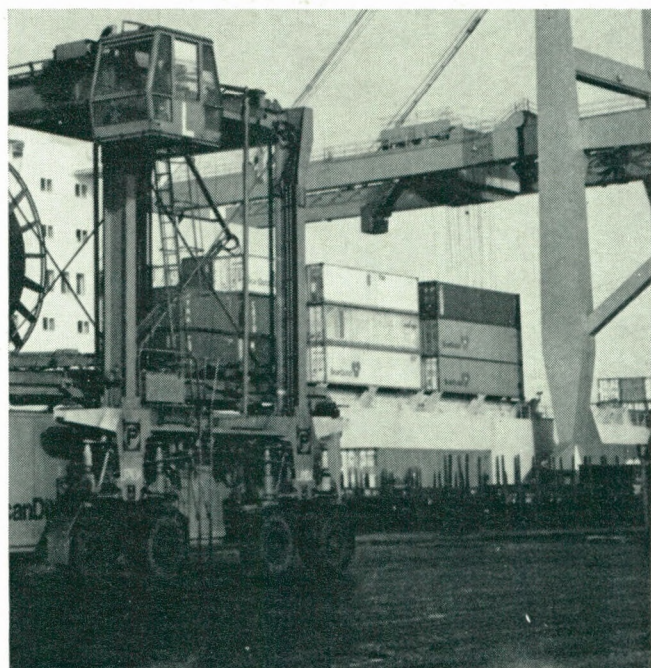
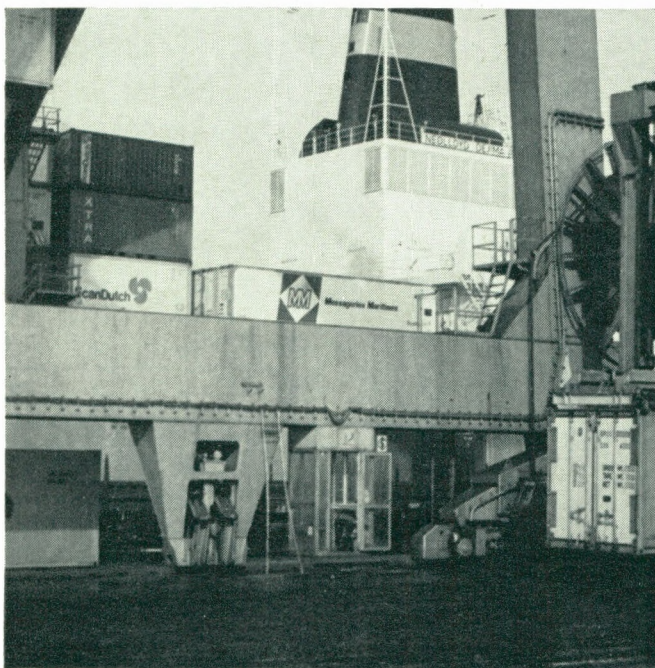


west-vlaanderen werkt

5.1978

tweemaandelijks tijdschrift / verschijnt niet in juli en augustus / november-december 1978



WES

5.1978

20e JAARGANG

**WESTVLAAMS
EKONOMISCH
STUDIEBUREAU**

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

inhoud

205

Redactioneel

West-Vlaanderen in het plan 1981-85

207

**Prognose van de bevolking in Vlaanderen voor de periode
1975-'90**

J. Theys

212

Evolutie van de provinciewegen tot 1968

G. Declercq

226

**Funkties en verantwoording van de havenwerken
te Zeebrugge**

O. Vanneste

234

**Evolutie van de bezoldigde tewerkstelling
in West-Vlaanderen, 30 juni 1977**

236

Spektrum

**De provinciegouverneur / Ralston Purina Cy te Ieper /
10 jaar Klein Strand te Jabbeke / Artex pvba 20 jaar /
De voedingswinkel in kleine dorpen / Immobiliënkamer
bekijkt seizoenresultaten / Lopende onderzoeksprogramma's
IZWO / Verdere werken op de E3 / Voorlopige resultaten
van de toeristische index Kust en Achterland**

246

Nieuwtjes

Beschermkomitee

Ridder P. van Outryve d'Ydewalle,
Gouverneur, Voorzitter WES ;
De heren H. Smissaert en P. Monballyu,
Ere-voorzitters Raad van Beheer WES ;
De heer H. De Fauw,
Voorzitter Raad van Beheer WES ;
De heren L. Gillon, A. Legein, H. Olivier,
Mevrouw B. Platteau-Van Elslande, de heer P. Rosseel,
Leden van de Bestendige Deputatie.

Redaktiekomitee

De heren R. Annoot, L. Bockstaele, G. Declercq,
P. Delafontaine, J. Pattyn, F. Van Damme, O. Vanneste.

Redaktiesekretaris

De heer D. Sanders.

Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Abonnement 1978 : 170 fr. (BTW inbegrepen)

Postrekening 000-0125243-16

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Lay-out

Johan Mahieu

Drukkerij

Groeninghe, Kortrijk

Foto kaft

H. Maertens, Brugge

west-vlaanderen in het plan 1981-85

leeftijdsgroep het aandeel van de leeftijds-
klassen met de hoogste vruchtbaarheid (20 à
30 jaar) toeneemt. Tussen eind 1980 en eind
1985 mag in West-Vlaanderen een aangroei
verwacht worden van de bevolking van 6.800
eenheden indien de in- en uitwijking grosso-
modo verloopt zoals tijdens de jaren 1971-75 ;
deze toename zou ongeveer 10.500 eenheden
kunnen bedragen indien de vermindering van
de uitwijkingsoverschotten in de Westhoek en
in de arrondissementen Roeselare en Tielt zich
doorzet.

Het aandeel van de jongerenbevolking
(minder dan 15 jaar) zal ononderbroken dalen,
terwijl de bevolking in beroepsleeftijd een sterke
aangroei zal vertonen. De afhankelijkheids-
index, dit is het aantal personen beneden of
hoven beroepsleeftijd per 100 personen in
beroepsleeftijd, vertoont een opmerkelijke
verbetering tot 1985. In 1975 waren er in
West-Vlaanderen per 100 personen in beroeps-
leeftijd (mannen 15 à 65 jaar, vrouwen 15 à
60 jaar) 65 personen beneden of boven
beroepsleeftijd ; in 1980 zal dit 57 bedragen
en in 1985 nog slechts 54.

De sterke toename van de bevolking in
beroepsleeftijd stelt uiteraard op scherpe wijze
het probleem van werkverschaffing, des te meer
daar te rekenen valt met een nog aanzienlijke
groei van de deelname aan het beroepsleven
door de vrouwen. Naar verwachting kan de
beroepsbevolking in de periode 1980-85 in
West-Vlaanderen nog stijgen met 25.000 à
27.000 eenheden.

Er is niet enkel te voorzien in werk voor
het stijgend aantal beroepsactieven, maar ook
voor een hoog aantal werkzoekenden, terwijl
nieuwe arbeidsplaatsen zouden moeten tot
stand gebracht worden voor de teruggang van
de bezoldigde werkgelegenheid in sommige
bedrijfstakingen en een verdere daling van het
aantal zelfstandigen en helpers, onder meer in
de landbouw. Ook komt nog steeds sociaal
onverantwoorde pendel voor, die in de mate
van het mogelijke zou moeten afgebouwd
worden. Indien aanvaard wordt dat het
onverkleinbaar minimum inzake werk-
zoekenden te bepalen valt op 2 % van de totale
beroepsbevolking, dan valt uiteindelijk te
voorzien in 68.000 à 70.400 nieuwe arbeids-
plaatsen in de planperiode 1981-85 ; het gaat om
55.000 à 57.400 supplementaire arbeidsplaatsen
en 13.000 arbeidsplaatsen ter vervanging van
bestaande werkgelegenheid die in de plan-
periode zal wegvallen. Indien niet zou gestreefd
worden naar het terughalen van de lange-
afstands-pendelarbeiders tewerkgesteld in de
overheidssector en het bouwbedrijf in het
arrondissement Brussel-hoofdstad en indien de
regressie van de werkgelegenheid in diverse
sectoren voor het begin van de planperiode
1981-85 zou kunnen ingedijkt worden, valt dan
toch nog te rekenen met een behoefte aan
nieuwe arbeidsplaatsen van 58.000 à 60.000.

In uitvoering van de bepalingen van
art. 15 van de kaderwet van 15 juli 1970,
houdende organisatie van de planning en
economische decentralisatie, heeft de GOM -
West-Vlaanderen in de voorbije maanden
diverse facetten bestudeerd, nodig tot het
opstellen van het ontwerp van gewestelijk plan
voor de periode 1981-85. Uit de berekeningen
inzake aangroei van bevolking en beroeps-
bevolking in West-Vlaanderen werden
belangrijke konklusies getrokken inzake
werkgelegenheid en woningbouw.

Het eerste basiselement waarop de verdere
planning dient te steunen, is de vooruit-
berekening van de bevolking. De prognose van
de bevolking, waarbij uiteraard een aantal
hypotesen dienden te worden ingebouwd, laat
blijken dat nog steeds een aangroei van het
bevolkingscijfer mag worden verwacht.
Belangrijk hierbij is dat het aantal geboorten
in de periode 1981-85 hoger zal liggen dan in
de periode 1976-80, omdat het aantal vrouwen
in vruchtbare leeftijd stijgt en binnen deze

Naar verwachting zouden in de planperiode 1981-85, buiten de havenzone van Zeebrugge, ongeveer 34.000 à 38.000 arbeidsplaatsen in de industrie moeten tot stand komen en 27.500 à 30.000 in het bouwbedrijf en de tertiaire sektor.

Aannemend dat 80 % van de nieuwe arbeidsplaatsen in de industrie en 5 % van de nieuwe arbeidsplaatsen in het bouwbedrijf en de tertiaire sektor zullen gerealiseerd worden op bedrijventerreinen, en dat er gemiddeld per jaar een behoefte is aan 50 ha (netto) voor de herlokalisering van bedrijven en rekening houdend met de terreinbehoefte voor infrastrukturele uitrusting en een toeslag voor assortiment en reserve, is er in de planperiode 1981-85 in West-Vlaanderen, buiten de havenzone van Zeebrugge, nog een behoefte aan 1.500 à 1.600 ha voor de vestiging van nieuwe bedrijven en de herlokalisering van bestaande bedrijven. In aanmerking nemend de te verwachten aanpassingen van de ontwerp-gewestplannen, gelet op het advies terzake van de Kommissie van Advies voor de streek West-Vlaanderen, blijken de voorzieningen op de gewestplannen voldoende te zullen zijn, ook naar de geografische spreiding. De uitrusting van deze bedrijventerreinen is geleidelijk te realiseren.

Voor het welzijn van de bevolking is een adequaat huisvestingsbeleid eveneens van de grootste betekenis. De prognose van het aantal

gezinnen duidt aan dat in de periode 1980-85 het aantal gezinnen in West-Vlaanderen nog zal toenemen met 19.700 à 20.700 eenheden, gepaard gaande met een verdere daling van de gemiddelde gezinsgrootte. Daarenboven zijn ook een aantal woningen noodzakelijk om een vlotte woonwisseling toe te laten en voor de sanering van het woningbestand. De sanering van het woningbestand dient zoveel mogelijk te geschieden via rehabilitatie en vernieuwbouw ter plaatse en de beslissing terzake zal voor een belangrijk deel te nemen zijn in het raam van de stads- en dorps herwaardering. Benevens de sanering van als 'ongezond onverbeterbaar' bestempelde woningen moet ook de grootste aandacht uitgaan naar de rehabilitatie van woningen die weliswaar als ongezond zijn te aanzien maar die voor verbetering vatbaar zijn. Afgezien van de bouw van vakantiewoningen en tweede verblijven is er in West-Vlaanderen in de planperiode 1981-85 behoefte aan nieuwbouw en vernieuwbouw van ongeveer 33.900 à 34.900 woningen en dringende rehabilitatie van ten minste 5.300 woningen. De bouwactiviteit van de jaren 1971-75 dient gehandhaafd te worden.

Het is duidelijk dat de verruiming van de tewerkstelling om te komen tot volledige tewerkstelling in 1985 en eveneens op dezelfde datum een evenwicht te bereiken op de woningmarkt, een inspanning zal vergen en krachtige en eendrachtige aanpak van allen vereist.

Prognose van de bevolking in vlaanderen voor de periode 1975-'90

Dr. Ec. J. Theys,

Hoofd afdeling toegepast economisch onderzoek,
GOM - West-Vlaanderen

In het raam van de voorbereiding van het Plan 1981-85 werd een prognose van de bevolking uitgewerkt voor West-Vlaanderen voor de periode 1975-90; deze prognose werd gepubliceerd in 'Facetten van West-Vlaanderen', nr 13, uitgegeven door het Westvlaams Economisch Studiebureau. De berekeningswijze van deze nieuwe bevolkingsraming werd bepaald in onderling overleg tussen de onderscheiden Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen van het gewest Vlaanderen. Daar voor alle Vlaamse GOM's de prognose van de bevolking werd opgemaakt volgens dezelfde berekeningswijze, is het mogelijk een overzicht te geven van de verwachte bevolkingsevolutie voor Vlaanderen in zijn geheel en vergelijkingen te maken inzake het bevolkingsverloop in de provincies Antwerpen, Limburg, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen evenals Vlaams Brabant.

Berekeningswijze

Uitgangspunt was de leeftijdsopbouw van de bevolking per geslacht en per 5-jaarlijkse leeftijdsgroepen, zoals bekend uit de volkstelling van 31 december 1970.

Per 5-jaarlijkse leeftijdsgroepen werden 5-jaarlijkse overlevingskansen toegepast, die berekend werden op basis van sterftetafels per taalgebied voor de periode 1968-72 en berekeningen van Ch. Wattelar en H. Damas¹. De overlevingskansen werden voor de gehele periode 1970-90 konstant gehouden.

Voor de overgang van de leeftijdsopbouw van 31 december 1970 naar de leeftijdsopbouw van 31 december 1975 werd gebruik gemaakt van de gegevens over het aantal geboorten, uitgesplitst per geslacht, tijdens de jaren 1971-75, op grond van de jaarlijkse bevolkingsstatistieken. Voor de jongens geboren in 1971-75 werd de overlevingskans op het einde van de 5-jarige periode bepaald op 0,980 en voor de meisjes op 0,985. Hierna werd het migratiesaldo van de jaren 1971-75 toegevoegd, waarbij voor de verdeling naar de leeftijdsgroepen werd gesteund op gegevens afgeleid

uit de volkstelling van 31 december 1970 voor de binnenlandse migratie en gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek voor de buitenlandse migratie².

Om een inzicht te krijgen in de toekomstige evolutie van het aantal geboorten, werd het verloop van de vruchtbaarheidscoëfficiënten volgens de leeftijd van de moeder ontleend. In de prognose werd vooropgesteld dat de vruchtbaarheidscoëfficiënten nog zullen dalen in de periode 1975-80 en nadien op het niveau van de periode 1975-80 zullen gehandhaafd blijven.

De berekening werd voor de gesloten bevolking door alle Vlaamse provincies uitgevoerd voor de periode 1975-90; voor de open bevolking, dit wil zeggen rekening houdend met de in- en uitwijking, werd de berekening voor de meeste provincies beperkt tot de periode 1975-85. Bij de prognose van de open bevolking zijn de migratiesaldi ingebracht op het einde van elke 5-jarige periode en zijn hierop de overlevingskansen toegepast voor de volgende periodes. De vruchtbaarheidscoëfficiënten, per leeftijd van de moeder per 5-jarige leeftijdsgroepen, zijn toegepast op het gemiddeld aantal vrouwen in betrokken leeftijdsklassen bij het begin en op het einde van de betrokken 5-jaarlijkse periodes.

Vooreerst wordt ingegaan op de resultaten van de prognose voor de gesloten bevolking en nadien op de prognose voor de open bevolking.

Gesloten bevolking 1975-'90

A. Globale evolutie

Uit de resultaten van de prognose blijkt dat voor Vlaanderen een toename van de bevolking kan worden verwacht van 5.547.000 inwoners op 31 december 1975 tot ongeveer 5.617.200 in 1990, dit is een aangroei met 70.200 of 1,3 %.

Globale evolutie van de bevolking in Vlaanderen (gesloten bevolking)

Jaar	Aantal inwoners (in afgeronde cijfers)	Index (1975 = 100)
1975	5.547.000	100,0
1980	5.569.700	100,4
1985	5.595.500	100,9
1990	5.617.200	101,3

De bevolking zou stijgen met ongeveer 22.700 eenheden in de periode 1975-'80, met circa 25.800 in de periode 1980-'85 en met circa 21.700 in de periode 1985-'90.

Als werkhypothese werd gesteld dat de vruchtbaarheidscoëfficiënten in de periode 1975-'80 nog enigermate zullen dalen en tijdens de volgende periodes (1980-'85 en 1985-'90) zullen gehandhaafd blijven op het niveau van de periode 1976-'80. Indien aan deze hypothese wordt voldaan is op basis van de leeftijdsopbouw van de vrouwelijke bevolking³

² NIS : Statistisch Tijdschrift, 1976, nr. 6.

³ Het aantal vrouwen van 15 à 39 jaar zal stijgen van 975.200 eind 1975 tot 1.031.900 in 1980 en tot 1.068.800 in 1985 en opnieuw dalen tot 1.047.600 in 1990. Verschuivingen binnen de procreative groep in de richting van een stijgend aandeel van de leeftijdsklassen met de grootste fertiliteit (20 à 30 jaar) ondersteunt, althans tot 1985, de toename van het aantal geboorten.

¹ NIS : Statistische Studiën, 1975, nr. 42.

Ch. Wattelar en H. Damas : Perspectives de population par arrondissement, par sexe et par âge, 1971-1985. Extrapolation des tendances récentes.

te rekenen met een belangrijke aangroei van het aantal geboorten in de periode 1980-'85 in vergelijking met de periode 1975-'80, terwijl in de volgende periode 1985-'90 het aantal geboorten nog zal stijgen, maar in veel geringere mate dan voordien.

Raming aantal geboorten	
1975-'80	339.800
1980-'85	358.900
1985-'90	364.700

Hoewel in alle Vlaamse provincies na 1980 het aantal geboorten stijgend verloopt, zal het bevolkingscijfer in Oost-Vlaanderen en Vlaams Brabant — in de hypothese van een gesloten bevolking — permanent dalend verlopen en is ook in de provincie Antwerpen na 1980 te rekenen met een teruggang; in Limburg en West-Vlaanderen daarentegen stijgt het bevolkingscijfer ononderbroken.

Verloop van de bevolking in de Vlaamse gewesten (gesloten bevolking)

	1975	1980	1985	1990	Index 1990 (1975 = 100)
Antwerpen	1.564.000	1.564.500	1.563.200	1.559.300	99,7
Vlaams Brabant	902.400	901.400	900.500	897.700	99,5
Limburg	685.600	708.600	733.500	756.900	110,4
Oost-Vlaanderen	1.324.400	1.318.600	1.313.200	1.310.000	98,8
West-Vlaanderen	1.069.700	1.076.700	1.085.100	1.093.300	102,2

werkhypothese dat de vruchtbaarheid na 1980 niet verder meer zou dalen. Het aandeel van de jongerengroep in de totale bevolking loopt zeer sterk terug, namelijk van 22,8 % in 1975 tot 18,5 % in 1990.

Evolutie van de leeftijdsgroep van 0 tot 15 jaar in Vlaanderen (gesloten bevolking)

	Absolute cijfers	Aandeel in totale bevolking
1975	1.265.200	22,8
1980	1.122.200	20,1
1985	1.052.100	18,8
1990	1.041.600	18,5

Het aandeel van de leeftijdsgroep van 0-14 jaar is opvallend hoger in de provincie Limburg (26,8 % in 1975) dan in overig Vlaanderen; de provincie West-Vlaanderen kwam in 1975 nog tot een aandeel van 23,1 % tegenover slechts 22,1 % in Antwerpen en Oost-Vlaanderen en 21,7 % in Vlaams Brabant.

Overal is het aandeel in de totale bevolking dalend; in Limburg en West-Vlaanderen kan in de periode 1985-'90 een lichte aangroei van het aantal 0-14 jarigen verwacht worden, hoewel het aandeel in de totale bevolking nog iets vermindert.

De leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar zal in Vlaanderen stijgend verlopen tot 1985 en nadien een geringe daling vertonen. De aangroei is tamelijk gelijkmatig over de periode 1975-'85 gespreid. Het aandeel in de totale bevolking stijgt aanzienlijk tot 1985 en loopt nadien in geringe mate terug.

De verwachte aangroei van de bevolking in Limburg is, zowel in absolute cijfers als in relatieve termen, aanzienlijk groter dan in West-Vlaanderen.

B. Evolutie per leeftijdsgroep

De totale bevolking wordt hierna uitgesplitst in drie groepen, namelijk de 0-14 jarigen, de 15-64 jarigen en de 65 jarigen en meer.

Hoewel de leeftijdsgroep van 0 tot 5 jaar naar verwachting een aangroei zal kennen na 1980 ingevolge de toename van het aantal geboorten (zie hoger) verloopt het aantal 0-14 jarigen in dalende lijn, als gevolg van de daling van de vruchtbaarheid sinds de tweede helft van de jaren zestig.

De daling is zeer groot tussen 1975 en 1980 (— 143.000), wordt geringer in de periode 1980-'85 (— 70.100) en vrij beperkt in de periode 1985-'90 (— 10.500); uiteraard is dit te zien in relatie met de

Evolutie van de leeftijdsgroep van 15 tot 65 jaar in Vlaanderen (gesloten bevolking)

	Absolute cijfers	Aandeel in totale bevolking
1975	3.559.500	64,2
1980	3.701.600	66,5
1985	3.841.900	68,7
1990	3.839.000	68,4

Het hoogste aandeel voor de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar werd in 1975 genoteerd in Vlaams Brabant (65,1 %), gevolgd door Limburg (65 %) en Antwerpen (64,6 %); Oost-Vlaanderen (63,3 %) en West-Vlaanderen (63,3 %) vertonen hier blijkbaar de gevolgen van de vroegere vertrekoverschotten, die vooral te situeren waren bij de jonge actieven. Vooral Limburg, maar toch ook West-Vlaanderen zullen — in de hypothese van een gesloten bevolking — ook na 1985 nog een aangroei kennen van de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar, wat niet belet dat het aandeel in de totale bevolking daalt. In Limburg is tussen 1985 en 1990 nog te rekenen met een noename van ongeveer 13.200 personen in de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar en in West-Vlaanderen met een aangroei van circa 1.200; in overig Vlaanderen zal er daarentegen een daling zijn van globaal 17.300 personen. In 1990 zal in Limburg het aandeel van de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar in de totale bevolking groter zijn dan in alle andere Vlaamse provincies.

De provincie Limburg, met het laagste bevolkingscijfer van alle Vlaamse gewesten, zal in de periode 1975-'90 in absolute cijfers de grootste aangroei vertonen van de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar, die de potentiële beroepsbevolking omvat.

Aangroei van de leeftijdsgroep van 15-65 jaar, periode 1975-'90

	Absolute cijfers	Procentuele aangroei
Antwerpen	+ 60.100	5,9
Vlaams Brabant	+ 27.900	4,7
Limburg	+ 81.800	18,4
Oost-Vlaanderen	+ 49.000	5,8
West-Vlaanderen	+ 60.600	9,0

In West-Vlaanderen zal de toename in absolute cijfers even groot zijn als in de provincie Antwerpen ; de procentuele groei is in West-Vlaanderen (9,0 %) slechts de helft van Limburg (18,4 %), maar aanzienlijk groter dan in Antwerpen (5,9 %), Oost-Vlaanderen (5,8 %) en Vlaams Brabant (4,7 %).

De leeftijdsgroep van 65 jaar en meer vertoont als opvallend kenmerk dat er tussen 1980 en 1985 een daling optreedt als gevolg van het geringe aantal geboorten tijdens de jaren 1915-'19. De vermindering is tussen 1980 en 1985 aanzienlijk, maar nadien volgt opnieuw een stijging hoewel in 1990 het niveau van 1980 nog niet opnieuw zal zijn bereikt. Het aandeel in de totale bevolking is stijgend van 13,0 % in 1975 tot 13,4 % in 1980, valt terug tot 12,5 % in 1985 en stijgt tot 13,1 % in 1990.

Evolutie van de leeftijdsgroep van 65 jaar en meer in Vlaanderen (gesloten bevolking)

	Absolute cijfers	Aandeel in totale bevolking
1975	722.400	13,0
1980	745.900	13,4
1985	701.600	12,5
1990	736.500	13,1

De provincie Limburg onderscheidt zich van de overige Vlaamse gewesten, enerzijds door een laag aandeel van de leeftijdsgroep van 65 jaar en meer en anderzijds door het feit dat tussen 1980 en 1985 geen daling wordt genoteerd in de leeftijdsgroep van 65 jaar en meer.

Het aandeel van de leeftijdsgroep van 65 jaar en meer bedroeg in 1975 in Limburg slechts 8,2 tegenover 13,2 % in Vlaams Brabant, 13,3 % in Antwerpen, 13,6 % in West-Vlaanderen en 14,6 % in Oost-Vlaanderen. In Limburg is er, in tegenstelling met de andere Vlaamse gewesten, geen terugloop in de leeftijdsgroep van 65 jaar en meer in de periode 1980-'85 ; het aandeel in de totale bevolking zal stijgen van 8,2 % in 1975 tot 9,5 % in 1990.

Naar verwachting zal in West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen, die in 1975 de hoogste percentages noteerden, het aandeel van de leeftijdsgroep van 65 jaar en meer in 1990 iets lager zijn dan in 1975, ingevolge de aanzienlijke daling tussen 1980 en 1985 ; in Antwerpen en Vlaams Brabant zal het aandeel van de leeftijdsgroep van 65 jaar en meer groter zijn in 1990 dan in 1975.

De toename van het aantal personen van 65 jaar en meer, tijdelijk onderbroken door een daling, gaat samen met een ononderbroken daling van het aantal jongeren van minder dan 15 jaar. De 'vergrijzing' van de bevolking in Vlaanderen loopt door. De seniliteits- of ouderdomsindex, dit is het aantal personen van 65 jaar en meer per 100 jongeren van minder dan 15 jaar, stijgt in Vlaanderen steeds verder. De seniliteitsindex zal in 1990 ongeveer 71 bedragen tegenover 57 in 1975.

Het dependentiecijfer daarentegen vertoont een duidelijke verbetering. Het dependentiecijfer geeft aan hoeveel jongeren van minder dan 15 jaar en ouderen van 65 jaar en meer er zijn per 100 personen van 15 à 65 jaar. In Vlaanderen bedroeg het dependentiecijfer in 1975 56 en het daalt tot 50 in 1980 en tot ongeveer 46 in 1985 en 1990.

	Seniliteitsindex	Dependentiecijfer
1975	57	56
1980	66	50
1985	67	46
1990	71	46

De seniliteitsindex is verhoudingsgewijze zeer laag in Limburg, namelijk 31 in 1975 tegenover 59 in West-Vlaanderen, 60 in Antwerpen, 61 in Vlaams Brabant en 66 in Oost-Vlaanderen. In alle Vlaamse provincies is de seniliteitsindex stijgend ; er blijven grote verschillen bestaan, met een relatief gunstige situatie voor Limburg, gevolgd door West-Vlaanderen.

Het dependentiecijfer vertoont geen al te grote verschillen voor de onderscheiden provincies ; in 1975 was het dependentiecijfer het grootst in Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen (58) en bedroeg 54 à 55 in de andere provincies. Overal is het dependentiecijfer in 1990 aanzienlijk lager dan in 1975, maar het verloopt lichtjes stijgend na 1985. In 1990 zal het dependentiecijfer liggen tussen 44 (Limburg) en 48 (Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen).

Open bevolking 1975-'85

In de prognose van de open bevolking is rekening gehouden met de toekomstige migraties, zowel de binnenlandse als de buitenlandse migraties.

Omwille van de onzekerheid inzake de evolutie van de migratiestromen en gelet op het gebruik van de prognose ter voorbereiding van het Plan 1981-'85 werd de prognoseperiode voor de open bevolking beperkt tot 1985. In het algemeen werden de migratiesaldi van de periode 1971-'75 als referentiekader genomen voor de vijfjarige periodes 1975-'80 en 1980-'85. Voor Vlaams Brabant werd een teruggang van de buitenlandse migratie in aanmerking genomen. Uiteindelijk is voor Vlaanderen gerekend met een binnenlands vestigingsoverschot van ongeveer 27.000 personen over een periode van 5 jaar, evenals een nagenoeg even groot buitenlands vestigingsoverschot. Bij de binnenlandse migratie is gerekend met een vestigingsoverschot in Vlaams Brabant van bijna 30.000 personen per periode van 5 jaar (zoals dit het geval was tijdens 1971-'75) en geringealdi in de andere provincies ; de buitenlandse vestigingsoverschotten zijn vooral in rekening gebracht voor Antwerpen en Limburg.

A. Globale evolutie

In de hypothese van de open bevolking stijgt de bevolking in Vlaanderen van ongeveer 5.547.000 in 1975 tot 5.700.000 in 1985, dit is een aangroei van 153.000 of 2,8 %. De aangroei van de bevolking in de hypothese van de gesloten bevolking bedroeg voor de periode 1975-'85 slechts 48.500 personen, dit is minder dan een derde van de aangroei in de hypothese van een open bevolking. In vergelijking met de aangroei in de periode 1970-'75

(ongeveer 26.100 per jaar) betekent dit toch een aanzienlijke terugloop van het groeitempo (gemiddeld 14.600 à 16.000 per jaar).

