende de mei gestoken op de nieuwbouw van de firma te Oostende. Dit ingevolge de grote uitbreiding die wordt voorbereid.



Daikin Europe is te Oostende gevestigd sinds april 1972. Het is de dochtermaatschappij van Daikin Industries Ltd. in Japan, nummer één op de Japanse markt van de airconditioning. Het hoofddoel van de Belgische vestiging is de productie van klimaatbeheersing- en koelapparatuur die voldoet aan de Europese normen. Gestart werd met de assemblage van de Japanse producten en tevens fungeert Europa als verkoopsorganisatie van de in Japan vervaardigde producten voor Europa. Vanaf 1975 komt daar de verkoop naar de Afrikaanse markt bij, terwijl de afdeling Research & Development wordt opgestart.

In 1987 werden de kantoorruimten herbouwd en de bestaande oppervlakte verdrievoudigde. In voorbereiding van 1992 werd deze oppervlakte nu uitgebreid in functie van de te verwachten

productiegroei. Het eindresultaat zal viermaal de grootte van de oorspronkelijke oppervlakte omvatten.

De tewerkstelling omvat ongeveer 200 personen. Het meerjarenexpansieprogramma dat nu wordt uitgewerkt, bedraagt circa 1,8 miljard fr. Tegen eind 1995 moet de huidige jaaromzet verdrievoudigen tot circa 12 miljard fr, terwijl de arbeidsbezetting tot een 500-tal personen zal oplopen.

Oostende is en blijft de enige productie-eenheid van Daikin Industries in Europa. Als Europees hoofdkwartier coördineert het het Europees distributeuren- en dealernetwerk, van Skandinavië tot West-Afrika. Ook het ganse gamma toestellen die in Japan zijn vervaardigd wordt vanuit Oostende gedistribueerd.

De eigen productie van Daikin Europe bedraagt slechts 20% van de Europese omzet; na het expansieprogramma wordt dit minstens 50%. Daartoe zal ook in grote mate een beroep worden gedaan op regionale toeleveranciers. Tevens worden de onderzoeksfaciliteiten

uitgebreid en de strategische productgamma's voor Europe zullen steeds meer uit Oostende komen. Dit betreft raamairconditioners, split-toestellen en waterkoelaggregaten.

Oscars voor de export

Twee Westvlaamse bedrijven ontvingen in 1991 een Oscar voor de export, telkens in de categorie Landbouw, Tuinbouw en Visserij.

De grote Oscar 1991 ging naar Westvlees nv uit Westrozebeke en de gewone Oscar ging naar Belgomilk cv, afdeling Ysco uit Langemark.

Westvlees, slachthuis en uitsnijderij te Westrozebeke, bestaat sinds méér dan 25 jaar. Naast het slachten en versnijden staat Westvlees ook in voor de afmes-

ting met zelf-geproduceerde voeders. Per jaar worden er ruim 700.000 varkens geslacht, waarvan een derde zelf werden gekweekt.

Het bedrijf telt 400 werknemers en bezorgt nog heel wat werk aan nabijgelegen landbouwbedrijven, transportbedrijven en toeleveranciers.

Westvlees is het enige Belgische slachthuis dat USDA approved is; het voldoet steeds aan de strengste exportnormen.

Ysco, een afdeling van Belgomilk, produceert te Langemark roomijs sinds 1968, na een start in 1949 te Zarren. De opeenvolgende investeringen verhoogden de produktiekapaciteit. In 1990 werden er 44 miljoen liter roomijs geproduceerd en voor 1991 werden er 50 miljoen liter vooropgesteld. De groep Inco, waartoe Ysco behoort, produceert ook boter en melkpoeder en een gamma kazen.

Ysco maakt gebruik van diverse gemeenschappelijke diensten te Langemark: labo, engineering, R&D, administratie, personeel.

Het Ysco-programma telt ongeveer 500 artikels. Daartoe beschikt het zelfs over een eigen cornet-bakkerij. De export gebeurt door een eigen sales- en marketingteam

Van 1987 tot en met 1992 werden jaarlijks gemiddeld 100 miljoen fr. geïnvesteerd. De omzet groeide van 315 miljoen fr. in 1980 naar 749 miljoen fr. in 1985, 1,5 miljard fr. in 1990 en 1,7 miljard fr. in 1991. Ook de tewerkstelling steeg van 23 personen in 1970 tot 280 personen in 1991.

De uitvoer bedraagt 90% van de productie; 61% gaat naar Frankrijk, 15% naar Nederland en 9,5% naar Duitsland. In 1991 werden 90 miljoen cornets, 85 miljoen choco's en 5 miljoen taarten geproduceerd.

Het doorgangsgebouwencomplex te Poperinge

In samenwerking met het Stadsbestuur van Poperinge nam de GOM-West-Vlaanderen het initiatief een doorgangsgebouwencomplex op te richten op het industrieterrein te Poperinge. Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) kende zijn steun toe aan dit project en in november 1990 werden de bouwwerken aangevat. Eind dit jaar zullen de gebouwen gebruiksklaar zijn. De officiële opening van het complex wordt gepland begin 1992.

Het complex omvat 4 produktieruimten van elk 490 m² en ongeveer 70 m² kantoorruimte, evenals alle noodzakelijke nutsvoorzieningen. De ruimten worden verhuurd voor maximaal 5 jaar.

De realisatie van dit projekt betekent een belangrijke aanvulling van de infrastructuur die een goede economische ontplooiing van Poperinge verder mogelijk moet maken.

Expansieve bedrijven uit de Westhoek zelf, alsook kandidaat-investeerders van buiten de Westhoek die een nieuw projekt wensen uit te werken en de realisatie van een eigen vestiging daarvoor nog even wensen uit te stellen, zullen in de doorganggebouwen tijdelijk een onderkomen kunnen vinden.

Ook jonge, startende ondernemingen, die na een startperiode in een bedrijvencentrum nog nood hebben aan een periode van kapitaalopbouw, kunnen in het doorganggebouwencomplex terecht.

Het beschikken over huurbare moderne bedrijfsruimten zorgt er bijgevolg voor dat bedrijven een bijkomende faciliteit ter beschikking hebben om zich in de eigen streek verder te kunnen ontwikkelen of dat voor nieuwe projekten Poperinge als startplaats wordt gekozen.

Grensoverschrijdende interkommunale samenwerking

Op 12 oktober werd te Kortrijk een oprichtingsprotocol ondertekend van de Permanente Grensoverschrijdende Konferentie van Interkommunales. Deze verenigingen zijn: IDETA (Intercommunale de Développement Economique des Arrondissements de Tournai, d'Ath et de communes avoisinantes), IEG (Association Intercommunale pour l'Etude et la Gestion des services publics à caractère industriel, commercial et technologique), Leiedal (Interkommunale voor Ruimtelijke Ordening en Streekontwikkeling), WIER (Westvlaamse Interkommunale Economische Expansie en Rekonversie) en CUDL (Communauté Urbaine de Lille).

De Konferentie wil konkreet de problemen aanpakken inzake ruimtelijke ordening, ontwikkeling en dagelijks beheer in de grensstreek. Er moeten samenwerkingsprojekten komen en zelfs bepaalde vormen van partnership. Er wordt gewerkt met prioritaire aktieprogramma's, werkgroepen, verzamelde fondsen.

De Konferentie werkt in een regio van 1,7 miljoen inwoners. Voor deze Frans-Belgische (streek) metropool zijn in eerste instantie de watervoorziening en het openbaar vervoer belangrijke dossiers.

Injextru Plastics breidt uit

Injextru Plastics te Tielt werd in 1947 opgericht; in 1992 zal het bedrijf 45 jaar bestaan.

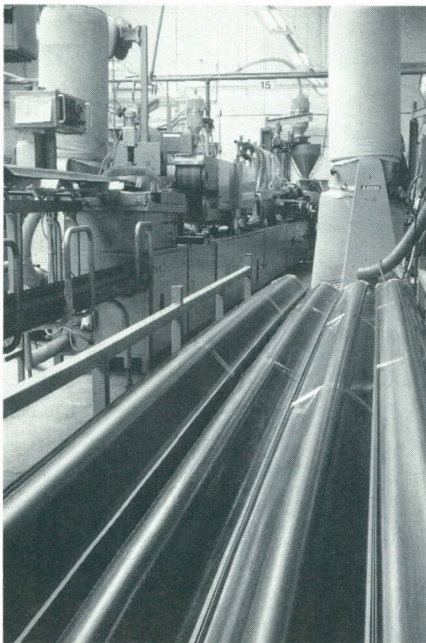
Het bedrijf heeft zopas een nieuwe produktiehal in gebruik genomen, wat de nuttige oppervlakte op 10 jaar verdubbelde van 900 m² naar ongeveer 2.000 m².

De nieuwe produktiehal laat toe een uitbreiding van de technologie in de diepte door te voeren, zodat nog moeilijker stukken kunnen worden gemaakt. Injextru beschikt over een gereputeerde matrijzenmakerij, met een grote know-how met CAD/CAM en CNC. Sinds een paar jaar maakt het bedrijf ook matrijzen voor derden.

Het echte maatschappelijk doel is echter het maken van zeer diverse industriële profielen in alle mogelijke termoplasten. Deze profielen kunnen gaan van 5 tot 2.000 gr./meter.

Waar in 1980 slechts 10% van de produkten werd geëxporteerd, is dit nu reeds opgeklimmen tot 45%. De export gaat in hoofdzaak naar Nederland en Frankrijk tot Parijs.

De tewerkstelling klom in 10 jaar van 55 naar 75 personen. Er is een drieploegstelsel; ongeveer 12% van de tewerkgestelden zijn vrouwen.



