

West-Vlaanderen Werkt



WES

3/1986

Mei / juni 1986

Tweemaandelijks tijdschrift

Verschijnt niet in juli en augustus

West-Vlaanderen Werkt

Tweemaandelijkse uitgave
Verschijnt niet in juli en augustus

3.1986

28e Jaargang

Inhoud

Redaktioneel	
Enkele Kust-urbanistische aandachtspunten	125
P. Boerjan	
Evaluatie van de binnenlandse toeristische markt voor de Belgische Kust	126
P. Janssens	
De textielnijverheid: belangrijk steunpunt voor de Westvlaamse economie	131
M. Ryckaert	
Zeven eeuwen kanaalverbindingen tussen de Kust en het Vlaamse binnenland	137
N. Vanhove	
De Westvlaamse waterwegen in ruimer verband	144
Tabel: Zelfstandige verzekeringsplichtigen: hoofdberoep, bijberoep en helpers; per bedrijfstak; 1984	150
Spektrum	
Luchthaven Oostende /152/ Overheidsbestellingen telekommunikatie /153/ Startende ondernemers /155/ Watteeuw /156/ 150 jaren provincies /156/ Korlam /157/ WIH /159/ Energie /159/ PIDO /162/ Barco Industries /163/ EG-steun Westhoek /165/ Townsend-Thoresen /166/ Philips Industrie /168/ Logiesprijzen Kust /168/ De Witte-Lietaer /169/ NSF /171/ De Clerck /171/ WIER /172/ WITAB /172/ Samenwerkingsverband India /174/ WAAR /174/ Grondwateronderzoek /175/ Leiedal /177/ Biotechnologie /177/ Leie en Bijkanalen /178/ Westimex /178/ Trein Brugge-Kortrijk /178/ Zeebrugge /179/ BEV Ferry-Boats /179/ Bevolking /179/	
Nieuwtjes	182

WES

Westvlaams Economisch Studiebureau

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

Beschermkomitee

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

Redaktiekomitee

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

Redaktiesekretaris

De heer D. Sanders.

Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Abonnement: 306 fr. (BTW en port inbegrepen)

Postrekening 000-0125243-16

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Ontwerp lay-out

Johan Mahieu, Brugge.

Drukkerij

Groeninghe, Kortrijk.

Foto kft

H. Maertens, Brugge

Enkele Kust-urbanistische aandachtspunten

Eind mei 1986 organiseerde de Konfederatie der Immobielienberoepen van België, Sectie Kust, een colloquium met als thema 'Nieuwe marktsituaties en bouwpromotie aan de Kust'. Op dit colloquium werden een aantal punten aangeraakt of ontwikkeld die de aandacht verdienen.

In de eerste plaats is, in vergelijking met de situatie op het einde van de jaren zeventig, de marktsituatie grondig gewijzigd. De toeristische index van het WES (basis 1965 = 100) is gestegen van 109,5 in 1979 tot 126,3 in 1985. Het hoogtepunt werd bereikt in 1983 toen de toeristische index de 130 punten overschreed. De Kust wist in het geheel van de vakanties van de Belgen zijn marktaandeel gevoelig te verbeteren.

Doch ook op de bouwmarkt zijn de omstandigheden veranderd. De bijzonder grote stock die in het midden van de jaren zeventig temeloos werd opgebouwd, is praktisch volledig verdwenen. Daarenboven is gedurende het jongste jaar, en dan inzonder de eerste helft van 1986, de intrestvoet op de geld- en kapitaalmarkt drastisch gedaald. Hierdoor is de interesse voor beleggingen in onroerende goederen in het algemeen, en voor tweede verblijven in het bijzonder, opnieuw aan de oppervlakte gekomen. De bouwkransen, die gedurende meerdere jaren praktisch volledig uit het kustbeeld verdwenen, zijn opnieuw zichtbaar. Zij zijn een uiterlijk teken van deze gewijzigde marktsituatie.

Het hervatten van de bouw aan de Kust is op zichzelf een goede zaak doch houdt opnieuw gevaren in voor zover een aantal urbanistische grondregels niet worden nageleefd. Al te dikwijls verliest men uit het oog dat de urbanistische aspecten de standing van de Kust in hoge mate bepalen en de toekomst beïnvloeden.

Hierbij willen wij er enkele in herinnering brengen: (a) het niet toelaten van excessieve hoogbouw. De voorbeelden te Oostende, Nieuwpoort en Oostduinkerke tonen aan hoe het niet mag;

(b) vermijden dat de zones voor eengezinswoningen worden ontsierd door appartement-villa's. In vele gevallen is het bouwvolume zo groot dat het karakter van de zone waarin ze worden ingeplant, volledig wordt gewijzigd. Meer nog, oorspronkelijke eigenaars lijden veelal grote schade;

(c) de Belgische Kust is een mozaïek van badplaatsen. Zij hebben alle hun eigen kenmerken en worden ook door de toeristen alsdusdanig onderscheiden. In dit licht moet alles in het werk worden gesteld om het verder aaneengroeien van de badplaatsen halt toe te roepen. Het moge evident zijn dat de duinzones een prioritaire bescherming moeten hebben;

(d) binnen de meeste badplaatsen is er nog ruimte voor nieuwbouw. De gemeentebesturen kunnen hier hun invloed laten gelden opdat het uitzicht van de badplaatsen

wordt verbeterd, door waakzaamheid voor de architectonische lijn en het gebruik van materialen en kleuren;

(e) de uitbouw van de Kust moet in de toekomst worden gezien in de diepte. Nieuwe logiesvormen zoals vakantie-dorpen, kunnen er met succes worden uitgebouwd;

(f) meer aandacht zal in de toekomst moeten worden geschonken aan het toeristisch vriendelijker maken van de badplaatsen door het creëren van een groter aantal verkeersvrije straten. Dit veronderstelt uiteraard het scheppen van geschikte nieuwe parkeergelegenheden;

(g) het wordt hoog tijd dat er opnieuw aandacht wordt geschonken aan de sanering van het campingprobleem. De herlokalisaties, voorzien in het gewestplan, zijn op verre na, nog niet gerealiseerd. Een van de meest dringende saneringsgebieden is de zone tussen Raversijde en Middelkerke. Het toeristisch recreatiepark, aansluitend op het domein van Prins Karel, heeft ook een urbanistische rol. Bij de realisatie van het toeristisch recreatiepark moet er meteen werk worden gemaakt van de urbanistische sanering van de nabijgelegen kampeerinrichtingen.

Op het bovenvermeld colloquium was er eveneens een diepgaande gedachtenwisseling omtrent het al of niet opleggen van een minimumoppervlakte aan de appartementen. Het appartementstoerisme is op heden de logiesvorm die het best is uitgerust. Duizende appartementen zijn van goede kwaliteit. Sinds enkele jaren is er echter een trend om de oppervlakte van studio's en appartementen te verkleinen. Vele slaapkamers doen denken aan Japanse toestanden en ondersteunen zeker niet de imagobuilding rond het thema 'Gezondheid, sportrecreatie voor het gezin'. De vergelijking die wordt gemaakt met toestanden in het Zuiden gaat niet op. De klimatologische omstandigheden zijn nu eenmaal anders bij ons. Alleen reeds om deze reden is een grotere oppervlakte van de appartementen een noodzaak. Het is hoog tijd dat er een algemene reglementering voor de Kust wordt uitgevaardigd die per type appartement (studio, één-, twee-, drieslaapkamer-appartement) een minimale oppervlakte voorziet met inbegrip van normen per slaapkamer.

Een punt dat eveneens aandacht verdient, is het groeiend aantal golfspelers in Europa. De Kust kan niet onberoerd blijven bij deze trend. De beperkte golfcapaciteit betekent een hypoteek op de ontwikkeling van het kusttoerisme. In dit licht zal er in de nabije toekomst ruimte moeten worden gekreëerd om de inplanting van golfterreinen mogelijk te maken. De mogelijkheden zijn er ongetwijfeld om de belangen én van de natuur én van de toeristische sektor te respecteren.

De aandacht die aan deze enkele urbanistische aandachtspunten wordt geschonken bij de uitvoering van de projecten zal in hoge mate het niveau en de attractie van de Kust op middellange en lange termijn bepalen.

Evaluatie van de binnenlandse toeristische markt voor de Belgische Kust

P. Boerjan, Stafmedewerker GOM - West-Vlaanderen

De grote lijnen van de evolutie van het vakantiegedrag van de Belgen zijn welbekend uit de diverse vakantie-onderzoekingen van het Westvlaams Economisch Studie-bureau.

Het is wellicht nuttig de belangrijkste kenmerken hiervan in een notedop samen te vatten.

Tussen 1967 en 1976 nam het aantal vakanties van de Belgen een snelle vlucht en groeide met circa 50% aan. De aarzelande sociale toeristen hadden zich in de vijftiger en zestiger jaren in de eerste plaats tot de Belgische Kust gericht. Deze Kust was binnen een beperkte straal, één van de weinige, ontwikkelde toeristische gebieden met een gedegen traditie, die aan deze aarzelande groep 'massatoeristen' de gelegenheid bood om vakantie te nemen in een gebied waar men zich enigszins thuisvoelt.

Halverwege de zestiger jaren had deze groep voldoende ervaring opgedaan en men onderkende, gedragen door forse inkomenverhogingen een onmiskenbare trend naar méér buitenlandse vakanties: tussen 1967 en 1976 steeg het aantal buitenlandse vakanties van de Belgen met circa 70%. Ook het aantal binnenlandse vakanties nam verder toe, zij het in veel bescheidener mate ($\pm$ met 30%), hierbij meedelend in de algemene expansie van de totale vakantiemarkt.

Tussen 1976 en 1982 stagneerde het aantal vakanties van de Belgen, met een lichte toename in de eerste helft van deze periode, welke genivelleerd werd door een kleine terugloop in de tweede helft.

De structurele terugloop van de belangstelling van de doorsnee Belg voor het binnenland zette zich versneld door in de periode 1976-79. Door een samenspel van interne en externe factoren had het binnenland, en zeker de Belgische Kust, zich grotendeels uit de markt geprijsd.

Tussen 1976 en 1979 daalde de toeristische activiteit aan de Kust met circa 20%. In een globaal lichtjes teruglopende vakantiemarkt, tekende zich tussen 1979 en 1982 een spektakulaire 'revival' af van het binnenlands toerisme, dat terug uitsteeg boven het niveau van 1976.

Twee elementen staan centraal ter verklaring van deze plotse ommekeer:

1. het binnenlands toerisme had terug een gunstige prijsverhouding verworven ten opzichte van de belangrijkste toeristencentra;
2. de aanslepende economische crisis, die in de eerste fase op de overheid en de bedrijven was afgewenteld, tastte nu ook het budget van de doorsnee burger aan. Tussen 1979 en 1982 had dit relatief weinig effect op het met vakantie gaan zelf, maar wel op de manier waarop men met vakantie gaat: dichterbij (dus méér in het binnenland), dalende verblijfsduur, goedkoper logies en transport, minder extra's.

De evolutie sindsdien van het toerisme aan de Belgi-

sche Kust is vrij algemeen gekend: na de rekordjaren 1982-83 werd de euforie afgekoeld en viel de toeristische activiteit terug op een iets lager peil in de twee eropvolgende jaren.

De vraag bleef evenwel open hoe deze terugloop moest gesitueerd worden in het breder geheel van de evolutie van de Belgische vakantiemarkt. Alhoewel niet in detail kan worden ingegaan op de gegevens van het WES-vakantie-onderzoek 1985¹, zijn een paar hoofdlijnen reeds indicatief. Tussen 1982 en 1985 is het aantal vakanties van de Belgen lichtjes toegenomen. Deze toename situeert zich uitsluitend in een groeiend aantal wintervakanties.

De globale lichte toename van de vakanties wordt evenwel gecentraliseerd door een dalende gemiddelde verblijfsduur. Het marktaandeel van de Kust bleef nagenoeg stabiel tussen 1982 en 1985. Op het eerste gezicht blijkt dit resultaat vrij positief. De vraag stelt zich of dit een voldoende reden mag zijn om rustig de toekomst tegemoet te zien. Aan de hand van een in 1984 door het WES uitgevoerd telefoononderzoek onder de Belgische bevolking², kunnen we de huidige marktpositie van de Belgische Kust als volgt situeren.

De marktpositie van de Belgische Kust is, voor wat de hoofdvakanties betreft, kernachtig samengevat in grafiek 1. Hieruit blijkt dat 57% van de potentiële Belgische vakantiemarkt enkel het buitenland in aanmerking neemt om zijn belangrijkste vakantie door te brengen. De waardering van de Belgische Kust is bij deze groep minder goed, wat op zichzelf niet onrustwekkend is.

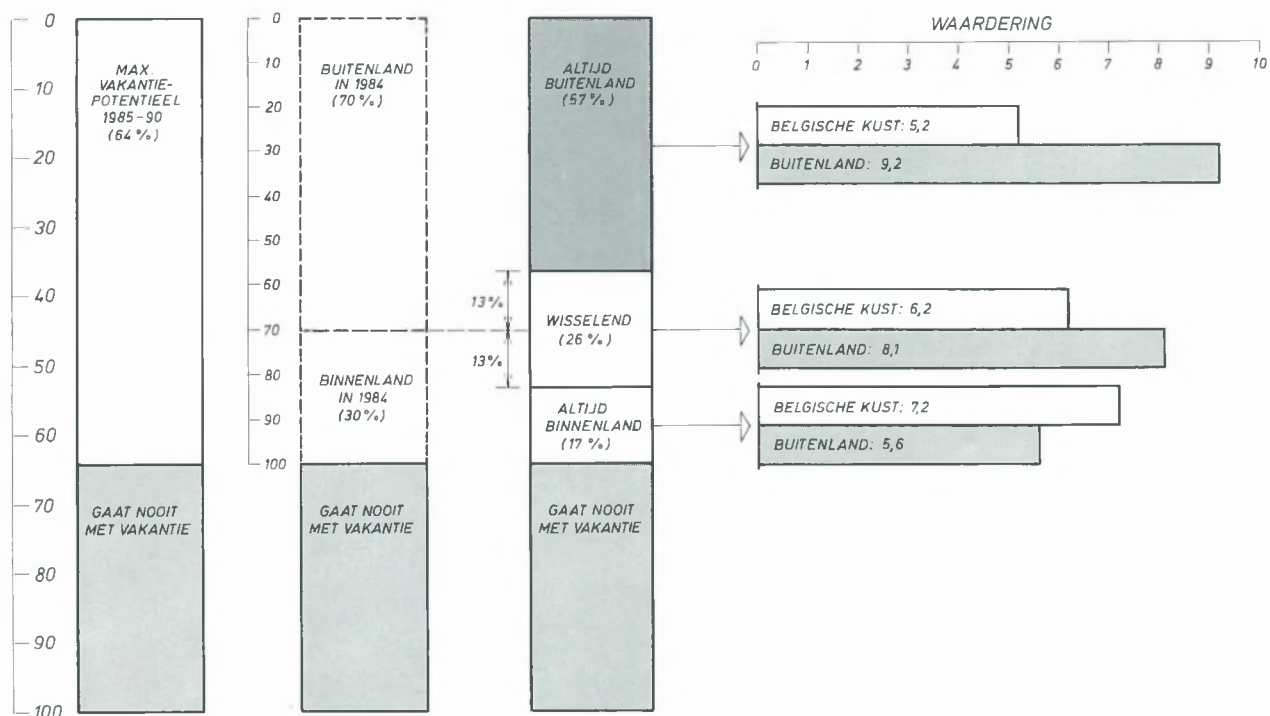
Een relatief beperkt gedeelte van de potentiële markt (17%) verkiest altijd het binnenland. Tenslotte bestaat ongeveer één vierde van de markt uit diegenen voor wie het binnen- of buitenland in de weegschaal liggen. Opvallend is de vaststelling dat het binnenland momenteel circa de helft van deze 'variabele' groep aantrekt, alhoewel bijvoorbeeld de Belgische Kust door deze groep beduidend zwakker gewaardeerd wordt dan het buitenland.

Twee konklusies zijn hier belangrijk:

1. het binnenland (dit is in de eerste plaats de Belgische Kust) trekt momenteel reeds een verhoudingsgewijze belangrijk gedeelte aan van het 'beïnvloedbare' marktsegment. Een verdere aanzienlijke afwending van dit marktsegment naar het binnenland (wat vooral plaatsgreep in 1979-82) is slechts in beperkte mate mogelijk, tenzij de crisis nog aanzienlijk meer gaat doorwegen op

(1) Het betreft hier een 'multi-client'-studie, waarbij een embargo op de publikatie van de studieresultaten ligt tot 1988.

(2) WES, 'De binnenlandse toeristische markt voor de Belgische Kust', reeks toeristisch onderzoek, nr 103, Brugge, 1985.



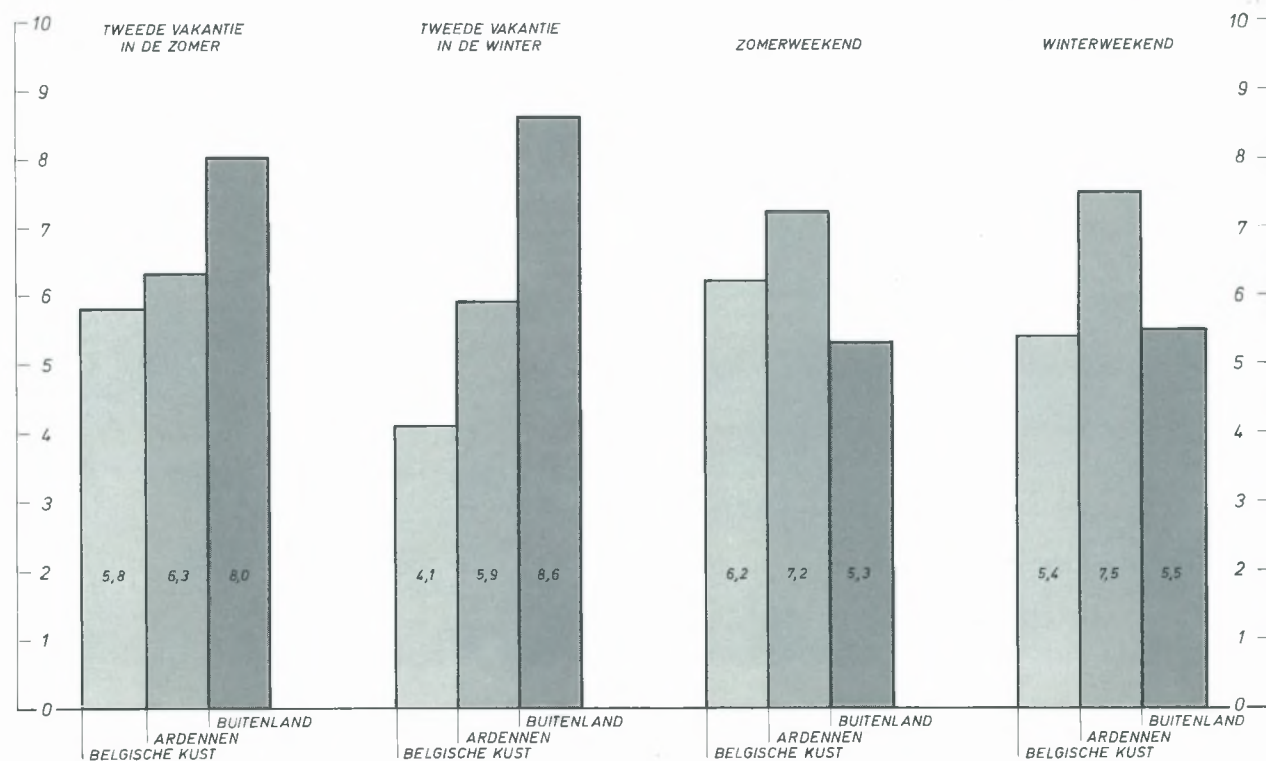
Grafiek 1: Orde van grootte van de (potentiële) Belgische vakantiemarket en houding van de volwassen Belgen t.o.v. de geschiktheid van de Belgische Kust en het buitenland voor hoofdvakanties, WES-enquête, oktober 1984.

de gezinsbudgetten;

2. de waardering van de Belgische Kust in vergelijking met het buitenland bij het 'beïnvloedbare' marktsegment staat in contrast met de huidige effectieve keuze. Dit betekent eigenlijk dat de Belgische Kust voor deze groep veeleer een noodkeuze is onder druk van de eko-

nomische toestand.