Globale evolutie van de bevolking in Vlaanderen (open bevolking)

Jaar	Aantal inwoners (in afgeronde cijfers)	Index (1975 = 100)
1970	5.416.600	97,6
1975	5.547.000	100,0
1980	5.620.000	101,3
1985	5.700.000	102,8

De verschillen in groei van de bevolking voor de beide hypothesen situeren zich uiteraard bij de provincies waarvoor belangrijke vestigingsoverschotten in aanmerking zijn genomen, met name Vlaams Brabant (vestigingsoverschot van ruim 32.000 personen over een periode van 5 jaar), Antwerpen (+ 12.500 per 5 jaar) en Limburg (+ 6.000 per 5 jaar); voor Oost-Vlaanderen (+ 2.300 per 5 jaar) en West-Vlaanderen (+ 200 per 5 jaar) zijn de verschillen tamelijk gering.

B. Evolutie per leeftijdsgroep

Voor de spreiding van de migraties over de leeftijds-groepen werd voor de binnenlandse migratie gebruik gemaakt van de gegevens van de volkstelling 1970 en voor de buitenlandse migratie van gegevens door het NIS samengesteld uit elementen verstrekt door de gemeenten en de vreemdelingenpolitie⁴.

De provincies met belangrijke vestigingsoverschotten verkrijgen in de hypothese van de open bevolking een minder uitgesproken veroudering van de bevolking dan in de hypothese van de gesloten bevolking. In West-Vlaanderen daarentegen wordt de vergrijzing eerder nog versterkt; de arrondissementen met vertrekoverschotten verliezen immers relatief veel jonge vol-actieven, terwijl de arrondissementen met een vestigingsoverschot, met name de kust-arrondissementen, relatief veel ouderen aantrekken. Globaal voor Vlaanderen remt het migratieoverschot de vergrijzing van de bevolking enigszins af. Het aantal personen behorend tot de potentieel actieve bevolking (15 à 65 jaar) stijgt nog sterker dan in de hypothese van een gesloten bevolking.

De aangroei van de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar, waarin de beroepsactieven te vinden zijn, is in de periode 1975-'85 het grootst in de provincies Antwerpen, Vlaams Brabant en Limburg.

Aangroei van de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar (open bevolking)

	Absolute cijfers	Procentuele aangroei
Antwerpen	+ 87.900	+ 8,7
Vlaams Brabant	+ 83.100	+ 14,2
Limburg	+ 71.800	+ 16,1
Oost-Vlaanderen	+ 49.100	+ 5,9
West-Vlaanderen	+ 56.900	+ 8,4

De procentuele groei van de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar blijft het grootst in Limburg.

Het dependentiecijfer is overal dalend en bereikt in 1985 praktisch in alle provincies het niveau zoals in de hypothese van een gesloten bevolking. De sensiliteitsindex daarentegen ligt in 1985 in Antwerpen, Vlaams Brabant en Limburg duidelijk lager dan in de hypothese van een gesloten bevolking, terwijl het tegenovergestelde zich voordoet voor West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen. Voor Vlaanderen stijgt de seniliteitsindex in de hypothese van een open bevolking van 57 in 1975 tot 66 in 1985.

	Seniliteitsindex	Dependentiecijfer
1975	57	56
1980	66	51
1985	66	46

Duidelijk uit de huidige prognose van de bevolking is in in elk geval dat, zelfs bij een globaal eerder geringe toename van de totale bevolking, de leeftijdsgroep van 15 à 65 jaar, die de potentiële beroepsactiviteiten omvat, in alle provincies tot 1985 een aanzienlijke groei zal vertonen en dat in Limburg en West-Vlaanderen in 1985 het eindpunt van deze groei nog niet zal bereikt zijn.

Prognose van de bevolking naar leeftijdsgroepen in Vlaanderen (open bevolking)

Leeftijdsgroepen			Absoluut 1985	Procentueel aandeel		
	1975	1980		1975	1980	1985
0 - 14 jaar	1.265.200	1.138.200	1.081.300	22,8	20,3	19,0
15 - 64 jaar	3.559.500	3.732.500	3.908.300	64,2	66,4	68,6
65 jaar en meer	722.300	749.300	710.400	13,0	13,3	12,4
Totaal	5.547.000	5.620.000	5.700.000	100,0	100,0	100,0

⁴ NIS, Statistisch Tijdschrift, 1976, nr. 6, blz. 438.

ADDENDUM

Mannen + vrouwen — gesloten bevolking — Nederlands taalgebied

Leeftijds- groepen	31 dec. 1970	31 dec. 1975	31 dec. 1980	31 dec. 1985	31 dec. 1990
0 — 4 j.	418.795	368.936	333.842	352.614	358.267
5 — 9	471.595	421.665	367.605	332.693	351.400
10 — 14	457.413	474.559	420.739	366.795	331.971
15 — 19	423.985	465.454	473.217	419.542	365.752
20 — 24	404.298	434.974	464.046	471.267	417.803
25 — 29	340.035	407.337	432.823	461.867	469.056
30 — 34	348.771	339.290	405.115	430.476	459.367
35 — 39	364.396	348.581	337.059	402.445	427.649
40 — 44	357.813	362.827	345.576	333.755	398.488
45 — 49	348.363	354.019	357.096	340.120	328.414
50 — 54	240.086	341.210	344.979	347.961	331.417
55 — 59	293.038	231.167	326.355	330.408	333.239
60 — 64	285.979	274.643	215.346	304.011	307.807
65 — 69	252.540	256.039	244.412	191.596	270.478
70 — 74	189.461	210.894	212.687	203.039	159.132
75 — 79	119.909	141.377	156.257	157.624	150.281
80 — 84	65.129	74.135	87.128	96.314	97.182
85 — 89	27.163	30.288	34.460	40.529	44.806
90 — 94	6.783	8.373	9.404	10.734	12.641
95 j. en +	1.026	1.247	1.548	1.752	2.005
Totaal	5.416.578	5.547.015	5.569.694	5.595.542	5.617.155
0 — 14 j.	1.347.803	1.265.160	1.122.186	1.052.102	1.041.638
15 — 64	3.406.764	3.559.502	3.701.612	3.841.852	3.838.992
65 j. en +	662.011	722.353	745.896	701.588	736.525

Mannen + vrouwen — open bevolking — Nederlands taalgebied

Leeftijdsgroepen	31 dec. 1980	31 dec. 1985
0 — 4 j.	340.492	363.632
5 — 9	372.845	343.289
10 — 14	424.871	374.437
15 — 19	479.868	430.876
20 — 24	477.001	491.898
25 — 29	437.353	480.830
30 — 34	402.841	436.486
35 — 39	339.506	402.252
40 — 44	347.986	337.662
45 — 49	358.222	343.735
50 — 54	345.562	349.730
55 — 59	324.533	331.941
60 — 64	219.667	302.933
65 — 69	246.862	196.398
70 — 74	213.864	205.252
75 — 79	156.387	158.921
80 — 84	86.733	96.638
85 — 89	34.535	40.574
90 — 94	9.397	10.781
95 j. en +	1.540	1.812
Totaal	5.620.065	5.700.077
0 — 14 j.	1.138.208	1.081.358
15 — 64	3.732.539	3.908.343
65 j. en +	749.318	710.376

onze specialiteit is
 kleurenfolders in offset
drukkerij vansevanant nv
 prof. dewulfstraat 68, 8970 poperinge
 telefoon 057/33 34 87 - 33 47 87

evolutie van de provinciewegen tot 1968

Ir. Godfried Declercq,

Hoofdingenieur-Direkteur van de Provinciale Technische Dienst van de wegen en onbevaarbare waterlopen, West-Vlaanderen

De provinciale wegen vormen — ook in West-Vlaanderen — een niet te verwaarlozen stuk infrastructuur, waarvan door de bevolking meestal weinig afgeweten is. Daarom deze publicatie van een reeks, meestal onuitgegeven, feiten en cijfers. De omvang van het materiaal verplicht ons ertoe de publikatie in twee artikels te verwerken.

Een eerste artikel handelt over de provinciewegen historisch en, meer gedetailleerd, tussen 1914 en 1968. Het tweede artikel, te verschijnen in nummer 1/1979, zal dan de laatste tien jaar 1969-1978 omvatten.

Alhoewel onderhavige bijdrage in het bijzonder gericht is op de jongste ontwikkeling en op de huidige toestand van de provinciewegen in West-Vlaanderen, zou het beoogde doel niet zijn volle waarde krijgen, zonder even terug te blikken in het verleden.

Historisch overzicht

Uit een nog niet voltooide studie van Dr. L. Schepens i.v.m. de historische aspecten van ons wegnnet (water- en landwegen) kunnen enkele boeiende en belangrijke wetenswaardigheden geput worden. Een en ander maakt duidelijk hoe in het verleden en ten gevolge van bepaalde politieke gebeurtenissen o.m. het beleid i.v.m. de wegen-aanleg werd beïnvloed. Door de elkaar opvolgende overheersingen van onze gebieden, het regelmatig verleggen en opnieuw afbakenen van zich wijzigende grenzen, werd ook grotelijks het wegenpatroon van onze provincie in elkaar gepuzzeld.

De centralistische ingesteldheid van de Fransen had hen tijdens hun bezetting van de Westhoek ertoe aangezet om, uit strategische overwegingen, in de 17e eeuw - begin 18e eeuw, de verbindingen zoals Rijsel-Ieper, Rijsel-Menen, Rijsel-Doornik te realiseren.

Daartegenover waren de Oostenrijkers minder geneigd deze taktiek van systematische aanpak toe te passen; de wegenbouw was vooral een aangelegenheid voor de Provinciale Staten, de kanselarijen, de steden en parochies of gemeenten en zelfs voor de belanghebbende privé-personen.

Voor al in de 18e eeuw werden belangrijke realisaties

doorgevoerd, waarvoor de beweegredenen meer economisch dan strategisch waren.

Toen waren de 'steenwegen' aan de orde; ook het tracé van de weg was zeer belangrijk: recht tracé van kerktoeren op kerktoeren, met een scherpe bocht vóór het binnenrijden van een gemeente. Dit laatste was gewild om strategische motieven. Deze wegen, aangelegd bij keizerlijk oktrooi, waren meestal voorzien van 'barrières', waar tol moest betaald worden. Onder het Franse regime — in 1789 werden de Oostenrijkers verdreven — werd in 1797 het barrièrerecht afgeschaft en vervangen door een 'onderhoudsfonds', waarvan de gelden blijkbaar afvloeiden naar andere centrale 'fondsen'.

In 1811 werden de wegen bij Keizerlijk Besluit van 16 december verdeeld in 'routes impériales' van 1e, 2e en 3e categorie en 'routes départementales'. In onze provincie kwam slechts één weg voor van 2e categorie nl. *Parijs-...-Menen-Torhout-Gistel-Oostende* en kwamen 5 wegen voor van 3e categorie waaronder *Torhout-Brugge-Westkapelle*.

Deze wegen van 3e categorie waren voor 50 % ten laste van het Rijk en voor de overige 50 % van het Departement.

Tijdens het Hollandse regime werd aanvankelijk het centralistisch systeem gehandhaafd.

De grote wegen werden bij KB van 25 juli 1816 ingedeeld in 2 reeksen:

(a) van Noord naar Zuid (w.o. de weg van *Leer - Breskens - Sluis - Brugge - Gistel - Nieuwpoort - Veurne - Duinkerke*, alsook de weg *Brugge - Kortrijk*);

(b) van West naar Oost (w.o. *Oostende - Brugge - Gent ... Trier; Veurne - Ieper - Menen - Moeskroen ... Saarlautern; Duinkerke - Roesbrugge - Ieper - Menen - Kortrijk ... Keulen; Oostende - Gistel - Torhout - Tielt - Deinze*).

Deze wegen waren alle ten laste van het Rijk.

In een tweede fase volgde het Hollands Regime het voorbeeld van de Oostenrijkers en werd er overgegaan naar een grotere *decentralisatie*.

Hierbij kregen de Provinciale Staten en de plaatselijke Besturen een grotere financiële last te dragen; weliswaar bleef nog een zekere rijkssteun gehandhaafd.

Kort samengevat komt het hierop neer:

(1) bij KB van 9 april 1820 werden aan de Provinciale Staten de niet geklasseerde wegen 'aangeboden'. Deze werden de zgn. provinciewegen;

(2) bij KB van 13 maart 1821 werden de grote verbindingswegen in 2 klassen onderverdeeld. Deze van 1e klas bleven ten laste van het Rijk, terwijl deze van 2e klas ten laste vielen van de Provinciale Staten.

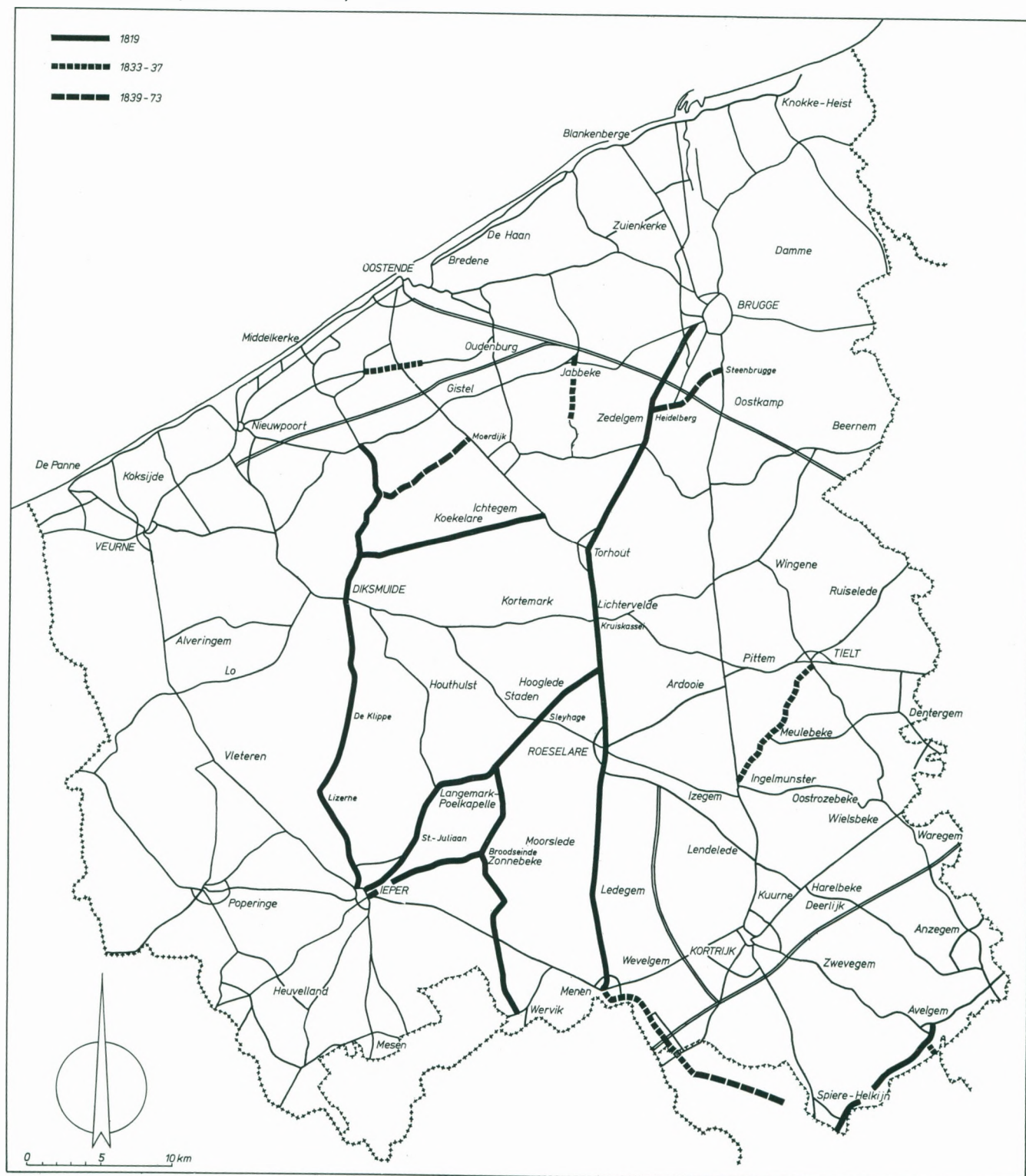
Een lijst van 1819 geeft volgende wegen op als provincieweg: (zie kaart 1)

- 1) Brugge-Torhout
- 2) Wijnendale-Beerst
- 3) St. Pieterskapelle-Diksmuide-Ieper
- 4) Torhout-Ieper
- 5) Ieper-Zonnebeke-Westrozebeke
- 6) Zonnebeke-Beselare-Kruiseke
- 7) Wervik-Geluwe (vermoedelijk Geluveld)
- 8) Torhout-Menen
- 9) Warcoing-Avelgem.

In 1814 werd tijdens het bezettingsregime van de Hollanders het barrièrerecht terug ingevoerd.

In 1819 kregen de Provinciale Staten van de

Kaart 1: Provinciale wegen in West-Vlaanderen, 1819-73



Nederlandse Regering ook nog een reeks waterwegen en havens onder hun hoede, zoals o.m. :

(a) het kanaal Gent-Brugge-Oostende (terug naar het Rijk in 1843)

(b) het Moerdijkkanaal (thans geklasseerd onder de onbevaarbare waterlopen van 1e categorie)

(c) vermoedelijk ook de Bourgondiëvaart (eveneens geklasseerd onder de onbevaarbare waterlopen van 2e categorie)

(d) het kanaal Brugge-Hoeke (Damse Vaart, thans onder het beheer van de Provincie)

(e) de haven van Nieuwpoort (terug naar het Rijk in 1856).

Terzelfdertijd werd ook de dienst Bruggen & Wegen, destijds (in 1797) opgericht onder het Franse Regime, gedecentraliseerd en onder de administratieve bevoegdheid van de Provinciale Staten geplaatst.

Uit een verslag van Goeverneur F.-A. de Mûelenaere, in 1833, blijkt dat de Provincie het beheer had over o.m.

175 km rijkswegen 1e klas

229 km rijkswegen 2e klas

170 km provinciale steenwegen

183 km gemeentelijke steenwegen

162 km kanalen.

In 1837 verschijnt (zie ook kaart 1) in het verslag over de toestand van het bestuur van West-Vlaanderen voor het eerst, sedert de onafhankelijkheid (in 1836 werd de provinciewet afgekondigd), een lijst van de provinciewegen.

Deze zijn :

1. Brugge-Torhout
2. Torhout-Ieper
3. Diksmuide-Wijnendale
4. St. Pieterskapelle-Diksmuide
5. Diksmuide-Ieper
6. Kruiseik-Zonnebeke
7. Wervik-Geluwe (hier wordt vermoedelijk ook bedoeld Geluveld)
8. Ieper-Zonnebeke-Westrozebeke
9. Avelgem-Warcoing
10. Menen-Torhout
11. Moerdijk-Leke (1833)
12. Moeskroen-Dottenijs (1833)
13. Steenbrugge-Loppem (1837)

De lijst van 1819 is dus met 3 wegen aangevuld.

Deze lijst werd later nog uitgebreid met volgende wegen :

- (1) Weg Snaaskerke-Leffinge langs het kanaal van Passendale-Nieuwpoort (1839)
- (2) Menen-Moeskroen (1847)
- (3) Avelgem-Celles ; het deel op Westvlaams grondgebied (1848)
- (4) Tielt-Ingelmunster (1868)
- (5) Den Os-Jabbeke (1873).

De barrières, waarvan het beheer in aanbesteding werd gegeven, werden met ingang van 1 jan. 1868 andermaal afgeschaft, nadat in 1867 deze van de rijkswegen werden afgeschaft. Meteen verloor de Provincie ook het aandeel in de tolbedragen van de rijkswegen.

Uit het geheel van het voorgaande kan afgeleid worden dat onze provinciewegen in de loop van de tijden een niet onaardige lijdensweg hebben doorlopen.

Het was een spelletje geweest ' van de ene naar de andere... ', een politiek van ' afstaan en ... terug afstaan ... van Rijk naar Provincie ... naar Gemeente ... heen en terug ' ; een kwestie van ' gedeelde last ... is halve last '.

Uiteindelijk was het een probleem hoofdzakelijk van financiële aard, maar ook van organisatorische aard. In 1843 bv vroeg de Minister om provinciale toezichters aan te stellen. Dit verzoek werd eerst afgewezen, en uiteindelijk in 1851 toch aanvaard. Nadat deze aanvankelijk onder het toezicht werkten van de arrondissementskommissarissen werd door de Raad in 1870 beslist deze aangestelden rechtstreeks onder het toezicht van de Bestendige Deputatie te plaatsen. Dit was meteen de aanloop tot de oprichting van de Provinciale Technische Dienst, een beslissing door de Raad genomen in 1880, gewijzigd in 1882 en pas goedgekeurd door de Koning in 1885.

De zorg omtrent het evenwicht tussen inkomsten en uitgaven is steeds aanleiding geweest om regelmatig nieuwe oplossingen te zoeken en te vinden.

Zo werd, bij wijze van proef, in 1890 het gewone onderhoud van de wegen voor de helft in regie uitgevoerd door de Provinciale Technische Diensten.

Behoudens het noodzakelijkste onderhoud werden in de loop van de volgende jaren weinig of geen ingrijpende werken uitgevoerd tenzij een voorzichtig initiatief om langs de provincieweg Ieper-Diksmuide een fietsenstrook, op verhoogde berm, aan te leggen. Deze wijze van fietspaden-aanleg bleek lange tijd in zwang te blijven. Ook langs andere provinciewegen kwamen soortgelijke fietspaden voor. Wel werden inspanningen geleverd en stimulansen gegeven om de wegen wat behoorlijk op te knappen.

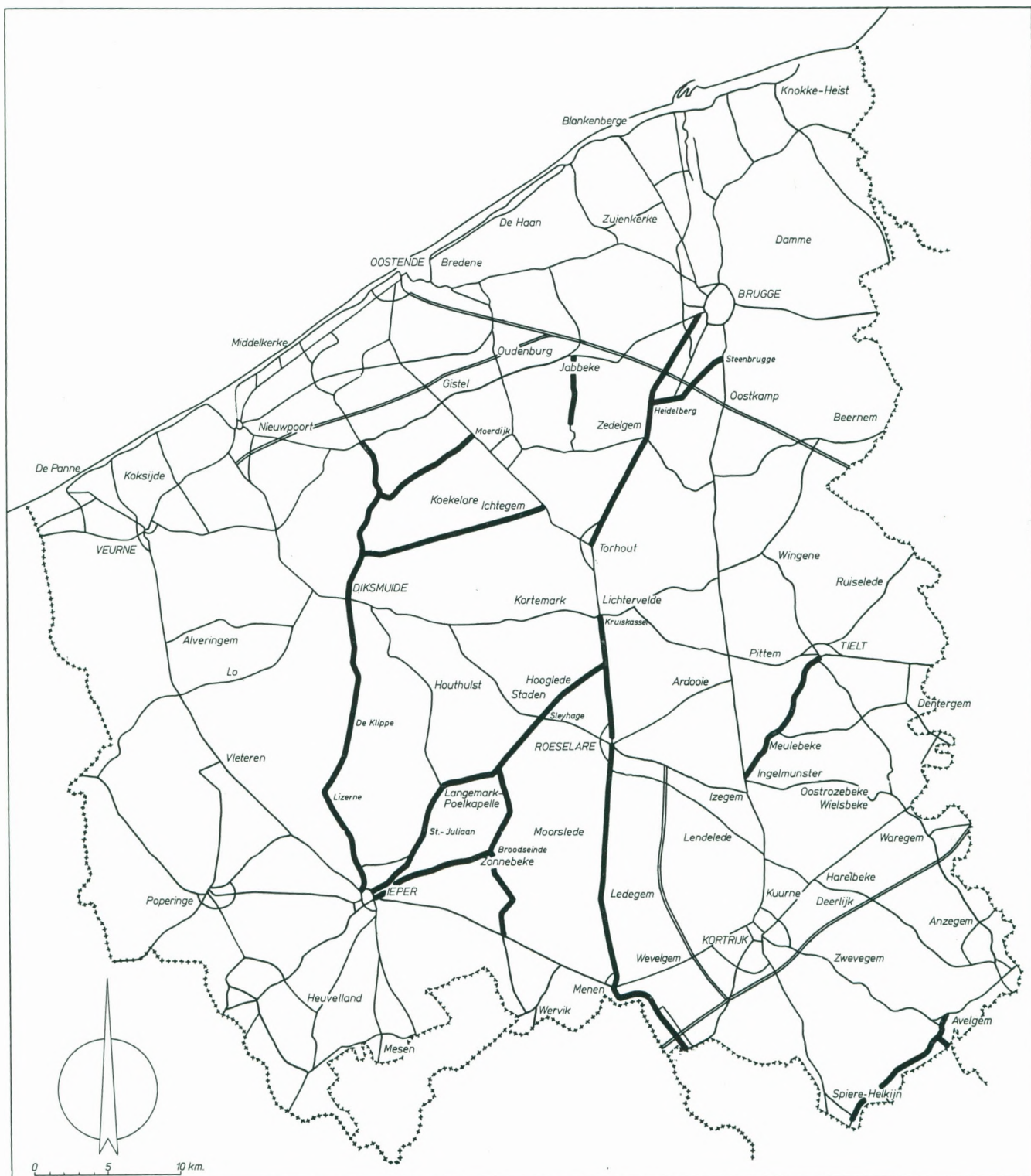
Uit deze ' rijkdom ' van wegen, waarvan de Provincie het eigendom en/of beheer had, behoudt de Provincie West-Vlaanderen thans nog een overschot van ca. 181 km. Met uitzondering van Limburg heeft iedere Provincie op heden nog een aantal kilometer eigen provinciewegen.

Voor West-Vlaanderen zijn deze thans de volgende (zie kaart nr 2) :

	<i>Lengte</i>
1. Brugge-Torhout	17,307 km
2. Steenbrugge-Loppem	6,180 km
3. Jabbeke-De Gouden Os	4,545 km
4. Wijnendale-Beerst	13,164 km
5. Moerdijk-Leke	7,718 km
6. Ieper-Diksmuide	20,948 km
7. Diksmuide-St. Pieterskapelle	11,647 km
8. Roeselare-Lichtervelde	8,690 km
9. Menen-Roeselare	17,843 km
10. Ieper-Land van Belofte	23,460 km
11. Ieper-Broodseinde	8,200 km
12. Kruiseik-Westrozebeke	12,846 km
13. Tielt-Ingelmunster	10,753 km
14. Avelgem-Spiere	10,157 km
15. Menen-Moeskroen (tot grens met Henegouwen)	6,710 km
16. Avelgem-Celles (tot grens met Henegouwen)	0,930 km
Totaal :	181,098 km

Bij deze gegevens is het wel nuttig te vermelden dat de provincieweg Avelgem-Celles tot voor korte tijd onder het beheer viel van de Provincie Henegouwen. De Provincieraad van West-Vlaanderen besliste op 4 maart 1976 tot de overname van het deel van deze weg gelegen op Westvlaams grondgebied. Sinds 1978 is dit deel daadwerkelijk onder het beheer gesteld van de Provincie West-Vlaanderen.

Kaart 2: Provinciaal wegennet West-Vlaanderen, 1978



De Provincieweg *Menen-Moeskroen*, deel op het grondgebied Moeskroen alsook de provincieweg *Moeskroen-Dottenijs* zijn ter gelegenheid van de overheveling van deze gemeenten, overgedragen aan de Provincie Henegouwen in 1963, in uitvoering van de wet van 8.11.1962.

In verband met de Damse Vaart dient nog vermeld dat deze vaart met bijhorende wegen behoort tot het patrimonium van het Rijk, doch volledig wordt beheerd door de Provincie West-Vlaanderen.

Hooglede, de provincieweg in 1917.



Hooglede, Provinciale weg in 1978



1914-1945

De oorlogsjaren 1914-1918 waren, zoals voor heel wat andere waarden zeer nefast voor de wegen, niet alleen omwille van het verwaarlozen van het onderhoud maar vooral ten gevolge van de grote verwoestingen die werden aangebracht.

De meest getroffen wegen waren vooral deze uit de omgeving van Ieper en Diksmuide.

Boeiend was en is het wel de uitvoering te volgen van

de in het nabije verleden uitgevoerde en de thans aan gang zijnde verbeteringswerken aan de provinciewegen.

Tijdens de uitvoering van grondwerken werden en worden nog geregeld oorlogstuigen opgegraven, nog bomputten ontdekt, en werd nog vastgesteld dat de wegkap — in 1978 ! — nog rustte op een opeenstapeling van afval, hout, voertuigonderdelen, bedden en zelfs niet ontplofte obussen.

Treffend ook is de vermelding van aangerichte schade en de vernieling van planten en bomen. Een voorlopige optelling van gekende aantallen leert ons dat langs de provinciewegen niet minder dan 9.000 bomen werden vernield of geveld, en nog eens $\pm$ 2.000 bomen langs de Damse Vaart ; in 1922 werden er 2.260 nieuwe geplant.

Tussen de twee wereldoorlogen werden de provinciewegen in de eerste plaats hersteld en werden broksgewijze 'opgeknapt', door de rijwegbreedten te vergroten van 3 m naar 4 m en in de dertiger jaren naar 5 en 6 m. Het waren nog de 'goeie oude kasseien'.

Evenwel moet worden vermeld dat in de tweede helft en op het einde van de dertiger jaren gestreefd werd naar een behoorlijke verbetering. Spijtig genoeg kwam toen nog eens een wereldoorlog.

Een eerste modernisering werd gerealiseerd in 1935-36 op de weg *Wijnendale-Beerst*.

De cement-beton had bij de Provincie zijn intrede gedaan. Tussen de afstandspunten 5,653 (het gehucht Belhutte te Koekelare) en 10,035 (Vladslo) — dat betekent over een afstand van ca. 4,5 km — werd voor het eerst een cement-betonrijwegdek op een provincieweg aangelegd. Deze wegverharding is thans nog in voortreffelijke staat. Eveneens werd over de ganse lengte een in verhoging liggend betonnen fietspad van 1,80 m breedte gebouwd.

In 1936-37 volgde de weg *Sleyhage-Hoogdele* : 6 m rijwegbeton met een 1,5 m breed fietspad langs één zijde en van de weg gescheiden door een 0,5 m brede kasseiband.