De plaatbewerking in West-Vlaanderen

De plaatbewerking is een Vlaamse specialiteit aan het worden, gecreëerd op de as Antwerpen-Gent-Brugge-Kortrijk. Op deze as scoren de Westvlaamse bedrijven op hun beurt zeer hoog. Zij staan overigens in voor een omzet van 7 miljard fr., te verdelen over een tiental ondernemingen-plaatbewerkers. Samen stellen zij 1.367 personen tewerk. Daarnaast zijn er nog 160 tot 180 ondernemingen die plaatbewerking doen in bijkomende orde.

De sektor kent momenteel een zekere stijging, vooral te danken aan een herlevende belangstelling voor staalplaat als milieuvriendelijk en volledig recycleerbaar basismateriaal.

Wel klagen bepaalde bedrijfsleiders over een tekort aan specifieke technische scholing door de onderwijsinstellingen, wat dan opgevangen moet worden door het bedrijf, maar dit ten dele ten koste van de concurrentiepositie van de sektor op de wereldmarkt.

Twee Westvlaamse bedrijven krijgen hiermee een specifieke aandacht: een produktiebedrijf en een commerciële firma uit de sektor.

Mewaf: inventief

De firma Mewaf uit Marke heeft zich duidelijk kunnen profileren als producent van hoogwaardige modulaire bureelsystemen, meer specifiek bureelmeubelen. Zij heeft 40 jaar fabriekservaring, een omzet van 1,1 miljard fr. en 230 tewerkgesteld personeel. Per jaar wordt ongeveer 6% van de omzet geïnvesteerd in nieuwe technologieën. Het bedrijf telt twee volledige fabrikatielijnen, drie logistieke centra en vier produktgamma's.

Mewaf is een voorloper in het gebruik en de aanpassing van nieuwe technologieën; meer specifiek op het vlak van de informatica-software is het bedrijf zeer inventief. Het is er in geslaagd op deze wijze een flexibele fabricatie tot stand te brengen van technische tekening tot het bewerken van het stuk.

Deze technologie slaat zowel op de verwerking van plaatstaal, de bewerking van gestratificeerde houten spaanplaten als de oppervlaktebehandeling en het gieten van stukken op basis van kunst-hars.

VAC: nieuwkomer van formaat

De firma VAC Machines bvba uit Brugge is een snelgroeier in de high-tech-plaatbewerking. VAC startte in 1988 in het Bedrijvencentrum Regio Brugge als hersteller van plaatbewerkingsmachines en als leverancier van machines en 24 uur op 24 uur-service.

Ondertussen betrok VAC een eigen bedrijfsgebouw op het industrieterrein Blauwe Toren te Brugge. Gebouw en technische installatie kostten een investering van 50 miljoen fr. In 1991 haalde VAC een omzet van 144 miljoen fr. en 5 miljoen fr. winst. De tewerkstelling bedraagt 9 personen, vooral hooggeschoolde technici voor de service.

VAC legt zich in de eerste plaats toe op de (alleen)verkoop van en de service aan vooral hoogtechnologische Trumpf-plaatbewerkingsmachines (CNC-gepasteerde pons-, knobbel- en plooi-machines en machines voor laser- en plasmajden, diverse persen en scharen, flexibele systemen voor plaatbewerking (CIM en CAD/CAM-systemen), rolmachines van Haeusler en CNC-machines voor bewerking van profielen van Ficep. Aan sommige machines wordt op vraag high-tech-randapparatuur toegevoegd.

De nieuwe bedrijfsgebouwen omvatten tevens een hall van 1.000 m² waar soms machineshows worden opgezet, maar waar wel regelmatig tweedehands plaatbewerkingsmachines (als klantendienst) opnieuw bedrijfsklaar worden gemaakt.

Centrum voor managers

De Adviesgroep Meeremans en Bloemen uit Kortrijk heeft zijn activiteiten inzake adviezen voor management met personen een zekere zelfstandigheid verleend binnen de totale activiteiten van de groep. Het Centrum voor Managers nv stelt zich tot doel, onder het motto 'Resultaat met Mensen', als externe medewerker, samen met en voor de bedrijfsleiders in te staan voor de begeleiding van managers van middelgrote bedrijven (75 tot 400 medewerkers).

Het Centrum is geen opleidingsinstituut, maar zal te gelegener tijd daarnaar verwijzen. Het doet wel aan coaching van bedrijfsleiders, loopbaanbegeleiding van kaderleden, vorming- en opleidings-suggesties voor de diverse medewerkers. Na het opmaken van een loopbaanplan op lange termijn (bijvoorbeeld 3 jaar)

kunnen geselecteerde cursussen worden ingeschakeld of individuele begeleiding worden gegeven met behulp van beschikbaar video-, audio- en biblio-materiaal en onder de leiding van een seniormedewerker van de groep.

Voor bepaalde problemen wordt er aan groepcoaching van kaderleden gedaan langs groepssessies.

Bedrijfsleiders kunnen worden opgenomen in de Kring voor Bedrijfsleiders.

De Adviesgroep Meeremans en Bloemen startte in het Bedrijvencentrum te Wevelgem en betreft nu eigen lokalen op het Kennedypark te Kortrijk. De tewerkstelling bedraagt 6 personen.

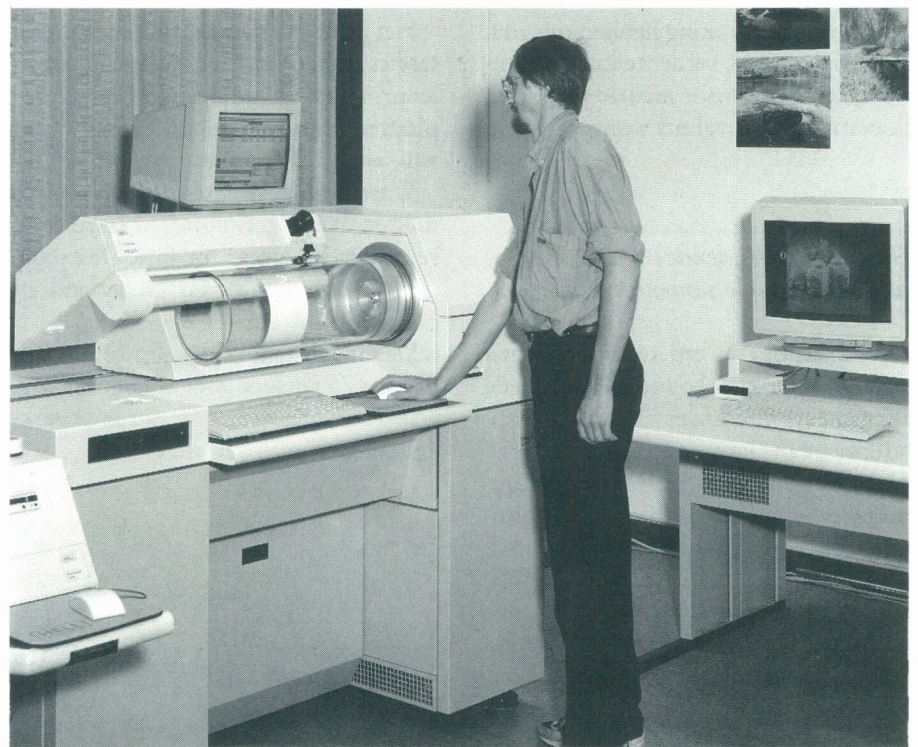
Fotogravure Deckmyn 100 jaar

De Fotogravure Deckmyn uit Roeselare bestaat juist 100 jaar, alhoewel de grote vlucht van het bedrijf zich situeert rond 1954, jaar waarop het bedrijf een naamloze vennootschap werd.

Deckmyn beschikt op deze wijze over een volledig gamma hoogwaardige scanners, die perfecte selecties toelaten voor ieder drukprocédé: offset, flexo, zeefdruk en diepdruk. De montage gebeurt hoofdzakelijk elektronisch, alhoewel ook de manuele montage mogelijk blijft. Bij het realiseren van flexo-clichés wordt met grote meesterschap gewerkt met polymeren. Daarnaast is er ook een computergestuurde graveermachine voor gravuurwerk in staal, plastic, aluminium en koper. Proefdrukken kan zowel op pers als chemisch gebeuren.

Het bedrijf heeft een tewerkstelling van 81 personen, meestal grafisch geschoold. De bedrijfsopbrengst bedroeg in 1989 220 miljoen fr. en de winst 5 miljoen fr.

De klantenkring bevindt zich voornamelijk in Vlaanderen en Brussel, ten dele ook in Wallonië. In Tourcoing werd Deckmyn-France opgestart, dat vooral in de streek van Rijsel, Roubaix, Tourcoing actief is.



De huisvesting van de firma is zeer rationeel ingericht. Er is een totale oppervlakte van 3.500 tot 4.000 m². De start werd gegeven in 1978 en de realisatie gebeurde in drie fazen.

De apparatuur is ultra-modern. Rekening houdend met een zeer snel verouderingsritme, gebeurt de afschrijving ook zeer snel. De laatste vijf jaar werden er voor 150 miljoen fr. geïnvesteerd in materiaal.

Postuniversitair centrum West-Vlaanderen

Het Postuniversitair Centrum West-Vlaanderen bestaat 15 jaar. Het Centrum werd opgericht in 1976 met de bedoeling hoogstaande navormingsprogramma's van universitair niveau te organiseren. Eerst waren dit vooral zittingen voor artsen, nadien kwamen daar andere doelgroepen bij.

Momenteel zijn er vier afdelingen: economie en recht, geneeskunde en aanverwante wetenschappen, wetenschappen en toegepaste wetenschappen, cultuur- en gedragswetenschappen. Iedere afdeling wordt geleid door een stuurgroep, bestaande uit mensen uit de praktijk en uit de universiteit. Er is een nauwe binding met de KU-Leuven en met de KULAK.