In hetzelfde onderzoek werd verder gepeild naar de mogelijkheden van de Belgische Kust op het vlak van tweede vakanties en weekends, zowel in zomer als winter. Zonder in detail te treden kunnen hieruit volgende konklusies worden afgeleid (cfr. grafiek 2):



Grafiek 2: Waardering op 10 punten door de potentiële vakantiegangers met interesse voor een tweede of weekendvakantie, van de geschiktheid van de Belgische Kust, de Ardennen en het buitenland voor het doorbrengen van een tweede of weekendvakantie, WES-enquête 1984.



Foto's H. Maertens, Brugge

1. de Belgische markt voor tweede vakanties en week-endvakanties is nog altijd vrij beperkt en slechts één vierde van de bevolking brengt hier potentiële belangstelling voor op;
2. zowel voor wintervakanties als voor winterweek-ends wordt de Kust erg zwak geëvalueerd ten opzichte van het buitenland (wintervakanties) en ten aanzien van de Ardennen (winterweekends). Hieruit mag men alvast afleiden dat de Kust weinig in de markt ligt tijdens de winterperiode. Het invoeren van het herfst- en zeker het krokusverlof spelen dan ook veeleer in de toeristische kaart van het buitenland;
3. de toeristische positie van de Kust wordt relatief beter op het vlak van de tweede vakanties en vooral de weekends in de zomerperiode. Toch stelt men ook hier vast dat het aktueel gedrag ten opzichte van de Kust beter uitvalt dan de attitude.

Voorgaande gegevens laten vermoeden dat de marktpositie van de Belgische Kust op de binnenlandse markt minder stabiel is dan men zou verwachten. Het feit dat de Kust, ondanks weinig positieve attitudes toch dikwijls de voorkeur krijgt, is dan ook vooral gebaseerd op gewoonte en vrij rationele beschouwingen. Dit wordt bevestigd door de resultaten van een uitgebreid enquête-onderzoek bij 3.500 binnenlandse verblijftoeristen aan de Belgische Kust (zie tabel 1)³.

Het belangrijkste pluspunt van een vakantie aan de Kust is dat deze niet ver afgelegen en dus gemakkelijk bereikbaar is. Praktisch de helft van alle respondenten vermeldde dit punt. Voor 22,4% van de respondenten is het belangrijk dat men in een eigen, vertrouwde omgeving waar men bijvoorbeeld geen taalproblemen kent, kan op vakantie gaan. Verder vinden 17,3% van de respondenten dat de Kust in vergelijking met het buitenland mooi is. Voor 12,2% van de ondervraagden is de goede, gezonde lucht van belang. Een tiende van de respondenten wijzen op het financieel voordelige karakter van een vakantie aan de Kust. De Belgische Kust is voor 7,3% van de toeristen een geschikt oord voor een vakantie met kinderen.

Minder belangrijke positieve elementen zijn: het gevarieerd aanbod van ontspanningsmogelijkheden aan de Kust (wandelen, uitgangsleven, sport, allerhande volkse en kulturele manifestaties, shopping...) (5,4%), de goede keuken (5,3%), de aangename vakantiesfeer (4,9%), de rust en kalmte langs de Kust (4,2%) en het goede klimaat (3,2%).

Uit ditzelfde onderzoek kunnen verder nog enkele

Tabel 1: De positieve elementen die volgens de binnenlandse verblijftoerisme aan de Belgische Kust verbonden zijn aan een vakantie aan de Belgische Kust in vergelijking met het buitenland, naar het aantal hoofdvakanties die in de laatste 10 jaren aan de Belgische Kust doorgebracht werden (in % van de respondenten), WES-enquête 1984

Positief element	Totaal
Niet ver	49,5
Vertrouwde omgeving	22,4
Mooie Kust	17,3
Gezonde lucht	12,2
Financieel voordelig	10,0
Geschikt voor kinderen	7,3
Ontspanningsmogelijkheden	5,4
Goede keuken	5,3
Aangename vakantiesfeer	4,9
Rustig	4,2
Goed klimaat	3,2
Overige positieve elementen	9,0
Geen positieve elementen	1,1
Geen oordeel	7,8
Aantal respondenten	3.514

interessante vaststellingen worden afgeleid.

1. Het cliënteel aan de Belgische Kust is zeer sterk een gewoonte-cliënteel. Meer dan één vierde van de vakantiegasten brengt elk jaar zijn hoofdvakantie aan de Kust door en nog een vierde bracht van vier naar acht hoofdvakanties door aan de Belgische Kust gedurende de laatste 10 jaar. In die optiek lijkt het vrij logisch dat een dergelijk cliënteel weinig vatbaar is voor reclame-invloeden. Slechts 1,5% van de binnenlandse verblijftoeristen aan de Kust werd gemotiveerd door reclame-invloeden. Amper 7,3% van deze toeristen heeft het vakantiesalon te Brussel bezocht.

2. In tegenstelling met wat nogal eens wordt vooropgesteld is de Belgische Kust in de eerste plaats gericht op de hoofdvakantie. Alhoewel het aantal weekendvakanties in het geciteerde onderzoek om methodologische redenen onderschat voorkomt, blijkt dat drie kwart van

(3) WES, 'Attitudes en evaluatie van de binnenlandse verblijftoeristen ten aanzien van de Belgische Kust', reeks toeristisch onderzoek, nr 105, Brugge, 1985.

Tabel 2: De aard van de vakantie van de binnenlandse verblijftoeristen aan de Belgische Kust, naar vakantieperiode (in %), WES-enquête 1984

Aard vakantie	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	April tot september
Hoofdvakantie	22,8	50,1	72,8	87,1	80,1	75,3	74,8
Nevenvakantie	67,5	47,0	21,0	11,9	18,3	23,3	22,6
Weekendvakantie	9,7	2,9	6,2	1,0	1,6	1,4	2,6
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Aantal respondenten	271	233	397	1.235	1.023	357	3.516

de vakanties aan de Belgische Kust hoofdvakanties zijn (zie tabel 2).

3. Een tiende van de binnenlandse verblijftoeristen die in 1984 hun hoofdvakantie aan de Belgische Kust doorbrachten, stelt dat de keuze van deze bestemming sterk beïnvloed geweest is door de economische crisis. Bij 16% van deze respondenten is er sprake van enige invloed van de crisis terwijl bij 74% van de ondervraagden de crisis helemaal geen rol gespeeld heeft.

4. Uit deze, maar ook andere onderzoeken⁴, blijkt de steeds verderschrijdende verschuiving van de toeristische vraag naar Vlaanderen. De geografische marktstructuur van de binnenlandse toeristische vraag van de Kust onderging inderdaad grondige verschuivingen gedurende de periode 1961-84:

	1961	1984
Vlaamse provincies	36%	51%
Brabant	42%	28%
Waalse provincies	22%	21%

Het analyseren van de hoofdlijnen van de geciteerde onderzoeken op de binnenlandse markt biedt weinig redenen tot optimisme en stemt ongetwijfeld tot nadenken.

Op economisch gebied is de structurele zwakte van de Belgische economie welbekend. Nadat in een eerste fase het concurrentievermogen en de rendabiliteit van het bedrijfsleven enigszins werden hersteld, kampt de overheid nog steeds met een aanzienlijk budgetair tekort en een loodzware overheidsschuld. Met wat realisme laat het zich aanzien dat de doorsnee burger nog verder zal moeten inleveren om deze positie tot aanvaardbare proporties te herleiden. Positieve economische impulsen op de vakantieparticipatie van de bevolking zijn dan eerder gering.

Oriënteert men zich op de evolutie van de verhouding tussen de binnen- en buitenlandse vakanties, dan lijken ons vooral drie beschouwingen belangrijk:

(1) Uit de analyse van de recente evolutie van het vakantiegedrag van de Belg is een relatief sterke terugloop gebleken van de buitenlandse vakanties ten voordele van het binnenland in de periode 1979-82 en een stagnatie tussen 1982 en 1985. Uit het geciteerde WES-

telefoononderzoek (1984) onthouden wij dat 57% van de potentiële vakantiegangers steeds naar het buitenland op vakantie gaat en 18% steeds in het binnenland zijn vakantie doorbrengt. Dit betekent dat voor het restant, dit is een vierde van de markt, de keuze tussen binnenland en buitenland werkelijk relevant is. In 1984 bracht de helft van dit 'beïnvloedbare' marktsegment zijn vakantie in eigen land door. Dit is erg hoog, rekening houdend met het feit dat deze groep qua 'attitude' veel positiever staat tegenover het buitenland dan het binnenland. Konkreet houdt dit in dat er nog weinig ruimte is voor verdere vervanging van buitenlandse door binnenlandse vakanties.

(2) Wanneer de gunstige KB-prognoses omtrent het dalend overheidstekort en een betere betalingsbalanssituatie bewaarheid worden, kan men verwachten dat de Belgische frank naar het einde van de jaren tachtig zich bij de groep van de sterke valuta zal voegen. Dit stimuleert uiteraard het 'outgoing tourism' van de Belgen.

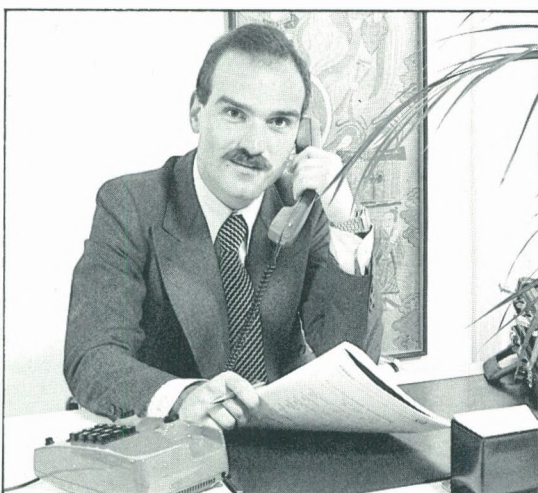
(3) De sterke daling van de olieprijs zal ongetwijfeld een positieve stimulans inhouden ten aanzien van dit 'outgoing tourism'.

Samenvattend kan men stellen dat de trend tot méér buitenlandse vakanties van de Belgen vrij reëel is in de huidige marktkonstellatie. In het verleden is steeds gebleken dat in een konstante markt (dit wil zeggen zonder aanzienlijk groeipotentieel) dit veeleer ten nadele uitvalt van de Belgische Kust dan van bijvoorbeeld de Ardennen. Voor de Kust kunnen hieraan alvast twee bedenkingen worden vastgehecht.

Primo, het aandeel van de binnenlandse markt (87%) is erg hoog en alleen reeds uit het oogpunt van risicospreiding is een sterkere concentratie op de buitenlandse markt gewenst.

Reklame-inspanningen op de binnenlandse markten bieden relatief beperkte kansen. Wil het toerisme van de Kust niet evolueren naar een resttoerisme, dan zijn structurele maatregelen rondom het toeristisch produkt essentieel. De urbanistische uitbouw en de kwalitatieve upgradings van het logiesapparaat staan hierbij centraal.

(4) WES, 'De marktstructuur van de binnenlandse toeristische vraag', reeks toeristisch onderzoek, nr 104, Brugge, 1985.



Mag een ondernemer ook 'ns aan zichzelf denken?

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

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

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

Provinciale Zetel ASLK
Rijksseestraat 236, 8200 Brugge, Tel. (050) 38 11 33
Verzekeringsonderneming toegelaten onder nr 0394

ASLK
verzekeringen

De textielnijverheid: belangrijk steunpunt voor de Westvlaamse economie

Pierre Janssens, Directeur-Generaal van Febeltex

Het jongste decennium hebben de media heel wat berichten over de textielnijverheid de wereld ingestuurd, al waren ze vaak tegenstrijdig: onheilsboodschappen zowel als juichkreten werden over nochtans steeds dezelfde nijverheidstak uitgebracht. Wat is er nu van aan? Welk geluid moeten we geloven?

De waarheid is eigenlijk vrij eenvoudig. Het voorbije decennium kan mooi in twee verschillende periodes worden opgesplitst: de krisisperiode 1976-1980 enerzijds en de herstelperiode 1981-1986 anderzijds.

Vooreerst de periode 1976-1980. In die vijf jaar zakte de textielsector in een diep moeras weg, met 1978 als absoluut dieptepunt. In dat jaar lag de Belgische textielproductie zowat 10% onder het peil van 1976 en zelfs 17% onder het niveau van 1973, dat het laatste jaar was van de hoogconjunctuur. Op het einde van de jaren '70 was de hele sector dan ook verlieslatend geworden, vermits voor het gemiddeld textielbedrijf de opbrengst van het eigen vermogen in het rood was terecht gekomen. Het spreekt vanzelf dat in die nefaste kontekst ook de tewerkstelling rake klappen kreeg. Het aantal in de textiel- en kledingnijverheden tewerkgestelde arbeiders en bedienden slonk van ca. 160.000 in 1976 naar minder dan 110.000 in 1981; zowaar 1/3 van de werknemers werd dus op vijf jaar tijd naar de werkloosheid verwezen. Het was dan ook vooral in die periode dat de meeste onheilsberichten uit de textielsector werden opgevangen.

Ommekeer

In 1981-1982 kwam dan de ommekeer. De activiteit ging niet langer achteruit. De rendabiliteitscijfers werden weer positief, alhoewel ze nog aan de erg bescheiden kant bleven en ook inzake tewerkstelling kwamen er meer positieve geluiden: het proces van massale arbeidsuitstoting kon worden stopgezet. De industrie herwon haar zelfvertrouwen en dat uitte zich in flink stijgende investeringen.

Toch zou het werkelijke herstel van de sector zich pas vanaf 1983 manifesteren. Een samenloop van meerdere factoren zou de Belgische textielactiviteit van dan af grondig schragen. Om te beginnen was er de verbeterde internationale conjunctuur, met daaraan verbonden de groei van de wereldhandel. Dit is van zeer groot belang voor een exportgerichte sector zoals de textiel- en kledingnijverheid. In 1985 exporteerde zij voor 232,5 miljard BF, dit is ruim 75% van het totale zakencijfer. Anders uitgedrukt kan men stellen dat de Belgische textiel- en kledingnijverheid per werkdag voor ongeveer 1 miljard frank exporteert. Of nog: elke werknemer in de sector staat in voor gemiddeld 2,3 miljoen BF export per jaar. Het spreekt vanzelf dat het Belgisch

textiel alleen maar baat heeft bij een vrije en groeiende wereldhandel.

In tweede instantie was er de markante verbetering van het concurrentievermogen van de industrie. De in 1983 reeds 10 jaar aanhoudende crisis had de minst performante bedrijven buiten productie gesteld en de overgebleven ondernemingen hadden resoluut de weg van de maximale bedrijfsefficiëntie gekozen via rationalisering en modernisering op alle niveaus. Ondanks al deze inspanningen worstelden de ondernemingen toch nog met een niet te overbruggen concurrentiehandicap. Daarom besliste de regering de bedrijven een steuntje in de rug te geven door een aantal maatregelen af te kondigen die gericht waren op het herstel van de competitiviteit van het bedrijfsleven, m.n. de Maribeloperatie in 1981 (verlichting van de patronale sociale bijdragen gekoppeld aan een verhoging van de BTW-tarieven) en in 1982 de devaluatie van de BF, gesitueerd in een globaal pakket van maatregelen zoals de loonmatiging, prijsblokkering, ... Later werden ook een aantal gunstige fiscale beschikkingen van kracht (o.m. de lichte daling van de vennootschapsbelasting, de wet Cooreman-Declercq, ...).

Tot slot was er de uitvoering van het Textielplan, dat vanaf 1978-1979 vaste vorm begon te krijgen bij het tot stand komen van de (eerste) Mc Kinsey-studie. Het Textielplan (zie ook infra), bedoeld als vijfjarenplan, kreeg evenwel pas zijn begin van uitvoering per eind '82, omwille van een aantal politieke moeilijkheden, vooral met de Europese Commissie.

Hernieuwd vertrouwen

Al deze gunstige elementen (conjuncturele heropleving, herstel van het concurrentievermogen en Textielplan) hebben er gezamenlijk toe bijgedragen dat de Belgische textielproductie in 1983 met liefst 7,5% opklom; een opwaartse tendens die tijdens de daaropvolgende jaren werd doorgezet, weliswaar op minder forse wijze: +0,5% in '84 en +1,5% in 1985.

Het hernieuwd vertrouwen in de toekomst van de sector vertaalde zich in een ware investeringsgolf. De cijfers spreken voor zich: in de periode '81-'85 werd in textiel en kleding voor bijna 50 miljard F geïnvesteerd. In de daarvoor liggende periode van vijf jaar ('76-'80) bedroeg het geïnvesteerde bedrag nauwelijks de helft.