Een zeer belangrijke weg was de verkeersader *Menen-Roeselare*. De aanleg van de 6 m betonrijweg en een eenzijdig fietspad (1,80 m) werd in twee loten gesplitst.

Een eerste aanbesteding had plaats in 1938 en had betrekking op het deel tussen Menen (vanaf de Markt) tot

aan het gehucht St Pieters te Ledegem. De aannemer H. Van Wynsberghe uit Poelkapelle was belast met de uitvoering. Het geheel van de werken kostte 2.808.900,— fr, terwijl tevens door de Staat een toelage (in het kader van de bevordering tot werkverschaffing) van ... 10 % werd toegekend.

Deze werken werden voorlopig overgenomen in 1939 en definitief in ... 1949.

Een tweede deel vanaf het gehucht St. Pieters tot Roeselare (Ieperstraat), eveneens aanbesteed in 1938, werd gerealiseerd door de aannemer L. Sabbe uit Hoogdele voor een totaal bedrag van 2.389.626,— fr. Ook in dit geval 'schonk' de Staat 10 % toelage. De voorlopige en de definitieve overname vonden plaats respectievelijk in 1939 en 1946.

Een ander wegdeel van de Westvlaamse 'ruggegraat', Brugge-Menen, nl. het vak *Roeselare-Lichtervelde* kwam eveneens aan de orde.

Een betonrijweg van $2 \times 4 \text{ m} = 8$,— m breed alsook een eenzijdig fietspad (1,80 m) werden uitgevoerd in twee aannemingen : kavel 1, vanaf Roeselare (A. Rodenbachstraat) tot afstandspunt 3,915 en kavel 2, vanaf afstandspunt 3,915 tot Kruiskassei te Lichtervelde.

Beide delen werden uitgevoerd door eenzelfde aannemersbedrijf : Quisquater uit Baasrode voor een gezamenlijk bedrag van 3.130.008,— fr. Hier was de aktie tot bevordering van de werkverschaffing aanleiding om 30 % staatstoelage te verkrijgen. De voorlopige overname ging door in 1939 en de definitieve overname in 1946.

Ook tussen Poelkapelle en St. Juliaan, tussen St. Juliaan en St. Jan, op de provincieweg *Ieper-Land van Belofte*, werd een 6,— m brede betonweg geplaatst.

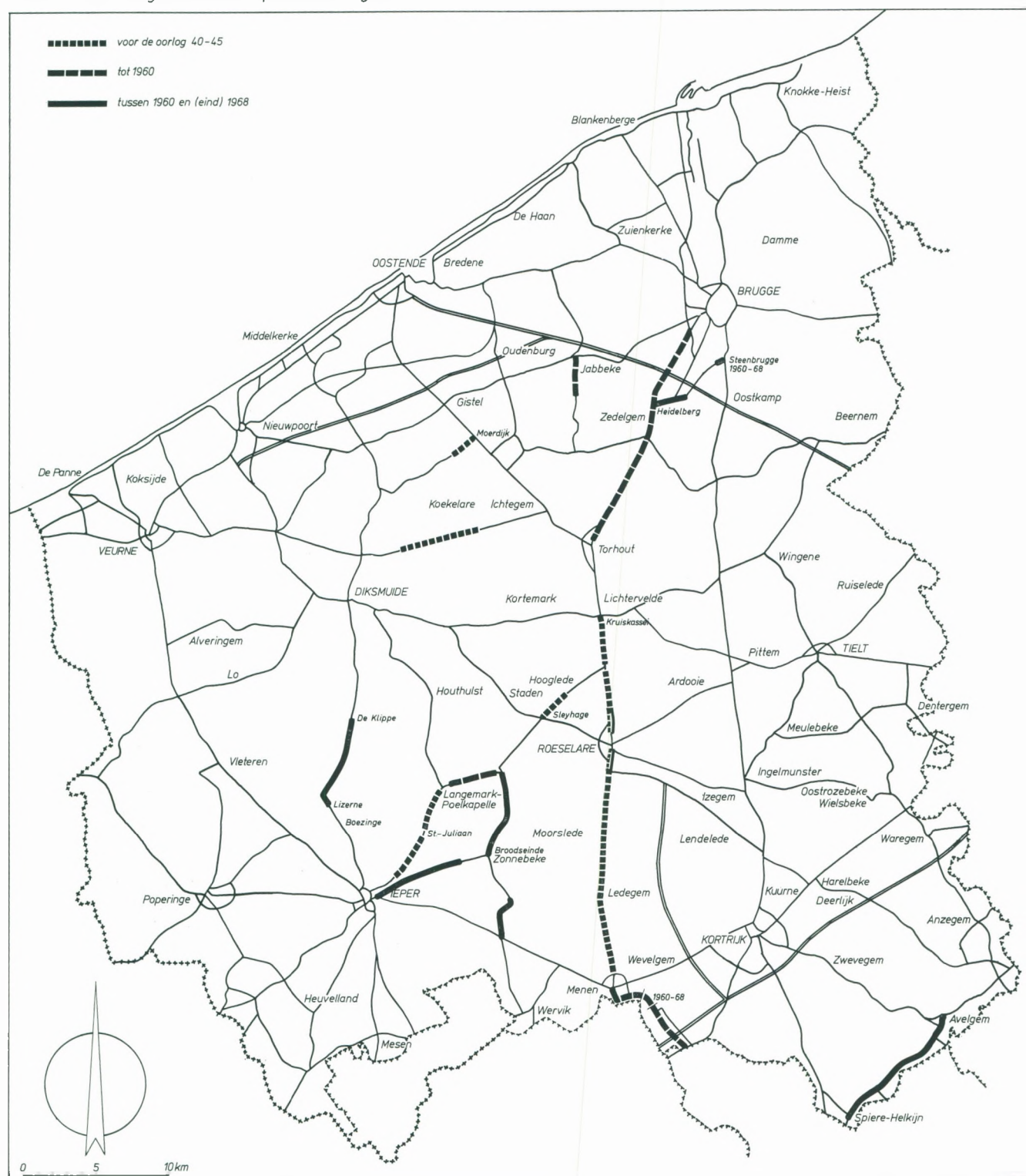
De doortocht St. Juliaan, St. Jan, alsook het vak vanaf St. Jan tot aan de 'Kalfvaart' te Ieper werden van een degelijk gefundeerde kasseibestrating voorzien. Deze verbeteringen, aangevangen in 1938, zouden verder uitgevoerd geweest zijn door de Duitsers, en werden voltooid omstreeks 1950.

Op de provincieweg Leke-Moerdijk werd in 1940 eveneens een 6,— m brede betonrijwegdek aangelegd tussen Moerdijk en Moere-dorp.

Provincieweg Menen-Roeselare te Roeselare (192...)



Kaart 3: Werken uitgevoerd aan de provinciale wegen



1945-1960

Het voor-oorlogsbeeld (bedoeld wordt de oorlog 1940-45) van de provinciale wegen wordt totaal gewijzigd en omvormd. Hoewel onmiddellijk na de oorlog hoofdzakelijk aan wegenherstel werd gedacht zijn ook enkele verbeteringswerken uitgevoerd (zie kaart 3).

Zo werd tussen Poelkapelle en Westrozebeke in 1947-48 reeds een eerste noemenswaardig verbeteringswerk gerealiseerd, n.l. een 6 m brede betonweg en een fietspad.

De uitvoerders waren J. Verkinderen-Degraeve pvba uit Langemark.

De aanvang van de werkelijke modernisering van deze wegen liet nog een zekere tijd op zich wachten.

Een eerste stap in die richting was de aanleg in 1950-51 van een 6,— m betonrijweg met eenzijdig fietspad (1,80 m) op de provincieweg *Ieper-Broodseinde* tussen de afstandspunten 0,480 (Bascule) en 1,525 (Potijze). Deze werken werden uitgevoerd met 60 % staatstussenkomst door de aannemer D. Beun uit Ieper voor een totaal bedrag van 3.808.670,— fr.

Rekkem ... 28 okt. 1955, Dhr Goeverneur Ridder P. van Outryve d'Ydewalle knipt het lint door bij de plechtige opening van de provinciale baan Menen-Moeskroen. We herkennen o.m. nog de Heren Gedeputeerden Olivier, Gillon, Storme, de heer Griffier Lommez, en de heer Declercq, burgemeester van Rekkem.

In 1950-51 werd een belangrijke stap gezet. Er werd een betonverharding (6 à 8 m breed) en een eenzijdig (in verhoging liggend) fietspad gebouwd op de weg Menen-Moeskroen tussen 'Daelskruis' en Rekkem-dorp enerzijds en tussen Rekkem-dorp en de 'Belle-vue' (huidig eindpunt van de weg met Moeskroen) anderzijds. In het laatste deel werd evenwel een fietspad langs beide kanten van de weg gebouwd.

De werken werden uitgevoerd door de aannemer H. Mahieu uit Ieper voor 14.585.789,— fr.

Tengevolge van het uitzonderlijk zwaar en druk verkeer op deze weg — deels naar aanleiding van de aanleg van de E-3 — was het noodzakelijk de rijweg-verharding totaal te vernieuwen; dit gebeurde tussen 1975 en 1978.

Een meer overtuigende stap was de vernieuwing van de provincieweg *Brugge-Torhout*. De provincieweg *Brugge-Torhout* was een steenweg, aangelegd tussen 1752 en 1754 en nadien verbreed van 4,5 m tot 6 à 7 m. Deze kasseiweg van 6 m breedte werd vervangen door een 9 m breed betondek, met een dubbelrichtingsfietspad (2,5 m breed), van de rijweg gescheiden door een ruime beplantings- en veiligheidsstrook.

Deze werken, uitgevoerd in 1957-58, betroffen het deel tussen 'De Phare' te St. Andries en de inkom in Torhout. Zij werden in 4 loten gesplitst en twee aannemersbedrijven hebben elk een deel ervan gerealiseerd, n.l. de onderneming K. Van Vooren & Zonen uit Oost-Eekloo en de Fa J. Verkinderen-De Graeve uit Langemark.

De totale kostprijs bedroeg 39.846.289,— fr. Er werd een staatstoelage van 60 % toegekend.





Ook de weg *Jabbeke-Den Os* werd in de vijftiger jaren vernieuwd. In 1953-54 werd een 6,— m brede betonweg alsook een 1,80 m fietspad aangelegd over de totale lengte van deze weg.

Ieper-Broodseinde ... 1975 waarboven nu de brug van de autosnelweg A-19 ligt.



De werken werden uitgevoerd door de aannemer A. Van Geluwe uit Zandvoorde-Oostende, voor een totaal bedrag van 7.010.424,— fr., waarop een staatstoelage van 60 % werd toegekend.

1960-1968

Een nieuwe stoot tot aanpassing aan het modern wegverkeer en tot werkelijke modernisering van het provinciewegennet kwam in de zestigerjaren. Hier volgen de meest belangrijke realisaties.

1) *Ieper-Broodseinde (Zonnebeke)*

Op het vak tussen afstandspunten 1,525 (Jan Iepermanstraat) en 6,053 (inkom Zonnebeke) van de provincieweg *Ieper-Broodseinde* werden de kasseien (5,50 m breedte) vervangen door een 6,— m brede betonrijweg naast dewelke een ruime veiligheidsstrook en een van de weg afgescheiden fietspad van 2,— m breed werd gebouwd.

Ter gelegenheid van deze werken (in 1960-61) werd de breedte van 14,— m op 16,— m gebracht.

Deze werken werden eveneens gesplitst in twee loten doch uitgevoerd door eenzelfde aannemersbedrijf n.l. J. Verkinderen-De Graeve pvba uit Langemark. De gezamenlijke kostprijs bedroeg 8.487.515 + 3.617.038 = 12.104.553,— fr en zij werden betoelaagd met 65 % staatstussenkomst.

2) *Ieper-Diksmuide :*

(a) In 1963 werd een aanvang genomen met een eerste vak tussen het gehucht 'Lizerne' en het gehucht 'Steenstrate' (d.w.z. tussen de afstandspunten 6,572 en 7,842), op het grondgebied van de voormalige gemeenten Boezinge, Zuidschote en Bikschote.

Door een belangrijke tracéwijziging werd het onoverzichtelijk kruispunt op het gehucht Lizerne vermeden.

De werken werden door J. Verkinderen en A. De Graeve VGN uit Langemark aangevat op 9 december 1963 en zij waren voltooid op 6 november 1964. De voorlopige overname had plaats op 20 mei 1965. De werken kostten uiteindelijk 9.467.585,— fr. Op deze werken werd 65 % staatstoelage toegekend.

(b) Op 1 april 1964 werd — eveneens door Verkinderen en De Graeve VGN — begonnen met de verbetering van het wegvak tussen de afstanden 7,842 km en 10,000 km te Zuidschote en Bikschote.

Op 18 mei 1965 was dit beëindigd en de afrekening bedroeg 12.276.131 fr. Deze werken werden met 65 % staatstoelage uitgevoerd.

(c) De verbetering van het vak tussen kmp. 10,000 te Bikschote en kmp. 12,400 km (gehucht 'De Kippe') te Merkem werd uitgevoerd tussen 6 maart 1967 en 24 november 1967 door J. Verkinderen en A. Degraeve pvba te Langemark. De kostprijs van deze werken bedroeg 19.350.336 fr. Deze werken werden met 65 % staatstoelage uitgevoerd.

Het wegpatroon vertoont een 7,— m rijweg met twee vrijliggende fietspaden. In de doortochten van bouwkernen werden tevens parkeerstroken en voetpaden gebouwd. Vanzelfsprekend waren hier belangrijke onteigeningen mee gemoeid, vermits de totale breedte van de weg op 22,— m werd gebracht.

3) Avelgem-Spiere

Het verbeteringsontwerp had betrekking op de volledige lengte (10,157 km) van deze zwaar belaste verkeersweg.

Het 'kasseistraatje' kreeg een volledig nieuw aanschijn: een 7,— m brede KWS-verharding tussen twee veiligheidsstroken in beton, elk 1,— m breed, en twee betonnen fietspaden met elk een breedte van 1,5 m. Tevens werd bijzondere aandacht besteed aan de beplantingen van de wegbebakening.

Avelgem-Spiere, vóór 1914



De totale breedte werd verwezenlijkt op 18,— m. De werken werden (met een staatstoelage van 65 %) uitgevoerd in 1962-63 door de Fa. Grond- Bouw- & Baanonderneming uit Poelkapelle voor een totaal bedrag van 39.996.668,— fr waarvan 1.620.593 fr ten laste vielen van de langsliggende onderscheiden gemeenten. De onteigeningskosten beliepen ongeveer 11.000.000 fr.

4) *Kruiseik-Westrozebeke* (lengte 6,536 + 6,310 = 12,846 km)

(a) Het wegvak *Kruiseik (Geluvelde)-Zwaanhoek (Beselare)*, aan afstandspunt 3,255, werd voorzien van een 7,— m brede betonweg, twee fietspaden (elk 1,50 m) gescheiden van de rijweg door veiligheidsstroken (elk 0,5 m). In de doortocht van de gemeente werd een KWS-verharding tussen betonnen kantstroken aangelegd.

Deze werken werden gerealiseerd in 1969-70 door de Beton- & Wegenbouw J. & L. Cnockaert pvba uit Wervik. Het deel ten laste van de Provincie bedroeg 22.362.276,— fr, terwijl de gemeente voor alles wat riolen en voetpadverharding betrof, een last had van 6.088.101 fr. De wegenis- en de rioolwerken werden met 65 % betoelaagd door de Staat.

(b) Het vak *Broodseinde-Passendale* op de grondgebieden van Zonnebeke en Passendale, werd gemoderniseerd over een lengte van 4,110 km (tussen afstandspunten 8,205 en 12,315). Het type dwarsprofiel voorzag 6,— m rijwegbeton met langs beide zijden 1,— m gekasseide veiligheidsband en eveneens een fietspad van 1,50 m breed.

De wegbreedte werd op 18,50 m gebracht.

Deze werken werden uitgevoerd in 1963-64 door de Grond- Bouw- en Baanondernemingen pvba uit Poelkapelle voor een totaal bedrag van 20.371.463,— fr (waarvan 3.408.841,— fr ten laste van de gemeente Passendale). Een staatstoelage van 65 % werd toegekend. Voor de onteigeningen werd ca. 1.700.000 fr besteed.

(c) De verbeteringswerken aan het wegvak tussen *Passendale* (Dorp - kmp. 12,290) en *Westrozebeke* (kmp. 14,510) over een lengte van ca. 2,220 km werden uitgevoerd in het kader van de onderhoudswerken van de dienstjaren 1962-63.

Het wegdek bestaat uit een 6,— m brede KWS-laag op een nieuwe steenslagfundering en twee betonkantstroken van elk 1,— m breed.

Een eerste fase (13,110-14,510) werd voltooid in 1962 door Verhaeghe J. & O. VGN uit Gullegem voor een bedrag van 2.180.862,— fr en een tweede fase (12,290-13,410) in 1963-64 door Grond- Bouw- & Baan-ondernemingen pvba uit Poelkapelle voor een bedrag van 2.611.840,— fr. Er werden hiervoor geen subsidies gevraagd.

5) Steenbrugge-Heidelberg

(a) In 1961 werd tussen de afstandspunten 0,490 en 0,765 een definitieve verbetering van de rijweg gerealiseerd (7,— m KWS-verharding tussen twee betonstutsbanden); dit geschiedde volledig op kosten van de Provincie.

(b) Het vak Loppem (station) tot Heidelberg heeft een lengte van 1,784 km. De werken omvatten de aanleg van een betonrijweg (7,— m breed) en twee van de weg afgescheiden fietspaden van elk 1,5 m breed; zij werden uitgevoerd in 1963-64 door de aannemer A. Decock uit Veldegem voor een totaal bedrag van 8.546.263,— fr. De

Staat kende een toelage van 65 % toe. De onteigeningskosten beliepen ca. 3.500.000 fr.

6) Menen-Roeselare

(a) Vak vanaf de Franse grens tot aan de markt te Menen (Rijselstraat).

Het betrof hier een aanpassing als woon- en verkeersstraat, waarbij eveneens belangrijke rioolwerken (ten laste van de gemeente) werden uitgevoerd ; dit gebeurde in 1963-64 door de Gebroeders De Waele pvba uit Eernegem. Het bedrag van de eindafrekening beliep 6.362.901,— fr ten laste van de Provincie en 131.241,— fr ten laste van Menen. Ook deze werken werden met 65 % staatstussenkomst gerealiseerd.

(b) De provincieweg te Roeselare loopt thans tot aan de St Michielskerk.

Het wegvak tussen de ' Meiboom ' en de uitmonding van de Ieperstraat op de Menensteenweg was met kasseien verhard over ca 11,— m.

Ter verbetering werd eveneens een KWS-verharding (7,— m breed) en twee betonstutbanden (1,— m) geplaatst. Beiderzijds werden parkeerstroken van 2,20 m (kasseien) gebouwd.

De Gebr. De Waele pvba uit Eernegem realiseerde het werk in 1967-68 voor een totaal bedrag van 2.798.112,— fr.

De Ieperstraat te Roeselare, tot in 1961 het eindstuk van de provincieweg, was een zeer smalle straat die haaks getraceerd stond op het vorige deel provincieweg.

De St Michielstraat daarentegen lag in het verlengde van de provincieweg en was tevens beter (breder) aan de eisen van het verkeer aangepast.

In 1961 besliste de Provincieraad tot ruiling van de twee weggedeelten : de Ieperstraat zou gemeenteweg en de St Michielstraat zou provincieweg worden. De eigenlijke wederzijdse overdracht gebeurde bij KB 22-2-1962.

De verbeteringswerken over ca 300 m (een KWS-rijwegdek tussen betonstutbanden) werden uitgevoerd door Gebrs De Waele pvba uit Eernegem in 1967-68. De gezamenlijke kosten waren als volgt verdeeld :

voor de Provincie	2.264.175,— fr
voor de stad Roeselare	533.937,— fr
(riolering en voetpaden)	

2.798.102,— fr

Er werd eveneens 65 % staatstoelage toegekend.

(c) Vak van kmp 13,789 ' Hoge Barriere ' tot kmp 15,160 (' De Meiboom ' of Westlaan) op de grondgebieden van Rumbeke en Roeselare.

De kasseibestrating en het ' asfalt '-fietspad werden opgebroken en vervangen door een rijwegdek van KWS, 10 m breed, tussen twee betonnen fietspaden (elk 1,25 m breed) en plaatselijke parkeerstroken, gemaakt met herbruikkasseien. Teven werd de riolering vernieuwd en aangepast.

De uitvoering geschiedde in 1968-69 door de Fa J. De Groeve uit Marke, en het eindbedrag beliep 15.084.038,— fr. Op het geheel was er een staatssubsidie van 65 %.

De gemiddelde rijwegbreedte van 18,— m wordt overal tot 19,— m vergroot.

7) Roeselare-Lichtervelde

(a) In het vak tussen de Hoogledesteenweg en de Leopold III-laan (lengte 1,047 km) te Roeselare werden de kasseien verwijderd en hiervoor kwam in de plaats een KWS-verharding, ingesloten tussen twee betonstutbanden en beiderzijds parkeerstroken met herbruikkasseien. Door dhr Minister van Openbare Werken werd een rijkstoelage van 65 % toegekend. De werken, uitgevoerd in 1967-68 door Gebr. De Waele pvba uit Eernegem, kostten in totaal 8.144.796,— fr + 5.523.500,— fr = 13.668.296,— fr. De voorlopige overname ging door op 29-10-1968.

(b) Een noodzakelijke rijwegverbreding (over een lengte van ca 1,380 km) vanaf de Leopold III-laan tot de grens met Beveren te Roeselare, werd met 65 % staatssubsidies uitgevoerd in 1968-69 door het aannemersbedrijf S. Persyn uit Zwevegem. De totale kostprijs beliep 8.411.978 + 5.168.795 fr = 13.580.773,— fr.

Het bedrag van 5.168.795,— fr was ten laste van de Stad Roeselare voor de aanleg van riolen en voetpaden.

8. Menen-Moeskroen

In het kader van de gewone onderhoudswerken (derhalve zonder staatstussenkomst) van het dienstjaar 1963 en 1964 werd de *doortocht te Rekkem* volwaardig aangepast en opgeschikt.

De aannemer dhr F. De Groeve uit Kuurne voerde deze werken uit zowel in de eerste (1963) als in de tweede (1964) faze. In deze aanneming was eveneens de opschik van de Marktplaats opgenomen.

De kostenverdeling was als volgt :

voor de Provincie	a) 1e faze :	1.183.911,— fr
	b) 2e faze :	2.654.774,— fr
voor de Gemeente	a) 1e faze (voetpaden) :	136.778,— fr
	b) 2e faze (marktplaats) :	794.859,— fr

In 1967 werd nog een derde faze van aanpassingswerken gerealiseerd, n.l. in het vak tussen kmp 3,111 (Palingbeek) en kmp 5,460 werd een verbreding (1,70 m) van de rijweg gemaakt, evenals greppels en voetpaden.

De aannemersfirma Gebr. Ockier uit Kortrijk voerde de werken uit in 1967 voor een totaal eindbedrag van : 3.804.813,— + 345.682,— = 4.150.495,— fr ten laste van de Provincie en 940.463,— fr ten laste van de gemeente Rekkem.

Voorlopig besluit

Tot slot van dit eerste deel van een tweeluik ivm de Westvlaamse provinciewegen en als korte nabeschouwing vallen toch enkele merkwaardigheden op te tekenen.

In de vorige eeuw bestond de wegverharding van deze wegen uit een 3,— m breed kassei-lint, waarlangs onverharde zoomwegen voorkwamen, afgezoomd door hoogstammige bomen.

Rond de eeuwwisseling ontstond de behoefte aan een afzonderlijk fietspad.

In dit opzicht is de Provincie zekerlijk niet achterop gebleven en van in de beginne was de belangstelling er en de wens om hieraan tegemoet te komen.

Na de eerste wereldoorlog, kwam verbetering. De 3,— meterband werd breder. Beiderzijds werd stelselmatig één meter kasseien bijgelegd. In de geschiedenis van de provinciale technische wegdienst spreekt men van het ' profiel Cloet '.

Provincieweg te Zande 3 m breed + 2 x 1 m. Het profiel 'Cloet' op een ondertussen reeds verlaten wegvak (1977)



Voor de heer Cloet, hoofdingenieur-Directeur van de Provinciale Technische Wegendienst waren de — toen moderne — kasseiwegen blijkbaar niet zijn enige troef. Onder zijn impuls werd de proef gewaagd om voor het eerst een cementbetonrijweg aan te leggen op een provincieweg n.l. op de weg *Wijnendale-Beerst*, dit was in 1935-36. Nog andere provinciewegvakken kregen een soortgelijk kleedje, met ook nog een betonfietspad erbij.

De oorlog 1940-45 kwam echter de doorbraak van de wegverbetering stuiten.

Ondertussen en na verloop van de tijd kwamen ook al andere visies en nieuwere opvattingen boven. De wegverbeteringen zouden niet meer beperkt blijven tot enkel een gewone rijwegvernieuwing en -verbreding op de bestaande wegzate, doch als gevolg van de evolutie van het autoverkeer was het noodzakelijk geworden ook plaatselijke grondinlijvingen te voorzien en door te voeren. Een belangrijke weg *Brugge-Torhout* werd op deze wijze in 1957-58 aangepakt.

Er valt hieromtrent te noteren dat de Bestendige Deputatie *tijdens* de uitvoering van deze werken op een gelukkige wijze besliste om de rijwegbreedte — aanvankelijk voorzien op 7,— m — te vergroten tot 9,— m.

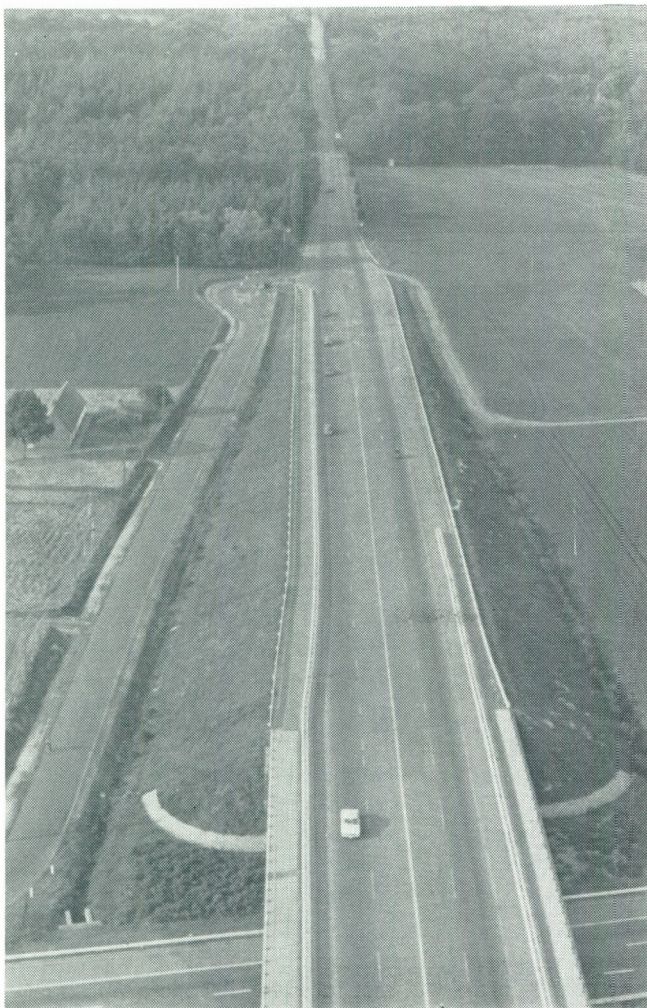
Belangrijker nog zijn de jaren zestig. In alle opzichten 'the golden sixties' genoemd, ook voor wat de wegenbouw in het algemeen betreft, en ook in het bijzonder wat de provinciewegen aangaat. Met uitzondering van een drietal 'assen' (w.o. Menen-Roeselare-Lichtervelde ; Brugge-Torhout ; Ieper-Poelkapelle) waren de verbeteringswerken tot de periode rond 1960 meestal gericht geweest op een fragmentarische aanpak.

In opdracht van de Bestendige Deputatie werd echter, gelet op de grote verkeerstoename, vanaf 1961-62 gestreefd naar grotere projecten, met meer ingrijpende aanpassingen. Meteen opteerde de Bestendige Deputatie voor het doorvoeren van de nodige ruimere grondverwervingen. Hiertoe werden dan ook de nodige kredieten voorzien.

Hoofdingenieur-Directeur A. De France gaf graag gevolg aan de opdracht van de Bestendige Deputatie om de provinciewegen grondig 'aan te pakken'.

Avelgem-Spiere 1962-63





Ook de subsidiërende rijksoverheid drong aan: 'Geef ons dossiers, geef ons ontwerpen'. De ontwerpen zijn er gekomen, de Bestendige Deputatie zorgde er voor dat de vereiste financiële middelen in de begroting waren opgenomen en keurde goed; de Minister van Openbare Werken schonk de toelagen; de uitvoeringen kwamen er of althans een noemenswaardig deel ervan.

Het Vlaamse gezegde 'niet alles is goud dat blinkt' bleek eens te meer waar te zijn. Een zwakke schakel was immers het feit dat de *definitieve* belofte van toelagen meestal lange tijd uitbleef, zodat, tengevolge van de hoogconjunctuur en van de talrijke toewijzingen van opdrachten in het gehele kader van de openbare werken, moeilijkheden rezen in verband met de aanvaarding van de opdracht door de laagst inschrijvende aannemer en met de peilsnelle stijging van de prijzen.

Het was geen uitzondering dat een ontwerp-dossier 1, 2 tot zelfs 3 jaar bleef 'rusten'; ook voor aanbestedingsdossiers was als eenheid van tijd het begrip 'jaar' niet uitgesloten.

Voorbereiding van de toekomst

Het einde van de zestigerjaren is niet voorbij gegaan zonder markante feiten.