In het voorbije academiejaar organiseerde het PUC een 60-tal programma's en bereikte het ongeveer 5.000 deelnemers. De meeste programma's waren op de aktualiteit gericht; zij werden over de provincie verspreid. Zij dragen liefst een grensoverschrijdend karakter: zowel de grenzen tussen de disciplines als de geografische grenzen (met Frankrijk) worden doorbroken.

Info en programma's:
tel. 056/21.79.31.

Nieuwe asfaltcentrale De Vriese

Begin 1991 startte de firma De Vriese uit Lichtervelde-Koolskamp een nieuwe asfaltfabriek. Deze fabriek bestaat in hoofdzaak uit een chargemenger of batchplant. Het laden van de toren, de menging en het lossen op de wagens gebeurt volledig computergestuurd. Typisch is wel dat de bediening geschiedt via een monitor, waarop alle entiteiten in kleur uitgetekend zijn. Door aanraking van het beeldscherm met een leespun kunnen alle onderdelen bediend worden.

De centrale heeft een capaciteit van 210 ton asfalt per uur en zij kan alle produkten van De Vriese produceren.

Er werd speciale aandacht besteed aan de reductie van het stofgehalte, dat tot 20 maal werd gereduceerd tegenover de vroegere installatie. Daarnaast wordt ook een groenscherm aangelegd. Het bedrijf zelf heeft een oppervlakte van 3,5 ha; daarnaast bestaat er een bufferzone van 5 ha.

De firma startte in 1880. De eerste asfaltinstallatie werd in 1952 aangekocht. Later volgden een asfaltfreesmachine, maar ook een betonbreker. Recyclage van asfalt hoort ook bij de bedrijfsactiviteiten. Naast de wegebouw worden ook tennisvelden aangelegd, evenals bedrijfsvloeren, parkings, enz.

De Vriese verwerkt ongeveer 140.000 ton asfalt en 34.000 m³ beton per jaar. De firma telt 12 bedienden, 45 arbeiders in de wegebouw en 15 arbeiders in de transportonderneming Handel en Transport De Vriese, een 100% dochtermaatschappij.

Het eigen vermogen bedraagt 52,6 miljoen fr. voor de wegebouw en 5 miljoen fr. voor de transportfirma. De omzet in 1990/91 bedroeg 305 miljoen fr., respectievelijk 35 miljoen fr. De investeringen bedroegen voor de wegebouw ruim 120 miljoen fr. tussen 1987 en 1991, met in 1989-90 alleen reeds 63,6 miljoen fr.

KMO en informatica

De Provinciale Kamer voor Ambachten en Neringen West-Vlaanderen te Brugge heeft in 1990 een enquête gehouden bij 553 ondernemingen in West-Vlaanderen met minder dan 20 werknemers. De steekproeftrekking gebeur-

de met medewerking van 68 beroepsverenigingen (op 123 aangeschrevenen).

Na een vroegere enquête in 1982 naar het gebruik van een computer en enkele jaren later naar het gebruik van software, werd nu een nieuwe enquête gehouden om de algemeen geldende tendensen in de hedendaagse KMO's op het vlak van de informatica na te gaan.

Uit de enquête blijkt dat reeds ongeveer de helft van de bedrijven en winkels uitgerust zijn met een PC en een printer en dat zij een algemeen softwarepakket gebruiken, vooral voor boekhouding en fakturatie. De meeste gebruikers denken reeds aan uitbreiding.

De niet-gebruikers hebben blijkbaar nog altijd een grote drempelvrees; zij worden ook afgeschrikt door de vermeende hoge kosten en door de onbekende technologie. Tenslotte is er ook weinig inzicht over wie hen technisch kan of moet begeleiden bij de aankoop.

Twintig jaar Franse en Belgische Handelskamers

De Permanente Konferentie van de Franse en Belgische Kamers voor Handel en Nijverheid vierde haar 20-jarig bestaan. Uit de toespraken blijkt hoe de periode van hoofdzakelijk betere intermenselijke contacten nu wordt gevolgd door een ingesteldheid om tot realisaties te komen. Daartoe wordt gerekend op financiële middelen die uit het Interreg-programma voortkomen.

De belangstelling gaat uit naar projecten met betrekking tot hulp aan KMO's op gebied van export, de oprichting van een 'observatorium' op economisch vlak, de verbetering van de economische informatie.

In dit verband worden zeven gespecialiseerde commissies opgericht. Deze zullen actief zijn op het vlak van de opleiding, infrastructuur, fiskaliteit, diensten, research, export en imago, steeds in een perspectief van grensoverschrijdende samenwerking en de ontwikkeling van (kleinere) bedrijven.

De concrete werking spitst zich toe op het verstrekken van de nodige uitleg en het vereenvoudigen van de wetteksten, vooral in verband met grensproblemen en op het analyseren van verschillen of gelijkvormigheid van de problemen bij het overschrijden van de grens in bedrijfsverband. De Konferentie wil ook fungeren als proefbank voor andere Europese grensoverschrijdende initiatieven.



MILIEUTECHNOLOGIE

IFEST en de milieutechnologie in West-Vlaanderen

Van 22 tot 25 oktober 1991 vond in het beurscomplex van Flanders Expo te Gent de tweede editie plaats van IFEST, Internationale Vakbeurs voor Milieutechnologie en Arbeidsveiligheid.

Met deze vakbeurs wilden de organisatoren een overzicht brengen van het actuele marktaanbod inzake milieutechnologie, milieuconsultancy, arbeidsveiligheid en van de beschikbare producten en diensten die moeten bijdragen tot de realisatie van een duurzaam milieubeleid: meetapparatuur, analyse-apparatuur, processturing, dataverwerking, recyclagetoepassingen. Aansluitend bij de beurs werd daarenboven een gediversifieerd lezingenprogramma aangeboden waarop actuele milieu-onderwerpen door professionele gastsprekers werden uitgediept. Aandacht werd hierbij ook besteed aan de onderzoeksprojecten die in het kader van het Vlaams Impulsprogramma Milieutechnologie werden ondersteund.

Waar men in 1989 met 145 exposanten en meer dan 6.000 vakbezoekers van een succesvolle beurs sprak, kon men thans pronken met 370 exposanten en meer dan een verdubbeling van het bezoekersaantal. Het bewijst duidelijk dat de milieumarkt in Vlaanderen een groeiemarkt is en dat de bedrijven mede als gevolg van meer stringente milieuvoorschriften en hogere milieueffingen doch ook omwille van het bedrijfsimage naar de buitenwereld toe daadwerkelijk de noodzaak aanvoelen om milieuzorg in hun bedrijfsvoering in te schakelen.

Reeds van bij de planning van deze beurs heeft de GOM-West-Vlaanderen via vertegenwoordiging in de adviesraad het initiatief en de uitwerking van deze beurs ondersteund en werden acties ondernomen om de nodige uitstraling te bezorgen en de Westvlaamse bedrijven actief in dit domein tot deelname te motiveren.

Met 31 deelnemende bedrijven uit West-Vlaanderen werd het bewijs geleverd dat ook in West-Vlaanderen milieutechnologie een groeisector is en

voor diverse bedrijven tevens een diversificatie betekent voor hun traditionele activiteiten.

Van ongeveer de helft van deze deelnemende bedrijven volgt hierna een summier overzicht van hun activiteiten en het produktieprogramma dat op de beurs werd voorgesteld.

Chemical Storage Engineering nv,
Hazelaarstraat 5, bus 2, 8500 Kortrijk,
tel. 056/25.86.20, fax 056/25.86.21

CSE is een engineeringbureau dat gespecialiseerd is in het veilig behandelen en opslaan van gevaarlijke en chemische producten in de industrie. Dit gebeurt door *studie* van het probleem, binnen het kader van de wetgeving, en gaande tot de *uitvoering* (met een minimum aan manuele tussenkomsten).

CSE is gespecialiseerd in tankinstallaties 'sleutel op de deur' en automatiseringsprojecten voor dosage en transport van chemische producten; chemiekluisen voor gevaarlijke chemische producten, chloorstabilinstallaties voor zwembaden en diverse hulpmiddelen voor een veilige behandeling van chemische producten.

Crima-agenturen, Kastanjedreef 8,
8300 Knokke-Heist, tel. 050/61.15.35,
fax 050/62.10.27

Crima-agenturen is een exclusief agent voor België en Luxemburg van Palatia bv te Apeldoorn, fabrikant van huidbeschermende crèmes (barrier creams) en huidreinigende middelen. Dermotect en Dermokleen vertegenwoordigen een brede gamma van producten voor toepassing in industrie, voedings- en horecasektor en in de medische en verzorgingssector. Crima-agenturen levert ook bedrijfskleding voor éénmalig gebruik uit Tyvek, non-woven materiaal, door Palatia in eigen regie in voorraad vervaardigd.

Destructo,
Burg. Vandenbogaerdelaan 42,
8870 Izegem,
tel. 051/31.17.11, fax 051/31.20.42

Destructo staat voor vier verschillende aanverwante bedrijven.

Destructo verzekert een legale, veilige en economische verwijdering van probleemafval. Het staat in voor het situeren van het afvalprobleem en het bepalen van de juiste benadering. De analyses gebeuren in het eigen laboratorium; de gepaste installatie wordt gezocht, de vergunningen aangevraagd, het aangepast vervoer ingezet (aangepast aan vloeibaar, pasteus, bulk of verpakt). De verwijdering kan door recyclage, verbranding, fysico-chemische behandeling en deponie of storten.