De tewerkstelling plukte uiteraard de vruchten van deze opwaartse conjunctuurbeweging. Sinds enkele jaren is er dan ook geen sprake meer van een betekenisvolle daling van de tewerkstelling en eind '85 lag die nog steeds boven de 100.000 eenheden. In de eigenlijke textielindustrie (zonder de kledingkonfektie) was er zelfs een lichte tewerkstellingsaan groei: van 59.500

werknemers in '82 tot ca. 61.000 in '84 en '85. In de kledingkonfektie daalde de tewerkstelling nog lichtjes van 43.000 ('82) tot 41.000 ('85), maar dat was voornamelijk het gevolg van de plotse en vrij brutale ineenstorting van de jeansmarkt. Op dit ogenblik blijkt die markt evenwel opnieuw te herleven.

West-Vlaanderen

Bovenstaande analyse heeft uiteraard betrekking op de nationale textiel- en kledingindustrie.

Men kan zich hierbij de vraag stellen waarom geen specifieke gegevens voor West-Vlaanderen werden vermeld. Het antwoord is driedelig: om te beginnen is het aantal geregionaliseerde data beperkt (maar zo dadelijk volgen er wel een aantal); ten tweede is textiel nog steeds een nationale sektor, die we o.m. dáárom ook best eerst eens in zijn globale kontekst situeren; en tenslotte, en dat is wel het belangrijkste, gelden de vaststellingen gedaan op nationaal vlak ook in grote mate voor West-Vlaanderen.

West-Vlaanderen is, samen met zijn geboort-Vlaanderen, het textielhart van België, en dat zal niemand mij tegenspreken. West-Vlaanderen telt immers ca. 32.500 textiel- en kledingwerknemers. Dat is bijna 1/3 van het totaal (32% precies). Alleen Oost-Vlaanderen is nog een ietsje belangrijker met 38.500 werknemers in de sektor.

Beide Vlaanderen verenigen daardoor 70% van de textieltewerkstelling. Verder is in ons land alleen de provincie Henegouwen belangrijk (vooral het arrondissement Moeskroen) met zo'n 10.000 werknemers (ca. 10%). De overige 20% zitten verspreid over de andere provincies, behalve in Namen en Luxemburg, waar er praktisch geen productie is.

Het belang en de dynamiek van West-Vlaanderen wordt nog door een paar andere gegevens in de verf gezet. De Westvlaamse textielactiviteit is bv. beter krisbestendig gebleken dan de textielactiviteit in andere landsgedeelten. Sinds het laatste topjaar 1973 (index 1973 = 100) is de Belgische tewerkstelling in de textiel- en kledingnijverheid praktisch gehalveerd (index = 52 in 1985). In West-Vlaanderen daarentegen bedraagt die index 72. Bovendien gaat de tewerkstelling er de laatste jaren in stijgende lijn: sinds 1982 werden er in textiel en kleding een kleine 2.000 banen netto bijgekreëerd. Geen enkele andere regio deed beter.

Het is duidelijk dat deze nijverheidstak van levensbelang blijft voor de kustprovincie: 3 werknemers op 10 in de Westvlaamse industrie zijn immers tewerkgesteld in textiel of kleding (waarvan 2 werknemers in de eigenlijke textielindustrie en 1 in de kledingkonfektie).

De Westvlaamse textielindustrie is vooral gekoncentreerd in het Kortrijkse. Dit arrondissement telt ruim 19.000 textiel- en kledingwerknemers, hetgeen haast 50% van de industriële tewerkstelling van het arrondissement uitmaakt. In dezelfde termen van relatieve belangrijkheid (textiel- en kledingtewerkstelling t.o.v. de totale plaatselijke industrie) kunnen we de andere Westvlaamse arrondissementen als volgt klasseren: Tielt (48,7%), Ieper (32,2%), Veurne (23,8%), Diksmuide (22,3%), Roeselare (15,1%), Oostende (12,7%) en Brugge (5,2%).

Specialiteit: woningtextiel

Bovendien is het ook interessant om weten dat de Westvlaamse (en a fortiori de Belgische) textiel- en kledingindustrie niet éénzijdig is uitgebouwd. Integendeel, in ons land wordt deze industrietak gekenmerkt door een sterk ontwikkelde en verfijnde industriestructuur.

Wij zijn inderdaad aanwezig in de drie grote toepassingen van het eindverbruik, te weten: alles wat met kleding te maken heeft (zowel geweven konfektiekleding als gebreide kledingartikelen); het hele gamma van woningtextielen (tapijten, meubelstoffen en huislinnen); en ten derde de textielprodukten voor industriële en technische toepassingen (bv. de geotextielen in de bouw, weefsels voor autobanden, netten en filters, watten en zeildoeken, ...).

Bovendien vindt de produktie plaats in elk van de voornaamste produktiestadia, nl.: het spinnen van garens en de daarmee verbonden voorbereiding van vezels, daarna het proces van weven en breien van stoffen, het verven en veredelen van deze halffabrikaten, en tenslotte de konfektie of fabrikage van de eindprodukten in de drie genoemde toepassingsdomeinen (kleding, woningtextiel en industrieel textiel).

Lang niet alle landen hebben zulk een stevige en evenwichtig uitgebouwde textielindustrie. Denk maar aan Italië en Griekenland, die zich hoofdzakelijk op de kledingbranche concentreren. Nochtans heeft ook België zijn 'specialisatie'. Méér dan de andere Europese landen zijn wij immers produktief in het segment van het woningtextiel, in de eerste plaats de tapijten. Het volstaat daartoe een tochtje te maken langs de tapijtautostade Antwerpen-Gent-Kortrijk om dit te kunnen beamen, en waarbij de concentratie van de tapijtfabrieken in het Kortrijkse zal opvallen. België is nl. de tweede wereldproducent van tapijt, na de VS en zelfs de grootste tapijtexporteur ter wereld.

In West-Vlaanderen heeft die klemtoon op de tapijtproduktie de streek geen windeieren gelegd. 'Tapijt' is de afgelopen 15 jaar immers de snelst groeiende textielmarkt gebleken. In de periode 1973-1984 groeide de Belgische tapijtproduktie met gemiddeld 8,5% per jaar aan (in reële termen). Maar recentelijk, vanaf eind '84, hebben de eerste tekenen van saturatie zich gemanifesteerd. In 1985 kon het rekordjaar 1984 dan ook niet worden geëvenaard en ook 1986 blijft vooralsnog lichtjes negatief geïnclineerd. Deze vooruitzichten zullen in het laatste deel van deze tekst beter in perspectief worden geplaatst.

Sektorieel beleid

We hebben zojuist reeds gedeeltelijk het vaak onderschatte belang van onze nationale textiel- en kledingnijverheid aangetoond. Laat ons hierbij toch niet vergeten dat zij qua tewerkstelling nog altijd twee en een halve maal zo groot is als de staalnijverheid (ca. 40.000 werknemers) en vijf maal zo groot als de steenkoolmijnen (ca. 20.000 werknemers). Daarnaast is de regionale concentratie in het Vlaamse land een niet te loochenen communautaire faktor en tenslotte is de economische bijdrage van de sektor (inzake industriële produktie en export) erg waardevol voor 's lands economie.

Om al deze redenen was het politiek onmogelijk

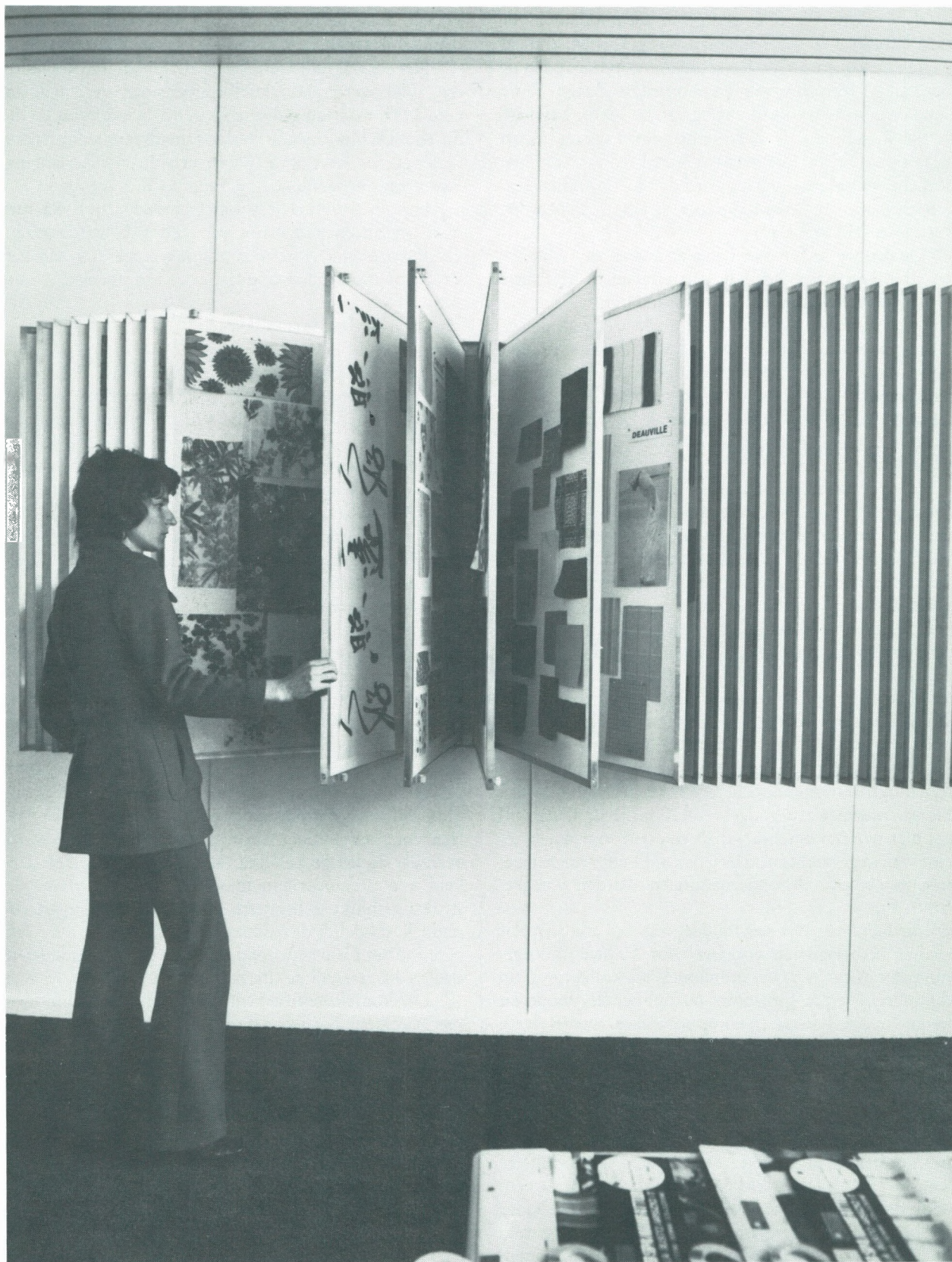


Foto Internationaal Katoeninstituut, Brussel

om deze sektor, die zoals gezegd in het midden van de jaren '70 zwaar in de problemen was gekomen, zomaar te laten zieltogen. In 1978 werd dan in opdracht van de toenmalige Minister van Economische Zaken Willy Claes een grondige doorlichting van de sektor bevolen, die de kansen en de bedreigingen nauwgezet moest opsporen. Die opdracht werd toevertrouwd aan het studiebureau Mc Kinsey en werd de basis voor het Textielplan dat in augustus 1980 door de Belgische regering werd goedgekeurd.

De doelstellingen van het plan waren drievoudig: het stabiliseren van het Belgisch aandeel in het Europees produktievolume; het versterken van de financiële structuren van de ondernemingen en het optrekken van de rendabiliteit (netto-winst op het eigen vermogen) tot de leefbaarheidsgrens; het verwezenlijken van een maximale economisch verantwoorde tewerkstelling (100.000 in textiel en kleding in 1984).

Hiertoe werd een drieluiken-programma op het getouw gezet dat de ondernemingsinitiatieven in functie van de gestelde objectieven moest ondersteunen: *een financieel luik*, dat ondernemingsprojecten financieel ondersteunde wanneer deze gericht waren op het uitvoeren van investeringen en/of het verhogen van het bedrijfskapitaal. Al naargelang van de datum van indiening van hun projecten bij de instellingen van het Plan (ITCB en NMNS) hebben de textielondernemingen een verschillende steunverlening genoten. Toch bleef in alle gevallen een belangrijke eigen inspanning noodzakelijk, vermits men vertrok van het basisprincipe 'back the winner'. Geen steun dus aan verlieslatende en toekomstloze ondernemingen. Dit financieel luik, dat gedoteert was met een budget van 20 miljard, mag evenwel niet worden beschouwd als een netto-financiële injectie vanwege de Staat. Meer dan de helft van het bedrag moet door de ondernemingen worden terugbetaald;

een dienstenluik, met een budget van 5,7 miljard, dat partiële betoelagingen voorzag voor nieuwe ondernemingsinitiatieven, zowel individuele als kollektieve, op kommercieel vlak (promotie en publiciteit; mode en design; marktstudies; ...) en op technisch vlak (R & D, verbetering van de produktiviteit, vorming en opleiding van het personeel);

een sociaal luik, dat tot doel had de financiële gevolgen te verzachten voor de werknemers die getroffen werden door de onvermijdelijke herstruktureringen. In dit luik konden de afgedankte werknemers een forfaitaire som bovenop hun werkloosheidsvergoeding bekomen. Voor de reeds oudere werknemers werd in dit kader het brugpensioen gefinancierd (dat werd vastgesteld op 52 jaar voor de vrouwen en op 57 jaar voor de mannen). De uitgaven van dit sociaal luik werden geraamd op 2 miljard F.

Inmiddels werden deze luiken van het Textielplan reeds grotendeels uitgevoerd. Dit gebeurde tijdens de regering Martens V, onder impuls van de Minister van Economische Zaken Mark Eyskens.

Het financieel luik, dat pas in de loop van het tweede semester van 1982 van start kon gaan, werd reeds half 1984 volledig afgesloten. De Belgische regering had evenwel een nieuwe verlenging van dit luik aange-

vraagd, maar de EG-Kommissie verzette zich daar uitdrukkelijk tegen.

Het sociaal luik werd op 31 december 1985 afgesloten. Wel werd het textielbrugpensioen verlengd tot eind 1989, maar nu gedeeltelijk gefinancierd door de industrie. De bijkomende werkloosheidsvergoeding werd verlengd tot eind april '86 en een nieuwe verlenging wordt op dit ogenblik nog onderzocht.

Het dienstenluik, tenslotte, is slechts in 1983 van start gegaan en wordt nog tot eind 1987 verdergezet. Op dit ogenblik is het dus nog het enige luik van het Textielplan dat nieuwe initiatieven aanmoedigt.

Het textielplan: een succes?

Daar het Textielplan naar het einde toe van 1985 reeds grotendeels was uitgevoerd, werd op aanvraag van het ITCB een analyse gemaakt van de doeltreffendheid van dit plan. Deze studieopdracht werd toevertrouwd aan drie studiebureau's (Mc Kinsey, Van Dijk, Bekaert Stanwick). De besluiten van deze studie dienen met grote voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd, vermits het gaat om een eerste evaluatie en omdat er nogal wat afwijkingen kunnen bestaan tussen de verschillende subsectoren. Samengevat kan men de besluiten als volgt formuleren:

(1) De textielindustrie (zonder de konfektiekleding) heeft ruimschoots twee van de drie objectieven die haar bij het begin van het Plan in '80 werden toegewezen, bereikt: enerzijds heeft de sektor in een krimpende EG-markt, marktaandelen weten te herwinnen die tijdens de periode 1973-1978 verloren waren gegaan; anderzijds stelden de textielondernemingen eind 1984 zowat 61.000 mensen tewerk, hetgeen een overschrijding van het planobjectief was met 7.000 eenheden (alleen voor textiel dus). De financiële doelstelling werd evenwel slechts gedeeltelijk bereikt: waar een meerderheid van de ondernemingen een gezonde financiële structuur blijkt te bezitten, blijft hun rendabiliteit gemiddeld duidelijk onvoldoende. Immers, per eind 1984 bereikte het reële nettorendement op de eigen middelen slechts 1%, terwijl de doelstelling 5% bedroeg.

De konfektienijverheid kon deze doelstellingen niet bereiken. Toch kon de negatieve tendens van de jaren '70 serieus worden afgezwakt en is het niet bereiken van de Planobjectieven veeleer het gevolg van externe factoren. Zo zette de achteruitgang van het kledingverbruik in de Gemeenschap uiteraard een domper op de activiteit in de kleding- en breigoedsectoren. Daarnaast, en dat hebben we reeds aangestipt, betekende de plotse, maar scherpe terugval van de jeansmarkt, een lelijke streep door de rekening van de konfektioneurs.

(2) Het herstel van de textielnijverheid tussen 1978 en 1984 is hoofdzakelijk te danken aan een verbetering van de kostencompetitiviteit, die in de eerste plaats voortvloeide uit de modernisering van het productieapparaat (cfr. de aanzienlijke investeringsinspanningen die de jongste vijf jaar werden geleverd). Ook de door de regering sinds 1981 genomen algemene maatregelen (Maribel, devaluatie van de Belgische frank, loonmatiging, ...) hebben de Belgische textielactiviteit mede ondersteund.

In de konfektieindustrie, net zoals in de breigoedsektor, hebben de devaluatie van de Belgische frank en

de Maribel-operatie in grote mate bijgedragen tot het behoud van de relatieve kostenpositie. De verbetering van het produktiegamma en de verhoging van de verkoopsinspanningen hadden eveneens een positieve invloed op de aldaar bereikte resultaten. Daarentegen was in de konfektie de impact van de moderniseringsinvesteringen minder belangrijk dan in de eigenlijke textielindustrie, aldus het Mc Kinsey-rapport.

(3) De belangrijkste bijdrage van het Textielplan tot deze verbeterde evolutie moet gezocht worden in het ter beschikking stellen aan de ondernemingen van financiële middelen die de aanzienlijke en noodzakelijke investeringsinspanningen mogelijk hebben gemaakt. Het dienstenluik, van zijn kant, heeft de sektor geholpen bij het bestrijden van zijn traditioneel zwakke punten (mode, creativiteit, nieuwe produkten, marketing). Tegelijkertijd heeft dit dienstenluik bijgedragen tot het beter valoriseren van de traditionele troeven van onze sektor (kwaliteit, flexibiliteit, betrouwbaarheid en dienstverlening).

Deze besluiten van de Mc Kinsey-studie laten ons toe te stellen dat het Textielplan daadwerkelijk een succesvol overheidsinitiatief is geweest. En het is hierbij niet zonder belang erop te wijzen dat dit Plan marktkonform is geweest, waarbij men steeds uitging van het privé-initiatief van de individuele ondernemingen. Geen geld aan structureel verlieslatende ondernemingen, maar wel de verplichting een belangrijke eigen inspanning te leveren voor het tot stand komen van het ingediende ondernemingsproject.