Vooraf 1968 is, voor wat de provinciewegen en de Provinciale Technische Dienst betreft, niet zomaar te vergeten.

Heel wat wegvakken en een goed deel van de provinciewegen waren toen reeds verbeterd, aangepast en gemoderniseerd, toen op 16-12-1968 Bestendig Afgevaardigde A. Legein te Diksmuide een bijzondere perskonferentie hield, waarvan de inhoud richtinggevend zou zijn voor de nieuwe visie in verband met de werken aan de provinciewegen. Het was een nieuwe stuwkracht die er van uitging.

Een kort uittreksel uit deze perskonferentie maakt dit duidelijk:

'... De weg Ieper-Diksmuide-Sint-Pieterskapelle is inderdaad een zeer belangrijke verbindingsweg (...) in de verbinding Noord-Frankrijk-Belgische kust; (...) een verbinding tussen de autosnelwegen A-18 in het noorden met de A-19 in het zuiden ...

'... verbetering van een belangrijk wegdeel ter hoogte van het gehucht 'Land van Belofte' en van het gehucht 'Wijnendale'.

'... om de bezorgdheid uit te drukken omtrent de slechte toestand van de provincieweg Tielt-Meulebeke-Ingelmunster.

'... Het is evident dat de provincie zich ook inlaat met de toestand van de overige provinciewegen (...).

'... Het ontwerp voor de weg Kruiseik-Broodseinde tussen Beselare-dorp en Broodseinde (...) ligt klaar.

'... Het ontwerp (...) vanaf Loppem-station tot de Rijksweg Brugge-Kortrijk (...) ligt klaar.

'... is ook de verbetering van de provincieweg Beerst-Wijnendale gepland (...).

Hieruit bleek zonder meer dat het programma voor de komende jaren vastlag. Dit was meteen de stoot voor een nieuw beleid, n.l. een duidelijk omlijnd en vastgelegd programma, betrekking hebbend op de axiale wegen, en waarvan de uitvoering op realistische wijze zou worden gespreid over de komende jaren.

Een aantal ontwerpen 'berustten' toen nog in het Ministerie van Openbare Werken, terwijl het nieuw programma voor de zeventiger jaren reeds klaar lag. Het tweede deel van dit artikel zal daarover handelen in een volgend nummer

Brugge 20 december 1978.



*Dramix van Bekaert:
één van de vele facetten
van de Bekaert-Groep*

Landingsbanen met Dramix[®] van Bekaert weerstaan aan schokken van 355 ton

Wanneer de wielen van een Jumbo-jet met razende snelheid de grond raken, krijgt de landingsbaan in een fractie van een seconde een geweldige schok te verwerken. Keer op keer moet ze standhouden. Mag het vliegtuig niet het minste risico lopen. De landingsbaan verdraagt die enorme druk dank zij Dramix van Bekaert.

Dramix ontstond uit een onderzoek naar sterkere betonsoorten. Na jaren van research en proefnemingen vond Bekaert de passende oplossing in de vorm

van kleine draadsnippers uit hardgetrokken staaldraad. Na toevoeging van de Dramix-snippers aan de betonspecie bleken de resultaten al even merkwaardig: een beton met hogere schokvastheid, betere buigtreksterkte en verminderde scheurgevoeligheid. In vele gevallen leidt dit bovendien tot eenvoudiger constructies, wat niet alleen de kosten drukt, maar ook nieuwe mogelijkheden schept.

Dramix is een van de vele voorbeelden uit de reeks ont-

wikkelingen bij Bekaert waar mensen onafgebroken werken aan nieuwe ideeën, projecten en toepassingen. Op de meest uiteenlopende gebieden, met de meest gevarieerde problemen, met vrijwel elke bedrijfstak. Met als doel producten te verwezenlijken of te helpen verwezenlijken, die het leven van iedereen beter, veiliger en aangamer maken.

@ BEKAERT
B-8550 Zwevegem - Tel. 056/75 61 11

funkties en verantwoording van de havenwerken te zeebrugge (1)

Prof. dr. ec. O. Vanneste,
Direkteur-Generaal GOM - West-Vlaanderen

A. Funkties

1. In 1905 werd de haven van Brugge-Zeebrugge geopend. Indien men het Westerhoofd (waarop de 'Ocean Container Terminal Zeebrugge' OCZ werd ingericht) buiten beschouwing laat, werd sedertdien geen enkele

¹ Samenvatting van diverse toespraken ; dokumentatie MBZ en GOM - West-Vlaanderen.

wezenlijke infrastructuur aan de haven toegevoegd. De haven van 1977 is dus nagenoeg dezelfde gebleven als deze welke op het einde van de 19de eeuw werd gekoncipieerd.

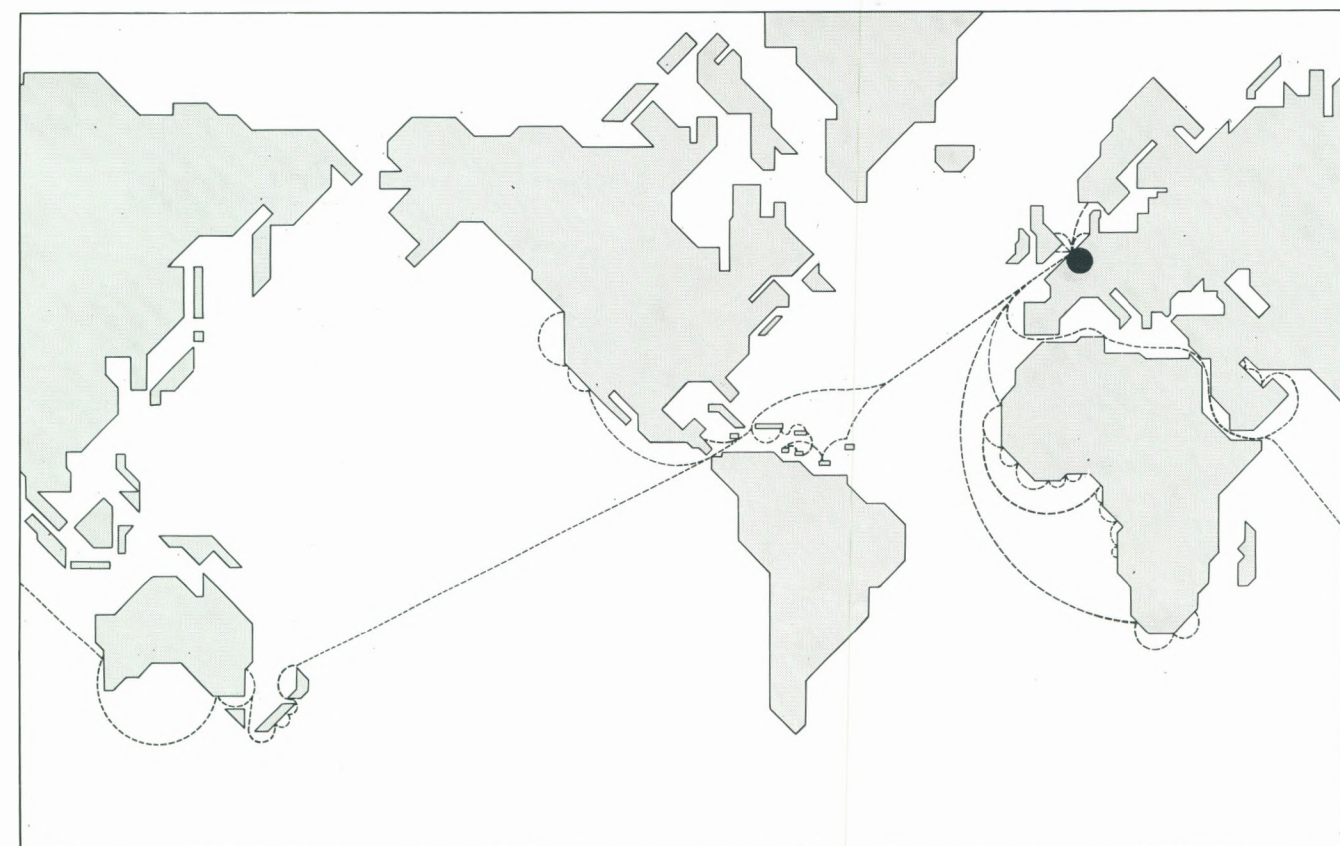
2. In de eerste vijftig jaar van haar bestaan werd de haven van Zeebrugge tweemaal grondig vernield en weder opgebouwd. In 1965 overschreed de trafiek der zeescheepvaart in Brugge-Zeebrugge voor het eerst 2 miljoen ton. Tussen 1965 en 1974 steeg deze trafiek tot 14,6 miljoen ton. Deze snelle expansie, die zich voordeed niettegenstaande dat de haven bijna ongewijzigd was gebleven, was toe te schrijven aan de toegenomen handel met Groot-Brittannië en aan de even snelle evolutie van de maritieme technologie : grotere schepen (petroleum, ertsen), grotere, snelle en dure schepen (containers en roll-on/roll-off schepen) ; deze technologische evolutie bracht trouwens een nieuw breekpunt tussen land- en zeevervoer.

Zeebrugge bewees daarmee toch de rol te zullen spelen die de nationale verantwoordelijken in 1890-95 voor de nieuwe haven hadden gezien : een snel- en diepzeehaven voor goederen vervoerd door moderne zeeschepen (de heer De Bruyn, Minister van Openbare Werken, Sénat, 8-5-1890, Sénat, Ann. parl. 1889-1890, p. 407).

B. Kenmerken van de haven

1. Zeebrugge is een middelgrote haven waarvan de goederentrafiek van 2 miljoen ton in 1965 is toegenomen tot 14,6 miljoen ton in 1974 ; dank zij twee vaste en dagelijkse lijnen met Groot-Brittannië is Zeebrugge ook een passagiershaven geworden welke in 1977 door meer dan 1,6 miljoen passagiers werd aangedaan.

Regelmatige container- en ro/ro- verbindingen vanuit Zeebrugge



Bron : MBZ



De tanker Ajdabya (318.000 dwt)

Foto D. Sanders



De City of Durban, 3e generatie-containerschip

Foto MBZ

Het aandeel van Zeebrugge in de totale haventrafieken van ons land verdubbelde in de laatste 8 jaar, namelijk van 7 tot 14 %. In procent van de goederenbeweging van Antwerpen beliep Zeebrugge in 1955 amper 2,5 % ; in 1965 was het percentage echter opgelopen tot 3,7 % en in 1975 tot 20,0 %.

2. In de snelle groei komen vooral drie trafieken naar voren :

roll-on/roll-off : Zeebrugge is dagelijks met 5 Britse havens verbonden ; in het vierde trimester van 1978 starten ro/ro-verbindingen met andere continenten ;

containers :

dagelijkse verbindingen met Groot-Brittannië ; transoceanische verbindingen : 8 vaste lijnen die een 50-tal havens verbinden met Zeebrugge met 25 afvaarten per maand (zie kaart) ;

crude oil :

Zeebrugge is de aanvoerhaven van de petroleumraffinaderij te Gent. Het grootste schip dat Zeebrugge aandeed was de Ajdabya (318.000 dwt) en de grootste lading in een schip beliep 140.000 ton.

3. Zeebrugge is een polyvalente haven ; alle vormen van haventrafieken komen er voor. De verdeling van de trafieken te Zeebrugge, in vergelijking met Antwerpen, is opgenomen in onderstaande tabel.

	Zeebrugge %	Antwerpen %
Bulkladingen	50	51
Eenheidsladingen (container, ro/ro)	36	7
Andere goederen	14	42
	100	100

4. De infrastructuur is op heden maximaal benut. Het aantal ton geloste of geladen goederen per meter kaailengte met een diepgang van minimum 10 meter beliep 3,62 wat op een hoge benutting van de basisinfrastructuur wijst.

5. Het is duidelijk dat een haven die gekoncipieerd werd in de 19e eeuw, niet meer beantwoordt aan de minimum-eisen van vandaag.

Tot voor kort was de Leopold II-dam ('môle') praktisch de enige kaaimuur te Zeebrugge. Deze havendam is thans volkomen voorbijgestreefd door (a) onvoldoende diepte (meer dan de helft van de lengte op slechts —7 m) ; (b) kromme vorm ('banana-quay'), wat het aanleggen en behandelen van lange schepen ten zeerste bemoeilijkt ; en (c) een totaal gebrek aan kaaidiepte en kaaiterreinen.

Niet alleen om Zeebrugge toe te laten verder te groeien, maar tevens om de bestaande trafieken te behouden is een nieuwe buitenhaven noodzakelijk.

C. Funkties van de uitbreidingswerken

De regering heeft de uitbouw van Zeebrugge in twee grote luiken gezien :

(a) een nieuwe achterhaven : toegankelijk langs de nieuwe zeesluis, waar ook een insteeddok in aanbouw is ;

(b) een nieuwe buitenhaven in open zee, eerst en vooral als zelfstandige havenuitrusting gezien, tevens ook noodzakelijk om de toegang tot de nieuwe sluis optimaal te maken.

Beide delen van deze nieuwe haven zijn komplementair en onontbeerlijk. De nieuwe buitenhaven (die zich 1.750 m verder in zee zal uitstrekken dan de huidige 'môle') is vanzelfsprekend beperkt in oppervlakte ($\pm$ 330 ha). Vandaar ook dat alle funkties of trafieken die even goed achter de sluis, in dokken met konstant peil, kunnen verzekerd worden, aldaar moeten gelokaliseerd worden. Maar anderzijds biedt deze nieuwe buitenhaven te Zeebrugge aan ons land analoge mogelijkheden als de 'Maasvlakte' voor Rotterdam.

Deze nieuwe haven (zowel achterhaven als buitenhaven) moet onder meer volgende trafieken en funkties verzekeren :

1. Energiehaven

Zeebrugge is reeds een energiehaven ; de raffinaderij van Texaco te Gent wordt via Zeebrugge bevoorraad met grote schepen tot 300.000 ton met gedeeltelijke lading. Vanaf 1982 wordt Zeebrugge een LNG-haven. In 1982 wordt 3,5 miljard m³ LNG uit Algerië verwacht ; ook deze trafiek zal zich voltrekken op grote schepen (125.000 ton LNG). Buiten de steenkool is dit de enige vorm van autonome aanvoer van energie die België heeft.

2. Containertrafieken

Zeebrugge is de enige en eenmalige kans om een aantal trafieken voor ons land te bewaren en te veroveren. Met deze nieuwe zeer dure en snelle schepen is het niet denkbaar dat iedere lading tot in een diep landinwaarts gelegen haven zou gebracht worden.

Het op- en afvaren van de Schelde door een containerschip is immers vrij duur. De meerprijs (afschrijving, interest en exploitatiekosten, sleep- en loodsrechten) voor een derde-generatie containerschip (2.400 containers) belooft immers circa 2 miljoen fr. Voor een verbinding tussen 2 punten, met volle ladingen, zoals bijvoorbeeld tussen Antwerpen en New-York, is deze meerprijs niet prohibitief. Indien het echter gaat om containerschepen die verscheidene havens in Europa aandoen en slechts gedeeltelijke ladingen voor een bestemming hebben, wordt deze kost te hoog. Met snelle en dure schepen wensen de rederijen eveneens de vaarroute in tijdsduur te minimaliseren.

In de toekomst zal Zeebrugge ook de enige mogelijkheid zijn voor het aanleggen van containerschepen van de vierde generatie.

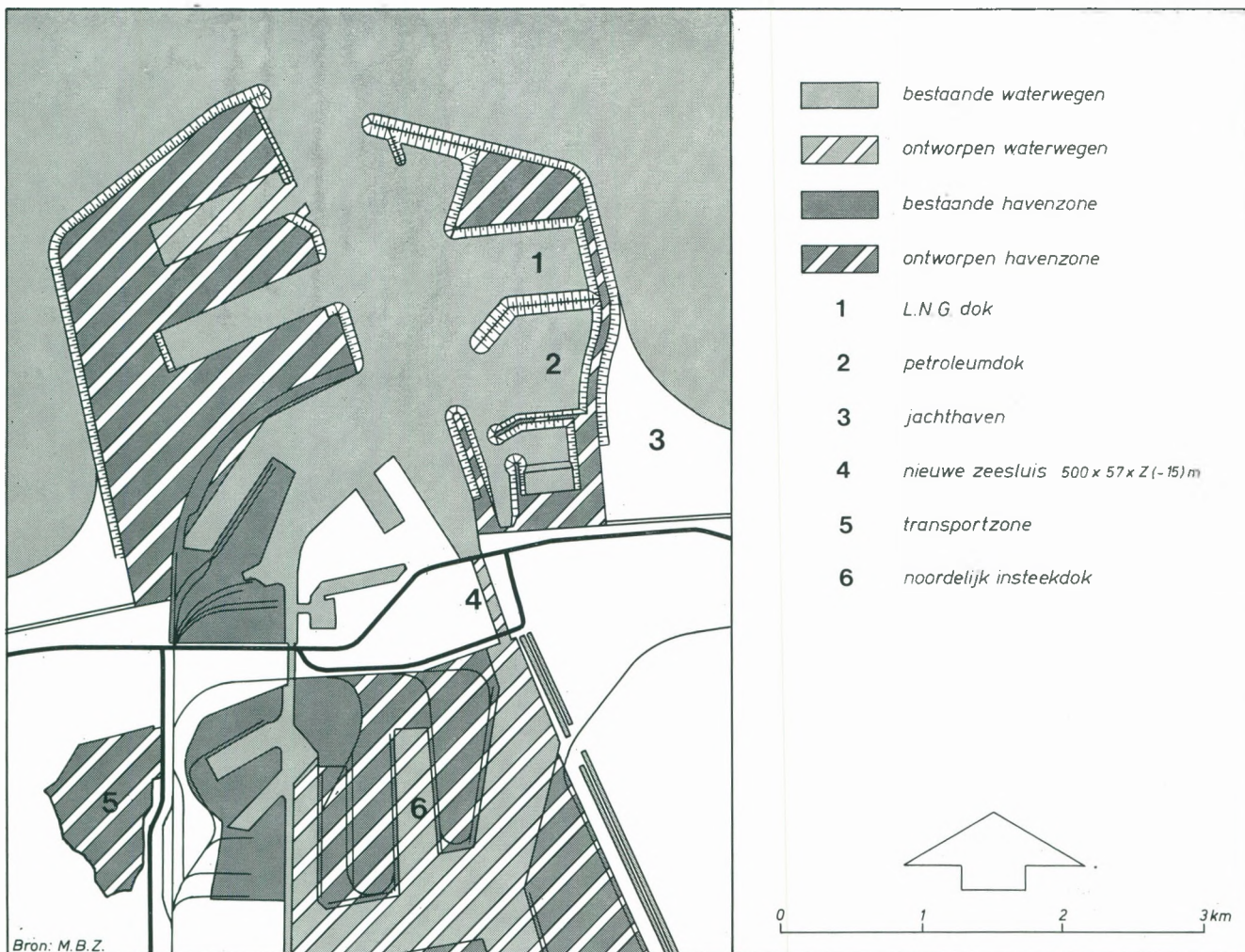
Alle transocean-containertrafieken voltrekken zich op huidig ogenblik op het Westerhoofd, dat echter het verzadigingspunt nabij is.

3. Roll-on/roll-off trafieken (deep-sea)

Ook dit scheepstype kent thans een snelle en verrassende ontwikkeling. Dezelfde argumenten gelden als voor de containerschepen. Voor deze schepen werd een ro-ro ponton (80 miljoen fr.) gebouwd, die nog in het vierde trimester van 1978 operationeel wordt.

4. Car-ferry-lijnen

Deze lijnen zijn hoofdzakelijk op Groot-Brittannië



gericht. Zeebrugge veroverde in enkele jaren de tweede plaats onder de continentale havens van de range Brest-Amsterdam ; de vraag overtreft op heden de mogelijkheden van de haven.

5. Konventionele trafieken

Ook deze trafieken hebben een toenemend belang (hout, melasse, granen, fruit, maar vooral ook *kolen*). In de achterhaven van Zeebrugge wordt de bestaande kooksfabriek uitgebreid en gemoderniseerd ten behoeve van de Belgische staalnijverheid. Er wordt een trafiekvolume voorzien van 3 miljoen ton.

Vandaag reeds kampt Zeebrugge met een enorm plaatsgebrek en met een nijpend tekort aan uitrusting. Wellicht kent geen enkele haven in Europa een dergelijke goederentrafiek over een zo beperkte kaailengte en havenoppervlakte.

6. Militaire marinebasis

Een deel van de beschikbare oppervlakte in de voorhaven ging nu reeds voor commerciële trafieken verloren door de inplanting van een militaire basis. Deze inname was enkel verantwoord omdat de uitbreiding van de voorhaven reeds in het vooruitzicht was gesteld.

7. Industriebaven

De industriebaven situeert zich achter de sluis ; de oppervlakte is beperkt tot 900 ha. Hier zal zeer selectief

kunnen opgetreden worden omdat (a) de oppervlakte beperkt is ; (b) de selectiemogelijkheden groot zijn ; er zijn weinig ha voor industrievestiging beschikbaar op de Atlantische Kust achter een sluis van 125.000 ton met gunstige ligging tegenover Benelux en Ruhr ; (c) bedrijven moeten verzoenbaar zijn met de functies van de Oostkust.

D. De regeringsbeslissing van 22 december 1977

1. Investeringsbesteding en rendement

(a) de totale investering in de voor- en achterhaven werd geraamd op 42,5 mld BF (prijspeil 1977) ;

(b) tegen eind 1982 moet in de voorhaven hiervan circa 27,5 mld BF geëngageerd worden ;

(c) deze beslissing moet toelaten de LNG-schepen aan te meren op 1.500 meter uit de kustlijn tegen eind 1982 ;

(d) de voordelen van de LNG-terminal te Zeebrugge tegenover bevoorrading via het buitenland — enkel uit hoofde van transportkosten — belopen bij een aanvoer van 5 mld m³ aardgas (cijfer voor 1985), minimaal 500 mln BF en maximaal 918 mln BF per jaar ;

(e) in de kosten-batenanalyse (zie studie 'Symarindus', deel IV) werd een gedetailleerde raming opgemaakt van de kostenelementen van de uitbouw van de voorhaven, alsmede van alle batenposten ; het resultaat van de kosten-batenanalyse levert een intern rendement van de



De short-sea Townsend-Thoresen terminal (ro/ro en passagiers)

Foto MBZ

voorhaveninvesteringen van minimaal 14,5 % en maximaal 26 %. Dit rendement is gebaseerd op volgende makro-ekonomische baten : havenontvangst, valorisatie koude-energie, transportkostenvoordeel LNG, transportkosten-voordeel koolwaterstoffen, transportkostenvoordeel containertrafiek, supplementaire inkomensvorming direkt afgeleide havenactiviteiten, supplementaire inkomensvorming in direkt afgeleide bedrijvigheden.

2. Tewerkstelling

(a) De tewerkstelling voor de uitbouw van de voorhaven belooft 1.200 man gedurende 8 jaar.

(b) De LNG-funktie van de haven en de valorisatie van de frigorieën is een funktie die enkel kan doorgaan bij de uitbouw van de voorhaven ; de tewerkstelling in de LNG en afgeleide activiteiten zal oplopen van 200 tot 400 man in de beginfase tot minimum 3.000 en maximum 6.000 man op 15 jaar. Het grootste gedeelte van deze tewerkstelling zal zich realiseren in het binnenland.

(c) de tewerkstelling in de voorhaven (trafiek) en achterhaven (trafiek + industrie) en in de toeleverings-bedrijven in het achterland (industrie en diensten) werd in de Symarindusstudie berekend op 14.000 personen.

3. De investeringen te Zeebrugge in vergelijking met andere investeringsbedragen

(a) De investering van 42,5 mld BF in voor- en achterhaven zal gespreid worden over de periode 1977-85 (9 jaar) ; alhoewel geen gelijkmatige spreiding mogelijk is, komt de gevraagde inspanning neer op circa $42,5 : 9 = 4,7$ mld BF per jaar, waarin ook de uitgaven begrepen zijn om de nieuwe zeeluis behoorlijk toegankelijk te maken vanuit een volwaardige voorhaven.

(b) Deze 4,7 mld BF per jaar betekent :

tegenover de jaarlijkse investeringen in autosnelwegen van circa 20 mld BF, slechts 23 %. Op te merken valt dat dit autosnelwegen programma in de bouwperiode van de haven van Zeebrugge degressief zal verlopen en er aldus voor de havenwerken meer financiële ruimte zal komen ; tegenover de totale investeringsbestedingen van de centrale overheid betekent het programma circa 2 %.

(c) De haveninvesteringen moeten vergeleken worden met de enorm hoge investeringen die in de suprastructuur der havens geschiedt, en vooral in de nieuwe *schepen*. Een containerschip van de derde generatie, zoals thans 9 eenheden (naast 4 roll-on/roll-off schepen) gebouwd

werden of in aanbouw zijn voor SAECS (Zuid-Afrika - Noord-West-Europa), kost per eenheid méér dan 4 mld BF.

E. Aanvullend karakter en spreiding van de voordelen

1. Het aanvullend karakter

De uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge is noodzakelijk om :

(a) de huidige trafieken te bewaren ; op huidig ogenblik is overbelasting van de bestaande infrastructuur en gebrek aan ruimte voor rationalisering zeer nijpend.

(b) de uitbreiding van de specifieke funkties van Zeebrugge op te vangen inzake :

roll-on/roll-off en treinferry op Groot-Brittannië ;

energiehaven, dank zij toegankelijkheid voor grote schepen van 125.000 ton en meer (petroleum, LNG) ;

grote, snelle en dure schepen, waarvoor Zeebrugge de enige oplossing is om nautische redenen (4de generatie containerschip in de toekomst) en ekonomische redenen (voor 3de generatie-containerschepen en ro/ro-schepen die geen volle ladingen tussen twee punten vervoeren, is een haven, gelegen op de kustlijn, de meest ekonomische oplossing). Het sukses van Zeebrugge in de jongste jaren bevestigt trouwens deze funktie.

Voor de opsomming in (b) is de uitbouw van Zeebrugge geen konkurrent van Antwerpen, wel een aanvulling. Het gaat niet over Zeebrugge of Antwerpen, maar wel over Zeebrugge of Duinkerke, Vlissingen, Rotterdam. De uitbouw van een voorhaven voor deze snelle en dure schepen is trouwens geen uniek feit en voltrekt zich eveneens te Tilbury, Hallifax, Bremerhaven, Le Havre.

2. Spreiding van de voordelen

De gebruikers van een haven voor export of import zijn gespreid over het gehele land ; goedkopere aanvoer via grote schepen of containerschepen komt aldus de gehele ekonomie van het land ten goede. Een nationale havenpolitiek dient in de eerste plaats oog te hebben voor de kostprijs voor de gebruikers.

De afgeleide industrieën van de LNG-terminal zullen zich spreiden over meerdere provincies via een pijpleidingen-net, wat meteen een spreiding geeft én van de toegevoegde waarde én van de tewerkstelling. Het gebruik van de frigorieën is trouwens een element van industriële renovatie.