Geosan is gespecialiseerd in hydrogeologisch onderzoek en sanering van stortplaatsen, fabrieksterreinen en tankstations. Doet: boringen en grondbemonstering, analyses, mathematische modellen voor saneringsonderzoek, kartering van ondergrond, studie van grondwaterstroming, gecontroleerde sanering.

Filtratec specialiseert zich (vooral in Wallonië) in milieusanering onder meer door ter plaatse slib te ontwateren bij middel van mobiele kamerfilterpersen en membraanpersen. Naast waterhoudend slib kan ook slib van verfafval of slib met organische componenten worden behandeld.

Milieulabo is een goed uitgerust laboratorium, gespecialiseerd in milieuproblematiek: atmosfeer in de werkplaatsen, milieuhygiëne, emissies, lozing van afvalwaters, bodemonderzoek en afvalstoffen. Het heeft daartoe de nodige vergunningen en werkt volgens strenge kwaliteitsnormen.

DMT Engineering Service,
Decloedt-Decov,
Koning Albertstraat 173,
8210 Zedelgem,
tel. 050/27.97.46, fax 050/27.51.07

DMT is een nieuwe afdeling van Decloedt-Decov. Zij staat in voor exclusieve verdeling en verkoop in België van

een volledig gamma shredders en kompactoren van de Duitse firma Hatlapa. Er zijn types voor papierafval en houtafval (ook paletten), voor archiefvernietigen (inbegrepen de ringmappen), voor rubberbanden of zwaar industrieel afval. Ook kleine afvalvernietigers zijn voorzien, evenals afvalbalen- en briketteerpersen. DMT beschikt over een eigen service- en onderhoudsdienst.

ECOLAS, Ezelstraat 43, 8000 Brugge, tel. 050/33.69.35

Ecolas, dat drie jaar geleden zijn activiteiten als milieustudie- en adviesbureau opstartte te Antwerpen, heeft recent een kantoor geopend te Brugge.

De activiteiten situeren zich in het domein van de milieuauditing, het opstellen van MER- en VR-rapporten (erken- de deskundigen), omgevings- en saneringsrapporten, vergunningsaanvragen en milieubedrijfsadministratie, saneringsstudies en -technieken, beleids-ondersteunende studies en gemeentescanning. Ook studiedagen omtrent de milieuproblematiek worden georganiseerd.

Op IFEST stelde Ecolas een nieuw initiatief voor: de ECO-lijn waarmee een gereserveerde telefoon wordt bedoeld om op een flexibele manier eerstelijns-milieuvragen te verstrekken aan de bedrijven. Het expertenteam van Ecolas staat hierbij gratis beschikbaar om vragen rond de milieuproblematiek rechtstreeks of binnen de 24 uur te beantwoorden.

GFE Energy Management, Holstraat 61, A1, 8790 Waregem, tel. 056/60.04.04, fax 056/60.64.33

GFE is een energie- en milieuvragenbureau dat bedrijven bijstaat zowel bij de energieaankoop als bij het energieverbruik, dit alles in samenhang met de milieuproblematiek. GFE bestudeert de huidige milieusituatie in het bedrijf, verzorgt de milieubedrijfsadministratie, maakt een milieuinventaris en milieuaudits, zoekt de technische oplossingen voor afvalwater, emissies en vaste afvalstoffen en bestudeert de economische haalbaarheid.

Lambrechts en Verbist bvba, Kennedypark 70, 8500 Kortrijk, tel. 056/20.34.00, fax 056/20.12.00

L & V is een ingenieurs- en adviesbureau inzake kwaliteit, milieu en veiligheid, vooral in KMO-verband. Het werkt op de domeinen: motivatie, opleiding en training; auditing, advisering en begeleiding; procesanalyse, optimalisatie en ontwikkeling. L & V begeleidt KMO's bij hun streven naar totale kwaliteit, het beschikt over een MER-deskundige en maakt veiligheidsprogramma's en -rapporten.

Mol Cy - Division VDK Waste Systems, Diksmuidesteeweg 63, 8830 Hoogdele, tel. 051/70.16.81, fax 051/70.30.38

Mol, VDK Division konstrueert: vrachtwagens met perssysteem voor het inzamelen van vaste afvalstoffen, evenals een ganse gamma recipiënten en containers; kolkenzuigers-bovenbouwen, gekombineerd met hogedrukinstallaties. Verder commercializeert het vacuümstraatveegmachines en zout- en zandstrooiers.

Recyc-oil, Molenstraat 209, 8710 Wielsbeke, tel. 056/66.53.16, fax 056/66.78.98

Recyc-oil is erkend voor de inzameling, de invoer, de opslag en de verwerking van afvalolie (mineralen en synteetische oliën en vetten, olieachtige tankresidus en slib, emulsies en afvaloliën van de scheepvaart). De ophaling geschiedt met ADR-gekeurde tankwagens. De olie wordt opgeslagen in tanks van 20 m³ tot 1.000 m³. Alle producten worden bij het ingaan en het uitgaan gecontroleerd in het eigen laboratorium.

B & P Sobry, Regenbeekstraat 7C, 8800 Rumbke-Roeselare, tel. 051/22.60.40, fax 051/22.13.91

B & P Sobry doet aan industriële reiniging, verwerkt afvalstoffen (waaronder giftige afvalstoffen). Het bedrijf leidt en reinigt bezinkputten, brandstof-

tanks, silo's enz. Tevens staat het in voor de afvalverwerking. De afhaling geschiedt met eigen wagens. Het bedrijf adviseert de klanten bij hun inventarisatie, het analyseren van de stoffen en scheidt silo's, opvangbekkens, enz.

Vermo, Gudrunstraat 14, 8830 Hoogdele-Gits, tel. 051/22.60.31, fax 051/22.91.81

Vermo konstrueert roestvaststalen constructies en toestellen voor de voedings-, farmaceutische en chemische nijverheid (tanks, pompen, ventielen, leidingen, enz. voor vloeibare en halfvloeibare producten). Belangrijk wordt de afdeling roestvaststalen afvoersystemen (riolen, reukafsluiters onder hoge drukbelasting) voor afvalwater. Van de ultra- en microfiltratietechnieken is er samenwerking met Tech-Sep (Rhone-Poulenc) voor de membranen. Voor het transport van vast afval tussen werklokaal en afvalcontainer ontwierp Vermo een pneumatisch transportsysteem.

Vitalo Acoustics, Bruggesteeweg 7A, PB 54, 8760 Meulebeke, tel. 051/48.77.21, fax 051/48.51.31

Vitalo Acoustics legt zich toe op de verwerking van schuimen en andere kunststoffen voor geluids- en warmte-isolerende producten voor diverse types van industriële en landbouwmachines.

Watco-West, Kl. Pathoekeweg 51-53, 8000 Brugge, tel. 050/31.47.88, fax 050/32.06.63

Watco-West is één van de 12 filialen van Watco (Fabricom). Watco staat in voor de ophaling en verwerking van huishoudelijk en niet-giftige industriële afval. Watco West werkt hoofdzakelijk met het plaatsen en afhalen van afvalcontainers (van 750 l. rolcontainer tot 40 m³ open afzetcontainer, perscontainers, slibcontainers enz.). Er wordt betracht om gemeentelijke ophaaldiensten te organiseren, evenals containerparken, selectieve ophaling enz. Nu reeds beschikt Watco-West over een vergunde sorteervloer voor afvalgoederen.

Het penitentair complex te Brugge

Op 8 oktober werd te Sint-Andries/Brugge een nieuw penitentiair complex officieel in gebruik genomen. Dit complex is het belangrijkste penitentiair gebouw in het kader van de vernieuwing of vervanging van enkele te sterk verouderde en onaangepaste penitentiaire gebouwen in ons land. Het werd opgericht door de Regie der Gebouwen, in zeer nauwe samenwerking met het Ministerie van Justitie. Dit laatste tekent zowel voor het penitentiair beleid als voor de modaliteiten van de strafuitvoering.



De voorstudie startte reeds in 1971 en in 1981 werd het bouwen van de nieuwe gevangenis aangevat; zij moest het concept realiseren en dus de gevangenen laten indelen in kleine leefgroepen van 20 tot 30 personen, met centraal gelegen gemeenschappelijke accommodaties.

Op een terrein van 19 ha zijn diverse afdelingen samengebracht: een mannenafdeling (304 plaatsen), een vrouwenafdeling (117 plaatsen), een afdeling sociaal verweer (198 plaatsen) en een afdeling beperkte vrijheid (25 plaatsen). Elke cellenblok bestaat uit 17 eenpersoonscellen en één cel voor vier personen. Specifieke aanpassingen zijn voorzien in de vrouwenafdeling voor vrouwen met kinderen; ook is er een medisch centrum voor 32 patiënten en een afdeling hoge veiligheid met tien cellen.

In totaal zijn 34% van de bruto oppervlakte voorbehouden voor cellen, 23% voor werkplaatsen en magazijnen en 13% voor sport, ontspanning, erediensten, opvoeding.

De administratie en de publieke ruimten nemen 17% in. Daarnaast staat de nieuwe gevangenis te Brugge in voor diensten aan andere gevangenen met: een medisch centrum, een centrale apotheek, een industriële wasserij en meer dan 7.000 m² industriële werkplaatsen en magazijnen.

Deze speciale voorzieningen bepalen mede de hogere kostprijs per cel die ongeveer 4,5 miljoen fr. bedraagt tegenover (niet-vergelijkbare) nieuwe cellen in Frankrijk van ongeveer 2 miljoen fr. Ook de zeer lange bouwtijd (tien jaar) en de extreme beveiliging dragen mee tot deze prijs.

De nieuwe gevangenis te Brugge is een van de belangrijkste realisaties (3 miljard fr. voor 65.700 m² overbouwde oppervlakte) van Openbare Werken in ons land, na het nieuwe Gerechtshof te Brugge.