De rol van de overheid bleef beperkt tot het begeleiden, het stimuleren en het ondersteunen van deze bedrijfsinitiatieven. Geen verstaatsing dus van onze vele, vaak familiale textiel- en kledingondernemingen.

Perspektieven

Alhoewel de makro-ekonomische kontekst de jongste maanden aardig is opgeklaard, omwille van de dalende olieprijsen, de dalende inflatievoeten en de dalende rentevoeten, bleef tijdens de eerste helft van 1986 de textielkonjunktuur gekenmerkt door een aarzelend verloop.

In de verschillende produktiestadia van de kleding was de activiteit nog wel bevredigend en zijn de vooruitzichten voor 1986 vrij gunstig, maar in de voor ons land toch zeer belangrijke woningtextielbranche is de situatie weinig rooskleurig. De tapijtproduktie is lichtjes neerwaarts georiënteerd, de meubelstofproduktie (vooral fluweel en *épinglé*) situeert zich op een dramatisch dieptepunt en in het huishoudtextiel kunnen alleen de sponsartikelen gunstige cijfers voorleggen. Ook in het segment van de industriële toepassingen blijkt de activiteit tekenen van stagnatie te vertonen.

Het is inderdaad zo dat er aan de vraagzijde weinig expansieve elementen zich aanbieden. In de tapijtsector hebben we al gesproken over de saturatie van de vraag, vooral in de koopkrachtige Westerse markten. Maar het kledingverbruik zal evenmin in stijgende lijn gaan, noch in ons land, noch bij onze voornaamste handelspartners. Bovendien zal de daling van de dollar heel wat konfektiekleding uit de lage loonlanden opnieuw tegen uiterst goedkope prijzen op onze markten gooien. Hun kledingprodukten zijn immers vaak in

dollar uitgedrukt en bij de huidige dollarbaisse worden zij opnieuw superkonkurrentieel. De markt van de technische en industriële produkten tenslotte is wel een groeiemarkt, maar blijft relatief klein in vergelijking met de beide andere finale segmenten.

Naast de stagnatie in de EG verliezen we vooral in de dollarzone (VS, Canada, Australië, ...) aan afzetmarkten omwille van ons gevoelig geslonken concurrentievermogen na de daling van de dollar. En de vraag uit de vroeger nochtans koopkrachtige OPEC is nu ook zo goed als stil gevallen.

Van nieuwe afzetmarkten, waarop hard wordt gewerkt, mogen evenwel niet onmiddellijk spektakulaire resultaten worden verwacht. Vele, zelfs zogenaamd superkonkurrentiële lage loonlanden uit Zuid-Oost-Azië, laten hun thuismarkt hermetisch afgesloten voor onze competitieve produkten. Ook in de Oostbloklanden krijgen onze producenten niet echt voet aan de grond, enerzijds omwille van het deviezentekort aldaar, maar anderzijds ook omwille van de centraal geleide aankooppolitiek.

Beleid

Bij deze vrij sombere vraagperspektieven kan de Belgische textielactiviteit slechts voldoende worden ondersteund wanneer nieuwe marktaandeelen kunnen worden veroverd. Dit moet dan in de eerste plaats gebeuren op onze traditionele, koopkrachtige afzetmarkten, m.n. de EG-landen.

De belangrijkste weg om dit te bereiken is het onder controle houden van alle kostenelementen.

De Mc Kinsey-studie heeft uitgewezen dat één van de meest aangewezen middelen daartoe bestaat in het verderzetten van de investeringsinspanningen.

Ondanks de recente investeringsgolf heeft ons land immers geen technologische voorsprong opgebouwd ten aanzien van zijn naaste konkurrenten, eenvoudigweg omdat deze inspanning eerder een inhaalbeweging was na vele matte jaren. Bovendien staan we aan de vooravond van heel wat nieuwe ontwikkelingen met o.a. een nakende technologische doorbraak in de konfektie (op het vlak van de assemblage) en het zou een ramp zijn voor de sektor mocht ons land niet of te laat op deze vernieuwingen inspelen.

De eerste gegevens voor 1986 melden evenwel een afname van de investeringsneiging in de textielsector. De lage netto-rendabiliteit van de textielondernemingen beperkt de financiering via eigen middelen. Bijgevolg moeten zij een beroep doen op vreemde middelen, maar na het financieel luik kunnen de textielondernemingen immers alleen nog terecht bij de investeringsstimuli van de expansiewetgeving.

Alhoewel de textielindustrie de garantie heeft gekregen dat zij zal kunnen genieten van de maximale voordelen die in het kader van deze expansiewetten werden voorzien, bestaat toch de gegronde vrees dat deze ontoereikend zullen zijn om de investeringsintensiteit op peil te houden. Bovendien heeft de regering te kennen gegeven de voordelen van deze wetten in de toekomst in te perken.

Nieuwe en stabiele investeringsstimuli, bij voorkeur van fiskale aard, moeten bijgevolg dringend in het leven worden geroepen opdat de textielsector de nood-

zakelijke moderniseringsinvesteringen zou kunnen realiseren. Deze investeringen zullen ongetwijfeld de produktiviteit verbeteren en als gevolg daarvan de slagkracht van onze sektor verhogen. Anderzijds zullen hierdoor een aantal banen op de tocht komen te staan. Nochtans vormen deze toekomstgerichte investeringsinitiatieven de enige waarborg voor een maximale economisch verantwoorde tewerkstelling. De Belgische — maar dat heet dan in belangrijke mate de Westvlaamse — welvaart staat hierbij op het spel.



Groep ADMB

JE VEILIGE GIDS IN DE SOCIALE WETGEVING

voor de werkgevers

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

voor de bouwbedrijven

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

voor de zelfstandigen

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

voor iedereen

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

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

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



Gemeentekrediet

de bank op z'n best

Zeven eeuwen kanaalverbindingen tussen de kust en het Vlaamse binnenland

Drs. M. Ryckaert, Assistent R.U.Gent

Feitelijk beschikt het Vlaamse binnenland slechts over één grote, natuurlijke scheepvaartweg naar de zee: de Schelde. En aan die verbinding hebben altijd wel enkele nadelen gekleefd.

Oorspronkelijk dienden de schepen gebruik te maken van de langere vaarweg via de Oosterschelde. De brede Westerschelde zoals we die nu kennen, werd pas gevormd in de loop van de 14de en 15de eeuw door een reeks van stormvloed. Voordien was het slechts een vrij onbeduidende stroom, en vóór 838 was er waarschijnlijk zelfs helemaal géén Westerschelde: geologen nemen aan dat tot dat jaar een zandrug ter hoogte van Saaftinge de latere bedding van de Westerschelde dwarste. Ten westen van die zandrug strekte zich een zeegat uit (op de plaats van de huidige Westerscheldemonding), ten oosten ervan lagen veengronden, die werden ontwaterd door een naar het oosten vloeiend veenriviertje, de Honte.

Een zware stormvloed zou dan in 838 die zandrug doorbroken hebben, en via de krachtig uitgeschuurde bedding van het veenriviertje een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen de Schelde en de zee gekreëerd hebben. Een verbinding die, zoals gezegd, pas in de 15de eeuw haar huidige omvang verkreeg, en toen ook mede aan de basis lag van Antwerpens opkomst als internationale handelsmetropool.

Was de Schelde — en zeker de Westerschelde — een uitstekende toegangsweg voor Antwerpen, dan was dat minder het geval voor de verder stroomopwaarts gelegen plaatsen. Om bv. vanuit Gent via de Schelde de zee te bereiken, diende een grote omweg via Dendermonde en Antwerpen afgelegd. Dat betekende tijdverlies, en bovendien moest in de middeleeuwen op verschillende plaatsen onderweg tol betaald worden.

Een ander nadeel van de Schelde is lange tijd geweest, dat de monding in buitenlandse handen was. Na de scheiding tussen de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden in het laatste kwart van de 16de eeuw — de val van Antwerpen in 1585 kan in dezen als symbolisch breekpunt gezien worden — waren de Zuidelijke Nederlanden, en in de eerste plaats hun grootste haven, Antwerpen, afhankelijk van de goodwill van de Noord-nederlanders. En dat bleek al gauw, toen het Noorden de Schelde voor alle zeeschepen naar het Zuiden af-sloot. De feitelijke sluiting werd in 1648 door de vrede van Münster officieel bekrachtigd, en deze situatie zou onveranderd blijven tot in het begin van de 19de eeuw, toen Napoleon de toegang tot de Schelde weer vrij-maakte.

Dit alles verklaart waarom men op verschillende tijdstippen in het verleden naar meer rechtstreekse, zij het dan kunstmatige verbindingen tussen het Vlaamse binnenland en de zee is gaan uitzien.

De Lieve

De eersten die grote werken lieten uitvoeren om een direktere verbinding met de zee te verkrijgen, waren de Gentenaren: in de 13de eeuw werd de Lieve gegraven, een 45 km lang kanaal van Gent naar het Zwin.

Zoals bekend, was het Zwin een Zeeinham die wellicht reeds vóór het begin van onze jaartelling bestond, maar die pas met de stormvloed van 1134 de diepgang en uitgestrektheid verkreeg om er uitgebreide scheepvaart op mogelijk te maken. Die stormvloed van 1134 was in eerste instantie een ramp: niet alleen de streek ten noorden van Brugge, maar ook West-Zeeuws-Vlaanderen en de eilanden Walcheren, Noord- en Zuid-Beveland werden geheel of gedeeltelijk overspoeld, waarbij dorpen werden verwoest en talrijke mensen het leven lieten. Op langere termijn betekende die echter een zegen, alleszins voor Brugge, dat juist op dat ogenblik problemen ondervond met zijn uitweg naar zee.

Tot in de 11de eeuw beschikte de stad over een natuurlijke verbinding met de zee, onder de vorm van een kreek. Deze kreek varieerde weliswaar van omvang en bedding, maar werd toch steeds min of meer opgehouden door stormvloed en door de eroderende werking van het water van de Reie en haar zijriviertjes, dat vanuit de Zandstreek via Brugge naar de zee stroomde. Ze was meestal erg ondiep, maar liet toch toe aan de bescheiden vaartuigen met platte bodem die toen gebruikelijk waren, om bij hoog tij zonder problemen tot Brugge te varen.

Vanaf de 11de eeuw echter hadden bedijkingswerken in de kustvlakte de oude Brugse kreek grotendeels doen verdwijnen, en bleef er enkel nog een smalle, kronkelende bedding over, die het water van de Reie naar het Sincfal (de bescheidener voorloper van het Zwin) afvoerde: een niet bijster gunstige situatie voor de scheepvaart naar de stad.

De stormvloed van oktober 1134 bracht een totaal gewijzigde situatie met zich. Vanuit het oude Sincfal werd in zuidwestelijke richting een geul uitgeschuurd, die tot aan het latere Damme reikte: dat was het eigenlijke Zwin. Op het uiterste bevaarbare punt werd een dwarsdam gelegd, en aan die dam werd in 1180 door graaf Filipe van de Elzas de stad Damme gesticht.

Brugge werd middels een nieuw gegraven kanaal en een sluis te Damme met het Zwin in verbinding gesteld. De omvang van de sluis liet de doorvaart van zeeschepen naar Brugge niet toe, vooral ook omdat toen net grotere scheepstypes, zoals de kogge (met laadvermogen tot 250 ton), courant werden. De koopwaren dienden dus in Damme op kleinere vaartuigen overgeladen, en dan verder naar Brugge gevoerd. Brugge en het Zwin oefenden weldra een enorme aantrekkingskracht

uit op de vreemde handelaars, die in steeds grotere aantallen toestroomden: daar lag voortaan het commerciële brandpunt van het graafschap Vlaanderen. Het hoeft dan ook helemaal niet te verbazen dat de Gentenaren uitgerekend het Zwin kozen als eindpunt voor hun kanaal.

De plannen voor het graven van de Lieve kregen vaste vorm in 1251. Misschien heeft het toen nog wel een paar jaar geduurd vooraleer effectief met de uitvoering werd begonnen. Aanvankelijk vormde Aardenburg het eindpunt. Vandaar dienden de schepen nog enkele kilometer de Ede af te varen, om dan via de overtoom van Slepeldamme in het Zwin te geraken.

Waarom in eerste instantie voor Aardenburg werd gekozen, is niet duidelijk. Wellicht hebben vooral overwegingen van financiële aard de doorslag gegeven: vermits vanaf Aardenburg de Ede als vaarweg kon gebruikt worden, kon men enkele kilometers graafwerk uitsparen. Hoedanook, de Gentenaren moeten snel hebben ingezien dat Damme een beter eindpunt was voor hun kanaal. Want reeds in 1262 begon men te graven aan een aftakking van de Lieve naar die stad, en van dan af raakte het kanaalsegment naar Aardenburg stil aan in onbruik.

De Lieve volgde een kronkelende weg langs Wondelgem, Vinderhout, tussen Zomergem en Waarschoot door, ten westen van Eeklo en ten noorden van Maldegem, om tenslotte via Moerkerke Damme te bereiken. De waterloop zelf en de bermen erlangs behoorden in volle eigendom toe aan de stad. Thans is een groot deel van het tracé van de Lieve opgenomen in het kanaal van Schipdonk. In tegenstelling tot wat men zou kunnen verwachten, was de Lieve niet toegankelijk voor zeeschepen.

Daar waren verschillende redenen voor. In de eerste plaats was de sluis, waarlangs de Lieve te Damme in het Zwin uitmondde, veel te klein om zeeschepen door te laten. Vervolgens was het kanaal zelf ook lang niet voldoende breed en diep: er konden slechts binnenschepen met een diepgang van maximaal 90 cm in varen, en schepen van meer dan twee meter breed konden elkaar gewoon niet kruisen. Bovendien waren op een achttal plaatsen rudimentaire sluizen, zgn. *rabotten*, gebouwd, om het water in hoger gelegen segmenten van het kanaal op peil te houden. Het waren geen schutsluizen, maar gewone keersluizen, die, wanneer ze geopend werden, een krachtige waterstroming van het hogere naar het lager gelegen kanaalsegment deden ontstaan. Naargelang hun vaarrichting werden de schepen ofwel met de stroming mee door de sluis gesleurd, ofwel moesten ze met mankracht tegen de stroming op worden getrokken. Ook daar konden dus slechts kleine schepen door.

Dit alles betekent dat de koopwaren die voor Gent bestemd waren, in Damme op kleine binnenvaartuigen werden overgeladen, waarna de lange en moeizame tocht op de Lieve kon beginnen. Deze in onze ogen hoogst onpraktische en inefficiënte wijze van goederen-transport, was in de middeleeuwen heel gewoon. De Gentenaren waren bijzonder opgetogen met hun Lieve, die ze beschouwden als de mooiste parel aan de kroon van hun stad.

De Lieve bleef tot in de 16de eeuw Gents belangrijkste verbinding met de zee. Toen echter deden een

aantal fenomenen het belang ervan achteruitgaan: de economische teruggang van de Zwinhavens, de verandering van het Zwin, en het zich verleggen van de internationale handel naar Antwerpen. Bovendien ging men nu, meer dan in de middeleeuwen, belang hechten aan een rechtstreekse toegankelijkheid van de stad voor zeeschepen — zonder dat dus de lading eerst op binnenschepen moest worden overgebracht.

In 1547 werd dan ook begonnen met het graven van de Sasse Vaart: dit pal noordwaarts lopende kanaal, dat ter hoogte van het latere plaatsje Sas-van-Gent aansloot op de Papegeule en de Westerschelde, kan beschouwd worden als de rechtstreekse voorloper van het kanaal Gent-Terneuzen. Nog in diezelfde 16de eeuw werd echter ook de Sasse Vaart als gevolg van de scheiding tussen Noord en Zuid voor alle zeescheepvaart afgesloten, een toestand die door het verdrag van Münster bestendigd werd in 1648. Binnenscheepvaart bleef wel mogelijk, maar in de 18de eeuw ging ook die trafiek — als gevolg van de economische crisis die Gent toen doormaakte — zo ernstig achteruit, dat de Sasse Vaart niet langer werd onderhouden, en op sommige plaatsen bijna volledig dichtslibde.

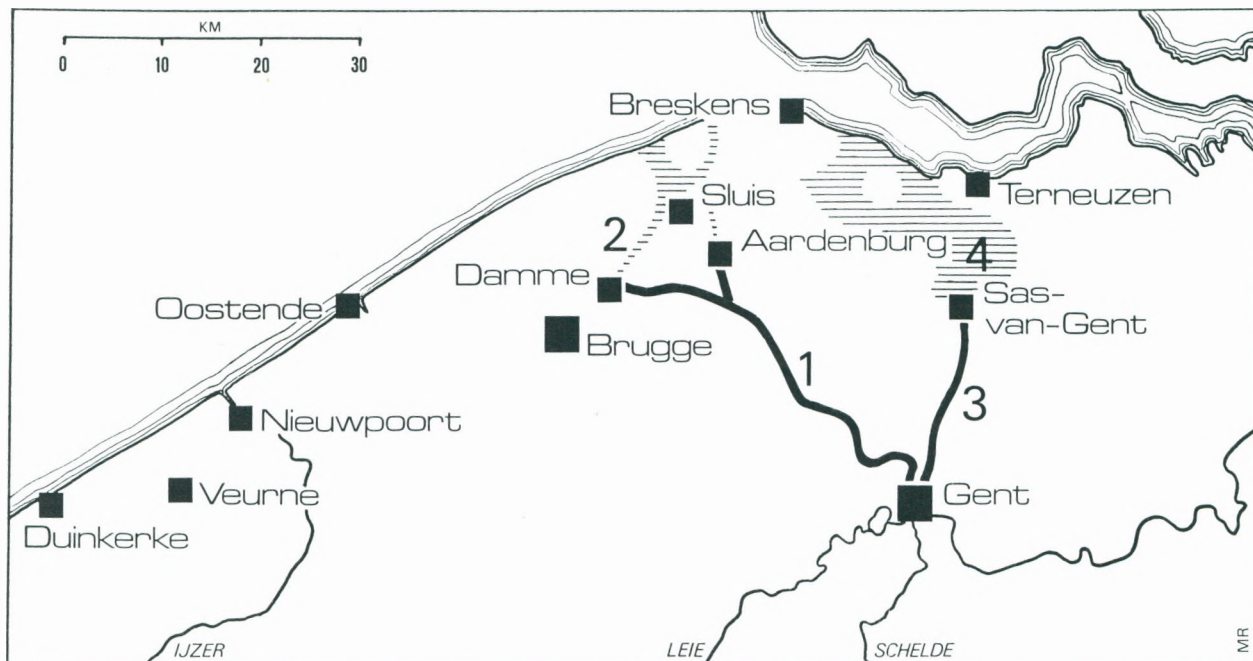
Het kanaal Oostende-Brugge-Gent

De sluiting van Schelde, Sasse Vaart en ook van wat er nog overbleef van het Zwin, beroofde de Zuidelijke Nederlanden in de 17de eeuw van alle bestaande verbindingswegen naar zee. Er diende een nieuwe uitweg gezocht, en die was alleen te vinden op de kust. Stilaan rijpte het plan om Brugge en Gent door middel van kanalen met de zee te verbinden. Vanuit Gent kon dan langs de Schelde ook Antwerpen bereikt worden. Maar vooraleer het zover was, zouden nog vele jaren voorbij gaan.