**met bedrijfsafval
geen problemen...**

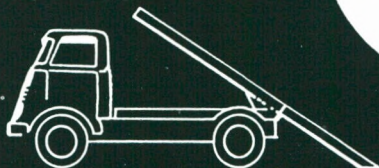
TRANSCOBEL

P.V.B.A. BRUGSESTRAAT 641 8600 MENEN

zorgt voor overname en
vernietiging van bedrijfsafval
onder alle vormen



TEL:
056 / 51.34.39
51.12.39



Ook verhuring van containers

10 jaar ondervinding

Ruime marktpositie

evolutie van de bezoldigde tewerkstelling in

Bron : RSZ

Bedrijfstakken NACE-kode	Prov. West-Vlaanderen			Arr. Brugge			Arr. Diksmuide			Ar.. Ieper		
	M	V	Totaal	M	V	Totaal	M	V	Totaal	M	V	Totaal
Landbouw, bosbouw, visserij	2.283	433	2.716	889	43	932	77	26	103	193	44	237
Vaste brandstoffen en cokesovens	195	1	196	195	1	196	—	—	—	—	—	—
Aardolieraffinaderijen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elektr., gas, warmte, water	2.156	150	2.306	714	39	753	44	1	45	112	5	117
Winning en verwerking metalen	7.078	358	7.436	114	5	119	—	—	—	3	—	3
Winn. en vervaard. niet-metalen	5.592	429	6.021	1.294	36	1.330	206	4	210	381	10	391
Chemische industrie	1.634	207	1.841	307	29	336	11	1	12	43	32	75
Metaalprodukten	5.564	632	6.196	875	186	1.061	163	11	174	204	5	209
Machines	11.382	909	12.291	5.518	534	6.052	147	14	161	2.311	128	2.439
Elektrotechnische industrie	4.744	4.624	9.368	2.350	2.487	4.837	—	—	—	75	167	242
Transportmiddelen	5.517	700	6.217	2.044	201	2.245	13	—	13	316	335	651
Fijnmechanische en optische industrie	124	53	177	36	10	46	2	—	2	—	—	—
Voeding	7.460	2.587	10.047	1.329	414	1.743	406	201	607	608	303	911
Drank	1.546	165	1.711	676	60	736	58	11	69	95	9	104
Tabak	88	246	334	10	73	83	20	79	99	7	23	30
Textiel	15.824	9.858	25.682	319	316	635	112	138	250	227	289	516
Leder	95	296	391	18	137	155	—	—	—	4	16	20
Schoenen + kleding	1.372	10.779	12.151	164	1.165	1.329	23	378	401	171	1.728	1.899
Houtindustrie, houten meubelen	12.003	2.192	14.195	2.060	580	2.640	292	56	348	811	151	962
Papier	308	248	556	59	72	131	—	—	—	40	46	86
Drukkerij	1.831	712	2.543	547	217	764	11	9	20	83	26	109
Rubber en plastic	1.471	457	1.928	40	7	47	—	—	—	2	—	2
Diversen	941	589	1.530	31	19	50	108	36	144	10	5	15
Bouwnijverheid	29.787	686	30.473	6.863	167	7.030	1.179	16	1.195	3.243	68	3.311
Handel	15.309	11.266	26.575	3.447	3.004	6.451	334	152	486	783	613	1.396
Hotel, restaurant, café	4.389	5.230	9.619	1.455	1.482	2.937	24	56	80	185	207	392
Reparatie	2.903	244	3.147	810	64	874	132	15	147	226	22	248
Vervoer - Verkeer	14.434	1.786	16.220	3.482	473	3.955	390	24	414	907	90	997
Bank-, krediet- en verzekeringswezen	3.705	1.631	5.336	925	483	1.408	85	21	106	207	51	258
Dienstverlening, verhuur	2.310	2.674	4.984	735	811	1.546	53	50	103	90	94	184
Overheid, onderwijs	29.671	18.777	48.448	9.709	5.564	15.273	829	716	1.545	2.142	1.475	3.617
Diversen	8.468	20.175	28.643	3.048	6.313	9.361	132	617	749	836	1.711	2.547
Algemeen totaal	200.184	99.094	299.278	50.063	24.992	75.055	4.851	2.632	7.483	14.315	7.653	21.968

west-vlaanderen, 30 juni 1977

Bron : RSZ

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
218	85	303	362	6	368	163	128	291	164	99	263	217	2	219
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
692	46	738	295	35	330	183	19	202	25	1	26	91	4	95
5.953	323	6.276	—	—	—	1.006	29	1.035	2	1	3	—	—	—
2.115	221	2.336	267	14	281	981	124	1.105	284	13	297	64	7	71
341	95	436	863	39	902	58	8	66	11	3	14	—	—	—
2.191	250	2.441	216	13	229	970	46	1.016	771	74	845	174	47	221
1.568	104	1.672	198	12	210	1.104	68	1.172	365	40	405	171	9	180
1.464	982	2.446	28	3	31	714	954	1.668	111	31	142	2	—	2
429	51	480	661	16	677	1.746	90	1.836	160	4	164	148	3	151
49	6	55	22	29	51	12	6	18	3	1	4	—	1	1
1.029	300	1.329	485	415	900	2.556	572	3.128	676	159	835	371	223	594
273	25	298	54	5	59	282	37	319	108	18	126	—	—	—
46	61	107	—	—	—	—	2	2	2	—	2	3	8	11
12.019	6.827	18.846	222	121	343	1.217	737	1.954	1.508	1.233	2.741	200	197	397
38	28	66	3	11	14	12	75	87	20	29	49	—	—	—
322	3.476	3.798	26	291	317	452	2.156	2.608	204	1.491	1.695	10	94	104
3.081	484	3.565	188	18	206	3.403	558	3.961	1.897	265	2.162	271	80	351
157	55	212	2	17	19	39	48	87	11	10	21	—	—	—
504	202	706	123	48	171	436	145	581	115	64	179	12	1	13
534	105	639	27	2	29	437	219	656	429	124	553	2	—	2
565	233	798	64	63	127	151	231	382	11	2	13	1	—	1
7.766	182	7.948	3.246	90	3.336	3.496	72	3.568	2.423	49	2.472	1.571	42	1.613
5.198	3.292	8.490	2.115	1.788	3.903	2.054	1.469	3.523	803	450	1.253	575	498	1.073
431	557	988	1.595	1.503	3.098	207	273	480	33	76	109	459	1.076	1.535
755	61	816	263	34	297	456	31	487	141	9	150	120.	8	128
2.838	408	3.246	4.506	557	5.063	1.336	114	1.450	559	49	608	416	71	487
1.339	603	1.942	410	172	582	471	222	693	144	38	182	124	41	165
682	697	1.379	315	554	869	205	183	388	77	73	150	153	212	365
5.758	4.460	10.218	4.874	2.354	7.228	2.646	2.167	4.813	1.142	1.106	2.248	2.571	935	3.506
1.529	4.483	6.012	1.377	2.680	4.057	1.032	2.661	3.693	202	804	1.006	312	906	1.218
59.884	28.702	88.586	22.807	10.890	33.697	27.825	13.444	41.269	12.401	6.316	18.717	8.038	4.465	12.503

DE PROVINCIEGOEVERNEUR

Bij de opening van de gewone zitting van de Provincieraad van West-Vlaanderen hield Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Goeverneur van West-Vlaanderen, zijn vijfendertigste toespraak. Als thema koos hij het goeverneurschap. Hij wenste het ambt exact te situeren 'eerstens, op zijn historische achtergrond ; tweedens, binnen de kontekst van de hedendaagse economische, sociale en politieke omstandigheden en derdens, in het perspectief van wat ons aan nieuwe of te vernieuwen instellingen wordt voorgehouden '.

Uit het geheel blijkt een duidelijke verruiming van het ambt in de loop der tijden. Wat de toekomst betreft waarschuwt de Goeverneur voor centralisatie door beknotting van de gemeentelijke autonomie en verenging van de provinciale bevoegdheden.

Belangwekkend is terzake volgende passus, die de kern van de overwegingen terzake insluit :

' Andere gebeurtenissen vergen wel een luide waarschuwing. In eerste instantie denk ik aan een stelselmatig beperken van de beslissingsvrijheid der gemeentebesturen. Ja, soms moet men wel begrip opbrengen. In uitvoering van een wetgeving met als eerste belangrijke etappe de wet van 24 december 1948 en als meest recente die van 5 januari 1976, halen de gemeenten een aanzienlijk deel van hun inkomsten uit enkele door het Rijk gespijste fondsen. Dat het Rijk daarbij een recht van toezicht uitoefent op de gemeentelijke uitgaven is zoveel als aangewezen. Hoever dergelijk toezicht zich zal uitstrekken is dan iets dat normaliter tot de bevoegdheid behoort van de steunverlenende overheid... Feit is echter, dat het de Goeverneur is die de kontroletaak krijgt toebedeeld, onder meer betreffende de reglementering tot vaststelling van het kader en de voorwaarden tot aanwerving en bevordering van het gemeentepersoneel. Die kontroletaak doet de gemeenten een dwangbuis om dat alvast de gemeentebesturen, maar ook de Goeverneur in een onbehaaglijke situatie brengt. '

' Een controle die zich in al te veel details vermeidt, dwarsboomt onvermijdelijk de nuttige initiatieven en brengt uiteindelijk het eigen gezag in opspraak. Het gevaar daaraan verbonden is niet zo denkbeeldig omdat voor de aan het rechtstreekse ministerieel toezicht onderworpen beslissingen het meer dan eens gebeurt dat men ergens een en ander door de vingers ziet. '

' Het is mijn stellige overtuiging dat de gemeenten hun politieke autonomie moeten terugverkrijgen. Het meest efficiënte middel daartoe is de wederoprichting van de financiële autonomie. Zij zal het getuigenis brengen van de volwassenheid van onze gemeentebestuurders. '

' Mijn denken gaat eveneens naar bepaalde hervormingen die, zoals ze werden aangekondigd, de structuur van de Staat zelf zullen aangrijpen. Zal daarbij de functie van Goeverneur blijven bestaan, met al haar huidige opdrachten van regeringscommissaris, meer in het bijzonder daarin vervat alles wat maar enigszins aanleunt bij de administratieve voogdij ?... Dan zal men zeer nauwkeurig moeten bepalen op wiens gezag die autoriteit zal steunen : Staat, gemeenschap of gewest ; tegenover wie ze rekenschap zal geven en voor wat ze aansprakelijk is. Het zal van een essentieel belang zijn precies te weten tot wat de opdracht zich beperkt of uitstrekt en aan welke regels zij zich in de toekomst heeft te houden. '

' Alvast niet denkbeeldig is het gevaar, dat in de

komende omstandigheden, bij gebeurlijke afschaffing van de provincieraad en van de bestendige deputatie, het ambt van Gouverneur terug zal herleid worden tot wat Napoleon eens de prefect maakte: een gewillig instrument van centralisme en jacobinisme.'

'Ook in die toekomst blijft het ambt onvermijdelijk afhankelijk van zijn 'constitutioneel' wezen, van zijn mogelijkheden en van de middelen en de mensen die de ambtsdrager daarbij ter beschikking staan. Ook dan echter zal die ambtsdrager de functie moeten waar maken en zal uit zijn inzet de aanvaardbaarheid en de voornaamheid van wat door zijn persoon vertegenwoordigd wordt, moeten groeien.'

RALSTON PURINA CY TE IEPER

Op 30 september jl. werd te Ieper Ralston Purina Company's nieuwe Ieper Protein Facility officieel in gebruik genomen. Het bedrijf zal geïsoleerde soja-eiwitten produceren voor de Europese voedingsnijverheid.

Soja-eiwit bestaat voor 90 percent uit zuivere eiwitten, bekomen door de afzondering van de eiwitcomponenten van de niet-eiwitcomponenten uit ontvette sojaboonvlokken.

De Ieperse produktie-eenheid vertegenwoordigt een investering van meer dan 600 miljoen BF. Bij volle produktiekapaciteit moet zij werk bieden aan een honderdtal werknemers van een hoge kwalificatiegraad.

Ralston Purina rekent erop dat de toevoeging van geïsoleerd sojaeiwit in voedingswaren in Europa in de toekomst tot 30 percent zal mogen bedragen. Daarom komt de inplanting te Ieper tijdig om de stijgende Europese vraag op te vangen.

Op wereldvlak is Ralston Purina Cy, met een brede waaier van voedingsmiddelen voor mens en dier, een leidend bedrijf.

Industrialisering Westhoek

De vestiging van Ralston Purina Cy is een merkwaardig resultaat, in een tijd van recessie, van de gevoerde Westhoekpolitiek van de WER-GOM - West-Vlaanderen.

Prof. Dr. O. Vanneste, directeur-generaal GOM - West-Vlaanderen gaf ter gelegenheid van de openingsplechtigheid volgend overzicht van de industrialisatiepolitiek voor de Westhoek in het algemeen en van de objectieven voor de eerstvolgende jaren:

'Deze dag is ook een hoogdag omdat deze vestiging een nieuw bewijs is van de mogelijkheden van de Westhoek en een bekroning van de gevoerde politiek ter industrialisatie van de bevolkingskernen in dit gebied.

De Westhoek is een gebied waar de economische aftakeling begonnen is in de tweede helft van de 19de eeuw en waar de eerste wereldoorlog een breuk in de welvaart heeft gevormd.

Terwijl in de jaren twintig in andere streken de bestaande industrie opnieuw startte en nieuwe initiatieven rijpten in een klimaat van entoesiasme, was deze streek volledig verwoest. De industrie, welke er gevestigd was vóór de eerste wereldoorlog, moest zelfs elders in het land opgebouwd worden, omdat hier noch bevolking, noch infrastructuur tijdig uit het puin konden herrijzen. Een versnelde aftakeling was begonnen. In 1952 telde de

Westhoek niet minder dan 7.000 werklozen, 16.000 seizoenarbeiders naar Frankrijk, en 13.000 grensarbeiders; daarbij nam het proces van uitdunning in de landbouw in intensiteit toe.

Het was duidelijk dat een omschakeling van de economische onderbouw noodzakelijk was; de vraag van de Provinciale Overheid en de Westvlaamse Economische Raad naar een bijzondere tussenkomst van de overheid, kon in het begin van de jaren zestig omgezet worden in een ontwikkelingsplan voor de Westhoek met speciale aandacht voor de industrialisatie van een aantal groeikernen.

Het Westvlaams Economisch Studiebureau werkte een concreet ontwikkelingsplan uit voor de Bijzondere Commissie Westhoek; dit plan werd begin 1962 toegelicht en verdedigd door een delegatie van de WER onder de leiding van de heer Gouverneur voor een afvaardiging van het Ministerieel Komitee voor Economische en Sociale Koördinatie; in maart 1962 keurde het Ministerieel Komitee voor Economische en Sociale Koördinatie het plan goed waarbij 100 % subsidiëring aan de vier, later vijf, industrieterreinen van de westhoek werden toegekend, en de hoogste voordelen van de expansiewetgeving toepasbaar werden. Deze regeringsbeslissing was een daad van historische rechtvaardigheid.

De eigenlijke uitwerking van het plan liet zich vanaf 1968 voelen; de industrieterreinen, aangekocht en uitgerust door de WIER, kwamen klaar en nieuwe industriële vestigingen en herlokalisaties met belangrijke toename van de tewerkstelling voltrokken zich. De werkgelegenheidsbalans verbeterde. De industriële tewerkstelling in de Westhoek steeg van 8.000 personen in 1960 tot 17.000 in 1976. Ook in de bouw was er een toename van 2.700 tewerkgestelden en in de tertiaire sektor van 6.000 personen. De totale tewerkstelling — zonder overheidsdiensten — liep aldus op met circa 18.000 arbeidsplaatsen. De negatieve facetten van de arbeidsmarkt namen dan ook af. De seizoenarbeid daalde van 6.000 arbeiders in 1952 tot een 60tal op heden en de grensarbeid van 13.000 tot 2.300. De totale werkloosheid kon van 7.000 personen in 1952 gedrukt worden tot 1.250 in 1974, doch beloopt op heden opnieuw 3.500 personen. Ook in de Westhoek kan de aangroei van de actieve bevolking in de jongste crisisjaren niet opgevangen worden in het economisch leven. De Westhoek draagt echter op heden slechts 1,6 % van de Belgische werkloosheid tegenover 5,9 % in 1955. Tevens is het interessant vast te stellen dat het inkomensniveau in de Westhoek steeg van 74 % van het Rijksgemiddelde tot 82 % op heden.

De taakstelling qua werkverschaffing voor de komende jaren is groot. Alleen reeds voor de verwachte aangroei van de beroepsbevolking, zouden tot 1985 gemiddeld 350 à 450 bijkomende arbeidsplaatsen per jaar moeten tot stand komen. Er valt ook nog rekening te houden met de reserve in de werkloosheid, de afvloeiing uit de landbouw en sommige regressieve sectoren, zonder te gewagen van de reserve onder de lange-afstandspendel. Rekening houdend met een en ander mag zeker gerekend worden op een behoefte aan nieuwe arbeidsplaatsen van gemiddeld 1.200 per jaar. Tijdens de meest gunstige periode voor de Westhoek, de jaren 1968-74, was het aantal bezoldigden stijgend met gemiddeld ongeveer 1.300 per jaar.

Nationaal Investeringsbeleid

Als gastspreker weidde de heer L. Tindemans, eerste minister, meer in het bijzonder uit over de vestigingstroeven die ons land nog kan aanbieden aan de buitenlandse

Sinds 1919

DE KORTRIJKSE VERZEKERING N.V.

Dynamische Verzekeringsmaatschappij van eigen bodem :

STREEKGEBONDEN en PRIJSGUNSTIG !

ALLE GELDZAKEN VOOR GEZIN EN BEROEP



RAIFFEISENKAS

DE BELANGRIJKSTE PRIVE-SPAARKAS VAN HET LAND

PROVINCIAAL KANTOOR : ZUIDSTRAAT 15 8800 ROESELARE

VOOR ADRESSEN - ZIE GOUDEN GIDS - RUBRIEK SPAARKASSEN

investeerdens en over haar politiek van uitgaven-beheersing :

' Ik wens van deze gelegenheid gebruik te maken om de blijvende positieve factoren te onderstrepen die ons land te bieden heeft aan vreemde ondernemingen, hoewel ik er, wellicht meer dan wie ook, van bewust ben welke de handicaps zijn.

Een Amerikaans bedrijf schreef mij enkele maanden geleden : ' While we have lots of problems, we believe that these are usually little different than we have elsewhere in the world '. Het bedrijf antwoordde op mijn vraag wat België kon doen om aantrekkelijker te worden voor investeerders, dat de Regering de aandacht meer diende te vestigen op volgende gunstige gegevens :

- de uitstekende infrastructuur vooral inzake autowegen, havens en vervoer per spoor ;
- de centrale ligging in de sterkst geïndustrialiseerde zone op 1 à 2 uur tijdsafstand van vier landen ;
- de kwaliteit van de woon- en leefomstandigheden in ons land ;
- de gastvrijheid van de Belgische bevolking.

Ik zou er wensen aan toe te voegen : de hoge produktiviteit van onze werkende bevolking. De stijging van het produkt per man/uur bedroeg — volgens de studie van een Amerikaanse bank — van 1970 tot 1977 65 %, zijnde hoger dan in om het even welk OESO-land ; de beste resultaten werden zelfs geboekt tijdens de crisisjaren 1976-1977. Rekening houdend met deze produktiviteitsverbetering was de toename van de loonkost per eenheid-produkt uitgedrukt in dollar, geringer dan in Japan, Nederland, Zweden en Zwitserland ; tijdens de twee laatste jaren is onze positie zelfs verbeterd t.o.v. die landen. Er blijven weliswaar belangrijke problemen inzake indirecte loonlasten.

De Regering heeft zich echter voorgenomen in het kader van de hervorming van de sociale zekerheid, de lasten die drukken op de faktor arbeid te herzien.

Het is eveneens nuttig de regeringsmaatregelen inzake de bevordering van de privé-investeringen in herinnering te brengen, die eind vorig jaar werden genomen. Het resultaat hiervan is een uitgesproken herneming van de investeringen geweest, tijdens het eerste halfjaar.

De recente anti-krisiswet voorziet o.m. in de belastingvrijstelling van het gedeelte van de winst dat overeenkomt met 15 % van de waarde van de tijdens ieder van de jaren 1979 en 1980 in België gedane aanvullende investeringen.

Een andere maatregel verlengt de vrijstelling van vennootschapsbelasting op de winst uitgekeerd aan aandelen of deelbewijzen van belegde kapitalen, die inbrengen vertegenwoordigen in vennootschappen die in 1979 worden opgericht of hun kapitaal verhogen. De budgettaire last of omgekeerd de voordelen voor de ondernemingen bedragen 8 mld fr.

Meer in het algemeen is het zo dat de Regering door haar politiek van uitgavenbeheersing middelen vrijmaakt voor het bevorderen van de rendabiliteit van de bedrijven en de koopkracht van de bevolking. In 1979 zal de fiskale druk zelfs afnemen omdat de lopende belasting-ontvangsten van de Staat trager stijgen dan het BNP nl. 6,6 % tegen 7,8 %. De verlichting van de fiskale lasten is een absoluut noodzakelijke operatie voor het herstel van de arbeidsetiek en de zin voor initiatief. Ik beschouw het huidig belasting-niveau als de meest ernstige handicap, ja zelfs een loden gewicht, voor een interne herleving van de economische

bedrijvigheid. Ik weet dat wij nog maar aan het begin van een lange weg naar budgettaire orthodoxie staan, maar het is goed te wijzen op reeds geleverde inspanningen.

Een aktie tot aanmoediging van de investeringen kan echter niet alleen met nationale middelen gevoerd worden. Eén van de belangrijkste oorzaken immers van de huidige malaise in het internationaal handels- en kapitaalverkeer is de monetaire wanorde. De kostenverhoudingen worden sterk scheefgetrokken onder invloed van wisselkoers-schommelingen die niet in verhouding staan tot de economische werkelijkheid. Deze toestand kan alleen verholpen worden door meer monetaire stabiliteit, eerst in Europa en vervolgens tussen de drie monetaire zones in de wereld nl. deze van de yen, de dollar en deze ontstaan door een Europees monetair akkoord. Ik heb hier onlangs nog op gewezen naar aanleiding van mijn officieel bezoek aan Japan. De vooruitzichten zijn niet ongunstig. In de Raad van de EEG-Ministers van Financiën werd het zgn. Belgisch kompromis over de werking van het toekomstig Europees monetair stelsel gunstig onthaald. Het tekort op de Amerikaanse betalingsbalans zal begin volgend jaar reeds verminderen en IMF-specialisten voorzien zelfs dat tegen 1980 de Japanse lopende rekening praktisch in evenwicht zal zijn en dat het deficit van de Verenigde Staten feitelijk zal verdwenen zijn. Meer evenwichtige betalingsbalans-verhoudingen zijn de basis voor monetaire rust.

Dit alles is van uitermate groot belang voor de wereldhandel en de internationale investeringsstromen, a fortiori voor het meest exportgerichte land van de geïndustrialiseerde wereld, dat België is.

Wij moeten dan ook voorbereid zijn op een nieuwe ' take off ' van de wereldeconomie. Op dat ogenblik moeten wij intern alle voorwaarden hebben tot stand gebracht die ons moeten toelaten hieruit maximaal voordeel te halen. Ik heb in dit verband gewezen op het fiscaal klimaat.

Dit alles betekent echter niet dat de gouden jaren zestig terug zullen komen. De internationale arbeidsverdeling zal een aanpassing van onze nijverheid nodig maken die tien à twintig jaren kan aanslepen.

Ons staan nog moeilijke tijden te wachten.

Dit mag ons echter niet beletten ons te verheugen over de gebeurtenis van vandaag. Een versteviging van onze industriële structuur is immers een stap-voor-stap, dag-voor-dag onderneming. '

10 JAAR KLEIN STRAND TE JABBEKE

Half 1978 vierde het Klein Strand, rekreatiecentrum te Jabbeke, zijn 10-jarig jubileum.

In 1967 startte het initiatief van de heer A. Devriendt, met een eigen zandwinning met als bedoeling de aktieve sport ter plaatse mogelijk te maken : bad- en strand-geoegens, visgelegenheden, waterski en aanverwante voorzieningen.

Begin 1968 begon de eigenlijke opbouw en op 20 mei 1968 werd de aanpalende gelagzaal geopend. Eind 1968 was er reeds een tweede realisatie, het restaurant « De Zaaier ».

In dit eerste werkingsjaar telde men op de topdagen 400-500 personen per dag. De vijverakkommodatie werd aangevuld met een visvijver en een stacaravanpark. Het totaal kompleks beslaat 12,5 ha.

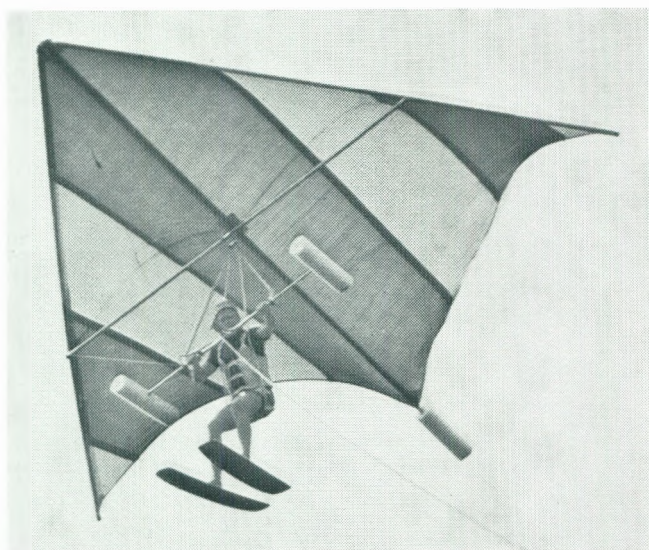
Sportbeoefening

De topdagen kennen een toeloop van ruim 1.000 zwemmers per dag.

De basis-sportbeoefening betreft echter wel de waterski, met een 100-tal vaste beoefenaars in de eigen club. Er bestaat een ski-school die, samen met BLOSO, instaat voor de opleiding ook van skiërs voor andere clubs. Jaarlijks worden 700 à 1.000 opleidingen gerealiseerd. De eigen club beschikt over 4 speedboten.

Uit de 100 vaste beoefenaars van de club zijn er een 40-45 leden die instaan voor de dagelijkse ski-shows, die bijdragen tot de bekendheid van het Klein Stand. Ditzelfde team dingt regelmatig mee naar Belgische en Europese titels en leert zeer veel uit menigvuldige buitenlandse (in hoofdzaak Amerikaanse) kontakten.

De laatste uitbreiding betreft een intensieve training inzake tennis (met een tennismachine en twee, straks drie velden, waarvan één overdekt). Gepoogd wordt nu ook, door het aanleren van de tennissport in de schooltijd, te komen tot een reële promotie van deze sport.



ARTEX PVBA 20 JAAR

Artex pvba, reclamebureau en grafisch atelier te Izegem, bestaat 20 jaar. Het ontstond uit het persoonlijk initiatief van de huidige bedrijfsleider, de heer J. Pattyn.

Het bedrijf stelt 32 personen tewerk; de bebouwde oppervlakte beslaat 2.000 m². Het omvat volgende afdelingen: directie, ontwerp, grafische en fotografische creatie, copy, uittekenstudio, offset-drukkerij en administratie.

De laatste jaren werden er samenwerkingsakkoorden afgesloten met LK Publicité (Parijs) en met Pieter Van den Busken Advertising (Amsterdam).

Toeristische reclamepolitiek in West-Vlaanderen

Naar aanleiding van een recente klanten- en persontmoeting bij Artex lichtte de heer R. Annoot, Directeur Westtoerisme, de toeristische reclamepolitiek van dit organisme toe. Deze reclamepolitiek is te situeren in een geheel van activiteiten in verband met de toeristische activiteit in West-Vlaanderen: volgen van deze activiteit,

ondersteunen van alle initiatieven die het toeristisch produkt kunnen verbeteren maar ook met de vinger wijzen naar alles wat het wezen en de toekomst van het toerisme kan schaden, de produktopbouw en de produktontwikkeling, de coördinatie tussen toeristische gemeenten en diensten.

Inzake toeristische reclame heeft Westtoerisme als opdracht op provinciaal niveau informatie te verstrekken aan toeristen en vakantiegangers, onder meer door het uitgeven van brochures en folders met een wervend en informatief karakter.

Deze folders (Evenementenkalender, lijst van de restaurants, de attractieparken, de algemene inlichtingen, alles in meerdere talen) moeten telkens herdacht, aangevuld en vernieuwd voorgesteld worden. Aan deze opdracht werkt Artex — nadat de mededinging uitdrukkelijk speelde — sinds meerdere jaren mede.

De persreclame is een tweede, belangrijke geschreven informatiebron over West-Vlaanderen. In pool met het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme te Brussel werd terzake reeds heel wat gepresteerd. Voor de campagne 1979 wordt momenteel een Artex-idee gerealiseerd: onder de auspiciën van Westtoerisme zal een reeks kollektieve publicitaire inlassingen in de kranten verschijnen, waarbij de Westvlaamse toeristische privé-bedrijven hun produkt zo concreet mogelijk aan de man zouden brengen.

Westtoerisme verwijst tenslotte naar diverse artikelenreeksen in binnen- en buitenlandse kranten en tijdschriften, die op een onvervangbare wijze West-Vlaanderen in de kijker weten te brengen.

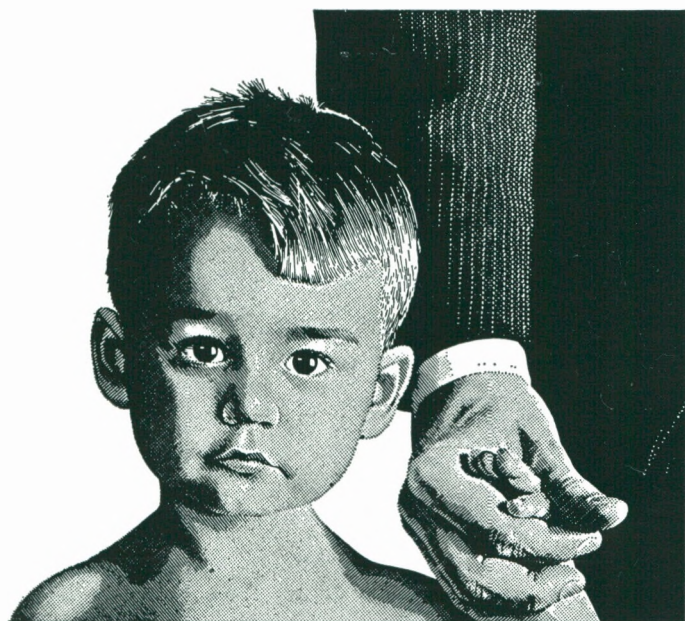
DE VOEDINGSWINKEL IN KLEINE DORPEN

Een onderzoek in de arrondissementen Diksmuide en Veurne

Statistieken tonen aan, dat steeds meer voedingswinkels verdwijnen. Sinds 1947 is het aantal met meer dan 80 % gedaald. In de steden wordt dit verlies niet zo erg aangevoeld. Als 'het winkeltje op de hoek' voorgoed zijn deuren sluit, zul je enkele straten verder wel een andere aantreffen. In een klein dorp echter kan die verdwijning — vooral dan van de laatste winkel — grote gevolgen hebben. De niet-mobiele dorpsbewoners (bejaarden, minder-validen, jonggehuwden en andere zonder auto) worden dan gekonfronteerd met moeilijkheden bij hun bevoorrading in voedingsmiddelen.

Hte probleem van de winkelloze dorpen is reëel, ook in onze streken. In tegenstelling tot het buitenland, bestaan hierover weinig of geen gegevens. Het Bureau van de Westvlaamse Kamer voor Ambachten en Neringen oordeelde dan ook, dat de situatie in onze provincie het voorwerp moest uitmaken van een diepgaand onderzoek. Om voor de hand liggende redenen werden de arrondissementen Diksmuide en Veurne aangeduid als onderzoeksgebied. Een werkgroep werd samengesteld, bestaande uit de Vereniging voor Samenlevingsopbouw Veurne-Diksmuide, het Economisch en Sociaal Instituut voor de Middenstand, het Nationaal Christelijk Middenstandsverbond en de Provinciale Kamer.

Uit het uitgebreide onderzoek blijkt, dat volgende dorpen het zonder winkel moeten stellen: Booitshoeke (101 inwoners), De Moeren (164 inwoners), Noordschote (422 inwoners), Oeren (68 inwoners), St.-Jacobs-Kapelle (138 inwoners), St.-Rijkers (168 inwoners), Stuivekenskerke



VOOR AL UW FINANCIËLE VERRICHTINGEN

- KASBONS - KAPITALISATIEBONS
- DEPOSITOBOEKJES
- TERMIJNREKENINGEN
- ZICHTREKENINGEN
- WOONSPAREN
- HYPOTHEEKLeningen
- VREEMDE MUNTEN en REISCHEQUES
- UITBETALING VAN ALLE COUPONS.
- INSCHRIJVING OP ALLE LENINGEN,
STAAT, STEDEN, enz.
- enz.