Trelleborg hergebruikt gerecycleerde kunststof

De Zweedse kunststofproducent Trelleborg Plastics uit Brugge produceert sinds kort productieonderdelen voor de Zwitserse zuivelindustrie. De voorbereiding gebeurde langs een samenwerkingsakkoord met een Zwitsers studie-bureau. In dit project wordt voor 100 procent gebruik gemaakt van recyclekunststof.

Het gestarte project, waarbij gerecycleerde grondstof daadwerkelijk wordt omgezet tot een totaal nieuw produkt, loopt over een periode van 3,5 jaar, met een jaarlijkse omzet van 55 miljoen fr. De productie is reeds gestart met een le-

veringscapaciteit van 20.000 à 30.000 stuks per jaar; in 1992 wordt de productielijn verhoogd tot 100.000 stuks.

De onderdelen wegen 10 à 11 kg en bevatten alleen korrelvormig polypropyleen. Er worden 4.200 arbeidsuren per jaar aan dit project besteed.

De productielijn van de Zwitserse klant bedraagt 1.000 ton gerecycleerde grondstof per jaar, waarvoor een beroep wordt gedaan op diverse Belgische recyclebedrijven.

Trelleborg is te Brugge operationeel sinds 1987. De omzet bedroeg in 1990 360 miljoen fr. Het Zweedse concern Trelleborg AB heeft wereldwijd 256 vestigingen. Trelleborg werkt te Brugge voor ondermeer Philips, Cabelprint en Honda.

Forum for Applied Biotechnology

Van 25 tot 27 september jongstleden ging te Gent een internationaal trefpunt voor biotechnologen door, mede ingericht door de GOM-West-Vlaanderen, samen met de Fakulteit Landbouwwetenschappen van de RUG.

Dit jaarlijks Forum was aan zijn vijfde editie en besloeg uitzonderlijk drie dagen. Het was een trefpunt tussen research, industrie en dienstensektor. Tevens konden jonge onderzoekers hun resultaten internationaal voorstellen aan deelnemers van meer dan 100 buitenlandse gasten uit West — en zeer opgemerkt — Oost.

De drie inleiders behandelden de thema's 'veevoederveredeling langs biotechnologie', 'voedingsbiotechnologie' en 'transgene planten' vanuit een eerder filosofische benadering, met aandacht voor de aanvaardbaarheid van het eindprodukt door de konsument.

De tweede dag werden er vijf parallele sessies gehouden over plantencellen, milieutechnologie, veevoeding, onderzoek op levensmiddelen (snelle opsporingsmethoden en veiligheid bij productie en distributie) en tenslotte industriële biotechnologie.

De slotdag was gewijd aan geleide bezoeken aan enkele vooraanstaande bedrijven in Vlaanderen.

Het zesde Forum gaat door op 24 september 1992.

AGENDA

Zitdagen handelsattachés 1992

Land	Attaché	Standplaats	Datum	Kamer van
USSR	A. De Rijke	Moskou	10.01.92	Roeselare
Volksrepubliek China	H. Wei	Beijing	14.01.92	Kortrijk
Hong Kong	A. Mathieu	Hong Kong	14.01.92	
Italië	F. Murari	Milaan	07.02.92	Ieper
	G. Walravens	Rome		
Zuid-Afrika	M. Schiltz	Kaapstad	12.02.92	Kortrijk
Bondsrepubliek	C. Derycke	Keulen	02.03.92	Oostende
Duitsland	M. Lorenz	Frankfurt		
	W. Vander Auwera	Hamburg		
	P. Grillet	München		
	R. Geerardijn	Berlijn		
Israël	C. Vincent	Tel-Aviv	06.03.92	Roeselare
Noorwegen	L. Vandenbossche	Oslo	18.03.92	Oostende (voormiddag)
Zweden	E. Schmitz	Stockholm		
Denemarken	C. Verhaert	Kopenhagen		
Frankrijk	E. Coeckelberg	Parijs	18.03.92	Ieper
	G. Van Belle	Rijsel		
	F. Noyen	Marseille		
	M. Darras	Bordeaux		
Verenigd Koninkrijk	E. Renson	Londen	20.03.92	Roeselare
	P. Bogaerts	Birmingham		
	E. Vrancken	Manchester		
	A. Decraene	Edinburgh		
Portugal	H. De Paus	Lissabon	23.03.92	Kortrijk (namiddag)
Algerije	P. Lecocq	Algiers	24.03.92	Kortrijk
Verenigde Staten	F. Bury	Chicago	08.04.92	Brugge
	L. Lippens	New York		
	W. Robijn	Los Angeles		
	P. Bauwens	Atlanta		
Canada	L. Heyvaert	Montreal	08.04.92	Brugge
Japan	K. Yanase	Tokio	15.04.92	Kortrijk
	H. Hattori			
Thailand	C. Croymans	Bangkok	29.04.92	Roeselare
Spanje	J.G. Schattens	Barcelona	06.05.92	Brugge
	A. Garcia	Madrid		
Australië	A. Somers	Melbourn	27.05.92	Kortrijk
	J. Bruffaerts	Perth		
Mexico	G. Cole	Mexico	03.06.92	Kortrijk
Pakistan	J.P. Muller	Karachi	10.06.92	Roeselare
	H. Husain	Islamabad		

Bedrijven die exportproblemen in deze landen hebben of die er contacten wensen te leggen, doen er goed aan zo spoedig mogelijk een afspraak vast te leggen, opdat de attachés zo mogelijk nog vóór hun terugkeer het gesprek kunnen voorbereiden. Deze afspraak dient aangevraagd te worden bij het provinciaal kantoor van de VDBH, Vlaamse Dienst voor de Buitenlandse Handel, Baron Ruzettelaan 33, 8310 Brugge, tel. 050/35.81.40, fax 050/35.87.57.

Katholieke Industriële Hogeschool West-Vlaanderen, Technisch-Wetenschappelijke Boekenbeurs, Campus Catho, Steenbakkerstraat, Kortrijk, van 16 tot 22 maart 1992. Voor studenten middelbaar en hoger onderwijs en voor vaklui. Tema: Milieutechnologie. *Info:* 056/20.47.34.

Quality '92, Kwaliteitsbeurs in de Hallen te Kortrijk, februari 1992. *Info:* 056/20.36.23.

Initiatie Financieel Beheer, van 17 tot 28 februari 1992 (6 sessies), De Vlerick School voor Management, Gent. *Info:* Katrien Delie, tel. 091/23.06.09.

Technologisch Weekend, van 13 tot 16 maart 1992, Vrij Technisch Instituut Ieper: 70 hoogtechnologische bedrijven tonen moderne toepassingsmogelijkheden. Westhoek Expo. *Info:* 057/20.12.13.

Bedrijvenkontaktdagen Westhoek, op 3 en 4 november 1992. Westhoek Expo. *Info:* 057/21.91.90.

Agri West Expo, van 12 tot 14 december 1992. Vakbeurs land- en tuinbouw. Westhoek Expo. *Info:* 20.32.85.

Forum-Causerieën over beleggen. Avonden op 13 februari, 12 maart, 9 april en 14 mei 1992. Westhoek Expo. *Info:* 057/21.91.90.

Verkoopstechnieken. Diverse verkoopstechnieken. Op 14 januari, 16 januari, 10 maart, 12 maart en 21 april. Vormingscentrum voor KMO-Kortrijk. *Info:* 056/20.30.96.

Postuniversitaire opleiding. Postuniversitair Centrum West-Vlaanderen. Jaarprogramma te bekomen. 050/33.94.16 of 056/21.79.31.

Postgraduaat in Interne Communicatie. Programma bij Postuniversitair Centrum West-Vlaanderen, 056/21.79.31.

Vakbeursprogramma van de Vlaamse GOM's

De Vlaamse GOM's voorzien de organisatie van een groepsstand voor KMO's op de volgende internationale vakbeurzen:

Naam en plaats	Data	Onderwerp
VAT te Utrecht	4 - 7/2/1992	Toelevering
AEF te Istanbul	28/4 - 3/5/1992	Algemeen
Interregio te Brussel	5 - 9/5/1992	Toelevering
Europlastica te Brussel	5 - 9/5/92	Kunststoffen
Roka te Utrecht	17 - 20/5/1992	Voeding
Pakex te Birmingham	31/5 - 5/6/1992	Verpakking
Gafa te Keulen	30/8 - 1/9/1992	Tuinbenodigdheden
Sial te Parijs	25 - 29/10/1992	Voeding
Pollutec te Lyon	10 - 14/11/1992	Milieu
Electronica te München	10 - 14/11/1992	Elektronika
Salon de l'Emballage te Parijs	12 - 18/11/1992	Verpakking

Deze lijst is niet limitatief.

De groepsstand van de Vlaamse GOM's bestaat uit volledig uitgeruste stands, heeft als voornaamste voordeel dat heel wat organisatieproblemen in verband met de deelname aan de vakbeurs door de GOM's worden behartigd zodat de deelnemers zich maximaal kunnen concentreren op hun commerciële opdracht.

Verdere informatie: GOM-West-Vlaanderen, Afdeling Industriële Ontwikkeling, Tel. 050/35.81.31.

Voordrachten

Dr. Ec. N. Vanhove sprak op: 24 oktober 1991 te St.-Gallen over 'Stand und Zukunft der Tourismus Wissenschaft', 50e verjaardag van het 'Institut de Tourisme et d'Economie des Transports';

28 november 1991 te Brugge over 'West-Vlaanderen 2000 - Een strategie voor economie ontwikkeling', Provinciale Kamer voor Ambachten en Neringen;

6 december 1991 te Stalowa Wola (Polen) over 'The pillars of a regional economic policy', Seminarie 'Reconversion of a depressed regional economy', EH-SAL, Brussel;

17 december 1991 te Roeselare over 'De ondernemer en West-Vlaanderen 2000', Zakenlunch VKW-West-Vlaanderen.