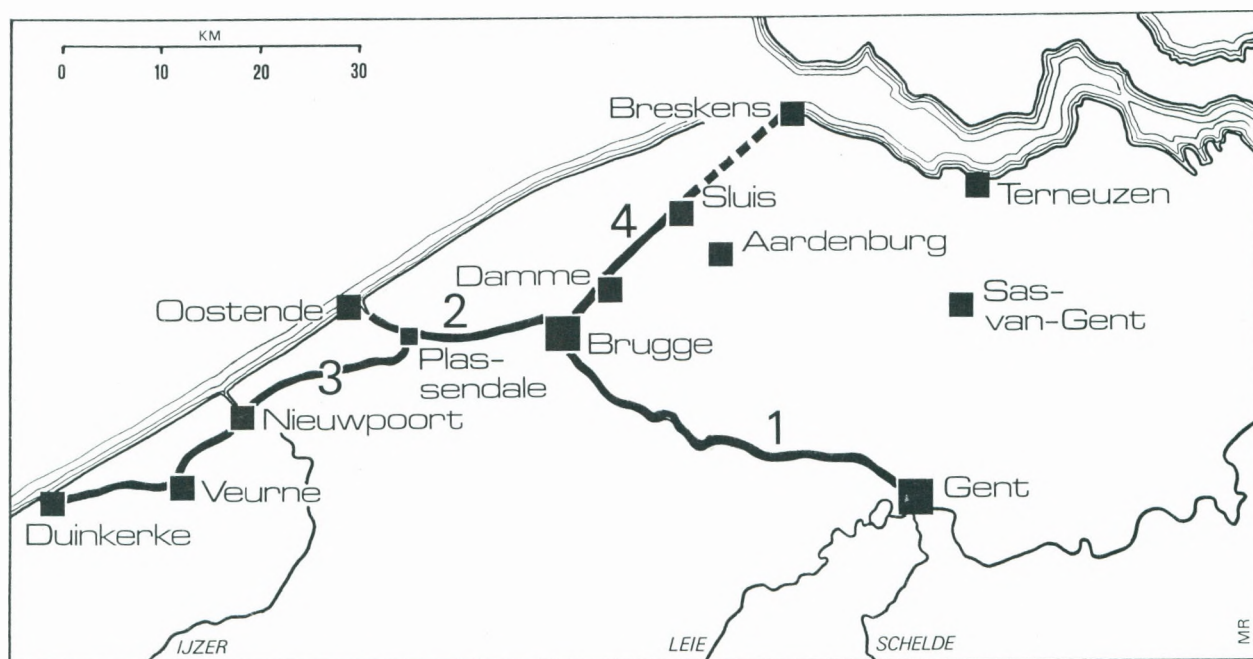
Een eerste stap bestond uit het graven van een kanaal tussen Brugge en Gent. Hiertoe zou tussen Brugge en Aalter de bedding van de Zuidleie uitgediept en verbreed worden. De Zuidleie was eigenlijk oorspronkelijk de bovenloop van de Reie, dus een van de riviertjes die het regenwater van de Zandstreek naar Brugge en de zee afvoerden. Reeds in de 13de eeuw hadden de Bruggelingen er kanaliseringswerken aan uitgevoerd, en in de tweede helft van de 14de eeuw wilden ze de waterloop zelfs doortrekken tot aan de Leie of de Lieve. Dit laatste had tot doel een grotere watertoevoer te verkrijgen in de richting van Brugge en het Zwin, waardoor men hoopte de verzanding van het Zwin tegen te gaan.

De Gentenaren vreesden echter dat behalve Leie-water ook een deel van de traditioneel op Gent gerichte scheepvaart naar Brugge zou kunnen afgeleid worden, en door een gewapende tussenkomst van hun beruchte *Witte Kaproenen* deden ze in 1379 de werken stilleggen.

Midden de 16de eeuw hadden sommigen, waaronder Lanceloot Blondeel, opnieuw plannen gemaakt voor een verbinding met de Leie, ook weer met de bedoeling om een (al of niet nieuw te graven) verbinding tussen Brugge en de zee van de nodige stroming te voorzien. Pas in 1613 werd voorgoed werk gemaakt van de kanalisering en doortrekking van de Zuidleie, niet meer om een grotere wateraanvoer naar Brugge te bewerkstelligen, maar wel om een scheepvaartverbinding



Kaart 1: De oudste kunstmatige verbindingen tussen Gent en de zee. De Lieve (1), gegraven in het midden van de 13de eeuw, verbond Gent met het Zwin (2), eerst via Aardenburg, later via Damme. De Sasse Vaart (3) werd gegraven in het midden van de 16de eeuw, en stelde de stad in verbinding met de Papegeul en de Westerschelde. De Papegeul en het uitgestrekte overstromingsgebied daar omheen (4) waren ontstaan tijdens de Sint-Elisabethsvloed van 1404.



Kaart 2: Na de sluiting van de Schelde werd het Vlaamse binnenland in de 17de eeuw met de zee verbonden door middel van nieuwe kanalen, waarvan de voornaamste waren: Gent-Brugge, begonnen 1613 (1), en Brugge-Oostende, begonnen 1618 (2). In 1638-1641 kwam ook het kanaal Duinkerke-Plassendale (3) tot stand. In het begin van de 19de eeuw wilde Napoleon het tracé Duinkerke-Plassendale-Brugge, alsmede het nieuw te graven kanaal Brugge-Breskens, uitbouwen tot een verbinding tussen Duinkerke en Antwerpen die beveiligd was tegen Engelse aanvallen vanop zee. Het kanaal Brugge-Breskens (4) werd echter nooit verder afgewerkt dan tot Sluis.

ding tussen deze stad en Gent te realiseren. Het kanaal was enkel voorzien voor binnenscheepvaart, en er kwam geen enkele sluis of overtoom meer in voor. In december 1624 was het werk af.

Inmiddels waren ook aan de andere zijde van Brugge graafwerken aangevat. Daar werd de Ieperlee onder handen genomen. De Ieperlee was een oud en smal verbindingskanaaltje dat van Brugge over Plassendale, Snaaskerke en Leffinge naar de IJzer te Nieuwpoort liep. In 1618 werd begonnen met het verbreden en verdiepen van het stuk tussen Brugge en Plassendale.

In 1622-1623 werd in het verlengde van de gekanaliseerde Ieperlee de verbinding tussen Plassendale en Oostende gegraven. In Plassendale kwam een schutsluis. Het kanaalsegment voorbij de sluis stond rechtstreeks in contact met de zee via de nieuwe havengeul van Oostende. Die geul was er in 1584 gekomen, nadat de Hervormden, die toen de stad in handen hadden, om strategische redenen de duinen ten oosten van de stad hadden doorgestoken.

Na het beleg (1601-1604), de herovering door de Rooms en de wederopbouw van Oostende, was de geul tot nieuwe haven uitgebouwd, terwijl de oude haven ten westen van de stad in onbruik raakte. Het lag dan ook voor de hand om het kanaal dat van Plassendale kwam, op deze nieuwe haven te laten aansluiten.

Terloops weze opgemerkt dat Oostende zijn opgang als haven grotendeels te danken heeft aan de Tachtigjarige Oorlog, ook al heeft de stad op het moment zelf zeer zwaar te lijden gehad onder de militaire handelingen. Enerzijds deden de strategische inundaties van 1584 een diepe getijdegeul ontstaan, die achteraf uitstekend geschikt bleek om er een haven van te maken die veel ruimer was dan de oude vissershaven aan de andere zijde van de stad, en die trouwens tot op vandaag in gebruik is gebleven.

Anderzijds had de afsluiting van Schelde, Sasse Vaart en Zwin voor gevolg dat Oostende nu de enige poort op de zee was voor de Zuidelijke Nederlanden. Weliswaar heeft ook Duinkerke tijdelijk die rol vervuld. In 1638-1641 werd zelfs een kanaal gegraven tussen Plassendale en Duinkerke (o.m. door het kanaliseren van de Ieperlee tot Nieuwpoort). Maar in 1658 werd de stad belegerd en veroverd door de verenigde Frans-Engelse troepen onder de leiding van maarschalk de Turenne, en ging ze voorgoed verloren voor de Zuidelijke Nederlanden.

Vanaf 1623 beschikte Brugge dus opnieuw over een rechtstreekse verbinding met de zee. Maar van zeescheepvaart op het nieuwe kanaal was nauwelijks sprake. Opslibbingen in het kanaal zelf, en later ook in de Oostendse havengeul maakten in de praktijk slechts het varen met binnenschepen naar Brugge mogelijk. En aan zeescheepvaart verder landinwaarts, naar Gent en Antwerpen, moest alleszins niet gedacht worden. Daar was de diepgang van het kanaal naar Gent, en vooral van de Brugse reien, volstrekt ontoereikend voor. Er lagen dus nog méér waterbouwkundige werken in het verschiet. Hierna worden in het kort de belangrijkste etappes vermeld in de realisatie van een verbinding voor zeeschepen tussen Oostende en Gent.

In de herfst van 1664 werd de toegankelijkheid van de Oostendse haven en het kanaal naar Brugge verbeterd. In theorie was Brugge nu bereikbaar voor schepen

tot 300 ton. Ook aan het kanaal Brugge-Gent werd gewerkt.

Het jaar daarop werd aan het uiteinde van de Oostendse vaart in Brugge de Handelskom gegraven. Op 7 oktober 1665 legden er de eerste zeeschepen aan.

In 1676 werd de nieuwe zeelsluis van Slijkens in gebruik genomen. De oude, meer landinwaarts gelegen en bouwvallig geworden sluis van Plassendale kon worden opgedoekt.

Bleef nu nog het probleem van de doorvaart van Brugge. De smalle, bochtige reien en de stenen boogbruggen lieten slechts verkeer met kleine vaartuigen toe. Pas in 1751 werden de nodige werken ondernomen om ook doorgang aan grotere schepen (ook zeeschepen) te verlenen. Hiertoe werden vooreerst de Lange Rei en de Sint-Annarei verdiept, en werden de oude stenen bruggen die zich op dit traject bevonden, vervangen door houten draaibruggen. Tegelijk werd van aan de Molenbrug een nieuw kanaal — de Coupure — gegraven, dat nabij de Boninvest aansloot op de binnenvestigingsgracht van de stad. Tenslotte werd de binnenvestigingsgracht tussen het uiteinde van de Coupure en het Minnewater eveneens verdiept, en werden de Gentpoort en de Katelijnepoort van draaibruggen voorzien. Aan het Minnewater konden de schepen dan het kanaal naar Gent opvaren, dat ook nog eens verbreed en verdiept werd. Eind december 1753 vaarde dan eigenlijk het eerste zeeschip door Brugge, op weg naar Gent.

In Gent zelf werden in diezelfde jaren 1751-1753 ook grootscheepse werken uitgevoerd. Daar stopte het kanaal Brugge-Gent immers aan de Brugse Poort, waar de aangevoerde goederen op karren moesten worden overgeladen om in de stad te worden binnengebracht. Nu werd de 'Brugse Vaart' door middel van een (eveneens Coupure genoemd) kanaal rechtstreeks in verbinding gesteld met de Leie. Voortaan konden de schepen dus zelf hun koopwaren tot in het hart van de stad brengen, en desgewenst via de Schelde verder naar Antwerpen doorvaren.

Tussen de ingebruikname van de kanalen Oostende-Brugge en Brugge-Gent (1623-1624) en de feestelijke tocht van het eerste zeeschip dat vanuit Oostende Gent bereikte (1753), waren dus niet minder dan 130 jaar verlopen. Men zal zich misschien afvragen hoe dat kwam. De omvang van de uit te voeren werken en de hoge kosten die daarmee gepaard gingen, zullen ongetwijfeld een rol gespeeld hebben. Maar dit verklaart niet alles. Veel belangrijker was de onwil van bepaalde instanties, en niet in de laatste plaats de stedelijke overheid van Brugge, om bepaalde delen van het project te laten realiseren. Het is niet toevallig dat een aangepaste doorvaart van Brugge een van de schakels geweest is die het langst ontbroken hebben. De Brugelingen hadden er helemaal geen bezwaar tegen dat de zeeschepen slechts tot aan hun stad konden varen, waarna de voor het binnenland bestemde goederen op Brugse schepen dienden overgeladen om de reis voort te zetten. Zulks betekende immers werk voor de Brugse schippers. Dit zgn. 'lastbreken' was trouwens een privilege, waardoor de schippers van kleinere vaartuigen, die, komend van Oostende of Gent zonder problemen door de stad hadden kunnen varen, eveneens verplicht waren hun lading aan een Brugse collega over te laten voor verder transport.



Foto M. Ryckaert

Een van de Coupuresluizen te Brugge.
Eens kwamen hier de zeeschepen voorbij
op weg naar Gent en Antwerpen.

Ook de Oostendse en Gentse schippers genoten in hun eigen stad een gelijkaardig privilege. In dat verband zijn herhaalde malen conflicten gerezen tussen de schippersverenigingen van de verschillende steden. De partij die zich gedupeerd achtte, aarzelde daarbij niet om de tegenpartij met geweld af te dreigen, door bij voorbeeld een paar van haar schepen tot zinken te brengen. Toen, door de aanleg van de Coupures, de doorvaart in Brugge en Gent eindelijk technisch mogelijk was geworden, bleef het toch nog tien jaar duren voor de plicht tot lastbreken grotendeels werd afgeschaft (ordonnantie van 18 mei 1763).

Het Napoleonkanaal of Damse Vaart

In de tweede helft van de 18de eeuw liep er dus een heus zeekanaal van Oostende over Brugge naar Gent — althans: het was een zeekanaal naar de normen van die tijd. De fluitschepen, brikken, barken, schoeners en andere zeilschepen die de Noordzee doorkruisten waren van heel bescheiden omvang in vergelijking met de laat-19de-eeuwse oceaanstomers en de huidige supertankers. Niettemin moet het een indrukwekkend schouwspel geweest zijn, zo'n fiere driemaster statig de Lange rei of de Coupure in Brugge te zien opvaren...

Al werden die kanalen dan door zeeschepen gebruikt, toch bestond de overgrote meerderheid van de vaartuigen die men er in aantrof, uit gewone binnenschepen. Te meer, omdat Gent vanaf 1827 met het kanaal Gent-Terneuzen over een betere verbinding met de zee beschikte, en er dus vanaf die tijd wel geen zeeschepen nog de Gentse vaart zullen gebruikt hebben. Toen werd de Brugse handelskom weer het gebruikelijke eindpunt voor de zeescheepvaart — enkele uitzonderingen niet te na gesproken: nog in het begin van deze eeuw legden zeeschepen geladen met haring aan in de Coupure te Brugge, ter hoogte van het visbedrijf Van den Abeele.

Zelfs de handelskom zou weldra haar betekenis grotendeels verliezen: in 1905 werd de nieuwe zeehaven van Brugge opengesteld, wat meteen een volgend hoofdstuk inluidde in de maritieme geschiedenis van Brugge en West-Vlaanderen. Maar het bewogen verhaal over de wording van Zeebrugge en de nieuwe Brugse achterhaven valt buiten het bestek van deze bijdrage.

Tot slot weze hier nog enkel de aandacht gevestigd op een project uit het begin van de 19de eeuw dat nooit voltooid werd. In het kader van de militaire uitbouw van het kontinent tegen mogelijke Engelse aanvallen, vatte Napoleon het plan op, Duinkerke over West- en Zeeuws-Vlaanderen met Antwerpen te verbinden. Dit zou gebeuren enerzijds via het bestaande kanalencomplex Duinkerke-Veurne-Nieuwpoort-Plassendale-Brugge en anderzijds via de Schelde. Alleen de schakel tussen Brugge en de Schelde ontbrak nog. Hiertoe werd in 1811 begonnen met het graven (deels in de verzande bedding van de middeleeuwse verbinding Brugge-Damme) van een kanaal Brugge-Breskens. Bij de val van Napoleon waren de werken tot in Hoeke opgeschoten. Onder koning Willem I werd het kanaal doorgetrokken tot in Sluis. Kort vóór 1830 tenslotte stond men op het punt het segment Sluis-Breskens aan te vatten, toen de Belgische onafhankelijkheid de plannen voorgoed in een lade deed verdwijnen. Oorlogsbodems zouden er

nooit op het Napoleonkanaal te zien zijn en ook de omvang van de gewone (binnen)scheepvaart is er altijd gering geweest. Zelfs voor de afwatering van het achterliggende land was en is het van weinig nut. Deze laatste functie wordt vervuld door het in 1842-1843 aangelegde Leopoldskanaal, dat samen met het parallel lopende Schipdonkkanaal (1846-1851) te Heist in zee uitmondt. Binnenkort krijgt het Leopoldskanaal er misschien een nieuwe bestemming bij: die van nieuwe scheepvaartweg tussen de zee en het Vlaamse binnenland. Daarmee zou het dan de moderne opvolger worden van de Lieve en van het kanaal Oostende-Brugge-Gent.