RAADPLEEG DE AGENT VAN HET

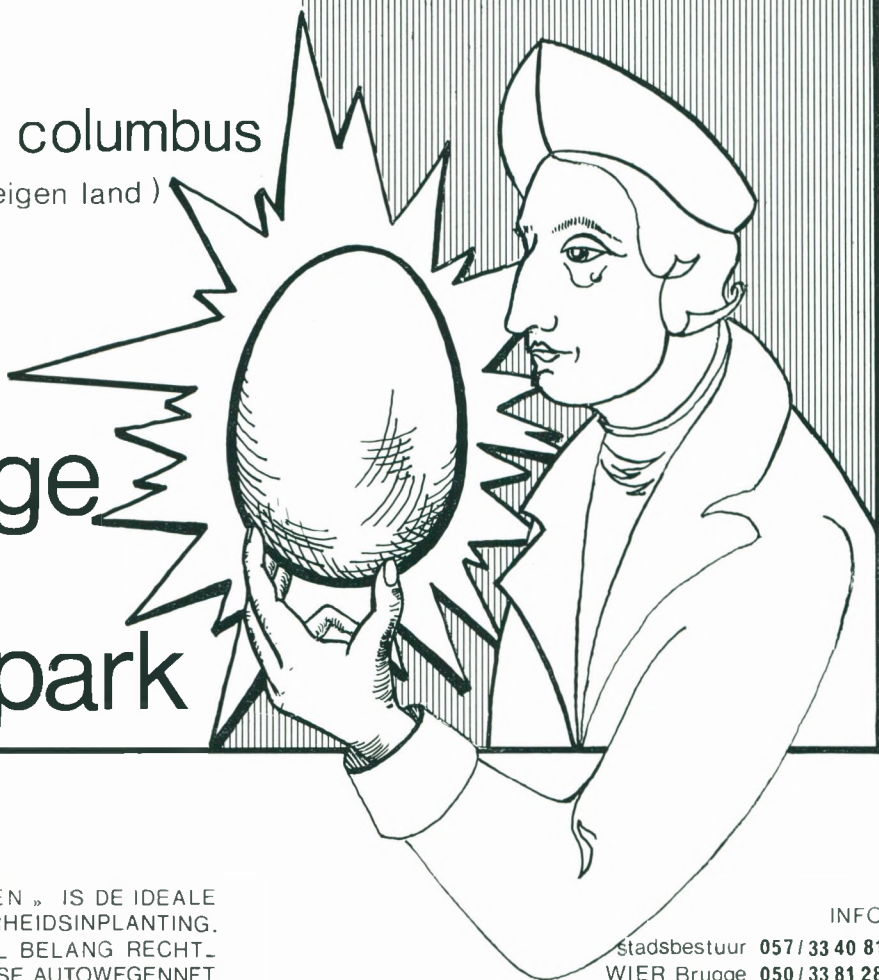
GEMEENTEKREDIET

U VINDT ZIJN ADRES IN DE
GOUDEN GIDS... ONDER DE RUBRIEK « BANKEN ».



het **EI** van columbus
(vindt u soms in eigen land)

poperinge
met zijn
industriepark



HET INDUSTRIEPARK "SAPPENLEEN" IS DE IDEALE
VESTIGINGSPLAATS VOOR UW NIJVERHEIDSLANTING.
EEN INDUSTRIEPARK VAN NATIONAAL BELANG RECHT-
STREEKS AANGESLOTEN OP HET FRANSE AUTOWEGENNET.

INFO
Stadsbestuur 057/33 40 81
WIER Brugge 050/33 81 28

(147 inwoners) en Zande (314 inwoners). We moeten echter opmerken, dat de kleinste dorpen niet over een echte dorpskern beschikken. Het zijn landbouwgemeenten met een verspreide bewoning, met uitzondering van Noordschote en Zande. De leurhandel beperkt zich tot groenten en fruit, konservern en vis. Ook brood, soep, bier en frisdranken worden meestal aan huis bezorgd. Een echte rijdende winkel is echter onbestaande.

Het percentage van de bevolking dat ouder is dan 65 jaar, ligt in het onderzochte gebied veel hoger dan dat van de provincie en het land. Het is vooral dit deel van de bevolking dat op de traditionele dorpswinkel is afgestemd.

De afstand van de winkelloze of -arme dorpen tot de dichtsbijzijnde kern met een minimum winkeluitrusting bedraagt gemiddeld 3,8 km en tot een degelijk uitgeruste gemeente 4,3 km.

Aan de hand van ingewonnen gegevens bij de plaatselijke handelaars, mogen we veronderstellen, dat zeker nog twee, misschien vier dorpen het lijstje van de winkellozen zullen aanvullen: Eggewaartskapelle (249 inwoners), Gijverinkhove (390 inwoners), Lampernisse (206 inwoners) en Oudekapelle (181 inwoners).

Naast de winkelloze dorpen beschikken dertien gemeenten niet meer over een slagerij. De bevoorrading in vers vlees en vleeswaren stelt dus voor een steeds groter wordende groep mensen problemen. Ook steeds meer dorpen komen zonder 'warme' bakker te vallen. Dit tekort wordt grotendeels opgevangen door de broodrondes of de broodverkoop in kruidenierswinkels.

IMMOBILIENKAMER BEKIJKT SEIZOENRESULTATEN

Na het seizoen 1978 ondervroeg de Immobiliënkamer der Belgische Kust 150 leden omtrent het voorbije seizoen.

Inzake *verhuur* was er een terugloop van een nooit gekende omvang; alleen mei registreerde een toename van reservaties. De totale terugloop wordt bij een eerste benadering op 25 % geraamd (de WES-index wijst terzake op een terugval van 13,5 %). De IKBK schrijft deze terugval toe aan meerdere factoren: de sterke Belgische munt, de economische toestand, de steeds hogere prijzen en taksen, het slechte weer 1977 en 1978 en de geringe financiële middelen inzake promotie. Belangrijkst van al lijken te zijn: het invoeren van 7,5 % zegelrecht ten laste van huurders van vakantiewoningen en de invloed van ongunstige persartikels over de hoge prijzen aan de Kust.

Wat het zegelrecht betreft vraagt de Immobiliënkamer dat de 7,5 % zegelrecht zou worden afgeschaft, terwijl zij ook pleit voor een vermindering van de BTW van 16 naar 6 % op de hotelkosten.

Inzake de prijzen verwijst de Kamer naar de talrijke eerlijke handelaars aan de Kust. Wat de verhuurprijzen van de appartementen en villa's betreft: deze werden het laatste jaar in feite slechts geïndexeerd, alhoewel de kostprijzen voor nieuwbouw in België sterk zijn toegenomen. Zodoende is er onvoldoende rendement vanwege de vakantiewoningen in het vooruitzicht. Ingevolge de slappe vraag, vooral in augustus, zijn heel wat huurprijzen naar beneden gegaan.

Waar het de *verkoop* betreft maakt de Kust een uitzondering op de rest van de binnenlandse markt. Dit bracht een toeloop van promotoren met zich naar de Kust,

waardoor er een verstoring van de marktsituatie ontstond: het aanbod van appartementen is op bepaalde plaatsen te hoog. Daarom pleit de Kamer voor een temporisering van nieuwe projecten. Vastgesteld wordt tevens dat de kostprijs van de grond zeer hoog ligt en dat er bespaard wordt op de woonruimte. De prijs van bestaande vakantiewoningen ligt ongeveer 20 % beneden deze van nieuwbouw. Het aanbod van kleinere villa's is veel te klein, daarom vraagt de Kamer het opzetten van villaparken op enkele kilometers van zee.

Uit de *diskussie* blijkt vooral de wil van de Kamer om de leden aan te raden voor 1979 geen verhoging van de huurprijzen in te voeren. Dr. N. Vanhove wees de aanwezigen er zelfs op dat een prijsdaling van 10 % wellicht aangewezen zou zijn. Hij verzette zich ook tegen het verspreiden van de idee, dat de Belgische Kust een weekendkust geworden zou zijn; 80 % van de omzet houdt verband met verblijftoerisme.

LOPENDE ONDERZOEKSPROGRAMMA'S IZWO

Momenteel lopen te Oostende, in het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek, twee onderzoeksprogramma's, waarvan het eerste uitgesplitst is in twee deelprogramma's:

1) Produktiviteit van mariene ecosystemen

Het project bestaat uit vier deelprogramma's en wordt gefinancierd door het Fonds voor Kollektief Fundamenteel Onderzoek, KU-Leuven, RUCA, RUG en VUB.

Dit project is gestart op 1 januari 1978; het loopt tot eind 1981 en wordt uitgevoerd in de kustwateren.

Korte doelstelling van het project

Dit onderzoek zal zich concentreren op twee elkaar aanvullende gebieden: een eerste aspekt is de studie van de processen die de produktiviteit in het marien milieu beïnvloeden, met speciale nadruk op de uitwisseling van nutriënten tussen het sediment en het water, een proces waarvan slechts sinds kort wordt ingezien dat het van essentieel belang is voor de produktiviteit van het hele mariene ecosysteem. De studie van de produktiviteit in het natuurlijk milieu wordt behandeld in deelprogramma's twee (gedeeltelijk) en drie.

Het tweede aspekt in dit produktiviteitsonderzoek omvat de studie in het laboratorium van belangrijke vertegenwoordigers van de fauna van kustwateren die in aanmerking komen als voedsel voor de mens (vissen, kreeftachtigen). Belangrijk hierin is de kweek van deze organismen en de studie van hun voeding. Als voedsel bij het kweken van mariene organismen blijkt het pekelkreeftje *Artemia salina* van grote betekenis te zijn en dit organisme zal dan ook bijzonder bestudeerd worden.

2) Benutten van de energie van thermische effluënten voor de produktie van eiwitten door aquakultuur met recyclage van bio-industriële afvalstoffen

Dit project wordt uitgevoerd in samenwerking met de Rijksuniversiteit Gent en het Proefstation voor Waters en Bossen te Groenendaal in het kader van het Nationaal Onderzoekings- en Ontwikkelingsprogramma op het gebied van de Economie van de Afvalstoffen en van de Sekundaire

Grondstoffen. Het project wordt gefinancierd door de Diensten van de Eerste Minister, Programmatie van het Wetenschapsbeleid.

Korte doelstelling van het project

1. Het benutten van de energie van thermische effluenten voor het kweken van diverse mariene organismen het ganse jaar door en dit bij optimale temperatuur en onder optimale voedingsomstandigheden om een maximale opbrengst te bekomen.

2. Het opstellen van korte voedselketens (bij optimale temperatuur) door :

het voeden van crustaceën en mollusken (mossels, oesters, schelpen) met wieren die gekweekt worden op gemineraliseerde bio-industriële afvalstoffen ;
het vervoederen van kleine crustaceën (*Artemia salina*) aan vissen (Proefstation voor Waters en Bossen).

Wat is het IZWO ?

Door de ontbinding van het vroegere Zee-wetenschappelijk Instituut te Oostende, verdween aan onze Kust een instelling waar sinds meerdere tientallen jaren biologisch onderzoek van de zee werd verricht. Voor de talrijke vorsers, die marien onderzoek verrichten aan de universiteiten en andere wetenschappelijke instellingen van ons land, is het tekort aan mariene biologische centra des te groter wanneer men de rijkdom ervan in onze buurlanden vaststelt.

Deze feiten hebben enkele wetenschapsmensen ertoe aangezet te ijveren voor de oprichting van een nieuw studiecentrum aan onze Kust. Professoren uit verschillende universiteiten waren vanaf het beginstadium overtuigd dat slechts ernstige resultaten kunnen bereikt worden door een multi-disciplinaire samenwerking tussen universitaire laboratoria.

Onder het voorzitterschap van Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur van West-Vlaanderen, werd in 1970 te Brugge het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek opgericht. De oprichters zijn professoren van de Nederlandstalige universiteiten, de Provincie West-Vlaanderen en het Westvlaams Economisch Studiebureau.

De maatschappelijke zetel van het Instituut is gevestigd te Oostende.

Aan het onderzoek gepland in het kader van dit Instituut verlenen 15 verschillende universitaire laboratoria hun medewerking. Dit is mogelijk dank zij een samenwerking tussen de RUG, de VUB, de KU-Leuven en het RUCA.

Deze samenwerking beoogt een diepgaand onderzoek van het zeewater aan onze Kust, waarbij zowel bacteriologen als dierkundigen, geologen, plantkundigen, scheikundigen en wiskundigen betrokken zijn.

VERDERE WERKEN OP DE E3

A. Noë

A. Werken voltooid in de loop van 1977 en 1978 (gedeeltelijk)

(1) *Ringlaan om Kortrijk* (Datum van openstelling 22.4.1978). Dit gedeelte van de ringlaan om Kortrijk (R8) omvat het gedeelte tussen de Pottelbergstraat (RW14) tot

aan de Menensteenweg (RW9) en is gelegen op het grondgebied Bissegem/Marke.

Hiermede is een belangrijk onderdeel van het zuidelijk gedeelte van de R8 voltooid : alzo wordt nu een vlotte, snelle en buiten het centrum gelegen verbinding tot stand gebracht tussen de Rijkswegen naar Menen, Moeskroen, Doornik, Oudenaarde, Gent en Brugge en terzelfdertijd, door de verbinding met de E3 via de verkeerswisselaars Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid, een snelle toegang tot Rijsel, Gent en Antwerpen verzekerd.

De werken omvatten :

(a) de grond-, afwaterings- en verhardingswerken over een totale lengte (inbegrepen Lieiebrug van 150 m en viadukt over het vormingsstation NMBS van 750 m) van 2,5 km.

(b) de kunstwerken B/Brug Pottelbergstraat te Marke, de Viadukt in de R8 over het vormingsstation NMBS en de O/Brug in de R8 over de Leie te Bissegem/Marke.

(c) het wegmeubilair en markeringen. Voorgaande werken worden voor een normaal snelweggebruik integraal voorzien van veiligheidsinrichtingen, openbare verlichting, inwendig verlichte en niet-verlichte signalisatie, en markering.

(d) Wegwijs wezen op de Ringlaan.

Voor de verkeerswisselaars van de Ringlaan zal aan de trefnaam ook een nummer worden toegevoegd, zoals recent geleden werd ingevoerd op de autosnelwegen. Alzo kunnen met het gebied niet vertrouwde weggebruikers op een eenvoudige manier naar een bepaald gedeelte van de agglomeratie geleid worden.

Samengevat komt het signalisatiesysteem hier op neer : aanduiding van vier belangrijke verkeerswisselaars : Kortrijk-Zuid, Kortrijk-West, Kortrijk-Oost en Kortrijk-Noord. De overige verkeerswisselaars worden genoemd naar de vroegere gemeente waarop ze gelegen zijn.

Op de Ringlaan worden bij elke afrit de voornaamste bestemmingen aangegeven die erlangs kunnen bereikt worden. De doorgaande richting wordt op de Ringlaan niet aangegeven.

Vanop de kruisende of aangesloten wegen gebeurt de aanduiding van de ringlaan als volgt :

is de kruisende of aansluitende weg een autosnelweg (E3 of verlengde A19), dan wordt daarop aangeduid Kortrijk-West, -Oost, -Noord of -Zuid ;

behoort de kruisende weg tot het gewone wegennet, dan worden daarop aangeduid de twee of drie eerstvolgende voornaamste bestemmingen die via de ringlaan kunnen worden bereikt ;

let wel : vanop kruisende wegen wordt het woord ' Ringlaan ' nooit vermeld, wel het symbool R8 naast de bestemmingen welke langs de R8 kunnen worden bereikt.

(2) *Verbreidingswerken E3 Autosnelweg*, gedeelte Waregem - Kortrijk-Oost - Rijbaan Gent - Kortrijk (lengte 13 km). Op 19.10.1978 werd dit gedeelte opnieuw voor het verkeer opengesteld. Er zijn drie rijstroken ter beschikking. Terzelfdertijd werd de definitieve slijtlaag aangebracht.

(3) *Rijksweg 772* : Ingelmunster - Waregem. Dit tracé heeft als doel het centrum van de gemeente Waregem van doorgaand verkeer te ontlasten. Het gedeelte vanaf het complex aansluiting E3 tot aan de Desselgemse Weg, samen met een rechtstreekse verbinding RW772 op de RW904 (Zuiderlaan), is voor het verkeer opengesteld.

(4) Een facet van de werken waaraan veel belang wordt gehecht zijn de *beplantingswerken* :

De ringlaan rond Kortrijk (R8) : deze laatste is gelegen in een halfverstedelijkte zone en werd derhalve ontworpen als een stedelijke autosnelweg. De aanleg van de beplantingen volgt onmiddellijk op de voltooiingswerken en werd in onderhavig geval met bijzondere zorg ontworpen en uitgevoerd op de plaatsen waar ze het meest nuttig is.

De E3 Autosnelweg : de beplantingswerken der complexen (douanekomplex en aansluitingscomplexen) en de parkings werden, met het oog op de esthetiek, in eerste instantie aangevat ; voor het ogenblik zijn zij voor 90 à 95 % uitgevoerd. De beplantingswerken op de taluds zijn voor het ogenblik voor 20 % uitgevoerd. Het gedeelte van de middenberm waar de verbredingswerken zijn uitgevoerd wordt voor het ogenblik beplant.

De RW772 : is reeds voor een groot gedeelte aangeplant ; de rest volgt in het plantseizoen '78-'79.

B. Plannen voor de nabije toekomst

(1) De E3 Autosnelweg wordt voor de rest van het traject Gent-Kortrijk tot aan het complex Kortrijk-Zuid (vroeger genoemd Kortrijk-West) op drie rijstroken gebracht. Ook de definitieve slijtlaag wordt aangebracht.

(2) De Ringlaan om Kortrijk wordt verder afgewerkt in de richting van de A19. Daartoe worden twee bruggen (onder de Menensteenweg en onder de spoorlijn Kortrijk-Moeskroen) gebouwd. Er wordt eveneens gestart met de grondwerken.

(3) In Waregem worden drie belangrijke werken uitgevoerd : het doortrekken van de RW 772 tot aan de RW 14 (Gent - Kortrijk) en het aanleggen van twee gedeelten van de RW 904 (Ring van Waregem) : het gedeelte voor het station (Noorderbaan) en het gedeelte tussen de RW 772 en de RW 337 (Kruishoutemse weg).

VOORLOPIGE RESULTATEN VAN DE TOERISTISCHE INDEX KUST EN ACHTERLAND

Op basis van de voorlopige resultaten van de toeristische index van het Westvlaams Economisch Studiebureau, kan men stellen dat de Kust en zijn Achterland, evenals vorig jaar, een terugloop van de toeristische activiteit kende tijdens het seizoen 1978.

Het voorlopige seizoenresultaat (mei-september) van

deze index bedraagt 94 (met als basis het seizoen 1977). Dit houdt een afname in van de toeristische bedrijvigheid met 6 %. Gezien ook in 1977 een zwak seizoen werd geboekt, ligt de toeristische bedrijvigheid van het seizoen 1978 reeds 12 % lager dan dit van het seizoen 1976.

Dit ongunstig verloop is zowel kenmerkend voor het hoogseizoen als voor het voor- en naseizoen. Niettemin blijkt dat vooral in het hoogseizoen de sterkste daling werd genoteerd : in juli en augustus liep de toeristische activiteit terug met respectievelijk 7,2 en 9,2 %. In het voor- en naseizoen bleef de terugloop beperkt tot respectievelijk 2,7 en 4,3 %.

Voor de logiesverstrekkende bedrijven vertonen een belangrijke achteruitgang (— 9,8 %). Hierbij is het in de eerste plaats de appartements- en villaverhuring die het zwaar te verduren kreeg (— 13,4 %).

Ook de hotellerie (— 8,6 %) en de kampeersector (— 5,6 %) noteerden een vrij belangrijke terugloop. Enkel het sociaal toerisme (— 1,9 %) kan zich min of meer op het niveau van vorig jaar handhaven.

De deelpost met betrekking tot de verkeersdrukte liep globaal met 5,8 % terug. Terwijl het aantal verkeersongevallen en de activiteit van de pechverhelpingsdiensten kwasi hetzelfde niveau bereikten als vorig jaar, daalde de passagierstrafiek bij de spoorwegen en de buurtspoorwegen met respectievelijk 7,4 en 9,7 %. Merk aan dat de belangrijke rubriek met betrekking tot de trafiek op de toeristische wegen dit jaar niet kan opgenomen worden in de toeristische index door het ontbreken van voldoende vergelijkbare tellingen.

De derde deelpost, namelijk ontspanning en recreatie, liep met 6,7 % terug. De drie rubrieken die hiervan deel uitmaken, namelijk het bezoek aan ontspanningsparken, musea en zwembaden, liepen respectievelijk met 7,3 ; 3,9 en 8,4 % terug.

De deelpost met betrekking tot de openbare nutsvoorzieningen daalde globaal slechts met 2,5 %. De diverse rubrieken vertoonden het volgende resultaat : postverkeer (— 4,9 %), waterverbruik (+ 0,5 %), patiëntenopname in de kustziekenhuizen (+ 7 %) en de verstrekte inlichtingen door de dienst voor toerisme (— 13,3 %).

Tenslotte dient nog aangestipt dat van de momenteel twee bekende rubrieken van de deelpost handelsactiviteit, het aanbod van vreemde deviezen negatief (— 2,9 %) en de benzineverkoop (+ 5,5 %) positief gestemd is.

November 1978

Het verloop van de toeristische index, Kust en Achterland, 1962-77

Maand	Maandgemiddelde toeristisch seizoen (juni-september) 1962 = 100								Maandgemiddelde toeristisch seizoen (mei-september) 1965 = 100									
	1962	1963	1964	1965	1965	1966	1967	1969	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Mei	—	—	—	—	53,4	62,5	64,1	59,6	70,5	80,8	72,0	86,8	81,0	85,1	106,8	96,1	105,1	106,6
Juni	80,2	84,4	86,8	99,0	89,7	84,1	81,2	92,2	82,7	89,9	95,4	91,7	106,3	101,3	102,6	115,1	102,9	94,5
Juli	124,8	137,8	151,6	160,7	144,0	140,4	145,7	148,2	146,7	152,7	157,9	157,7	157,5	153,7	164,8	175,7	167,4	155,3
Aug.	131,0	136,3	155,0	151,5	143,9	144,8	150,8	145,6	142,7	150,7	144,2	141,0	150,2	155,9	160,1	170,0	154,1	139,9
Sept.	64,0	62,9	75,3	76,6	67,5	68,3	71,9	69,5	71,3	81,4	82,5	87,1	90,2	90,4	90,7	95,1	93,2	89,2
Seizoen	100,0	105,1	117,2	124,1	100,0	99,8	102,5	102,6	101,5	108,6	109,3	109,8	113,8	111,8	119,1	124,8	117,7	110,6

**EEN GROEIEND
WESTVLAAMS BEDRIJF
SCHENKT ZIJN VERTROUWEN
AAN EEN GROEIENDE
WESTVLAAMSE BANK!**



**Bank van Roeselare
en West-Vlaanderen**

Zetel : Noordstraat 38, ROESELARE

70 agentschappen in West-Vlaanderen

**sercu
microfilm service
biedt u de kans
om "up to date"
te zijn!**

**daar u alleen
het leesapparaat
dient aan te schaffen**

**(wij investeerden in
camera's, ontwikkel-
en afwerkings-
apparatuur)**

**is deze moderne
techniek nu ook door
u te benutten.**



**sercu
microfilm
service**

**kortrijksestraat 2
8850 ardooie
tel. 051 / 74.40.65**

Technische hulpverlening WES aan ontwikkelingslanden gaat verder

In oktober kwam te Brugge een groep van 10 Zuidoostaziatische ambtenaren aan op het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES); zij zullen er gedurende negen maanden een opleiding krijgen als managers voor container-, ferry- en passagiersterminals.

Het betreft een tweede sessie van een trainingsprogramma, in samenwerking met SEATAC (Southeast Asian Agency for Regional Transport and Communication Development), in het kader van een samenwerkingsprogramma tussen België en Seatac.

Alle ambtenaren zijn reeds werkzaam in diverse havenbesturen van de Filipijnen, Indonesië, Thailand en Maleisië.

De 10 deelnemers van de vorige sessie, herkomstig uit dezelfde landen, vertrokken uit Brugge begin augustus.

Zopas vertrok uit het WES te Brugge nog een Rwandees ambtenaar van het Ministerie voor Economie en Financiën. Hij kreeg er, in het kader van UNIDO (United Nations Industrial Development Organization) een praktische opleiding inzake informatie en documentatieverwerking en selectieve distributie van de informatie. Vóór enkele maanden werd hij voorafgegaan door een ambtenaar van de Organisation pour La Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (Dakar).

Begin oktober tenslotte vertrok uit Brugge een groep van 10 Indonesische ambtenaren die gedurende één jaar op het WES een opleiding volgden inzake regionale planning en industriële ontwikkeling en promotie. Het betrof de achtste groep Indonesische ambtenaren die, in het kader van de Belgisch-Indonesische samenwerking, een opleiding kregen op het WES. In het jongste jaar verbleven aldus doorlopend 20 kaderleden uit Zuidoostaziatische landen voor opleiding op het WES.

Herstructurering Siemens Oostkamp

Ingevolge de herstructurering van de productiespektra van Siemens kreeg Oostkamp een specifieke plaats toegewezen. In het ondernemingsgebied 'kommunikatie-techniek', groep 'transmissietechniek', staat Siemens-Oostkamp in voor de fabricatie van mobiele zend- en ontvangstapparatuur en van lokalisatieapparaten (radar); tevens zal Siemens-Oostkamp als enige producent in de groep instaan voor het vervaardigen van een complete produktengamma van elektromechanische bouwdelen.

Dit bouwdelenspektrum van professionele elektronische uitrustingen omvat stekverbindingen voor langfrequentie en voor hoogfrequentie en schakelaars voor telekommunikatie-apparatuur.

De produktie van deze bouwdelen is gegroepeerd te Oostkamp omwille van zijn know-how en zijn hooggekwaliificeerde werkrachten; tevens beschikt het bedrijf over FTE-laboratoria voor de ontwikkeling- en fabricatie-technologieën en tenslotte startte anderhalf jaar geleden de produktontwikkeling te Oostkamp.

Binnen enkele maanden zal Siemens-Oostkamp kunnen overgaan tot de orderafwikkeling, wat dus wil zeggen dat bestelling en levering direkt langs Siemens-Oostkamp zullen kunnen gebeuren.

Flinke Westvlaamse aanwezigheid op Interregio 78 te Brussel

Woensdagavond 15 november opende de heer A. Humblet, Minister van Landbouw en Middenstand Interregio 78, de Belgische vakbeurs voor de toelevering die dit jaar doorging in de Vinci-zaal van het Internationaal Rogiercentrum te Brussel. In de toespraken ter gelegenheid van deze opening wezen de diverse sprekers op de onmiskenbare groei van deze vakbeurs die na Luik in 1976, en Gent in 1977 pas aan zijn derde jaargang toe is en reeds een internationale erkenning geniet.

De toeleveranciers van hun kant hebben de weg naar Interregio gevonden. Een 200-tal bedrijven waaronder enkele uit Groot-Brittannië en Frankrijk namen dit jaar deel. Er was opnieuw een groepsstand voor de Vlaamse KMO, gezamenlijk georganiseerd door de vijf Vlaamse GOM's. De stand groepeerde 61 deelnemers vooral uit de sectoren metaal en houtbewerking en kunststoffen. De geïnteresseerde bedrijven hadden op Interregio de keuze tussen een individuele deelname of een deelname in groepsverband. Deze laatste formule bespaart de deelnemers heel wat administratieve rompslomp en is met haar voordelige prijs, bijzonder geschikt voor de kleinere bedrijven.

West-Vlaanderen was op Interregio 78 goed vertegenwoordigd. Naast de 16 Westvlaamse bedrijven die deelnamen aan de groepsstand voor de Vlaamse KMO waren er nog een tiental individuele inschrijvingen.

Net zoals vorig jaar bracht de BDBH een groep buitenlandse uitbesteders uit Duitsland, Frankrijk en Nederland naar Interregio. Ook buiten de grenzen zijn inderdaad voor onze toeleveranciers nog heel wat mogelijkheden weggelegd.

Voordrachten

Dr. O. Vanneste, directeur-generaal GOM - West-Vlaanderen, sprak op :

30 september te Ieper : ' De economische expansie in de Westhoek ', gelegenheidstoespraak opening Purina Protein.

8 november te Brugge : ' De multinationale onderneming - Omvang en houding van de overheid ', Verbond van Kristelijke Werkgevers en Kaderleden, Brugge.

2 december te Zeebrugge : ' Present functions of the port of Zeebrugge and its perspectives tomorrow ', Chinese delegatie o.l.v. dhr. Ye Fey, minister van verkeer.

9 december te Brugge : ' West-Vlaanderen economisch bekeken ', Rijksdienst voor de Sociale Verzekeringen der Zelfstandigen - Vriendenkring.

Prof. Dr. N. Vanhove, adjunct-directeur-generaal GOM - West-Vlaanderen, sprak op :

18 september te Alexandrië : ' Economic instruments of tourism planning ', Basisrapport, Kongres Aiest

14 oktober te Brugge : ' Beschouwingen rond de recente ontwikkeling van het kusttoerisme ', Vergadering Westvlaamse Parlementairen en Provincieraadsleden, Westtoerisme

12 december te Oostende : ' Hoe geraakt het kusttoerisme uit de crisis ? ', Jaarvergadering IKBK.

Dr. S. Beernaert, hoofd afdeling Milieuzorg, sprak op :
4 september te Zellik : ' De wetgeving op de afvalwaterbehandeling in België — Praktische interpretatie en bedrijfseconomische gevolgen voor de zuivelindustrie ', Zuivelkonsulentschap van de Belgische Boerenbond (Vlaanderen)

19 oktober 1978 te Kortrijk : ' Milieuzorg in West-Vlaanderen — een overzicht van 10 jaar activiteiten ', Kiwanis-Kortrijk.