Dr. iur. J. Callens sprak op: 9 september 1991 te Brugge over 'Het

Westvlaams Ondernemersfonds', Laureaten 1991;

5 oktober 1991 te Kortrijk over 'West-Vlaanderen 2000', Colloquium CVP; van 4 tot 15 november 1991 te Louisville (Kentucky), Buffalo (New York), Milwaukee (Wisconsin), San Diego en Palo Alto (Californië), Portland (Oregon) en Seattle (Washington) over 'Investerings- en zakenmogelijkheden voor Amerikaanse bedrijven in West-Vlaanderen', zending FIOC (Flanders Investment Office) en Amerikaanse partners naar de USA.

De heer J. Hemschoote sprak op 19 september 1991 te Menen over 'De verkeersinfrastructuur in West-Vlaanderen', Instituut Sint-Joris.

De heer A. De Raes sprak op: 1 oktober 1991 te Oostende over 'Het stimuleringsprogramma voor de impulsregio Oostende', Afgevaardigden van de

Europese Vrije Alliantie en de leden van de Regenboogfractie van het Europees Parlement;

13 november 1991 over 'De betekenis en de rol van het Subregionaal Tewerkstellingscomitee', informatievergadering stadsbestuur Oostende.

De heer G. Sanders sprak op 18 september 1991 te Kortrijk over 'De voltooiing van de aanpassing van de Leie: economische verantwoording', 24ste jaarvergadering van het Studiekomitee Leie en Bijkanalen.

Ir. P. Tavernier sprak op 3 juli te Kortrijk over 'Milieu-activiteiten van de GOM-West-Vlaanderen tegenover de bedrijven', PIH.

Milieudienstverlening van het Westvlaams Economisch Studiebureau

Reeds jarenlang voert het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES) in opdracht van de Provincie of voor derden *studieopdrachten* uit inzake de kwaliteit van het leefmilieu, het milieubeheer, de waterzuivering en de verwerking van afvalstoffen.

Daarnaast besliste het WES in 1987 samen met het Lisec te Genk en het SCK (thans VITO) te Mol tot de oprichting van de vzw Milieu en Veiligheid met het oog op het opstellen van *Milieu-effectenrapporten* (MER) en *Veiligheidsrapporten* (VR) in overeenstemming met de heersende reglementeringen. Door de driedelige structuur kan aldus een beroep worden gedaan op de kennis en ervaring aanwezig in elk van de drie instellingen en kan gebruik worden gemaakt van de meest geavanceerde apparatuur voor meting, analyse en dataverwerking. Milieu en Veiligheid beschikt daarenboven over erkende deskundigen in alle disciplines die ter zake worden omschreven in de besluiten van de Vlaamse Executieve betreffende de Milieu-effectbeoordeling. Tot op heden werden door Milieu en Veiligheid meer dan 50 MER-rapporten uitgevoerd in opdracht van zowel het bedrijfsleven als de overheid. De vereniging stelt verder *omgevingsrapporten* op en voert ook *milieuaudits* uit.

Gezien de steeds complexer wordende wetgeving en procedures voor het bekomen van de noodzakelijke vergunningen (milieuvergunning, bouwvergunning, vergunning voor het gebruik van grondwater en voor de kaptatie van

oppervlaktewater), wordt ervaren dat het voor bedrijven een steeds moeilijker zaak wordt om snel een technisch volledig en administratief ontvankelijke vergunningsaanvraag in te dienen en de gehele vergunningsprocedure nauwgezet op te volgen. Daarom stelt het WES ook zijn milieu-ervaring ter beschikking van het bedrijfsleven om *vergunningaanvraagdossiers* op te stellen en te begeleiden.

In samenwerking met gemeenten en/of interkommunale verenigingen kan het WES ook studieopdrachten in het kader van het Milieuconvenant tussen de Gemeenschapsminister voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting en de Vlaamse Gemeenten uitvoeren. Het betreft meer bepaald de in het convenant aangehaalde inventarizatiestudies van de staat van het Leefmilieu en de Natuur in de gemeenten en de gemeentelijke natuurontwikkelingsplannen.



INTERNATIONAL BIO-SYNTHETICS

INDUSTRIËLE ENZYMEN
voor de wasmiddelenindustrie,
de zetmeelindustrie en de
textielverwerkende nijverheid

Komvest 43, 8000 Brugge (België)
Tel. 050/44.91.11 - Telefax 050/33.68.49

design
meubelen
woonadvies
bureel- &
projektiinrichting

intoplan

noordzandstraat 74 8000 brugge
telefoon 050/33.58.94 fax 050/34.09.12

Een ervaren team binnenhuisarchitecten en interieurbouwers staat ter uwer beschikking om Uw bureel of studievertrek om te toveren tot behaaglijk, stimulerend "woonbureau" waar het aangenaam leven en werken is. De nieuwe bureaucollectie spreekt evenzeer de ondernemingen aan, als de zelfstandigen en de steeds groeiende potentiële groep van thuiswerkende mensen. Velen van hen wensen dit te doen in een rustige, huiselijk aandoende omgeving, die dan toch ook meer klasse uitstraalt dan het zuiver functionele bureel.

Het nieuwe programma verenigt nog beter de ergonomisch, functionele eigenschappen en de op het woongebeuren afgestemde vormgeving tot een harmonisch en stijlvol bureelmeubilair.

intoplan [®] n.v.

Barco en de Olympische Spelen 1992

In 1992 wordt door Barco een HDTV-pilootproject gerealiseerd rond de Olympische Zomerspelen en de wereldtentoonstelling. Als partner binnen het Europees Onderzoeksprogramma 'Eureka' rond de ontwikkeling van Hoge Definitie Televisie (HDTV) nam Barco dit initiatief, samen met enkele belangrijke kabelmaatschappijen en met steun van het Vlaamse Gewest.

Het ligt in de bedoeling de Olympische Zomerspelen en de wereldtentoonstelling in 1992 naar enkele demonstratie centra (nog niet naar de kijkers thuis) te brengen en daartoe alle nodige technische ontwikkelingen en aanpassingen door te voeren. Dit loopt zowel over de satellietontvanger, -modulator en -demodulator als over de uit te breiden kabelnetten (tot een hoogte van 450 Mhz).

Naast de transmissie wordt ook de visualisatie van de HDTV-beelden uitgetest. Niet alleen Barco zal voor dit project zijn monitoren en grootschermprojectoren leveren, maar ook Philips levert apparatuur zoals decoders, een

HD-MAC-laserdix en consumer TV-apparatuur. Ook voor de kabelmaatschappijen is dit experiment van zeer groot belang, gezien de 80% bekabeling van ons land.

Barco heeft ook de 29 officiële affiches voor de Olympische Spelen van Barcelona helpen creëren. Het multinational design- en advertentiebureau Addison deed daarvoor een beroep op de Londense specialist Jones Bloom die het project realiseerde op een Creator van Barco Graphics. Barco Graphics is belangrijk in de drukvoorbereidingssystemen in de grafische industrie.

NIEUWE PRODUCTEN**Draagbare computer Xplore**

Het Kortrijks bedrijf Devlonics sloot op 17 september jongstleden een samenwerkingsakkoord af met Saab Instruments (van de Zweedse groep Saab Scania) voor de verdere ontwikkeling en commercialisatie van de Xplore.

Xplore is een draagbare computer die in moeilijke omstandigheden moet kunnen werken en dus stof-, schokvrij en waterdicht is, die een groot geheugen heeft, door optische lezing kan worden gevuld en die op batterijen kan werken. Xplore werd ontwikkeld, eerst in het kader van het project Meccin, later in het raam van Eureka.

Seurobric

De firma Seuropak uit Gullegem brengt een polyestereen-bouwelement op de markt. Het betreft een holle bouwsteen die in feite een bekistingselement is voor het storten van beton. De 'steen' is 67,5 cm lang, 24,5 cm breed (15,75 cm voor de binnenmuren) en 25 cm hoog. Er is een spouw van 15,5 cm. De onder- en de bovenrand zijn voorzien van een rij vierkante inkepingen van 2 cm, wat een waterdichte en perfecte afsluiting verzekert.

Na het inbrengen van de nodige leidingen, de bewapening en de stortbeton doet het omhulsel verder dienst als isolerend element. Ieder element weegt slechts 450 gram; de muren zijn zeer glad en kunnen op diverse klassieke wijze verder worden afgewerkt.

Het plaatsen van de elementen vergt — en dit is het belangrijkste kostenbesparend element — geen speciale stielkennis noch uitgebreid materiaal.

De firma Seurobric is sinds 1970 — na een omschakeling uit de vlasbewerking — gespecialiseerd op isolatie en verpakking in polystreen (piepschuim). Zij stelt 19 personen tewerk.

Info: Seurobric, Nijverheidslaan 10, 8630 Gullegem, tel.: 056/40.09.96.



OP DE LEESTAFEL

FAB forum
for applied
biotechnology

ABSTRACTS

UNIVERSITY OF GENT, BELGIUM
FACULTY OF AGRICULTURAL SCIENCES

25 - 27 September 1991

Forum for Applied Biotechnology, Abstracts, University of Gent, Faculty of Agricultural Sciences, 25-27 september 1991, 136 blz.

Het voorgesteld werk geeft de abstracts van de diverse lezingen die op de recente FAB-driedaagse in Gent werden voorgedragen. Voor verdere informatie kan contact worden opgenomen met de Landbouwfakulteit van de RUG of met de heren P. Tavernier en J. Lammerant van de GOM-West-Vlaanderen, tel. 050/35.81.31.