Beknopte bibliografie

- J. Ameryckx, 'De historische polders van Oostende', in: *Natuurwetenschappelijk Tijdschrift*, 31 (1949) 142-150.
- M. Coornaert, 'Bijdrage tot de historische geografie van de streek rondom Brugge', in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks, 21 (1967) 3-33.
- M. Coornaert, 'Over de hydrografie van Brugge', in: *Album Albert Schouteet*, (Brugge 1973), 23-35.
- M. Coornaert, 'Knokke en het Zwin'. *De geschiedenis, de topografie en de toponymie van Knokke, met een studie over de Zwindelta*, (Tielt 1974).
- J. Decavele & R. De Herdt, *Gent op de wateren en naar de zee* (Antwerpen 1976).
- J. De Smet, 'De doorvaart voor de binnenscheepvaart te Brugge in de XVIIIde eeuw', in: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis 'Société d'Emulation' te Brugge*, 108 (1971) 192-208.
- A. De Vreese, *De haven van Gent*, (Brussel/Antwerpen 1933).
- J. Mertens, G. Declercq, D. Sanders, 'De Damse Vaart', in: *West-Vlaanderen Werkt*, 21 (1979) 173-181.
- M. Ryckaert, 'De Coupure en het 'IJzeren Hekken' te Brugge', in: *Brugs Ommeland*, 19 (1979) 363-376.
- M. Ryckaert, 'Het ontstaan van het Zwin', in: *2000 jaar Zwinstreek*, (Knokke 1985), 17-25.
- M. Vandermaesen, M. Ryckaert, M. Coornaert, *De Witte Kaproenen. De Gentse Opstand (1379-1385) en de geschiedenis van de Brugse Leie*, (Gent 1979).
- V. Vermeersch e.a., *Brugge en de zee. Van Bryggia tot Zeebrugge*, (Antwerpen 1982).
- J. Winnepenninckx, 'Rond het graven van de Coupure te Gent', in: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*, nieuwe reeks, 10 (1956) 115-151.

Draadwerkelijke bijdrage tot de ekonomie

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

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

fabrieken jaarlijks 1 miljoen ton. Goed voor 600 miljoen km draad of 15.000 maal de omtrek van de aarde.

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



@
BEKAERT

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

De Westvlaamse waterwegen in ruimer verband*

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

Onderliggende tekst heeft als bedoeling de Westvlaamse waterwegen te bespreken in een ruimer verband en hierbij een paar infrastructurale knelpunten binnen West-Vlaanderen aan de orde te stellen.

De evolutie van de activiteit van de binnenvloot

Vooraleer aandacht te besteden aan infrastructurale elementen, lijkt het nuttig even na te gaan hoe het gesteld is met de Belgische binnenvloot en met haar activiteit.

Men stelt vast dat de trafiek van de binnenscheepvaart in België het jongste decennium, door een aantal schommelingen heen, toch een vrij stabiel beeld vertoont. In termen van vervoerde massa gaat het om 90 à 100 miljoen ton; in tonkilometer gaat het om 5 à 6 miljard. Wel dient toegegeven dat het aandeel van de binnenvaart in het gehele goederenvervoer daalt ten voordele van het vervoer over de weg. Laat men het luchtvervoer en het vervoer via pijpleidingen buiten beschouwing, dan stelt men vast dat de binnenvaart tien jaar geleden iets meer dan 20% van de tonkilometer voor haar rekening nam; nu is dit ongeveer 17%. In dezelfde periode wist het wegvervoer zijn aandeel op te drijven van circa 50% tot circa 60%. In Nederland liggen de verhoudingen anders. Dank zij de Rijnvaart heeft de binnenvaart er thans circa 45% (in België: 20%); de weg heeft er circa 50% van de totale tonkilometer (in België: 60%).

Dit algemeen beeld van een nogal stabiele vervoerprestatie dient echter even van nabij bekeken te worden.

a) Een belangrijke vaststelling is dat een steeds groter aandeel van de prestatie geleverd wordt door *grotere schepen*. Tien jaar terug namen de schepen tot 650 ton circa 57% voor hun rekening; nu (cijfers van 1983) is dit nog 42%. De schepen van 650 à 1.000 ton bleven ongeveer stabiel bij 16%. De schepen van 1.000 à 1.500 ton evenwel hebben hun aandeel opgedreven van 18 tot 21%, terwijl voor de nog grotere schepen het aandeel groeide van 9 tot eveneens 21%. In Nederland, waar de mogelijkheden voor de vaart met grotere schepen groter zijn dan in België, ziet men dat de schepen onder de 650 ton nog maar 30% van de totale tonkilometer voor hun rekening nemen (in België: 42%). De schepen van 650 à 1.000 ton hebben 33% (in België: 16%). Deze van 1.000 à 1.500 ton nemen er 16% op zich (in België ongeveer hetzelfde aandeel: 21%). De nog grotere schepen tenslotte nemen, net als in België, circa 21% voor hun rekening.

Interessant is het te zien hoe de gemiddelde kostprijs per ton daalt naarmate het gebruikte schip groter is. Dit is duidelijk voor relaties met Nederland. Voor het binnenlands vervoer en de relaties met Frankrijk

worden de tarieven door overeenkomst geregeld. Met andere woorden: in binnenlands vervoer en in relaties met Frankrijk krijgt de grootte van het schip thans nauwelijks kans zijn invloed uit te oefenen. Voor relaties met Nederland is die invloed wel aanwezig: stelt men het basistarief, geldig voor 300-tonners, gelijk aan 100, dan daalt dit cijfer tot 82 voor een 600-tonner, tot 72 voor een 1.000-tonner en tot 66 voor schepen van 1.350 ton en meer.

Kijkt men nu niet langer naar de prestatie op het Belgisch net maar naar de samenstelling van de Belgische vloot, dan stelt men vast dat deze vloot steeds kleiner in aantal wordt. Het aantal schepen met motor daalde van circa 4.300 in 1975 tot circa 2.500 in 1984: een daling van ongeveer 40% in 10 jaar tijd. Uit wat voorafgaat is het duidelijk dat de daling zich vooral voordoet bij de kleine scheepstypes. Zo de schepen met een laadvermogen van minder dan 650 ton: hier bedraagt de daling circa 45%. Dit neemt niet weg dat deze schepen nog steeds circa 75% van de vloot vormen. Bij de grotere schepen, bij voorbeeld tussen 650 en 1.500 ton, is de daling beperkt tot 20% terwijl de nog grotere schepen in aantal groeien; deze laatste groep vertegenwoordigt thans circa 5% van de vloot. In Nederland ziet men dat de schepen onder de 650 ton nog sneller verdwijnen dan in België en dat alle grotere klassen in aantal toenemen.

Het is duidelijk dat een eerste vereiste voor het inzetten van grote schepen is dat de waterwegen op voldoende gabariet moeten zijn. Vandaar de noodzaak om de aanpassing van het net onverwijld voort te zetten.

b) Een ander interessant fenomeen is dit van de *duwvaart*.

Terwijl het geheel van de binnenvaart-trafiek eerder stabiel is, noteert men een stijgend, zij het nog zeer beperkt aandeel van de duwvaart. In 1974 nam de duwvaart in België 4% van de totale gepresteerde tonkilometer voor haar rekening; in 1983 was dit reeds 9%. Parallel hiermee zag men het aantal duwbakken dat in de vaart was, oplopen van 52 tot 92 eenheden.

In Nederland ligt, zoals men kan verwachten, het aandeel van de duwvaart in het totaal aantal tonkilometer gevoelig hoger dan in België. Waar zoals gezegd in België 9% gehaald wordt, is dit in Nederland 20%.

Bekijken we thans, ook voor duwvaart, even de kostprijs. Nemen we terug het voorbeeld van het vervoer over 500 km. Wij hebben daarnet de gemiddelde kostprijs per ton (voor deze 500 km) bij gebruik van een 300-ton schip gelijkgesteld aan 100. Gebruikt men

(*) Voordracht, gehouden op de Algemene Vergadering van het Studiekomitee voor Leie en Bijkanalen, op 27 mei 1986.

een duwkonvooi van twee bakken, en werkt men in een twee-ploegenstelsel, dan komt dit getal op 46 te liggen.

Een conditio sine qua non voor de duwvaart is het geschikt gabariet voor onze waterwegen. Een bijkomend probleem stellen echter de sluizen, ook op de meeste aangepaste waterwegen. Deze sluizen kunnen meestal wel grote schepen en 1-bakduwstellen opnemen, maar geen echte duwvaartkonvooien. Bovendien wordt de ontwikkeling van de duwvaart bemoeilijkt door het aspekt 'eigendom'. Voor de meeste schippers is het onmogelijk zich een konvooi aan te schaffen. Samenwerkingsverbanden zijn dan ook aangewezen maar niet gemakkelijk realiseerbaar.

Voor de duwvaart openen zich vooral perspectieven in situaties waarbij vanuit één punt grote hoeveelheden van een bepaald goed naar een beperkt aantal plaatsen moeten gebracht worden en op relaties waar de duwvloot kontinu in bedrijf kan blijven terwijl de bakken geladen of gelost worden. Dergelijke situaties doen zich bijvoorbeeld voor tussen havens en geïndustrialiseerde gebieden.

Aktiviteit op de Leie en op het kanaal Roeselare-Leie

Voor wat de Leie betreft is er een onderscheid te maken tussen havens die langs reeds gekalibreerde panden liggen (= panden stroomafwaarts Kortrijk) en havens langs niet-gekalibreerde panden (= stroomopwaarts Kortrijk, richting Frankrijk dus). De eersten kennen doorgaans een groeiende aktiviteit, de laatsten meestal een dalende aktiviteit. Op het kanaal Roeselare-Leie is er, niettegenstaande de problemen in de richting van Frankrijk, toch een duidelijke stijging. Een en ander betekent dat een daling van verkeer van en naar Frankrijk goedge maakt wordt door stijgend verkeer van en naar de zeehavens, dank zij aangepaste waterwegen.

Opnieuw is hiermee de relatie aangetoond tussen enerzijds de aktiviteit op een waterweg en anderzijds het gabariet van een waterweg en de gebruikte scheepstypes.

Deze relatie kwam zeer duidelijk tot uiting op het kanaal Roeselare-Leie. Naarmate op het einde van de zeventiger jaren de aanpassing van dit kanaal vorderde, verschenen grotere schepen en bleven de kleine schepen weg. Het feit dat de Leie stroomopwaarts Kortrijk nog niet gemoderniseerd is en dat men dus voor de relatie tussen het Roeselaarse en Frankrijk nog steeds kleine schepen moet gebruiken, leidt er trouwens toe dat de kostprijs voor de aanvoer van graan naar Roeselare per vrachtwagen ongeveer gelijk is aan deze van de aanvoer per klein binnenschip. Neemt men bijvoorbeeld een partij van 250 ton, aan te voeren vanuit plaatsen zoals Pontoise, Reims of Melun, dan bedraagt de vervoerskost 500 à 600 fr./ton, zowel per vrachtwagen als per binnenschip van 300 ton. Om een aantal praktische redenen op het vlak van opslag, betalingsmodaliteiten en dergelijke, zal men geneigd zijn de vrachtwagen te verkiezen. Stel nu dat vanaf deze plaatsen tot Roeselare schepen van 600 ton kunnen ingelegd worden, dan zou de vervoerskost per schip mogelijks kunnen dalen met 25 à 30%, wat zeker niet te verwaarlozen is.

Na deze konkrete gegevens over de bevoorrading

van het Roeselaarse vanuit Frankrijk, kunnen de zaken iets ruimer gesteld worden. Ofschoon een algemeen geldende vergelijking van transportkosten naargelang van de transportmodi zeer moeilijk is, kunnen wij ons toch even terloops daaraan wagen. Nemen wij als transportmodi enerzijds een schip van 500 ton en anderzijds vrachtwagens van 20 ton. Als algemene regel kan men stellen dat, indien geen voor- en natransport nodig is, de binnenvaart steeds het voordeligst is. In het realistisch geval dat hetzij voortransport, hetzij natransport vereist is, blijft de binnenvaart alleen bij grotere vervoerafstanden goedkoper. Voor massagoederen gebeurt dit reeds bij ongeveer 60 km. Dit cijfer geeft uiteraard slechts een indicatie, aangezien veel en sterk wisselende factoren in het spel zijn. Vanwege de eigen kenmerken kan het spoorvervoer niet op dezelfde wijze worden vergeleken met de twee andere vervoermodi. Wel kan gesteld worden dat het spoorvervoer bij grote afstanden en grote massa's meer concurrerend wordt.

Doortocht van de Leie door Kortrijk

Het probleem van de Leie is thans de doortocht van Kortrijk en de Leie stroomopwaarts Kortrijk. Na de kalibrering stroomafwaarts Kortrijk, wordt thans volop gewerkt stroomopwaarts deze stad. Men denke hierbij onder meer aan de bouw van een nieuwe sluis te Menen, in uitvoering van de Frans-Belgische Overeenkomst (1983) omtrent de aanpassing van de Grensleie vanaf Deûlémont tot Menen.

Bemoedigend is het feit dat ook de Fransen werken aan de uitvoering van deze overeenkomst. Zoals bekend koppelen zij de aanpassing van de Grensleie aan de aanpassing van de Deûle. Trouwens ook de Belgische regering heeft in 1983 besloten de kalibrering van de Grensleie te koppelen, meer bepaald aan de kalibrering van de Leie vanaf Menen tot en met Kortrijk.

Overigens is de financiële steun van de EG ook niet beperkt tot de Grensleie, maar omvat ook de werken aan de Deûle en aan de Leie vanaf Menen tot Kortrijk.

Met andere woorden, na voltooiing van de werken aan de Grensleie en de eraan gekoppelde werken zal het Vlaamse en het Noordfranse waterwegennet één geheel vormen op groot gabariet.

In het verleden is gebleken dat, in dit geheel van werken, de doortocht van Kortrijk een moeilijk probleem vormt. Dit hoeft ons niet te verwonderen aangezien de Leie werkelijk door het stadscentrum stroomt en de kalibrering ervan onvermijdelijk gevolgen heeft op het vlak van verkeer en stadslandschap.

Uiteindelijk is het onlangs tot een protocol gekomen tussen de Stad Kortrijk en het Ministerie van Openbare Werken, althans voor wat betreft de werken tussen de spoorwegbrug (lijn Kortrijk-Ieper) en de Budabrug. Ook in dit protocol stelt men vast dat werken aan elkaar gekoppeld worden: de aanpassing van de Leie tussen de spoorwegbrug en de Budabrug wordt gekoppeld aan de aanleg van een gedeelte van een westelijke ringweg om het Kortrijks stadscentrum. Verder bevat het protocol overeenkomsten omtrent te herbouwen bruggen en omtrent nieuw te bouwen bruggen.

Voor dergelijk protocol, waarbij overeenkomsten gemaakt worden omtrent een gedeelte van de werken, is trouwens door de beheersorganismen van de GOM-



Foto Ministerie van Openbare Werken, Brussel

Kanaal Roeselare-Leie: Sluis met pompstation te Ooigem.
Rechts de drietrapsluis van 1870.

West-Vlaanderen in 1984 reeds tussengekomen bij de Minister van Openbare Werken.

Een en ander betekent dat thans het licht op groen staat voor de aanpassing van de Leie in de doortocht van het Kortrijkse stadscentrum.

Thans komt het er op aan de noodzakelijke werken op een vlotte wijze uit te voeren. Zoniet creëert men, rekening houdend met de werken op de Grensleie en op de Deûle, te Kortrijk een ware flessenhals in een internationaal waterwegenstelsel dat voor het overige op groot gabariet zal gebracht zijn.

Dergelijke toestand zou onaanvaardbaar zijn en wel om meerdere redenen. Vooreerst zijn er de belangen van de scheepvaart en van de economie in het algemeen: het creëren van een stop zou voor grotere schepen leiden tot onbruikbaarheid van een gedeelte van het nochtans aangepaste net.

Bovendien zou het bestaan van een plaatselijk klein gabariet aldaar leiden tot sterke stromingen, zeker in perioden van hoge was. Deze stromingen zouden enerzijds vaarproblemen scheppen en anderzijds leiden tot uitschuring van de bedding waardoor de stabiliteit van de oevers in gevaar zou komen.

Men dient dus alles in het werk te stellen om de werken te Kortrijk parallel te laten verlopen met de werken stroomopwaarts deze stad. Daartoe dienen voor het geheel van deze werken de nodige kredieten tijdig vrijgegeven te worden.

Tot nog toe hadden wij het over de sanering van de Leie als scheepvaartweg. Te vermelden is ook dat de kwaliteit van het Leiewater geleidelijk zal verbeteren. De afvalwaterzuiveringsinstallatie te Harelbeke wordt binnenkort in bedrijf genomen; in de loop van de volgende vijf jaar zullen de gemeenten van het Kortrijkse hierop aangesloten worden. Ook via de voorwaarden opgelegd bij lozingsvergunningen en via de eigen zuiveringsinstallaties van bedrijven zelf, is verbetering van de waterkwaliteit in de Leie te verwachten.

Aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie

Verruimen wij thans ons blikveld, zonder evenwel de binding met het Leiebekken te verliezen, dan komen wij tot het probleem van de waterwegverbinding van de haven van Zeebrugge met het hinterland. Sinds lang pleit de GOM - West-Vlaanderen voor de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie vanaf de haven van Zeebrugge tot in Merendree, waar dit kanaal aansluit op het reeds aangepaste waterwegennet in het Gentse. Deze aanpassing van het Afleidingskanaal is trouwens voorzien in de gewestplannen Brugge-Oostkust en Eeklo-Aalter.

De aanpassing streeft een drievoudig doel na.

1. Een eerste doel situeert zich op het vlak van de waterbeheersing. Zoals bekend zorgt het veranderend bodembegebruik (meer bebouwing, meer wegen, meer drainering van landbouwgronden) er voor dat steeds minder regenwater in de bodem kan dringen en dat dus steeds meer water moet afgevoerd worden. Bovendien zorgen rechte trekkingen en gabarietverhogingen voor een steeds snellere aanvoer uit de bovenpanden. Dit alles geldt uiteraard ook voor het stroomgebied van Schelde en Leie, twee rivieren die in het Gentse samenkomen. Het is dan ook duidelijk dat te Gent steeds

meer water op steeds kortere tijd kan samenstromen en dat dit water in verhoogde mate moet afgevoerd worden wil men in het Gentse overstromingen voorkomen. De afvoer gebeurt thans in 4 richtingen: 1) via de Zeeschelde; 2) via het kanaal Gent-Terneuzen; 3) via het kanaal Gent-Brugge en 4) via het Afleidingskanaal van de Leie.

Deze afvoermogelijkheden zijn thans ontoereikend geworden. Zeker wanneer perioden van hoge afvoer uit de bovenpanden samenvallen met storm op zee, waarbij het stormtij zich via de Zeeschelde voortplant tot in Gent, dan wordt de situatie aldaar bijzonder hachelijk.

Uit onderzoek van het Ministerie van Openbare Werken, waarop hier niet in detail wordt ingegaan, blijkt de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie stroomafwaarts Merendree de beste oplossing te bieden. De aanpassing zou erin bestaan het kanaal te verdiepen en te verbreden door verplaatsing van de zuidelijke oever, zodat een afvoer capaciteit van minstens 200 m³/seconde zou gewaarborgd zijn.

2. Belangrijk is het feit dat de aanpassing, nodig voor de waterbeheersing, tevens een scheepvaartweg zou opleveren die bevaarbaar is voor schepen van 2.000 ton en voor 3.000 ton duwvaart. Met andere woorden, mits een aantal bijkomende voorzieningen (onder meer inzake bruggenbouw) zou Zeebrugge ontsloten worden door een volwaardige waterweg.