' En toch '

Op initiatief van Licht en Liefde te Brugge werd door de heer E. Weymeersch een film gerealiseerd over het revalidatieproces van een blind geworden huismoeder. De diverse opleidings- en revalidatiemogelijkheden voor blinden worden er uitvoerig toegelicht.

De officiële voorstelling van de film, op advies van de heer F. Branders gemaakt, werd te Brugge ingeleid door de heer K. Jonckheere, terwijl het geheel aan het klavier werd omkaderd door de heer F. Jonckheere.

De GOM - West-Vlaanderen informeerde de KMO uit de Westhoek

De regering heeft in de wet van 4 augustus 1978, bekend als de anti-krisiswet, een aantal nieuwe maatregelen genomen ten gunste van de KMO. Meer bepaald gaat het om de staatssteun die deze ondernemingen kunnen krijgen. Nu alle uitvoeringsbesluiten betreffende deze nieuwe wet op de economische expansie van de KMO zijn verschenen is het ogenblik gekomen om de betrokken ondernemingen te informeren over deze nieuwe mogelijkheden.

In samenwerking met de Kamer voor Handel en Nijverheid van de Westhoek, met de Kamer voor Handel en Nijverheid van Veurne en de Westkust en met het NCMV gewest Ieper, Poperinge, Diksmuide, Veurne organiseerde de GOM - West-Vlaanderen twee informatievergaderingen over deze nieuwe wetgeving.

Deze vergaderingen gingen door op dinsdag 28 november op het stadhuis te Ieper en op donderdag 7 december in het Vormingsinstituut te Veurne.

Overheidsmaatregelen voor de KMO

Door de GOM - West-Vlaanderen werd te Ieper en te Veurne half december een voorlichtingsvergadering gehouden.

De inleidende tekst voor deze vergaderingen wordt in het eerste nummer 1979 van West-Vlaanderen Werkt gepubliceerd.

Belangstellenden kunnen op eenvoudige vraag de tekst vooraf bekomen.

Adres : GOM - West-Vlaanderen, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge.

Door het Centrum Hoger Onderwijs, Spoorwegstraat 12, 8200 Brugge wordt vanaf 16 februari 1979 een cursus van 15 uur ingericht over Economische politiek (Theorie, economische politiek van België en van de EEG). Docenten zijn de professoren Dr. O. Vanneste en N. Vanhove.

Provinciaal Olympisch Zwembad officieel geopend

Het Provinciaal Olympisch Zwembad te Brugge werd op 9 september officieel geopend. Op 10 september gingen de openingsfeesten voor de bevolking door. In feite was het zwembad reeds toegankelijk voor het publiek sinds 1 februari 1978. In zijn zitting van 20 april 1978 werd het bad door de Koninklijke Belgische Zwem- en Reddingsbond gehomologeerd.

In 1972 werd door de provinciale overheid beslist een provinciaal zwembad, later op vraag van de stad Brugge uitgereed tot een olympisch zwembad, in het regionaal sportcentrum te Brugge (St. Andries) in te planten. Het terrein van 4 ha werd door de Stad Brugge kosteloos ter beschikking gesteld voor de provincie.

Op een totale uitgave van ongeveer 280 mln fr vielen er 75 mln ten laste van de provincie en 104 ten laste van de Stad Brugge; de rest werd gedragen door de hogere overheid. De totale tewerkstelling is 23 personen (waarvan 8 half-timers).

Het Provinciaal Olympisch Zwembad is niet konkurrentieel opgesteld tegenover de 114 andere voor het publiek toegankelijke zwembaden in West-Vlaanderen. Zijn olympische afmetingen geeft het een eigen plaats in de wereld van de sportbeoefening.

Het zwembassin is 50 op 21 m, waarvan 25 op 21 m een konstante diepte heeft van 5 meter, terwijl de andere helft dank zij een verstelbare tussenvloer op een willekeurige waterdiepte kan worden ingesteld (minimum 2 m). Een duiktoren met lift heeft 3, 5, 7,5 en 10-meter-platforms voor kunstduiken. De tribune telt 620 zit- en 250 staanplaatsen, benevens een speciaal perslokaal.

Oostendse luchthaven in het nieuws

De afgelopen weken kwam de Oostendse luchthaven meermaals in het nieuws.

Vooreerst is er de Waalse luchtlijn Charleroi-Londen die sinds kort een lijn Charleroi-Oostende-Londen is geworden.

Daarnaast werd bekendgemaakt dat de licenties van BAF, die regelmatige luchtdiensten verzekert tussen Oostende en Southend, overgedragen werden aan BIA (British Island Airways), exploitanten van vluchten op Oostende, Le Touquet, Rotterdam, Basel, Düsseldorf, Southend en Manchester. BAF verzekert dat alle bestaande faciliteiten vanuit Oostende zeker behouden blijven, terwijl chartervluchten naar andere bestemmingen kunnen worden opgevoerd.

Tenslotte zal vanaf 22 december het ILS-automatisch landingssysteem vervangen worden door een nieuw ILS-systeem dat grotere mogelijkheden biedt.

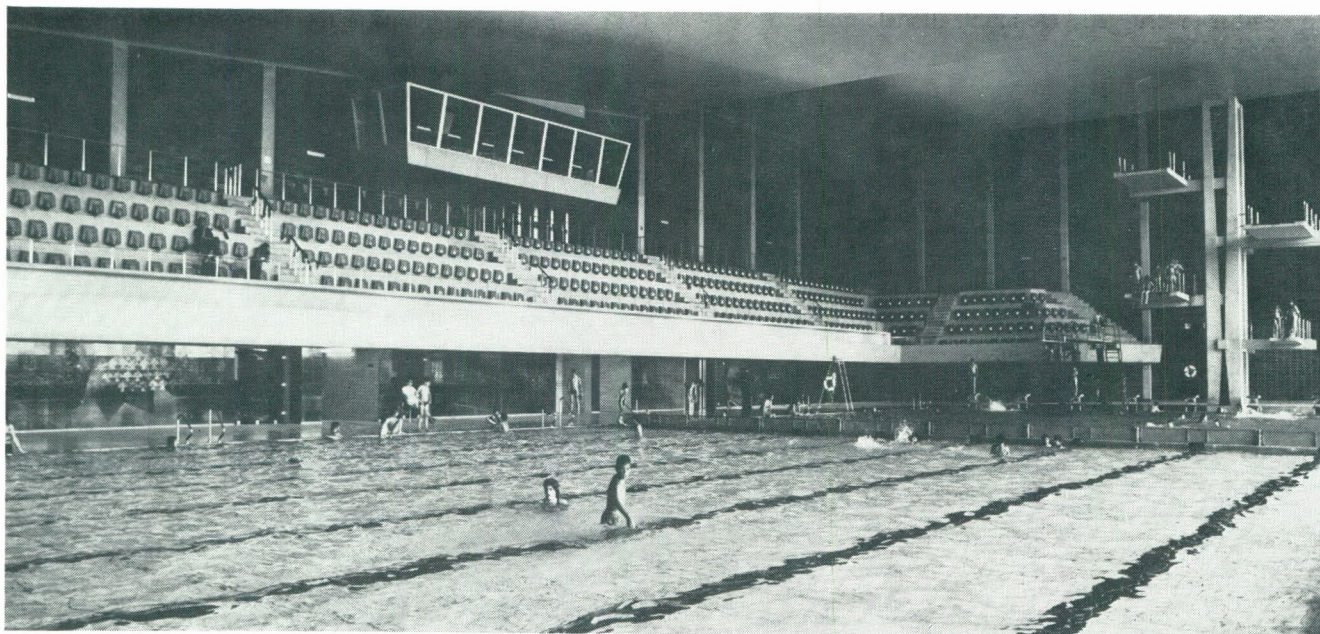
Spoorwegmaterieel en metaalconstructies (BN) bekommt belangrijke bestelling

BN heeft een export-bestelling bekomen van 20 gelede 8-assige LRV (light rail vehicles) van de Haagsche Tramwegmaatschappij. Deze rijtuigen zijn bestemd voor de stad Den Haag en zijn een eerste reeks van een nieuwe generatie rijtuigen van grote afmetingen die de nieuwe trend vormen voor openbaar stadsvervoer. Optioneel zouden 10 à 25 rijtuigen kunnen bijbesteld worden binnen de 5 maand.

Deze order werd geboekt na een lange periode van voorbereidingsstudies en in concurrentie met buitenlandse constructeurs.

Het elektrisch tractiegedeelte van deze rijtuigen wordt bestudeerd en geleverd door de Nederlandse firma Holec, de tractiemotoren worden geleverd door ACEC (Charleroi).

De rijtuigen zullen afgeleverd worden vanaf einde 1980.



Zitdagen van de handelsprospectors

De Regionale Direktie voor West-Vlaanderen van de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4, tel. (050) 35 81 40, deelt mede dat de volgende handelsprospectoren op de hiernavermelde data en plaatsen de afgevaardigden van onze bedrijven die belangstelling hebben voor afzetmogelijkheden in hun ambtsgebied, zullen ontvangen :

Land	Prospector	Standplaats		
Zambia	Bouchet	Lusaka	09-01-79	Kortrijk
Egypte	Letaf	Kairo	16-01-79	Oostende
Peru	Daelemans	Lima	23-01-79	Kortrijk
Kenia	Cousy	Nairobi	06-02-79	Kortrijk
Frankrijk	Darras	Bordeaux	12-02-79	Ieper
	Vanden Abeele	Rijsel		
	Jordan	Parijs		
Frankrijk	Tihay	Lyon	13-02-79	Brugge
	Maurissen	Marseille		
	Procureur	Parijs		
	Lauwers	Straatsburg		
Marokko	Geernaert	Casablanca	19-02-79	Roeselare
Zwitserland	Hissel	Bern	26-02-79	Brugge
	Bauwens	Zürich		
Filippijnen	Lint	Manilla	06-03-79	Kortrijk
Turkije	Akarcali	Ankara	27-03-79	Kortrijk
	Kaplan	Istanbul		
Bondsrepubliek Duitsland	Geerardyn	Berlijn	29-03-79	Brugge
	Derycke	Düsseldorf		
	De Ruyter	München		
Zweden	Seger	Stockholm	02-04-79	Ieper
Bondsrepubliek Duitsland	Peters	Düsseldorf	03-04-79	Ieper
	Elsen	Frankfurt		
	Grillet	Hamburg		
	Westen	Stuttgart		
Ecuador	Bury	Quito	10-04-79	Kortrijk
Irak	Daddiza	Bagdad	12-04-79	Roeselare
Mexico	Cole	Mexico	24-04-79	Kortrijk
Verenigde Staten	Kundycki	Atlanta	26-04-79	Roeselare
	Lippens	New York		
	Fimmers	Chicago		
Algerije	Leleux	Algiers	03-05-79	Roeselare
Nigeria	Roelandt	Lagos	07-05-79	Roeselare
Maleisië	Croymans	Kuala Lumpur	08-05-79	Kortrijk
	Somers	Melbourne	10-05-79	Roeselare
Australië	Cooleman	Sydney		
Iran	Manigar	Teheran	15-05-79	Kortrijk
Zuid-Korea	Meerbergen	Seoul	12-06-79	Kortrijk
Japan	Oda	Osaka	14-06-79	Roeselare
	Kobori	Tokio		
	Hattori	Tokio		
Finland	Thibo	Helsinki	15-06-79	Oostende
Senegal	Depaus	Dakar	18-06-79	Roeselare
Canada	Chantraine	Toronto	19-06-79	Kortrijk
	Francken	Montreal		
Guatemala	Campos	Guatemala	21-06-79	Kortrijk
	Torres	City		
Brazilië	Baudru	Rio de Janeiro	26-06-79	Kortrijk
	Servaes	Sao Paulo		

Bedrijven die problemen hebben in deze landen of die er een marktonderzoek wensen te doen, doen er goed aan zo spoedig mogelijk een afspraak vast te leggen, opdat de prospectors zo mogelijk nog vóór hun terugkeer contacten zouden kunnen opnemen.

Deze afspraak dient aangevraagd te worden bij de diverse Kamers van Koophandel.

Kamer voor Ambachten en Neringen 50 jaar

Op maandag 19 juni 1978 werd met een academische zitting het 50-jarig bestaan van de Kamer voor Ambachten

en Neringen van West-Vlaanderen gevierd. De academische rede werd gehouden door dhr. L. Gillon, Bestendig Afgevaardigde. Tevens werd door de voorzitter gewezen op het dynamisme van de Westvlaamse ondernemers en hun organisatie, wat ondermeer tot uiting kwam in tal van verenigingen die, op nationaal vlak, gesticht en geleid werden door Westvlamingen.

Het geheel werd omkaderd door een tentoonstelling van twintig westvlaamse kunstenaars.

Amerikaanse invloed op economie en tewerkstelling in West-Vlaanderen

Naar aanleiding van de 30ste verjaring van haar bestaan in ons land organiseert de American Chamber of Commerce in Belgium een verhandelingswedstrijd rond het thema 'De invloed van de Amerikaanse aanwezigheid op de economie en de tewerkstelling in West-Vlaanderen tijdens de jongste dertig jaar'.

De deelnemers dienen van Belgische nationaliteit te zijn, hun woonplaats te hebben in de provincie West-Vlaanderen, en tussen 18 en 30 jaar oud te zijn. Het bereiken van de minimum- of maximumleeftijd mag zich in de loop van 1978 situeren.

Aangezien de wedstrijd per provincie is opgedeeld dienen de deelnemers uit West-Vlaanderen de benadering van het onderwerp te concentreren binnen de grenzen van de eigen provincie. Elke deelnemer kan kiezen tussen Nederlands, Frans, Duits of Engels.

De verhandelingen dienen uiterlijk op 31 januari 1979 ingestuurd te worden.

Herstructurering bij Konstruktie-Werkhuizen Vandekerckhove nv te Roeselare

Met het oog op de uitbreiding van haar activiteit, de verdere diversificatie van haar productenpakket en het blijvend verzekeren van voldoende tewerkstelling heeft Konstruktie-Werkhuizen Vandekerckhove nv te Roeselare de medewerking verkregen van nieuwe partners die tot de vennootschap zijn toegetreden.

Voornaamste aandeelhouder wordt de UCO nv te Gent, terwijl de overige aandelen werden opgenomen enerzijds door COBEPA, de Belgische investeringsmaatschappij van de Groep Paribas, en anderzijds door Bekaert nv. Konstruktie-Werkhuizen Vandekerckhove nv heeft afdelingen te Roeselare en te Diksmuide; zij telt op dit ogenblik 200 werknemers en ontplooit haar activiteit in drie onderscheiden sectoren.

Inzake openbare reiniging is er de verkoop van vuilniswagens van eigen konstruktie alsmede de verkoop van ruimwagens, kolkenzuigers, rioolspuitmachines, straatveegmachines, enz.

Op het gebied van palmolie-extractie realiseert de onderneming fabrieken 'sleutel-op-de-deur'.

Daarnaast zijn er de inrichtingen voor de verwerking van slachtafval tot vetten en meel voor veevoerders en organische meststoffen.

De basisgrondstof voor de produktie is staalpaat die wordt verwerkt tot machines of tot volledige fabrieken, met toevoeging van ingekochte motoren, hydraulisch materieel, stoomketels en gebouwen.

Belangrijke Openbare Werken te Brugge

Het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Wegen, leverde de laatste jaren een belangrijke inspanning om de studies klaar te krijgen van een reeks ingrijpende openbare werken in de stad Brugge. Enkele van deze werken werden trouwens reeds aangevangen.

Gedaanteverwisseling aan de Dampoort

Op 1 mei ll. werd er een aanvang gemaakt met de werken voor het verwezenlijken van een gelijkvloerse verbinding aan de Dampoort. Ze bestaan hoofdzakelijk uit het verbreden van het laatste deel van de Ring om Brugge dat nog niet werd aangepast, tot twee maal twee rijstroken en een zone voor linksafslaand verkeer. Bovendien worden er afzonderlijke fietspaden en een middenberm voorzien. Ondertussen werd reeds een dam in de Damse Vaart aangebracht, waarover het verkeer zal omgeleid worden. Deze dam is definitief en wordt binnenkort opengesteld voor het verkeer.

Enkele belangrijke kunstwerkjes in de onmiddellijke omgeving worden eveneens aangepast. De duiker aan de 'Vijfgeboden', wordt verlengd; de duiker gelegen in de Dampoortstraat wordt verbreed, zodat de flessenhals aldaar weldra tot het verleden zal behoren.

Het einde van deze werken wordt voorzien tegen de zomer van 1979.

Onlangs had ook de aanbesteding plaats voor de bouw van een nieuwe lage brug ter vervanging van de bestaande brug in de Ring. De breedte van de nieuwe brug wordt 28 meter. Ze zal horizontaal naar omhoog kunnen geduwd worden door 4 hydraulische vijzels. Deze werken zullen begin 1979 aanvangen en voltooid zijn op het einde van dat jaar.

Fietspaden

Langsheen de Dudzelesteenweg worden momenteel in een tweede fase fietspaden aangelegd vanaf de Landjuwelenstraat tot juist voor de dorpskom van Dudzele. De tussenliggende strook grond begrepen tussen Kruisabele en Dudzele zal nadien beplant worden.

Parkeerplaats aan de Katelijnepoort

Op 14 september had de aanbesteding plaats voor het aanleggen van een parkeerplaats aan de Katelijnepoort. Dit plein, dat hoofdzaak voor autobussen moet dienst doen komt in de twee bestaande lussen naast de nieuwe brug. Terzelfdertijd zal deze omgeving door een passende beplanting opgesmukt worden.

Momenteel wordt ook verder gewerkt aan de studie van een voetgangersbrugje ter vervanging van de huidige Baileybrug. Dit brugje zal uitgevoerd worden in hout. Deze werken zullen vermoedelijk begin 1979 starten.

Tunnel onder 't Zand

Op 26 oktober had de aanbesteding plaats voor de bouw van een tunnel onder 't Zand te Brugge. Deze tunnel waarvan het gesloten gedeelte 250 m lang zal zijn en die in totaal een lengte van 700 m zal hebben, wordt voorzien op tweemaal twee rijstroken.

Met de bouw van deze tunnel beoogt men in de eerste plaats verkeerstechnisch de vele opstoppen aan het

't Zand op de spitsuren weg te werken. In de tweede plaats is deze ingreep vooral ook stedenbouwkundig te verantwoorden omwille van de samensmelting die men nastreeft tussen Oost- en West-Brugge. Het 't Zand zal immers, na deze werken en na voltooiing van de daar geplande ondergrondse parkeerplaats, een verkeersarm plein worden.

Gedurende de bouw van de tunnel zal het verkeer ten allen tijde, door de aanleg van een voorlopige wegnis, het 't Zand en het stadscentrum kunnen bereiken. Er wordt naar gestreefd om de verkeershinder zoveel mogelijk te beperken.

De tunnel zal konstruktief met slibwanden uitgevoerd worden, wat betekent dat er geen belangrijke grondwaterverlagingen zullen optreden, zodat de werken ondermeer ook geen negatieve invloed zullen hebben op het bomenbestand aldaar.

Rijksweg 905

Te Oostkamp en te Loppem worden werken uitgevoerd aan de rijksweg 905, die eveneens een belangrijke invloed zullen hebben op het verkeerspatroon in de omgeving van Brugge. Zo zal tegen de zomer van volgend jaar de nieuwe afrit Brussel-Brugge en de oprit Brugge-Oostende voor het verkeer kunnen opengesteld worden waardoor het bestaande complex in Loppem reeds gedeeltelijk niet meer zal moeten gebruikt worden.

Op 16 november had de aanbesteding plaats voor de verwezenlijking van de eigenlijke verkeerswisselaar met de E5, waarin eveneens de bouw van een nieuwe brug over de autoweg begrepen is. Binnen een 3-tal jaren zal dan ook de rijrichting Brugge-Brussel en Oostende- Brugge kunnen opengesteld worden voor het verkeer.

Slopen van bunkers

De Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken gaat bij het einde van de verlofperiode opnieuw over tot het slopen of afdekken met grond van 25 bunkers in de duinzone.

Het betreft meer bepaald :

het slopen van 9 bunkers in de duinzone tussen de Koninklijke Baan en de Duinenweg op het grondgebied van de stad Oostende (wijk Raversijde) ;

de afbraak van een bunker gelegen aan de Prins Albertlaan te Oostende ;

het slopen van 4 bunkers in de zone oost van de spui om te Bredene ;

het slopen van 2 bunkers in de duinzone ten noorden van de Koninklijke Baan te Bredene ;

het slopen van 2 bunkers gelegen in de duinzone onmiddellijk ten westen van de Vosseslag te De Haan (Klemskerke) ;

het slopen van één bunker gelegen in de duinzone van het Zeepreventorium te De Haan ;

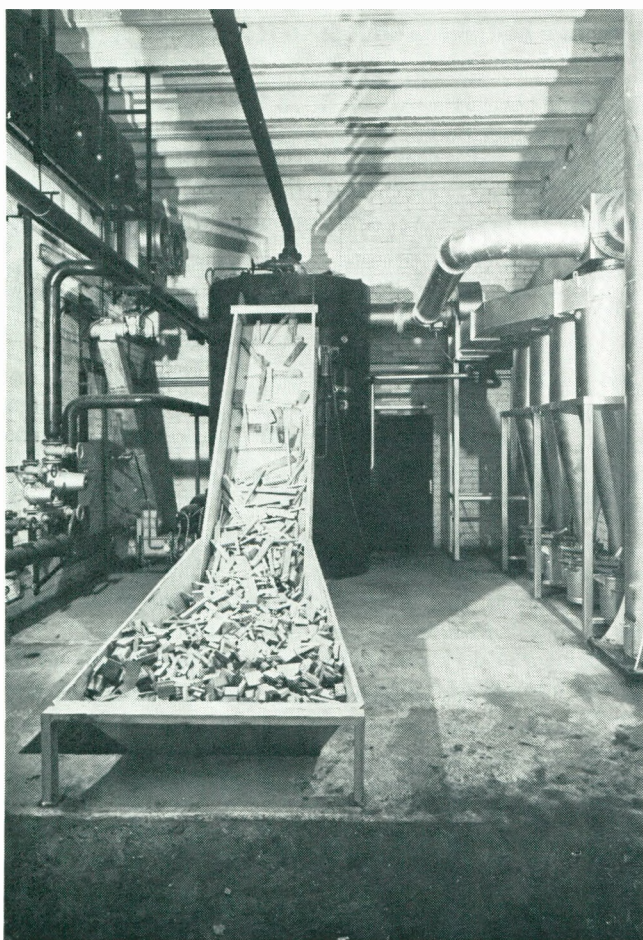
het slopen van één bunker gelegen in de duinzone ten westen van de agglomeratie Wenduine (Albertpark) ;

het afdekken van 5 bunkers met grond teneinde het oorspronkelijk uitzicht van de duinen te herstellen. De aanvullingen worden geprofileerd volgens het bestaand duinrelief en beplant met helm.

De werken kosten ongeveer 6,6 miljoen fr.

Gedoseerd stukhout verbranden

De firma Vyncke uit Harelbeke is erin geslaagd stukhout voor verbranding automatisch en gedoseerd naar een afvalverbrander te brengen. Op vraag van een Oostvlaamse meubelfabriek realiseerde de firma een geheel waarbij een automatische stroefsteker voor houtkrullen en een pneumatisch bediende vulklep met transportband voor het stukafval aangesloten werd op de afvalverbrander. Op deze wijze kan 60 % van de bedrijfsafval verbrand worden zonder een breker of een voorvuurhaard te moeten inschakelen.



25 jaar regionale zetel Brugge bij de Generale Bankmaatschappij nv

Dit jaar viert de Generale Bankmaatschappij nv, regionale zetel Brugge, haar 25 jaar bestaan. Op 16 maart 1953 werd te Brugge de tweede entiteit gecreëerd, naast de zetel Kortrijk.

Eind 1977 waren er 464 personen tewerkgesteld ; de zetel telt 61 agentschappen.

Naar aanleiding van de viering werd een geïllustreerde brochure samengesteld. Tevens werd de recente beslissing medegedeeld omtrent het oprichten van een commerciële zetel Oostende (voor de agentschappen Oostende en omliggende en de Westhoek).

Tenslotte meldt de Generale Bankmaatschappij de aankoop te Brugge van het historisch gebouw 'De Brugse Saaihalle', dat na aanpassingswerken een commerciële en kulturele bestemming zal krijgen.

Nieuwe Westtoerisme-brochure

Onder de titel : ' Restaurants en eethuisjes in West-Vlaanderen ' publiceerde Westtoerisme eind november een brochure met 130 namen en adressen van restaurants en eethuisjes die zich op deze wijze (lees : kollektief en tegen betaling van de inlassing) bekend willen maken. De brochure vermeldt de hotelakkomodatie, de aard van het restaurant, de gemiddelde besteding (maaltijd en drank samen), het bestaan van kindermenu's, dieetmenu's, de ligging, binnenhuisinrichting, aantal plaatsen, zalen voor groepen, sluitingsdagen en verlofperioden.

Nv Korlam : nieuwe bedrijfsinstallaties

Op 3 november 1978 had de inhuldiging plaats van de nieuwe bedrijfsinstallaties van de nv Korlam in aanwezigheid van de heer Kabinetschef R. van Outryve d'Ydewalle en de heer G. Seynaeve, Burgemeester van Wevelgem.

De nieuwe bedrijfsinstallaties zijn ondergebracht op het industrieterrein van Wevelgem en bestrijken een bebouwde oppervlakte van 4.500 m². De heer J. Laverge, afgevaardigde beheerder, gaf bij de opening de historiek van het bedrijf en onderstreepte de nieuwe toegepaste technologie bij de produktie van houten gelijmde spanten.

Akademische zitting Europakollege

Op 20 oktober greep te Brugge de openingszitting plaats van het Europakollege. De Heer G. Spitaels, Minister van Tewerkstelling en Arbeid, hield de openingsrede : ' La réponse sociale à la crise économique : un nouveau défi pour l'Europe '.

De promotie 1978-79 van het Europakollege telt 135 studenten, afkomstig uit 27 landen. 66 studenten komen uit de 9 landen van de Europese Gemeenschap, 36 uit de drie kandidaat lid-staten, 18 uit diverse andere Europese landen en 15 uit Noord- en Zuid-Amerika, Azië en Afrika.

Al de studenten van het Europakollege zijn houder van een univeristair diploma en zijn verdeeld over 4 specialisaties : de administratie, de economische, de juridische en de specialisatie, gewijd aan het behoud van monumenten en stedelijk erfgoed in Europa.

Mv « Ortelius » te Zeebrugge

Begin oktober legde de Mv ' Ortelius ' voor het eerst aan te Zeebrugge.

De ' Ortelius ' is een derde-generatie vol-kontainerschip, in gemeenschappelijk bezit van CMB (Compagnie Maritime Belge) en DAL (Deutsche Afrika-Linien). Het werd gebouwd op Boelwerf (Temse), voert de Belgische vlag en heeft Antwerpen als thuishaven.

De ' Ortelius ' is ingeschakeld in de dienst op Zuid-Afrika, die half 1977 startte. De Europese aanloophavens zijn Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Zeebrugge, Le Havre en Southampton. In Zuid-Afrika worden Cape Town, Port Elisabeth, Durban aangedaan.

De SAECs-line (Southern Africa Europe Container Services Ltd) maken gebruik van negen nieuwe full-containerschepen, waarvan nu reeds zeven in dienst zijn.

Van 20 tot 29 oktober 1978 ging te Kortrijk Interieur 78 door onder enorme belangstelling. Precies 10 jaar geleden werd dit tweejaarlijkse Europees vaksalon opgericht. Het onderscheidt zich van alle andere manifestaties door een principiële en strikte beperking tot uitsluitend hedendaagse vormgeving inzake binnenhuis-architectuur. Gezocht werd naar het samengaan van industriële techniek en een creatieve geest, gekoppeld aan een stelselmatige konfrontatie met het publiek.

Na een strenge selectie werden de beschikbare 476 standen toegewezen aan 168 firma's uit 13 landen. 50 % kwam uit België, 12 % uit Italië, 8 % uit West-Duitsland, 5 % uit Nederland. De tentoonstellingsruimte verhoogde met ongeveer 40 % tegenover de vorige beurs.

Belangrijk voor de bezoekers was de Britse deelneming, gericht op de eerste initiatieven inzake meubeldesign en geïndustrialiseerde meubels; er is overigens momenteel een sterke neiging om naar de betrokken stijlen terug te grijpen.

De Ideeënbeurs, belangrijk onderdeel van Interieur, telde dit jaar 235 inzendingen.

Op 19 oktober werd door Interoost en Gaselwest de beslissing genomen dat Interoost door fusie opgaat in Gaselwest. Gaselwest strekt zich uit van de as Ronse-Oudenaarde-Deinze, over de Leiestreek en het midden van West-Vlaanderen tot de Kust. Het gebied beslaat ongeveer 8 % van de Belgische cliënteel elektriciteit.

Genoemde fusie kadert volledig in de rationalisatieplannen van de overheid en de privé-bedrijven inzake energie.

Gunstige halfjaarresultaten voor Bekaert

Over het eerste halfjaar 1978 bedraagt de omzet van Bekaert nv met hoofdzetel te Zwevegem (België) 8.422 mln fr. in vergelijking met 8.063 mln fr. voor de overeenstemmende periode van 1977. Beide gegevens zijn konform de nieuwe wettelijke normen inzake boekhouding.

Tijdens het eerste semester van dit jaar boekte de vennootschap een nettoresultaat van 376 mln fr tegenover 271 mln fr. voor de eerste helft van 1977.

Bij het bepalen van dit resultaat over het eerste halfjaar 1978 werd rekening gehouden met de wettelijke mogelijkheid om afschrijvingen naar wens toe te voegen aan de gebruikelijke afschrijvingen. Dit brengt het totaal bedrag aan afschrijvingen op 535 mln fr. t.o.v. 363 mln fr vorig jaar.