Fiduciaire planning 1992, Fiduciaire Uitgeverij, Rouppeplein 16, 1000 Brussel, 32 blz., 330 fr.

Fiduciaire planning is een geheugensteun voor alle administratieve verplichtingen die in 1992 vervuld moeten worden, inbegrepen de diverse vervaldagen met betrekking tot onder meer de fiscale en de sociale wetgeving.

'Ieder plantje zijn plekje - De flora van het Westvlaamse Houtland in kaart gebracht'. Filip Jonckheere, 1991. Prijs: 350 fr.

Deze uitgave van de Beernemse milieuvereniging 'De Gaspeldoorn' vzw brengt voor het eerst op een overzichtelijke wijze de flora van het Houtland in kaart. Het Houtland is ongeveer één derde van West-Vlaanderen. De auteur stelde verspreidingskaarten op van ongeveer 300 plantensoorten uit bos-, heide- en moerasgebieden. Deze gegevens worden ook vergeleken met vindplaatsgegevens van onder meer het Instituut voor de Floristiek van België en Luxemburg.



PROVINCIEERAAD VAN WEST-VLAANDEREN

DE WESTHOEK,
EEN EKONOMISCHE EVALUATIE

Rede door dr. ec. O. Vanneste
Gouverneur van West-Vlaanderen
uitgesproken in zitting
van 1 oktober 1991

De Westhoek, een economische evaluatie, O. Vanneste, Brugge, 1991, 104 blz.

De officiële rede van Dr. O. Vanneste, Gouverneur van West-Vlaanderen, op de zitting van 1 oktober 1991 maakte een evaluatie over de diverse aktieprogramma's voor de Westhoek en hun resultaten. Het werk is verkrijgbaar bij de griffie van het Provinciebestuur, Burg 4, 8000 Brugge (tel. 050/33.06.41).



DRIE JAAR GESTUDEERD VOOR "EIGEN BAAS"

Een zaak beginnen met uitsluitend je beroepsbekwaamheid als waarborg kan je alleen bij het Beroepskrediet. Maar het Beroepskrediet biedt meer dan je kan vermoeden.

Zo betaal je enkel intrest op het nog verschuldigd kapitaal, of je kan zonder kosten afbetaalde kapitalen terug opnemen.

Samen bepalen we het terugbetalingsplan volgens uw mogelijkheden. Bovendien is er intrestvermindering en Staatswaarborg mogelijk.

Je kan het Beroepskrediet beschouwen als een volwaardige middenstandsbank, speciaal voor zelfstandigen, kleine en middelgrote ondernemingen en vrije beroepen.

GELD VOOR DE KLEINE GROTEN



SLANGEN & BRUNINX

BLANKENBERGE
De Smet de Nayerl. 116/118
Tel. 050/42 96 25

DE PANNE
Zeelaan 42
Tel. 058/41 23 33

IEPER
Surmontstraat 6
Tel. 057/20 80 60

IZEGEM
Brugstraat 32
Tel. 051/31 35 06

KORTRIJK
K. Alberstraat 12
Tel. 056/21 28 01

MENEN
Grote Markt 22
Tel. 056/51 33 55

OOSTENDE
Kerkstraat 38
Tel. 059/50 88 93

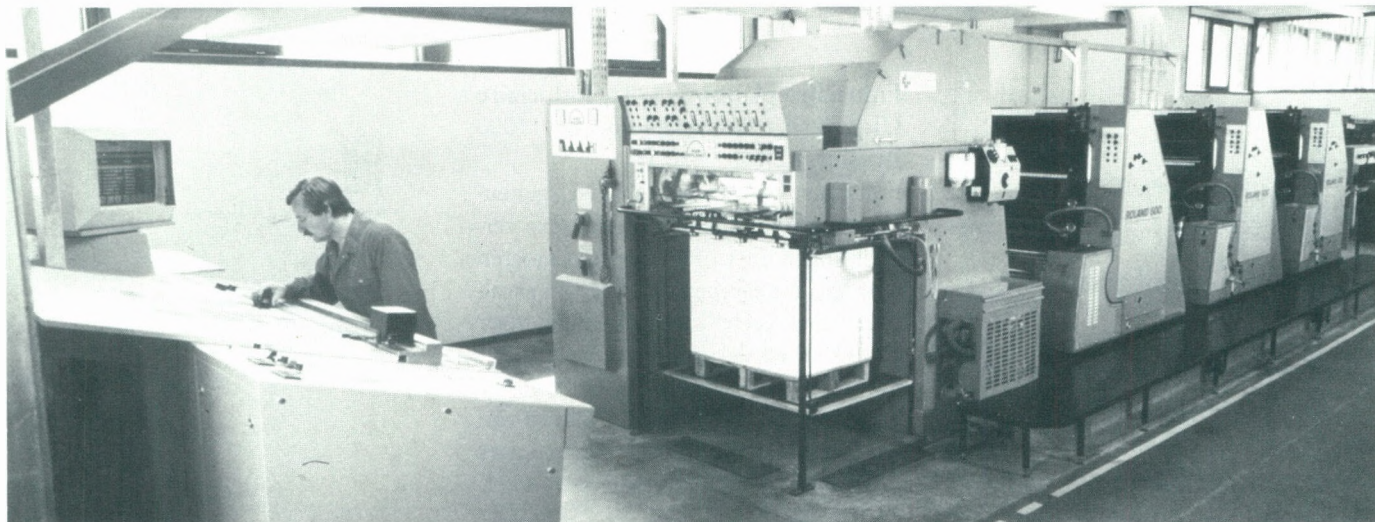
POPERINGE
Pr. Dewulfstraat 9
Tel. 057/33 36 32

TORHOUT
Zuidstraat 44
Tel. 050/21 25 34

YEURNE
Lindendreef 17
Tel. 058/31 31 53

WAREGEM
Stationsstraat 35
Tel. 056/60 79 61

WERVIK
Nieuwstraat 1
Tel. 056/31 47 38

Goekint Graphics expandeert

Eind september werd bij Goekint Graphics een nieuw papiermagazijn in gebruik genomen en werd ook de nieuwe vijfkleurenpers met laktoren officieel in werking gesteld. Beide realisaties werden in 1990 beslist en tot uitvoering gebracht. Het investeringsprogramma bedroeg 80 miljoen fr. De laatste zes jaar werden er voor 155 miljoen fr. geïnvesteerd. Het magazijn beslaat 870 m², met een stapelhoogte van negen meter, op vijf niveaus. Het geheel beschikt over vloerverwarming.

Voor de toekomst volgt wellicht nog een investering voor compositie CAD-CAM/apparatuur voor technische boeken, een nieuwe tweekleurenpers en een eenvoudig type plooiemachine voor de afwerking.

Drukkerij Goekint werd gesticht in 1929. De huidige vestiging op het WIER-industrieterrein te Stene werd in 1967 ingenomen, als eerste bedrijf op dit terrein. De tewerkstelling bedraagt 40 personen. Er wordt gewerkt in twee ploegen. In 1990 was er een omzet van 130 miljoen fr. Ongeveer 35% van de omzet wordt gerealiseerd in het buitenland.

Gadus officieel geopend

Op 24 oktober jongstleden werd te Nieuwpoort op een 2 ha-groot terrein het visverwerkend bedrijf Gadus nv officieel geopend. Zij specialiseert zich in het verwerken en tafelklaar maken van verse en ingevroren vissen en delikatesen. De grondstoffen worden ten dele aangevoerd uit de eigen vismijnen, maar komen tevens uit visgronden in Denemarken, de Färöer-eilanden, Frankrijk, IJsland, Nederland, Noorwegen en Schotland. Deze producten worden per ijldienst (weg- of luchtvervoer) bij een temperatuur van 2° C vervoerd.

Naast de verwerking van verse en ingevroren vis, verwerkt Gadus nog een gans assortiment van verse garnalen, scampi's, gerookte vis, gemarineerde producten en andere.

De bewerkingen gaan van het reinigen en ontvellen tot het tafelklaar maken en inpakken. Het bedrijf staat in voor zijn eigen behoeften aan ijs. De stikstoftunnel kan 1.500 kg vis invriezen op -96°. Verder zijn er de diepvriesverwerkingsruimten met de nodige diepvriesverpakkings- en kalibreermachines en de receptie- en expeditieruimten voor diepvrieswaren. Verse vis en diepvriesvis kruisen elkaar nergens in het bedrijf, om hygiënische redenen. Hygiëne is overigens een basisgegeven, zowel bij de bouw van het bedrijf als bij de arbeiders, hun machines en hun gebruiksvoorwerpen.

Het bedrijf stelt een 30-tal personen tewerk, maar verwacht wordt dit aantal binnen een tweetal jaar te kunnen verdubbelen.



Milieuproblemen?

- Vergunningsaanvragen
- Wetgeving
- Integratie van milieuzorg
- Steunmaatregelen voor onderzoek of voor milieuinvesteringen

Voor advies, informatie of begeleiding bij de dossiersamenstelling, contacteer:

Milieucel van de GOM-West-Vlaanderen

Rationeler energieverbruik?