Een volwaardige waterweg is er in de huidige omstandigheden niet. Thans verloopt de verbinding via het Boudewijnkanaal (zeekanaal) tot in Brugge. En hier zit het probleem. Te Brugge moet men op het kanaal Brugge-Gent komen. Daar is het kanaal bevaarbaar voor 600-tonners; aanpassing is slechts mogelijk tot 1.000 ton, maximaal 1.200 ton. Dit is een erg beperkt gabariet voor de ontsluiting van een zeehaven. Bovendien zouden, indien de verbinding via Brugge zou lopen, de scheepvaartbewegingen leiden tot bijzonder zware verkeersproblemen in het Brugse.

Met andere woorden: via Brugge gaat het niet en anderzijds liggen de mogelijkheden van het Afleidingskanaal voor het grijpen. Vandaar het tweede doel van de aanpassing van het Afleidingskanaal: de Zeebrugse haven volwaardig aansluiten op het Belgisch en Europees waterwegennet.

In het Belgisch systeem onderscheidt men die assen die vertrekken vanuit Antwerpen: Antwerpen-Luik, Antwerpen-Brussel-Charleroi en Antwerpen-Gent-Doornik. Daarnaast zijn er twee dwarsverbindingen: een zuidelijke, gaande van Duinkerke over Doornik naar Luik, en een noordelijke die de havens van de Kust, Gent en Antwerpen met Luik verbindt. Het is duidelijk dat de aanpassing van het Afleidingskanaal een wezenlijke versterking betekent voor deze noordelijke verbinding.

De noodzaak van een verbinding op groot gabariet laat zich voelen voor de binnenvaart in het algemeen, maar ook voor een nieuwe vorm van binnenvaart in het bijzonder: het containervervoer op binnenwateren. Zeebrugge heeft zich opgewerkt tot een belangrijke containerhaven. Het ware bijzonder interessant kon Zeebrugge uitgroeien tot een uitvalsbasis voor landinwaarts containervervoer via de binnenvaart. Hierbij valt te bedenken dat, in het geheel van de Rijnvaart, Zeebrugge de meest zuidelijke toegangspoort is. Voor

de containervaart naar Duitsland is dit een belangrijk gegeven. Trouwens op de Rijn zijn er reeds zeer veel containerhavens uitgerust.

Voor de ontwikkeling van containervervoer per binnenschip, moeten twee voorwaarden vervuld worden. Enerzijds dient langs het waterwegennet, op goed-gekozen plaatsen een beperkt aantal containerterminals aangebracht. Plannen hiervoor bestaan overigens langs de Schelde te Avelgem. Anderzijds dienen de waterwegen geschikt te zijn voor container-binnenschepen. Welnu, voor dergelijke vaart moet men kunnen beschikken over een gabariet van ten minste 1.350 ton. Met andere woorden: container-binnenvaart vanuit Zeebrugge maakt geen kans indien men Brugge niet ontwijkt, of anders gezegd: indien het Afleidingskanaal van de Leie niet aangepast wordt.

3. Zo komen we tenslotte tot de derde doelstelling. De afvoer van water uit Leie en Schelde in de richting van Zeebrugge zal betekenen: de aanvoer aldaar van een massa zoet water. De aanwezigheid van dit zoet water in de nabijheid van de haven is nuttig op een dubbel vlak. Vooreerst kan deze aanwezigheid de verzilting van het havengebied bestrijden doordat het zoet water het (via de dokken opdringend) zeewater kan terugdringen. Ten tweede kan het zoete water, mits te voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, aangewend worden in bepaalde industriële processen of havenactiviteiten. Men kan verwachten dat, via uitvoering van het programma inzake zuivering van afvalwaters, de kwaliteit van het water van het Afleidingskanaal geleidelijk zal verbeteren.

Thans voert het Westvlaams Economisch Studie-

bureau, in opdracht van de Bestendige Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen, een dubbele studie uit omtrent het Afleidingskanaal van de Leie. Enerzijds gaat het om een kosten-batenanalyse, anderzijds wordt een milieu-effekt rapport opgesteld.

Het Plan Grégoire in Frankrijk

Het lijkt ons nuttig nog even over de grenzen heen te kijken meer bepaald naar de voorzieningen in het Franse Plan Grégoire. Dit plan Grégoire is het werk van de gelijknamige Kommissie die in 1982 werd geïnstalleerd. Deze kommissie moest beleidsvoorstellen doen die ertoe moeten leiden dat de Franse binnenvaart haar rechtmatige plaats in het geheel van het Franse binnenlands vervoer herovert.

De kommissie werkte op twee vlakken: op het vlak van de waterwegen en op het vlak van de beroepsorganisatie. Laten wij ons hier beperken tot de voorstellen op het vlak van de waterwegen.

De kommissie ging uit van drie voorname vaststellingen.

1. Vooreerst stelde zij dat de binnenvaart vooral aan belang verloor op waterwegen met klein gabariet.

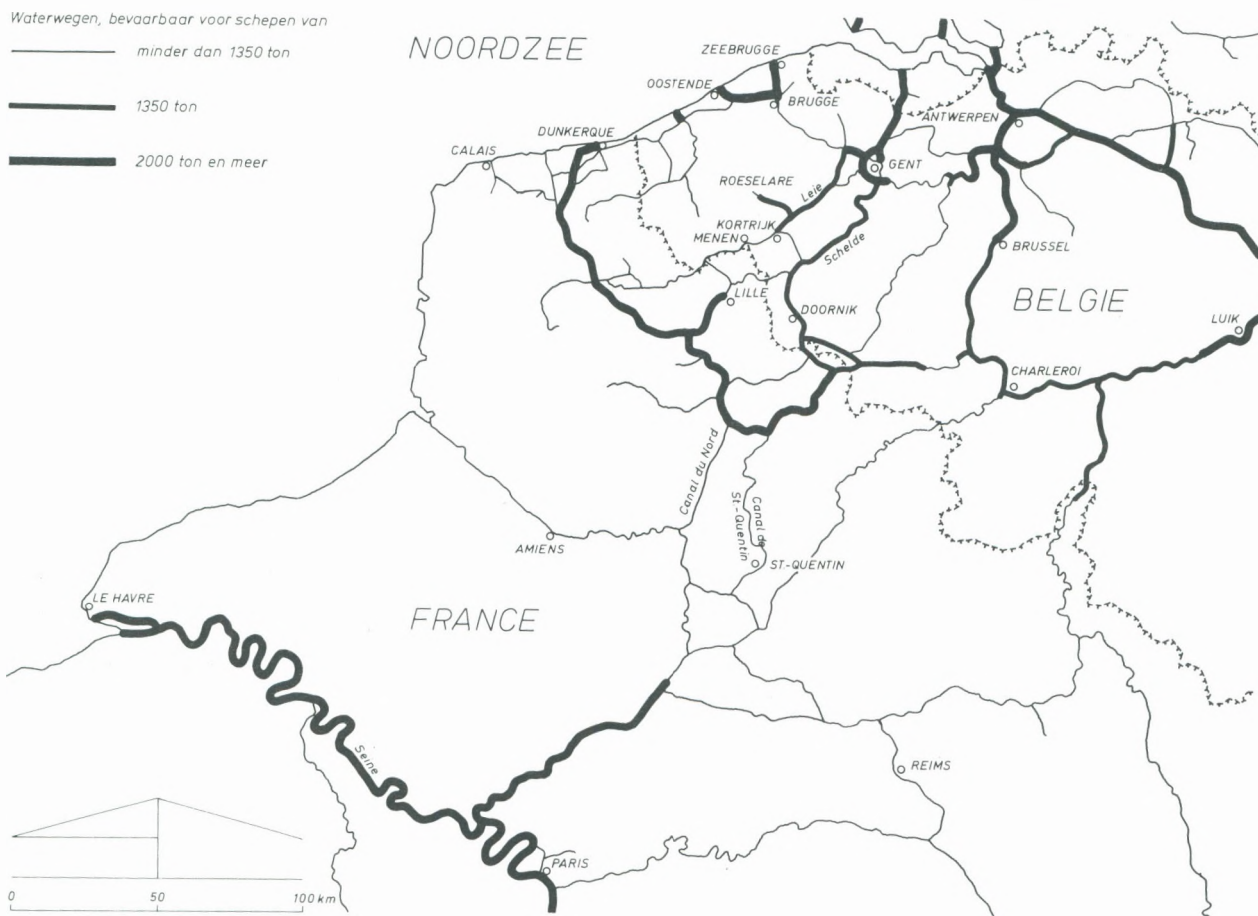
2. Een tweede vaststelling was dat het Franse waterwegennet onvoldoende onderhouden werd en zelfs degradeerde.

3. Ten derde stelde men vast dat kanalenstelsels die op groot gabariet gebracht werden, onderling verbonden zijn door vaarwegen op klein gabariet.

De voorstellen van de Kommissie Grégoire zijn er dan ook op gericht deze negatieve situaties op te heffen.

Waterwegen, bevaarbaar voor schepen van

— minder dan 1350 ton
— 1350 ton
— 2000 ton en meer



Men kan hierbij drie grote stellingen onderkennen:

1. De eerste stelling is dat allereerst genoeg kredieten moeten vrijgemaakt worden voor degelijk *onderhoud*. Hieraan wordt de hoogste prioriteit toegekend.

2. De tweede stelling heeft te maken met de waterwegen die, wegens gebrek aan onderhoud, thans gedegradeerd zijn. Op dit vlak zou een groots programma van *herstel* moeten uitgevoerd worden; het zou zich over 10 jaar moeten uitstrekken.

Beide voorgaande punten (onderhoud en herstel) moeten leiden tot een vernieuwing van het huidige net.

3. Het derde punt echter beoogt de *realisatie* van een echt *netwerk* van waterwegen op groot gabariet.

Hierbij worden twee onderdelen onderscheiden.

Vooreerst moet afgewerkt worden wat reeds gedeeltelijk op groot gabariet is. Dit slaat onder meer op het kanaal Duinkerke-Valenciennes met twee verbindingen naar het Belgische waterwegennet: enerzijds de Schelde en anderzijds de Deûle en de Grensleie. Hierdoor zou in feite het Noordfranse en het Belgische waterwegennet één geheel vormen. Men weet dat de aanpassing van de Deûle en de Grensleie in volle uitvoering is.

Het tweede onderdeel om te komen tot een globaal netwerk op groot gabariet, is de *onderlinge verbinding* van de kanalenstelsels die reeds op groot gabariet gebracht zijn. Deze verbinding verloopt thans nog via waterwegen op klein gabariet.

Voor ons is belangrijk de verbinding tussen het net op groot gabariet in Noord-Frankrijk en dit van de Seine en Parijs. Beide stelsels zijn thans verbonden door twee kanalen op klein gabariet: het Canal du Nord en, evenwijdig hieraan maar circa 20 km meer oostwaarts, het Canal de Saint-Quentin.

De Kommissie Grégoire heeft gekozen voor de aanpassing van het Canal de Saint-Quentin, of juist gezegd, voor het graven van een nieuw kanaal dat ongeveer verloopt in de bedding van het huidige Canal de Saint-Quentin. Voor deze keuze waren er technische redenen en ook het belangrijke feit dat het Canal de Saint-Quentin door geïndustrialiseerde streken loopt terwijl het Canal du Nord vooral door landbouwgebieden stroomt.

Met andere woorden, wanneer het Canal de Saint-Quentin aangepast wordt zal men vanuit West-Vlaanderen tot in Parijs kunnen varen via waterwegen op groot gabariet. Zeebrugge wordt hierdoor de meest noordelijke haven van het Seinebekken.

Het feit dat het Canal de Saint-Quentin gekozen werd leidt voor ons tot een vaarweg die circa 40 km langer is dan via het Canal du Nord. In het geheel van de reisweg naar Parijs (circa 350 km) moet aan deze omweg niet teveel belang gehecht worden. Overigens is ook voor ons de ligging van het Canal de Saint-Quentin in geïndustrialiseerde streken een voordeel.

Samenvattend komt uitvoering van het Plan Grégoire dus hierop neer dat het Belgische, het Noordfranse en het Parijse waterwegennet één geheel op groot gabariet zullen vormen. Een en ander betekent dus dat realisatie van het Franse Plan Grégoire ook voor ons een goede zaak wordt. Wanneer dit plan, en meer bepaald de uitvoering van het nieuwe Canal de Saint-Quentin zal uitgevoerd worden, is evenwel nog niet duidelijk.

Besluit

Zoals wij er in de zeventiger en tachtiger jaren grotendeels in slaagden de voornaamste centra met elkaar en met de havens te verbinden via een nationaal en zelfs internationaal net van moderne autowegen, zo moeten wij er in de nabije toekomst in slagen op het vlak van de waterwegen een gelijkaardige, moderne ontsluiting te realiseren. Kalibrering van de Leie, verbreding van het Afleidingskanaal van de Leie en werken zoals vernieuwen van het Canal de Saint-Quentin zijn te zien als onderdelen van dit ruimer geheel. Hierdoor worden vóór het jaar 2000 de waterverbindingen Zeebrugge-Rijn en Zeebrugge-Leie-Roeselare-Parijs, op groot gabariet, een feit. Voor wat de werken op Westvlaams grondgebied betreft zal de GOM - West-Vlaanderen niet nalaten zich verder in te zetten voor een vlotte realisatie.

STOP DE TIJD, PAK 'N STELLA.



Zelfstandige verzekeringsplichtigen: hoofdberoep, bijberoep en helpers; per bedrijfstak; 1984

	Hoofdbezigheid		Bijkomende bezigheid		Helpers		Land- bouw	Vis- serij	Nijver- heid	Handel	Vrije beroe- pen	Dien- sten	Diverse beroe- pen	Alge- meen totaal
	M	V	M	V	M	V								
<i>Arrondissement Brugge</i>														
Beernem	667	220	81	19	211	27	519	—	233	316	60	46	51	1.225
Blankenberge	695	349	49	12	138	27	70	13	236	748	98	81	24	1.270
Brugge	4.358	1.688	591	123	704	148	486	84	1.770	3.346	1.171	498	257	7.612
Damme	527	157	78	11	224	17	439	3	164	278	66	42	22	1.014
Jabbeke	482	181	49	11	183	12	287	2	204	293	67	39	26	918
Knokke-Heist	1.672	591	124	29	356	70	220	54	654	1.373	277	147	117	2.842
Oostkamp	867	358	107	16	269	22	536	3	362	530	101	68	39	1.639
Torhout	776	307	68	19	224	29	310	4	372	512	108	78	39	1.423
Zedelgem	804	267	102	13	255	25	405	5	372	475	91	75	43	1.466
Zuierkerke	168	53	28	3	73	2	161	1	48	83	18	10	6	327
Totaal	11.016	4.171	1.277	256	2.637	379	3.433	169	4.415	7.954	2.057	1.084	624	19.736
<i>Arrondissement Diksmuide</i>														
Diksmuide	845	301	75	23	427	34	686	1	290	514	91	69	54	1.705
Houthulst	414	148	40	14	194	12	324	—	136	267	33	40	22	822
Koekelare	389	135	32	7	150	14	282	3	153	187	37	40	25	727
Kortemark	641	214	62	11	261	24	437	—	269	357	42	60	48	1.213
Lo-Reninge	252	81	23	4	178	11	311	—	62	118	22	15	21	549
Totaal	2.541	879	232	59	1.210	95	2.040	4	910	1.443	225	224	170	5.016
<i>Arrondissement Ieper</i>														
Heuvelland	421	149	36	5	279	24	461	—	124	235	31	37	26	914
Ieper	1.362	519	128	47	554	63	706	3	547	969	253	140	55	2.673
Langemark- Poelkapelle	374	133	42	4	199	19	363	—	129	196	27	35	21	771
Mesen	40	21	1	2	16	—	16	—	21	26	5	8	4	80
Poperinge	950	325	93	18	501	44	806	1	315	538	120	82	69	1.931
Vleteren	218	78	17	6	148	9	258	1	68	96	18	20	15	476
Wervik	620	224	58	13	213	27	271	1	288	395	82	85	33	1.155
Zonnebeke	553	189	48	15	300	26	491	—	209	297	45	56	33	1.131
Totaal	4.538	1.638	423	110	2.210	212	3.372	6	1.701	2.752	581	463	256	9.131
<i>Arrondissement Kortrijk</i>														
Anzegem	620	223	107	17	182	33	306	3	372	309	78	73	41	1.182
Avelgem	421	185	58	9	124	17	177	—	195	303	45	45	49	814
Deerlijk	543	147	72	10	124	23	135	1	335	314	62	50	22	919
Harelbeke	918	340	126	26	188	25	158	4	559	601	149	101	51	1.623
Kortrijk	3.259	1.282	423	80	599	117	396	7	1.674	2.310	815	395	163	5.760
Kuurne	478	205	66	12	123	18	48	1	312	347	92	61	41	902
Lendelede	228	84	33	4	85	11	101	1	128	148	28	21	18	445
Menen	1.122	515	151	32	278	56	197	3	687	843	201	144	79	2.154
Waregem	1.527	533	193	41	412	62	297	13	1.052	897	250	154	105	2.768
Wevelgem	1.036	391	133	28	243	44	213	3	640	694	146	124	55	1.875
Zwevegem	804	325	146	25	252	38	332	3	459	499	155	87	55	1.590
Totaal	10.956	4.230	1.508	284	2.610	444	2.360	39	6.413	7.265	2.021	1.255	679	20.032

	Hoofdbezigheid		Bijkomende bezigheid		Helpers		Land- bouw	Vis- serij	Nijver- heid	Handel	Vrije beroep- pen	Dien- sten	Diverse beroep- pen	Alge- meen totaal
	M	V	M	V	M	V								
<i>Arrondissement Oostende</i>														
Bredene	332	178	37	15	67	15	38	6	143	345	54	45	13	644
De Haan	457	172	48	15	99	16	102	5	154	407	85	44	10	807
Gistel	395	142	44	6	144	15	186	1	174	272	55	40	18	746
Ichtegem	611	228	52	15	217	21	335	1	269	379	46	72	42	1.144
Middelkerke	741	300	62	15	216	25	312	3	259	604	68	76	37	1.359
Oostende	2.468	1.206	246	72	305	80	110	60	921	2.296	536	335	119	4.377
Oudenburg	315	118	35	10	108	7	174	—	129	198	41	25	26	593
Totaal	5.319	2.344	524	148	1.156	179	1.257	76	2.049	4.501	885	637	265	9.670
<i>Arrondissement Roeselare</i>														
Hoogdele	453	125	57	10	189	20	325	1	182	234	47	39	26	854
Ingelmunster	460	173	66	8	158	20	146	—	273	317	46	51	52	885
Izegem	1.108	485	160	26	290	52	219	1	639	859	166	152	85	2.121
Ledegem	405	170	49	10	155	19	193	—	229	270	47	46	23	808
Lichtervelde	386	141	44	7	134	16	241	—	153	229	41	39	25	728
Moorslede	485	182	55	10	228	22	310	—	218	331	46	52	25	982
Roeselare	2.152	835	297	48	519	67	447	5	888	1.729	389	327	133	3.918
Staden	555	196	63	8	305	30	495	2	234	305	46	49	26	1.157
Totaal	6.004	2.307	791	127	1.978	246	2.376	9	2.816	4.274	828	755	395	11.453
<i>Arrondissement Tielt</i>														
Ardooië	498	152	66	15	204	9	356	1	205	261	41	47	33	944
Dentergem	400	167	47	15	161	15	240	1	202	239	45	40	38	805
Meulebeke	485	174	50	9	233	22	296	1	243	308	49	59	17	973
Oostrozebeke	345	105	36	6	127	10	148	—	220	175	31	32	23	629
Pittem	390	109	38	7	179	15	301	—	156	199	35	26	21	738
Ruiselede	301	83	36	6	137	9	278	—	94	137	26	23	14	572
Tielt	893	321	116	20	404	50	551	—	385	604	119	80	65	1.804
Wielsbeke	368	114	35	7	140	7	127	—	243	202	45	29	25	671
Wingene	806	286	91	13	328	30	701	3	300	390	66	53	41	1.554
Totaal	4.486	1.511	515	98	1.913	167	2.998	6	2.048	2.515	457	389	277	8.690
<i>Arrondissement Veurne</i>														
Alveringem	347	105	20	4	226	15	408	—	77	170	22	18	22	717
De Panne	457	218	31	14	118	15	59	2	182	465	61	47	37	853
Koksijde	731	256	63	14	190	23	138	9	289	598	127	75	41	1.277
Nieuwpoort	400	185	49	10	118	14	96	20	150	370	58	53	29	776
Veurne	510	168	49	13	252	32	361	—	192	294	90	44	43	1.024
Totaal	2.445	932	212	55	904	99	1.062	31	890	1.897	358	237	172	4.647

GOM - West-Vlaanderen vraagt betere uitrusting luchthaven Oostende

Het Directiecomitee van de GOM - West-Vlaanderen besprak op zijn jongste bijeenkomst de infrastructurale uitrusting van de luchthaven van Oostende. Weliswaar kende de luchthaven van Oostende de jongste jaren een merkwaardige heropbloei, zowel wat betreft het passagiers- als het vrachtverkeer, maar het ontbreken van enkele infrastructuurwerken dreigt deze evolutie verder te verhinderen.