De verbetering van de conjunctuur voor een aantal produkten is slechts een gedeeltelijke verklaring voor het goede resultaat. Een intense internationale marktwerking, een rationeel investerings- en produktbeleid en een verhoging van de produktiviteit heeft de rentabiliteit terug op een normaal peil gebracht.

Over het eerste semester van 1978 boekt de Bekaert-Groep, die naast Bekaert nv een aantal nationale en buitenlandse filialen bundelt, een gekonsolideerd nettoresultaat van 639 mln fr. in vergelijking met 276 mln fr. voor dezelfde periode van vorig jaar.

Leefmilieu-onderzoek

Onlangs verscheen bij het Nationaal Centrum voor Wetenschappelijke en Technische Documentatie, Keizerslaan 4, 1000 Brussel, de uitgave 'Leefmilieu-onderzoek in België'. Deze inventaris geeft een ruim overzicht van de researchwerkzaamheden welke in dit domein gedurende de laatste jaren in ons land uitgevoerd werden. De 760 geciteerde onderzoeksprojecten worden in detail beschreven.

Deel 1 (Projecten) bevat per instelling: naam, adres en apparatuur/faciliteiten. Per project worden volgende gegevens verstrekt: leden van de academische staf, looptijd van het onderzoek, omschrijving van het onderzoek, doel van het onderzoek, gebruikte methoden, toepassingsmogelijkheden en begunstigten.

Deel 2 (Index) bevat naast de inhoudstafel; een lijst van onderzoekers en drie trefwoordenlijsten (nederlands, frans, engels) om het opzoeken te vergemakkelijken.

Deze tweedelige uitgave is te bekomen tegen de prijs van 300 fr.



Lannoo Tielt ontvangt « Gouden Veer »

De Uitgeverij Lannoo te Tielt ontving begin november een eervolle 'Gouden Veer', bekroning uitgereikt door de 'Vereniging voor Beschaafde Omgangstaal'. Deze bekroning betreft een goede Nederlandse tekst uit de economische sfeer.

De firma Lannoo koos een mededeling aan de cliënteel omtrent het vakmanschap van de drukkerij-uitgeverij. Deze publicitaire tekst ging onder de titel 'Moet een boek lekker ruiken? 'Onzin' zeggen de paperbackers'.

Verkoopresultaten Sunair-Oostende

Sunair, touroperator te Oostende, heeft in het zomerseizoen 1978 186.000 Belgische reizigers vervoerd, zijnde 25.000 méér dan vorig jaar (+ 14,7 %). Bij deze 25.000 reizigers en méér waren er 13.000 vliegtuig-passagiers; de andere namen deel aan een andere reisvorm (eigen wagen, tourauto enz.).

De reizen naar Spanje stegen met 10,7 % (zakencijfer).

Internationaal verhoogde Frankrijk (Parijs en Rijsel) zijn potentieel met 40 %; Luxemburg verzekerde totaal onafhankelijk drie bestemmingen met vertrek uit Luxemburg. De nieuwe dochterondernemingen Swiss Travel, Paris Travel, Belgian Travel en London Travel realiseerden samen 100.000 klanten.

De totale Sunair-klanten benaderen de 300.000; het gerealiseerde zakencijfer bedraagt 4 mld fr.

Treinverbinding naar Tourcoing en Parijs

De werkgroep Spoorslag uit Oostende zet de Westvlaamse industriëlen aan voor hun zakenreizen naar Parijs zoveel als kan gebruik te maken van de rechtstreekse verbindingen van Oostende, Brugge, Roeselare en Kortrijk naar Tourcoing (en Rijsel) en Parijs.

Sinds 29 mei jongstleden verzorgt de NMBS immers drie doorgaande treinen per dag tussen Brugge en Tourcoing, waar directe aansluiting geboden wordt op de supersnelle trein naar Parijs.

Zowel voor de 2de als voor 1ste klasse kost het omweginjet over Quévy bijna de helft méér dan de kortste reisroute aan tijd en aan kilometers over Tourcoing.

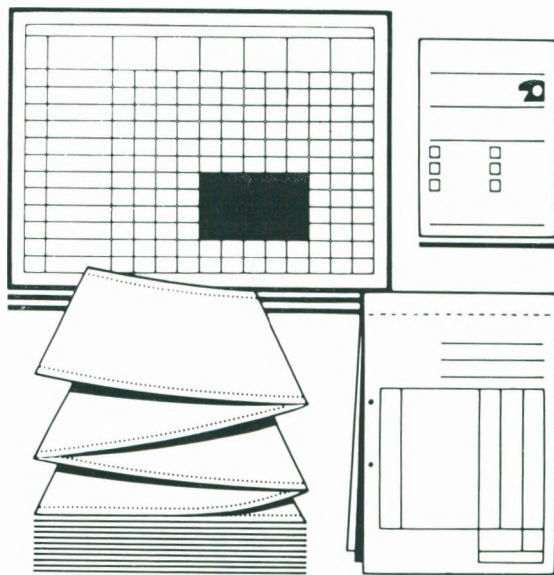
Promotiedag APZI te Zürich

Op 28 september ging te Zürich een promotiedag Zeebrugge door, ingericht door APZI, groepering van Zeebrugse havenbelangen. Het geheel stond in het teken van de mogelijkheden die Zeebrugge te bieden heeft aan de Zwitserse nijverheid.

Een speciale zitting voor expediteurs werd geleid door Dr. ec. O. Vanneste, directeur-generaal van de GOM - West-Vlaanderen; Dr. ec. N. Vanhove, adjunct-directeur-generaal, maakte deel uit van het paneel.

Vóór de algemene zitting werd de nieuwe versie (in het Duits) van de film over Zeebrugge vertoond.

Strobbe's formulieren: geheel en goed doordacht



Van het handzame standaardformulier
(450 modellen)

over de verrassende Strobbe-formset
tot het industriële computerformulier:
steeds heeft ons studie- en design team
aandacht voor alle details.

Drukkerij - Buro

STROBBE

8700 Izegem

Kasteelstraat 1 - Tel. (051) 30 23 44 - Telex 81.427

U krijgt bij ons
uit één hand geleverd

Kettingformulieren
Zelfkopiërende doorschrijfssets en -blokken
Magneetbandkaarten
Boekhouddocumenten / Btw-formulieren
Registers
Papier en karton / Kantoorartikelen
Aluminium «snap out» sethouders
Opbergssystemen

Internationale besprekingen EPTO te Brugge

Op 9 en 10 oktober jl. vergaderden in de lokalen van de GOM - West-Vlaanderen te Brugge 21 leden van het internationale EPTO Working Committee. De deelnemers kwamen uit Spanje, Denemarken, Zweden, Zwitserland, Noorwegen, West-Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Turkije, Nederland, Ierland, Portugal, Finland en België. Voor het eerst ging hun werkvergadering niet door in een Europese hoofdstad, maar in Brugge, waar zij werden ontvangen door de Regionale Dienst West-Vlaanderen van de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel.

Hun technische besprekingen handelden over de diverse nomenclatures die inzake buitenlandse handel kunnen gebruikt worden.

Televic ontwikkelt zich in Kachtem

Tussen Precisia nv te Brugge en Televic nv te Kachtem werd onlangs een akkoord gesloten voor meer intense samenwerking. Dit gebeurt in het kader van een diversifikatie door Precisia nv in de richting van semi-professionele audio- en video-apparatuur.

Beide vennootschappen ontwikkelen zich verder totaal onafhankelijk, maar willen tot een concentratie komen van hun komplementaire belangen. Daartoe wordt de leiding van Televic nv waargenomen door de beheerder-direkteur van Precisia nv.



PARK HOTEL RESTAURANT

F. GAELENS - VAN VYVE

176 Elizabetlaan
8390 KNOKE-HEIST
Tel. (050) 60 09 01

Aanbevolen voor gastronomische week-ends,
zakendiners en banketten.

Vergaderzaal voor Seminars.

12 kamers met alle comfort.

Open gans het jaar.

Oostende beweegt

Vanaf 8 juli tot 16 augustus werden onder de titel 'Oostende beweegt' een ganse reeks water- en andere sporten aangeleerd en beoefend. Deze kursussen en sport-ontmoetingen richtten zich zowel tot de inwoners van Oostende als tot de toeristen.

Deze aktie was hoofdzakelijk gekoncentreerd op drie plaatsen: de Spuikom, het zwembadcomplex, het strand, het Strandplein en het Media Center te Mariakerke.

Bij deze aktivering van de toeristen lagen uiteraard de watersporten, plankzeilen, zeilen en zwemmen aan de basis.

In het kader van het 'Jaar van het Dorp' werden ook nog een reeks workshops en kursussen georganiseerd van 8 tot 23 juli. Daarna ging er een reeks sportbeoefeningen door in hetzelfde Media Center.

Gipsafval in West-Vlaanderen

Door het direktiekomitee van de GOM - West-Vlaanderen werd een nota behandeld over het gipsafval. Uit de analyse blijkt dat de voorraad aan gipsafval in België reeds 12 miljoen ton beloopt en dat de jaarlijkse produktie oploopt tot 2,5 miljoen ton.

Herhaalde pogingen om deze afval als grondstof te valoriseren liepen negatief uit; toch dient in het kader van een gezonde ruimtelijke ordening een oplossing gevonden te worden. De GOM's die in het Vlaamse land met het probleem gekonfronteerd zijn hebben daarvoor met het Departement voor Wetenschappelijk Beleid en in samenwerking met de betrokken bedrijven een nieuwe oriëntatie van het onderzoek naar valorisatie besproken en hebben besloten betreffende deze aangelegenheid periodiek samen te komen om de vorderingen van het onderzoek te volgen.

Tevens wordt binnen West-Vlaanderen uitgezien om tijdelijk verder storten mogelijk te maken.

Rekreatiescheepvaart op de IJzer, Lo-vaart en Ieperlee in 1979 mogelijk

Op 17 augustus werden enkele uitbaggeringswerken in de Lo-vaart en de Ieperlee aanbesteed. Deze baggerwerken moeten toelaten vanaf 1979 rekreatief te varen, niet alleen tussen Diksmuide en Nieuwpoort, maar tevens verder door te dringen tot Ieper, Lo en Veurne.

Sinds haar studiedag over 'De rekreatieve valorisatie van de Westvlaamse Binnenwateren' in 1975 te Diksmuide, heeft de WVT niet opgehouden aan te dringen opdat terzake initiatieven genomen zouden worden.

Brochure met keukentermen

Onder de titel 'Smakelijk' publiceerde Westtoerisme zopas een brochure met 1.500 keukentermen in het Nederlands. Het geheel werd verzameld en bewerkt door F. Seynaeve. Daarbij ligt de bedoeling voor een werkdokument op te stellen voor restauratiemensen die een Nederlandstalige spijkskaart wensen voor te leggen aan hun cliënten.

Nieuwe sekretaris WVT

Bij beslissing van 21 november 1978 heeft de Raad van Beheer van de Westvlaamse Vereniging voor de Vrije Tijd vzw de heer Patrick Geldhof, stafmedewerker-interimaris, met ingang van 1 december 1978 tot sekretaris van de WVT benoemd, dit in opvolging van de overleden sekretaris Michiel Zwaenepoel.

De heer Geldhof is licentiaat in de rechten en voormalig medewerker van het Labo voor Oecologie, Zoögeografie en Natuurbehoud van de RUG.

Duinbeplantingen langsheen de Belgische Kust

In het kader van de intensieve kust- en strand-verdedigingswerken langsheen de Belgische Kust gaf het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust, begin juni de opdracht tot een nieuwe reeks van beplantings- en opschikkingswerken in de rijksduinen.

Het gaat hier om werken die praktisch continu verlopen en die telkens voor een periode van 3 jaar worden aanbesteed.

Die beplantings- en opschikkingswerken in ons duinpatrimonium zijn niet alleen voor het toerisme en het natuurschoon van uitzonderlijk belang, maar worden vooral uitgevoerd ten behoeve van de kustverdediging.

De duinen, die op vele plaatsen nog de natuurlijke zeewering vormen, moeten immers beschermd worden. Dit kan ondermeer door een goede beplanting. Tevens werden sommige duinzones afgesloten om ze tegen vernieling te beschermen.

Wevelgem doet aan piloten-opleiding

Te Wevelgem werd een Flight Training Center (FTC) opgericht dat, met ruggesteun van Cessna, een moderne pilotenopleiding wil verstrekken op Amerikaanse basis. De scholing geschiedt op professionele wijze en is gericht op de vorming van volwaardige piloten die vanaf de eerste dag vertrouwd zijn met radio en instrumenten. Voor de opleiding beschikt het centrum over een moderne vlucht-simulator.

Fietspad langs de rijksweg Brugge-Sluis wordt verder doorgetrokken

Het Bestuur van Bruggen en Wegen startte enkele dagen geleden met de aanleg van een nieuw stuk fietspad langsheen de rijksweg 67, Nieuwpoort-Brugge-Sluis.

Het sluit aan op het bestaande fietspad dat eindigt aan de Kruisabelestraat en het loopt tot voor de dorpskom van Dudzele. Het is ongeveer 2,3 km lang.

Dit nieuw fietspad wordt aangelegd rechts van de weg, komende uit Brugge. Het is 1,50 m breed en het wordt gescheiden van de rijweg door een strook grond van 1 m tot 5 m breed die na de voltooiing van de werken beplant zal worden.

De werken zullen vermoedelijk voltooid zijn voor de zomer van 1979. Ze kosten $\pm$ 17 mln fr, ten laste van het Wegenfonds.

Werken te Diksmuide

Te Pervijze, fusiegemeente van Diksmuide, werden op 15 september ll. een reeks werken aangevat ter modernisering van twee doorkruisende rijkswegen, namelijk de rijksweg 57, Diksmuide-Nieuwpoort en de rijksweg 302, Spermalie-Veurne.

De plaatselijke benamingen voor deze wegen zijn respectievelijk de Nieuwpoortstraat en de Diksmuidestraat, als deel van de rijksweg 57 en de Veurnestraat, deel van de rijksweg 302.

De werken omvatten de aanleg van een nieuwe riolering en van een nieuwe wegverharding. Ze zullen vermoedelijk ongeveer 1 jaar duren.

Voor het zwaar verkeer echter wordt er een omleiding voorzien over Alveringem en Veurne.

De kostprijs van de wegenaanleg bedraagt 38,5 mln fr., ten laste van het Wegenfonds.



**REIZEN
WASTEELS**
Verg. Kat. A 1246 p.v.b.a.

Ooststraat 115, 8800 ROESELARE

Tel. : (051) 20.16.72 — Telex 81.570

Geldmuntstraat 16, 8000 BRUGGE

Tel. : (050) 33.65.31 (4 lijnen)

Noord Amerika : bij ons vliegt U degelijk en goedkoop en ... zijt U zeker van Uw terugvlucht ...

Midden- en Verre Oosten : Zakenreizen worden best degelijk voorbereid. Dit kan enkel met technisch onderlegde vakmensen. Daarom ... enkel Reizen Wasteels is voor U het geschikte en beste Reisagentschap.

Vakantie : Wij kunnen U voor Uw vakanties, hetzij voor minitrips hetzij voor een meerdaags verblijf alles geven waarvan U ooit droomde. Eigen georganiseerde reizen naar Mexico, Thailand, Indonesië, Kenia e.a.

Meer inlichtingen bij : G. Lenoir

REIZEN WASTEELS

Ooststraat 115, 8800 Roeselare

Geldmuntstr. 16, 8000 Brugge (lieft schriftelijk)

west-vlaanderen werkt

inhoudstafel

20e jaargang 1978

1

- 1 Redactioneel : Nieuwe regeringsbeslissing betreffende de uitbouw van de buitenhaven van Zeebrugge
- 4 O. Vanneste : Economische situatie, groei en verwachtingen van het arrondissement Roeselare
- 11 L. Allaert : Verwerking van stadsafval : methodes en huidige toestand in West-Vlaanderen
- 18 Informatief : Nuttige wenken bij indiening van een aanvraag tot rentesubsidie voor investeringskredieten
- 20 Evolutie van de bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1975-76
- 22 Spektrum : Westvlaamse bevolking in beroepsleeftijd zal tot 1985 toenemen / Stand van de ruilverkavelingen / Ophalings-, rekuperatie- en verwerkingsmogelijkheden van bedrijfsafval in West-Vlaanderen / Vermeulen nv te Roeselare levert didactisch materiaal naar Algerië / Textiel in 1977 / Aardgasbevoorrading van België / Oriënterende kabinetsnota betreffende het relanceplan ten gunste van de KMO / Provinciaal watervoorzieningsbeleid / Oriënterende kabinetsnota betreffende een nieuw industrieel beleid / Huisvestingsbeleid van de provincie West-Vlaanderen / Programma 1978 inzake de autosnelwegendriehoek in West-Vlaanderen / Reglementering aanvoer Horeca- en industrievuil tot de vuilverbrandingsinstallatie te Harelbeke
- 40 Nieuwtjes

2 west-vlaanderen 1977

- 49 Bevolkingsevolutie in West-Vlaanderen
- 51 Evolutie van de economische sectoren
- 61 Werkloosheid
- 67 Zeehavenverkeer en luchtvaart
- 71 Huisvesting, ruimtelijke ordening en openbare werken
- 73 Jaarverslag GOM - West-Vlaanderen 1977
- 95 Publikaties WES 1977
- 99 Subsidiërende bedrijven en gemeenten

3

- 101 Redactioneel : Naar een intensief produkt-, prijzen- en promotiebeleid voor de kust en het achterland
- 103 P. Boerjan / N. Vanhove : Structuur en problematiek van het hotelwezen aan de kust

- 110 W. Van Roose : De jongste evolutie in de sektor van de zeevisserij
- 113 GOM - West-Vlaanderen : Behoeftte aan zand en zandwinning in West-Vlaanderen tot 1985
- 118 Loop van de Westvlaamse bevolking, per gemeente, 1 januari 1978
- 120 Spektrum : Voor een beter dorp / Nieuwe BN-Kusttrams op komst / Bijzonder tijdelijk kader / Jaarvergadering in de energiesector / Premier Tindemans en de havenpolitiek / Diamantbewerking in het Diksmuidse / Waterzuiveringsinstallatie Knokke-Heist in dienst gesteld / 21e Westvlaamse textieldagen / VDK heeft nieuwe partner / Autosnelwegendriehoek West-Vlaanderen / Algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen in 1980 en 1985
- 130 Nieuwtjes

4 west-vlaanderen en de textielnijverheid

- 149 P. van Outryve d'Ydewalle : Ten geleide : Textielnijverheid in West-Vlaanderen
- 151 A. Dequae : Toestand en toekomst van de Westvlaamse textielnijverheid
- 153 F. Trappeniers : Europese textielproblemen
- 157 W. Claes : De aktuele toestand van de Belgische textiel- en konfektienijverheid en het gevoerde regeringsbeleid
- 163 P. Janssens : Toekomstperspektieven van de Belgische textielnijverheid
- 167 L. Fruru : Een syndikale visie op de textielmogelijkheden in België en West-Vlaanderen
- 171 J. Monserez : Eindelijk een echte textielpolitiek
- 175 J. Theys : Evolutie van de werkgelegenheid in de textielnijverheid in West-Vlaanderen
- 189 V. Gaeremynck / M. Goossens : De Kortrijkse textielregio
- 197 J. Vandendriessche : Een textielonderwijs voor de toekomst
- 198 Nieuwtjes

5

- 205 Redactioneel : West-Vlaanderen in het plan 1981-85
- 207 J. Theys : Prognose van de bevolking in Vlaanderen voor de periode 1975-90
- 212 G. Declercq : Evolutie van de provinciewegen tot 1968
- 226 O. Vanneste : Funkties en verantwoording van de havenwerken te Zeebrugge
- 234 Evolutie van de bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1977
- 236 Spektrum : De provinciegoeverneur / Ralston Purina Cy te Ieper / 10 jaar Klein Strand te Jabbeke / Artex pvba 20 jaar / De voedingswinkel in kleine dorpen / Immobiliënkamer bekijkt seizoenresultaten / Lopende onderzoeksprogramma's IZWO / Verdere werken op de E3 / Voorlopige resultaten van de toeristische index Kust en Achterland
- 246 Nieuwtjes

publikaties

wer/wes/gom

REEKS VAN HET WESTVLAAMS EKONOMISCH STUDIEBUREAU (BTW inbegrepen)

1. G. Declercq & O. Vanneste, De Economische Situatie en Mogelijkheden van het Arrondissement Ieper, 1958, 207 blz. (uitgeput).
2. O. Vanneste & P. Hovart, De Belgische Zeevisserij - een Economische Studie, 1959, 358 blz., 212 fr.
3. O. Vanneste & P. Hovart, La pêche Maritime Belge - Etude Economique, 1959, 358 pp., 212 fr.
4. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Brugge - Een Regionaal Economische Studie, 1961, 463 blz. (uitgeput).
5. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Oostende - Een Regionaal Economische Studie, 1962, 444 blz., 265 fr.
6. O. Vanneste & J. Theys, Menen - Een Economische Studie van een Grensstad, 1962, 256 blz. (uitgeput).
7. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Roeselare - Een Regionaal Economische Studie, 1963, 336 blz. (uitgeput).
8. J. Theys o.l.v. O. Vanneste, Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk, 1964, 144 blz., 159 fr.
9. J. Theys s.l.d. O. Vanneste, Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France, 1964, 144 pp., 159 fr.
10. O. Vanneste & J. Theys, Veurne - Een Economische Studie, 1964, 189 blz. (uitgeput).
11. M. Zwaenepoel & N. Vanhove, De landbouw in West-Vlaanderen, 1965, 352 blz. (uitgeput).
12. O. Vanneste, Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek, 1967, 376 blz., 265 fr.
13. O. Vanneste & J. Theys, Het Arrondissement Tielt - Een Regionaal Economische Studie, 1968, 410 blz., 265 fr.
14. J. Theys, Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk, 1969, 248 blz., 265 fr.
15. M. Zwaenepoel, Vrije Tijd - Een sociologische analyse van het vrijetijdsgebruik en de vrijetijdsbehoeften van de westvlaamse bevolking, 1969, 332 blz. (uitgeput).
16. N. Vanhove, Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking, 1969, 264 blz., 265 fr.
17. N. Vanhove, Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge, 1969, 264 pp., 265 fr.
18. J.M.L. Demeyere, Demografische facetstudies, 1969, 144 blz., 159 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., 318 fr.
20. J. Hemschoote, Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen - Bronnen, toestand en bestrijding door de ruimtelijke ordening, 1972, 209 blz., 265 fr.
21. N. Vanhove, Het Belgisch Kusttoerisme - Vandaag en Morgen, 1973, 520 blz., 477 fr.
22. L. Schepens, Van Vlaskutser tot Franschman - Bijdrage tot de geschiedenis van de Westvlaamse plattelandsbevolking in de negentiende eeuw, 1973, 294 blz., 371 fr.
23. De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970 - Statistische tabellen, Volkstelling 1970, 1974, 128 blz., 191 fr.
24. Symarindus, De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering - Een technisch-economische evaluatie, 1977, 448 blz., 650 fr.

TIJDSCHRIFT 'WEST-VLAANDEREN WERKT'

Tweemaandelijks uitgave - verschijnt niet in juli en augustus - abonnement 1978 : 170 fr. (BTW inbegrepen).

REEKS FACETTEN VAN WEST-VLAANDEREN

(BTW inbegrepen)

1. R. Simoen en O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge : Openbare werken in verleden en toekomst - De haven en de toeristische belangen van de Oostkust, 1972, 48 blz. (uitgeput).
2. C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf - Inplantings- en aanlegmogelijkheden, 1973, 100 blz., 106 fr.
3. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 133 fr.
4. Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 74 fr.
5. S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 133 fr.
6. N. Vanhove, Vakantiespreiding. Een nieuw voorstel voor België, 1975, 56 blz., 85 fr.
7. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 133 fr.
8. De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 133 fr.
9. P. Boerjan, De toeristische statistiek in België. Analyse, evaluatie en voorstellen tot hervorming, 1976, 84 blz., 133 fr.
10. S. Beernaert e.a., Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 106 fr.
11. J. Theys, Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 159 fr.
12. S. Beernaert, De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen in 1980 en 1985, 40 blz., 64 fr.
13. Kommissie GOM - West-Vlaanderen - Plan 1981-85, Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1975-85, 48 blz., 87 fr.

REEKS TOERISTISCH ABONNEMENT WES

Rapporten toeristisch-economisch onderzoek 1977

73. Positieve houding van de Belgische bevolking ten aanzien van de vakantiespreiding, 1977, 30 blz.
74. De hotelsektor aan de Kust en in de Kempen - Structuur en behoeften, 1977, 306 blz.
75. Toeristische index WES Kust en Acherland, 1977, 21 blz.

De rapporten toeristisch-economisch onderzoek zijn te verkrijgen door storting van 1.325 fr. per jaar-abonnement (BTW inbegrepen).

UITGAVEN WESTVLAAMSE EKONOMISCHE RAAD

O. Vanneste & G. Declercq, Kust en Hinterland - Proeve van een toeristisch-economische studie, 1955, 226 blz. (uitgeput).

O. Vanneste & G. Declercq, Le Littoral et son Hinterland - Essai d'une étude d'économie touristique, 1955, 266 pp., (uitgeput).

G. Declercq & O. Vanneste, Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957, 2 delen, 130 blz. + 278 blz. (uitgeput).

West-Vlaanderens economische groei 1954-64, 1965, 98 foto's, 172 blz. (uitgeput).

UITGAVEN GOM - WEST-VLAANDEREN

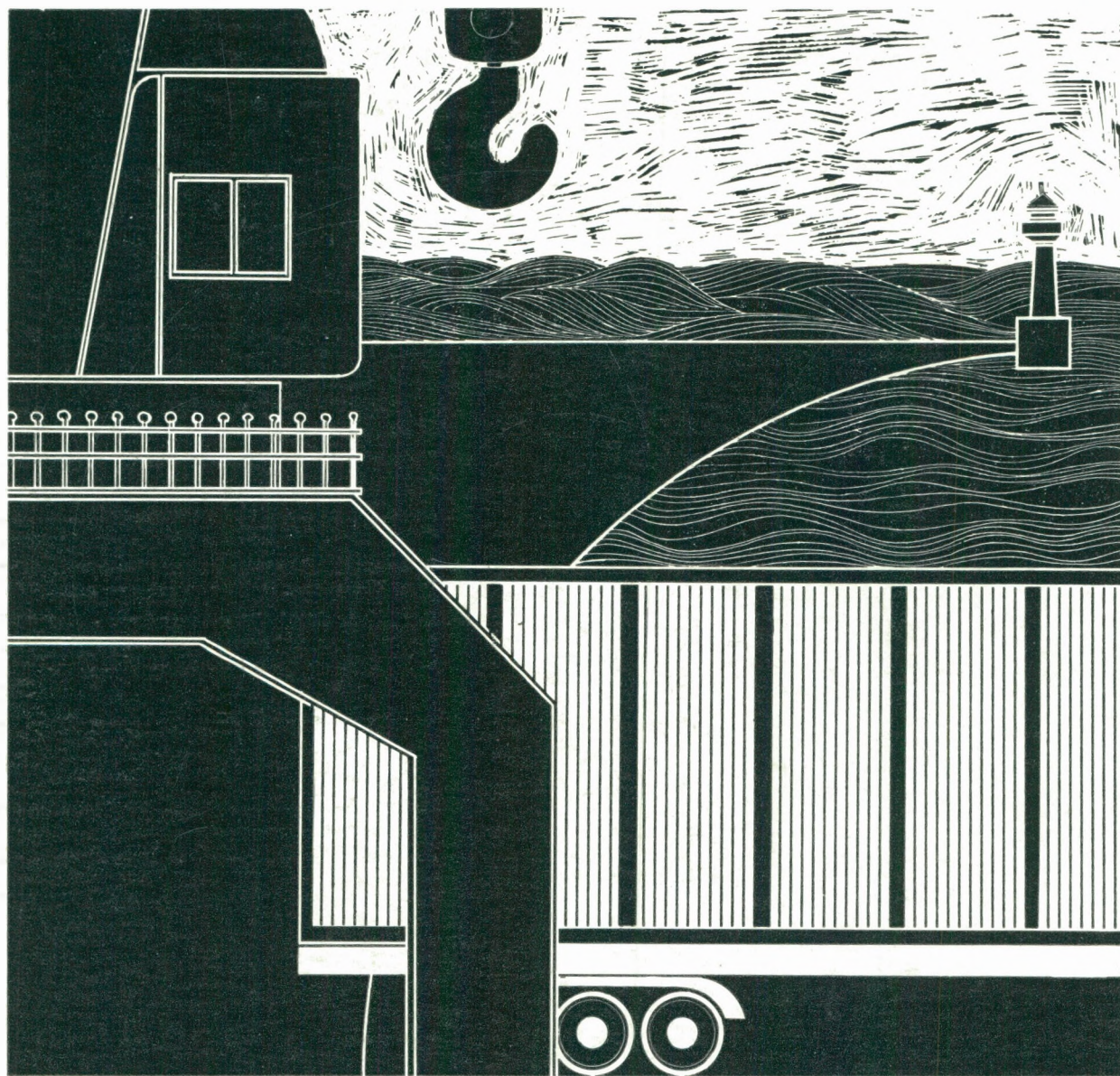
Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1978, 350 fr.

(Uitgaven vrij van BTW).

STEUNENDE LEDEN - 1978

Steunende leden (413 fr. - BTW inbegrepen) ontvangen het tijdschrift en de andere publikaties, de reeks 'Toeristisch Abonnement' uitgezonderd.

ZEEBRUGGE



Q artex

DE SNELHAVEN OP ENKELE KILOMETER VAN UW BEDRIJF

biedt U een waaier van mogelijkheden voor het geheel of
een gedeelte van uw maritieme transporten !

MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
Louis Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge-Belgium Telefoon (050) 33 52 24 (4 l)