- Voorlichting over REG
- Energiebesparingsmogelijkheden
- Steunmaatregelen voor onderzoek of REG-investeringen

Voor advies, informatie of begeleiding bij dossiersamenstelling, contacteer:

Energiecel van de GOM-West-Vlaanderen

KMO-begeleider en Wegwijzer:

GOM-West-Vlaanderen
Baron Ruzettelaan 33
8310 Assebroek-Brugge
Tel. 050/35.81.31
Fax 050/36.31.86

Inhoudstafel 33e jaargang 1991

1

- 2 **Redactioneel:** Technisch Management Ondersteuning
- 4 **R. De Keyser:** De financiële toestand van de Westvlaamse industrie, 1985-89
- 6 **G. Maertens:** Onderwijs in een veranderende wereld
- 14 **J. Callens:** Investeringssteun aan bedrijven
- 18 **Tabel:** Bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 1988-89
- 21 Kort genoteerd
- 25 **Spektrum:** Watteuw / Dejaeghere Spinning Mills / BN / Verkeersontsluiting Zeebrugge / Westvlaamse luchthavens / Westtoerisme / Bedrijventerreinen in de Gewestplannen / Leiedal in 1990 / Gaselwest in 1990 / Euregio Scheldemond / Picanol / Deslee / Ysenbrandt / Natuurpatrimonium / Toeleveringsdatabank elektroniek / Samenwerkingsprogramma Frans-Belgische grenszone / Lano / FAB 1991 / Aankoop natuurgebieden / Van de Wiele / Westhoek 1992-fonds / Ontvangststructuur bedrijven Westhoek / Daikin Europe / Sophis Systems / Renovatie vismijn Oostende / Streekmanager en technologie-agent Impulsprogramma Oostende / Voordrachten
- 28 Agenda
- 31 Op de leestafel
- 33 Technologieoverdracht
- 39 Nieuwe producten

2

- 42 Bevolkingsevolutie in West-Vlaanderen
- 44 Evolutie van de economische sectoren
- 56 Werkloosheid en grensarbeid
- 62 Zeehavenverkeer en luchtvaart
- 66 Huisvesting, ruimtelijke ordening en infrastructuur
- 71 Jaarverslag GOM-West-Vlaanderen 1990
- 92 Bijlagen: Migratiesaldi
- 96 Subsidiërende bedrijven
- 97 Publikaties WES 1990

3

- 102 **Redactioneel:** Meer water en lagere prijzen in West-Vlaanderen
- 104 **R. De Keyser:** De financiële toestand van de Westvlaamse ondernemingen in 1989
- 112 **D. Franco/G. Sanders:** De Frans-Vlaamse grensregio
- 122 **D. Decoster:** Diepvriesgroenten in West-Vlaanderen
- 124 **Tabel:** Inkomens 1988 (aanslagjaar 1989)
- 126 Kort genoteerd
- 131 **Spektrum:** Westhoekplan / GOM-participatie in IMEC / Euregio Scheldemond / Natuurpatrimonium / Televic / Haven Oostende / Impulsprogramma Oostende / De Westvlaamse Interkommunale Verenigingen / Autoweg Brugge-Doornik / Desimpel / Ferromatrix / WVEM / Maeyaert / Koramic-Terca / Bedrijvententra / Gaselwest / Ruilverkaveling Paddegat / Voordrachten / Haven Nieuwpoort / Barco / Petros / VDAB / Datakor / Verpola / Kredietbank / FAB / REO / Bellewaerde / Unifrost / P & O / Geldof / Ferryboats / Bombardier / Japanse industrie / Bekaert / Imewo / Seastar / Beliard Poly-ship
- 137 Op de leestafel
- 144 Agenda
- 148 Technologietransfer

4

- 154 **Redactioneel:** GOM-West-Vlaanderen zoekt naar nieuwe bedrijventerreinen via gedeeltelijke herziening gewestplannen
- 156 **L. Bockstaele:** De landbouw vroeger en nu
- 160 **N. Vanhove:** Noodzaak van structuurplanning. Toepassing op West-Vlaanderen en de toeristische sektor
- 164 **P. Tavernier:** Het Vlaams reglement voor de milieuvergunning
- 172 **Tabel:** Zelfstandige verzekeringsplichtigen, 1989
- 174 Kort genoteerd
- 179 **Spektrum:** GOM-bestuur / EG-Kommissaris in Westhoek / Herziening gewestplan Kortrijk / Eendagstoerisme / Natuurpatrimonium / Sea-Ro / Toeristische index / Industriële werkgelegenheid / Doorgangsbouwen Westhoek / Koceram / Bedrijvententrum Veurne / Elektriciteitscentrale Zeebrugge / Fietsrecreatie / Desimpel / Vlaamse Maatschappij Watervoorziening / NSF
- 184 Technologietransfer
- 187 Op de leestafel
- 190 Agenda
- 192 Nieuwe producten

5

- 194 **O. Vanneste:** Het arrondissement Oostende: naar een nieuwe toekomst
- 196 **J. Theys/D. Franco:** Een beeld van de economische situatie in het arrondissement Oostende
- 207 **J. Tanghe:** Structuurplanning te Oostende tussen 1976 en 1988
- 216 **G. Sanders:** De Haven van Oostende
- 222 **A. De Raes:** Een nieuwe vlucht voor de Oostendse luchthaven
- 225 **P. Hovart:** De zeevisserij te Oostende
- 228 **G. Wouters:** Toeristisch Oostende: een attractiepool
- 231 **A. De Raes:** Het stimuleringsprogramma voor de impulsregio Oostende-Blankenberge
- 234 **Tabel:** De bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1990
- 237 Kort genoteerd
- 241 **Spektrum:** Herziening gewestplannen / Kwaliteitszorg / Rekreatiepark Raversijde / Katedraaltoren Brugge / WOF / Koramic-Terca / Westvlaamse bevolkingscijfers / Kontakttag kunststoffen / Egemin / FCT / USA en Vlaams bedrijfsleven / Daikin Europe / Oscars export / Doorgangsbouw Poperinge / Grensoverschrijdende interkommunale samenwerking / Injextru Plastics / Plaatbewerking in West-Vlaanderen; Mewaf; VAC / Centrum voor managers / Deckmyn / Post-universitair Centrum / De Vriese / KMO / Handelskamers / Gevangenis / Trelleborg / FAB / Voordrachten / Milieudienst GOM / Barco / Goekint / Gadus
- 250 Milieutechnologie
- 253 Agenda
- 256 Nieuwe producten
- 257 Op de leestafel

Publikaties Wer/Wes/Gom - West-Vlaanderen

Tijdschrift 'West-Vlaanderen Werkt'

Abonnement 1992: 395 fr. (BTW en port inbegrepen).

Buitenland: 570 fr. (port en kosten inbegrepen).

Steunende leden ontvangen het tijdschrift en de andere publikaties van het jaar, de reeks 'TO' uitgezonderd.

België 1992: 840 fr. (BTW inbegrepen).

Buitenland: 1.200 fr. (port en kosten inbegrepen).

Uitgaven Wer en Gom - West-Vlaanderen

O. Vanneste & G. Declercq, Kust en Hinterland, 1955.*

O. Vanneste & G. Declercq, Le Littoral et son Hinterland, 1955.*

G. Declercq & O. Vanneste, Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957.*

West-Vlaanderens economische groei, 1965, 172 blz.*

Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1978.*
Repertorium Toeleveranciers Kunststoffen en Rubber, 1991, 1.000 fr.

Repertorium Toeleveranciers Metaalsektor, 1990, 1.000 fr.

Repertorium Toeleveranciers Elektrotechniek, 1987, 750 fr.

Biotechnologisch Repertorium voor Vlaanderen, 1987, 400 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 Oustryve d'Ydewalle, Verzamelde toespraken, 1980, 816 blz., 910 fr.
- 26 West-Vlaanderen in kaart, 1981, 220 blz., 445 fr.
- 27 E. Omeij, De Zeevisserij, 1981, 256 blz., 500 fr.
- 28 Land- en tuinbouw in West-Vlaanderen, 1982, 400 blz., 774 fr.
- 29 E. Omeij, 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.

Reeks facetten van West-Vlaanderen (BTW en port inbegrepen)

- 1 R. Simoen & O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge, 1972, 48 blz.*
- 2 C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf, 1973, 100 blz., 124 fr.
- 3 S. Beernaert, De Waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 158 fr.
- 4 Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 92 fr.
- 5 S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 151 fr.
- 6 N. Vanhove, Vakantiespreiding, 1975, 56 blz., 103 fr.
- 7 S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 151 fr.
- 8 De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 151 fr.
- 9 P. Boerjan, De toeristische statistiek in België, 1976, 84 blz., 151 fr.
- 10 S. Beernaert e.a., Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 124 fr.
- 11 J. Theys, Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 177 fr.
- 12 S. Beernaert, De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen, 1978, 40 blz., 82 fr.
- 13 Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1978, 48 blz., 105 fr.
- 14 P. Boerjan, De ontwikkeling van het vakantiedrag 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 Teverkstelling, 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 Structuuranalyse 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 Structuuranalyse van de metaalnijverheid in West-Vlaanderen, 1982, 156 blz., 314 fr.
- 22 Structuuranalyse 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 milieueffektenrapportering, 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-vakantiedrag van de Belgen in de periode 1982-88, 1991, 44 blz., 136 fr.

Rapporten Toeristisch Onderzoek (TO)

Abonnement TO 1991: 2.000 fr. (BTW en port inbegrepen).

- 128 Prijsniveau en evolutie aan de Belgische Kust en het Westvlaams Achterland, 1991, 7 blz.
- 129 Reisgedrag van de Belgen, 1988
deel I: Globale beschouwingen en Karakteristieken
deel II: De vakanties in 1988
- 130 Reisgedrag van de Belgen, 1988
deel III: De Korte Vakanties in 1988
deel IV: De Daguitstappen in 1988

* Uitgeput



Z E E B R U G G E

E e n n i e u w e h a v e n v o o r e e n n i e u w E u r o p a

Havenbestuur:

M.B.Z.
L. Coiseaukaai 2
B - 8000 Brugge
Tel. 050 / 44.42.11
Fax. 050 / 44.42.24
Telex 81.201