De luchthaven van Oostende kende een ongelijke ontwikkeling, met zeer hoge maar ook zeer lage momenten. Zo werden er in 1964 ongeveer 486.000 passagiers genoteerd, die daarop terugvielen tot op 53.000 reizigers in 1981. Ingevolge bepaalde initiatieven in Groot-Brittannië klom dit cijfer sinds 1983 opnieuw omhoog; in 1985 werden opnieuw reeds 193.000 passagiers bereikt.

Inzake vrachtvervoer kwam de kentering er in 1984. Waar 1983 nog slechts 7.000 ton liet registreren, telde 1984 opnieuw 9.400 ton en was 1985 goed voor 19.400 ton, wat een snelle heropleving betekende.

De bestaande heropleving is gebonden aan diverse fenomenen. Het passagiersvervoer ligt in hoofdzaak bij een toeristenvervoer van en naar Groot-Brittannië. Een verdere diversifikatie is daar aangewezen.

Verder kan Oostende ingeschakeld worden ter ontlasting van het vrachtvervoer en van het passagiersverkeer op Zaventem, als regionale luchthaven enerzijds, als uitwijkhaven bij slecht weer, anderzijds.

Tenslotte kan Oostende ook een industriële functie vervullen eens Eurair er kan overgaan tot de bouw van de Sikorsky-helikopterfabriek.

In het kader van deze opdracht dienen evenwel ook enkele werken dringend te worden uitgevoerd.

Vooreerst is er een nood aan de verruiming van de opslagcapaciteit in het vrachtgebouw: er wordt een overdekte luifel van 1.500 m² vooropgesteld.

Ten einde de landingsbaan van 3.200 m volledig te kunnen benutten, moet de landingsinstallatie worden aangepast en alle hindernissen weggenomen. Ook dient het ILS-systeem voor het blindelings landen uitgebreid te worden tot op het niveau van categorie III in plaats van de huidige categorie I.

Tenslotte dienen de verlichting van bepaalde landingsbanen en de bagagetransportbanden aan de inschepingsdesken en het moderniseren van de check-ins doorgevoerd te worden.

De betrokken nationale en gewestelijke ministers en staatssecretarissen werden van deze toestand op de hoogte gebracht door de GOM - West-Vlaanderen.



Computergestuurd laser-graveersysteem.

eenheid in België, waar wel reeds een commerciële vestiging bestond.

In 1961 echter werd de eerste steen gelegd van de eerste fabriekshal in de Siemenslaan te Oostkamp, waar het bedrijf zich sindsdien steeds verder heeft uitgebreid. Dit gebeurde zelfs een eerste maal in 1962.

Daarna diende er gewacht tot 1970-71 en 1974-75 voor een tweede en derde uitbreiding. In 1970 werd er gestart met een researchlaboratorium voor productieprocessen en automatizeringstechnieken en met een spuitgietproductie-eenheid. Onder het gezag van Oostkamp, werd in de nabijheid van de RUG te Gent een researchlaboratorium op het gebied van de telekommunikatietechniek gestart.

De jaren volgden vlug op elkaar: in 1974 en 1975 kwamen er te Oostkamp terug twee uitbreidingsfazen en in 1977 kende een uitbreiding van de activiteiten met de oprichting van een laboratorium voor de ontwikkeling van elektromechanische componenten.

In 1982 en 1983 had een herstructurering plaats. Er kwam een duidelijke splitsing van de vestiging tussen een productie-eenheid voor telekommunikatie-apparatuur en een productie-eenheid van contactbouwdeelen en spoelen. Deze laatste afdeling werd in 1983-84 uitgebreid met verdere ontwikkelingsopdrachten, evenals met verkoopsactiviteiten.

De afdelingen

Zeër concreet omvat Siemens Oostkamp momenteel twee productie-eenheden en twee researchlaboratoria:

25 jaar Siemens - Oostkamp

In feite startte de firma Siemens de productie van telekommunikatiematerieel in 1960, in gehuurde gebouwen te Oostkamp. Dit was haar eerste productie-

een voor de ontwikkeling van productieprocessen en automatiseringstechnieken en een voor elektromechanische componenten. De productie-eenheden houden zich bezig met telefoon- en transmissietechniek (telekommunikatie) en sinds kort ook met beveiligings- en veiligheidstechnieken; de tweede eenheid produceert elektronische componenten en is tevens actief op het gebied van de radio- en radartechniek en van de fabrikage-technische ontwikkeling.

In de divisie communicatie- en beveiligingstechniek werden zeer grote investeringen gerealiseerd: in de jaren 70 tot begin 1980 was dit gemiddeld 250 miljoen fr. per jaar; sinds 1983 is dit gemiddeld 600 miljoen fr. geworden.

De producten worden gefabriceerd voor de wereldmarkt. Vastgesteld wordt dat zij inzake economische en technologische omstandigheden geen merkelijke kostenverschillen meer opleveren inzake fabrikage in vergelijking met de bedrijven in de Bondsrepubliek Duitsland.

Tevens is Oostkamp de exclusieve productie-eenheid voor de interne en externe behoeften aan mechanische bouwdelen (stekkers, lijsters, schakelaars en toetsen) en de uitsluitende fabriekvestiging voor kortegolfzenders en -ontvangers en voor de lokalizatiesystemen van de afdeling Radio-en Radartechniek van Siemens. Méér dan 90% van de productie terzake wordt geëxporteerd, ter waarde van ongeveer 5 miljoen fr. per jaar.

De laboratoria te Oostkamp zijn fabrikage-technische laboratoria. Zij scheppen de basis voor de toepassing van nieuwe technologieën, zij onderzoeken de parameters inzake kritieke arbeidsaflopen en testen nieuwe processen in pilootlijnen, dit in samenwerking met de toekomstige gebruikers.

Zo wordt er onderzoek verricht naar het selectief metaalgalvaniseren van contactbouwdelen in doorloopinstallaties, naar het lasergraveren van verschillende materialen en naar programmasystemen voor CAD, CAM en CAQ.

Het laboratorium voor elektromechanische componentenontwikkeling slaat op een breed gamma voor konnektoren, schakelaars en druktoetsen voor computerklavieren voor de wereldmarkt. Het loopt van het produktontwerp, over de produktontwikkeling en de aansluitende productie- en verkoopondersteuning.

De impact van deze innoverende laboratoria is zo groot, dat duidelijk gesteld kan worden dat ongeveer 53% van de geproduceerde produkten 3 jaar geleden nog onbekend waren op de markt; in 1972 was dit 42%.

De omzet van het bedrijf te Oostkamp die in 1970-71 (na tien jaar werking) ongeveer 1 miljard fr. bedroeg, steeg in 1980-81 reeds tot ongeveer 3,7 miljard fr., om in 1985-86 de 5 miljard fr. te benaderen.

De verhoogde produktiviteit blijkt duidelijk uit het feit dat het aantal produktie-uren sterk daalde, van 2,1 miljoen in 1970-71 (met het absoluut hoogtepunt), tot 1,1 miljoen produktie-uren in 1982-83. Sindsdien is er een geleidelijke verhoging naar 1,4 miljoen uren in

1985-86.

De evolutie van de arbeidskrachten kende eenzelfde kurve, met een maximum van 3.500 in 1974 en een daling tot ongeveer 1.700 in 1983. Sindsdien is er een geleidelijke herneming naar 2.000 op 15 mei 1986. Ongeveer 75% van deze tewerkstelling betreft minder-geschoolde vrouwelijke arbeidskrachten. In het kader van de wet Hansenne wordt er gewerkt met weekendwerk en deeltijdse tewerkstelling, wat de kosten heel wat heeft verbeterd en de concurrentiekracht van het bedrijf heeft opgevoerd. Vastgesteld werd ook dat, zoals algemeen geldt in de Brugse regio, het vinden van jonge, geschoolde werktuigkundige metaalbewerkers, zeer moeilijk wordt. Uiteraard tenslotte is het overduidelijk dat de gevraagde scholingsgraad bij het renoverend werk dat te Oostkamp gebeurt, van jaar tot jaar toeneemt.

Het belang van de overheidsbestellingen in de telekommunikatiesector voor de industriële ontwikkeling van West-Vlaanderen

1. Omvang van het kontrakt

De RTT moet binnenkort, met ingang van 1/1/1987, een nieuw lange-termijnkontrakt afsluiten voor de levering van high-tech openbare telefooncentrales.

De juiste omvang van dit kontrakt ligt nog niet vast maar gedurende de voorafgaande besprekingen tussen de regering, de RTT en kandidaat-leveranciers werd *de grootte-orde van het kontrakt wel reeds opgevoerd van ongeveer 80 miljard frank tot 160 à 170 miljard frank gespreid over 10 jaar*. Deze verhoging van de kontraktwaarde werd veroorzaakt door het voorstel van het bevoegde ministerkomitee om:

a) het kontrakt te verruimen tot de uitbouw van een ISDN-net. Dit betekent de uitbouw van een net dat toelaat niet alleen steminformatie doch ook gegevens, teksten en beelden aan hoge snelheid en lage kost door te zenden;

b) een snellere dan de aanvankelijk voorziene digitalisering van het openbaar telefoonnet door te voeren.

Door deze evolutie wordt het betrekken van meerdere leveranciers bij de uitwerking van dit programma een noodzaak. Monopolievorming bij de ontwikkeling van een programma van dergelijke omvang zou niet alleen onverantwoord doch ook gevaarlijk zijn.

2. Keuze van systemen

Om belangrijke kosten in de toekomst te vermijden is het essentieel dat de systemen die nu geselecteerd worden een aankoppeling aan toekomstige ISDN-systemen in andere landen toelaten zonder noemenswaardige bijkomende kosten.

Voor al het EWSD-systeem van Siemens dat reeds in 21 landen over de wereld geïntroduceerd is en het ATT-Philips systeem dat vooral in de USA, Nederland

een
Westvlaamse
bank
voor
Westvlaamse
welvaart

b bank van
roeselare

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

en Groot-Brittannië goed geïntroduceerd is, bieden belangrijke mogelijkheden.

3. Tewerkstellingseffekt voor West-Vlaanderen

De systemen die deze firma's voorstellen domineren niet alleen de Amerikaanse en een groot deel van de Europese markt doch de keuze voor deze systemen houdt ook belangrijke tewerkstellingsimplicaties in voor West-Vlaanderen.

Het toekennen van een substantieel deel van het kontrakt aan de nv Siemens zal een belangrijk *rechtstreeks tewerkstellingseffekt* hebben voor West-Vlaanderen. Indien het kontrakt wordt toegewezen aan de nv Siemens is de best uitgeruste afdeling voor de productie van deze apparatuur het productiebedrijf te Oostkamp.

Het toekennen van een substantieel deel van het kontrakt aan de ATT-Philips groep zal een belangrijk *onrechtstreeks tewerkstellingseffekt* hebben voor West-Vlaanderen.

Het betrekken van de ATT-Philips groep bij de toewijzing van het kontrakt zal een signaal zijn aan het hoofdkwartier in Eindhoven dat België de plaats die haar wordt toegekend in de Philips-strategie (onder andere de belangrijke beslissing in verband met het uitbouwen van het compact disc center van de groep te Hasselt) waardeert en dat België klaar staat om de verdere expansie van de groep in ons land, zowel wat betreft productie als research, sterk te ondersteunen. West-Vlaanderen zal meegenieten van een verdere ontplooiing van de Philips-groep in België dank zij de zetels van deze groep te Brugge en te Roeselare.

4. Oproep

De GOM - West-Vlaanderen houdt dan ook een krachtig pleidooi om de belangrijke impuls die van een toewijzing van dit 'kontrakt van de eeuw' voor de industriële ontwikkeling van West-Vlaanderen kan uitgaan, niet te verwaarlozen.

Bij de selectie van de Philips- en Siemens-systemen kiest de regering niet alleen voor topkwaliteit, doch verschaft zij ook aan de provincie West-Vlaanderen een economisch verantwoorde tewerkstellingsstimulus.

Peterschap voor startende ondernemers: positieve respons van het bedrijfsleven

Onlangs startte de GOM - West-Vlaanderen een nieuwe aktie ten voordele van startende ondernemers. De bedrijvencentra in West-Vlaanderen (Wevelgem, Brugge en Roeselare) kunnen nu ook gekontakteerd worden door startende ondernemers die zich niet in het bedrijvencentrum wensen te vestigen.

Na een verkennend en oriënterend gesprek met de directeur van het bedrijvencentrum, wordt een afspraak georganiseerd met een bedrijfsadviseur van de

GOM - West-Vlaanderen. De verdere begeleiding voorziet twee stappen:

informatie over administratieve formaliteiten, de overheidshulp en leegstaande bedrijfspanden en algemeen bedrijfs-economisch advies door de GOM - West-Vlaanderen;

het kontakteren, indien gewenst, van een ervaren bedrijfsleider of kaderlid die een peterschap wil waarnemen en als raadsman wil optreden gedurende de startperiode.

Bij de konkrete uitwerking van deze aktie werd in de eerste plaats het Westvlaams bedrijfsleven gekontakteerd om hen het initiatief voor te stellen en hen te vragen voor specifieke gevallen een geschikte peter te helpen zoeken.

De respons was opvallend positief. Het grootste deel van de gekontakteerde bedrijven sprak van een efficiënt georiënteerde aktie tot aanmoediging van het ondernemingsklimaat en bood haar diensten aan voor begeleiding van startende ondernemers.

Het nieuwe concept werd dus uitgewerkt, de nodige instrumenten, om de verschillende begeleidingsstappen tot een goed einde te brengen, zijn beschikbaar. Het woord is nu aan onze creatieve mensen.

Het klimaat en de begeleiding voor een startende onderneming werd door de bedrijvencentra en het geschetste nieuwe initiatief in belangrijke mate verbeterd. Reeds enkele bedrijfjes werden dank zij de voorgestelde formule op het goede pad gebracht. De GOM - West-Vlaanderen en de bedrijvencentra staan klaar om een nog veel grotere vraag efficiënt te helpen. Aarzel niet hen te kontakteren.

GOM - West-Vlaanderen

Baron Ruzettelaan 33

8320 Brugge

Tel. 050/35.81.31

Kontaktpersonen: de heren J. Callens, L. Vermandere, A. De Raes.

Bedrijvencentrum Regio Kortrijk

Vlamingstraat 4

8610 Wevelgem

Tel. 056/41.89.00

Kontaktpersoon: de heer J. Van Meenen.

Bedrijvencentrum Regio Brugge

Lieven Bauwensstraat 20

8200 Brugge

Tel. 050/31.23.98

Kontaktpersoon: de heer M. Decock.

Bedrijvencentrum Regio Roeselare

p/a Bank van Roeselare en West-Vlaanderen

Noordstraat 38

8800 Roeselare

Tel. 051/23.52.11

Kontaktpersoon: de heer B. Vergote.

Nieuw bedrijfsgebouw voor Watteeuw

Watteeuw nv ging op 26 mei jongstleden over tot de eerste-steenlegging van het bedrijvencomplex 'Watteeuw Special Products' te Oostkamp, op het industriegebied Kampveld. Deze gebouwen moeten bedrijfsklaar zijn in augustus 1986. Watteeuw nv is momenteel gevestigd te Brugge (Sint-Michiels). Het is gespecialiseerd in het vervaardigen van tandwielen.

De firma startte in 1949 met het 'snijden van tandwielen', in een werkplaats van 10 op 10 meter. Dit atelier werd geleidelijk vergroot. In 1963 werden de nieuwe gebouwen in dienst genomen te Sint-Michiels. De investering daarvoor bedroeg tussen de 17 à 20 miljoen fr. De zopas aangevatte werken zijn opnieuw het bewijs van de verdere groei, want zij zullen het bedrijf 3.500 m² nieuwe ruimte verschaffen, met tevens latere uitbreidingsmogelijkheden op een terrein van 3 ha.

In 1959 werd de éénmanszaak een pvba, om in 1980 een naamloze vennootschap te worden. De omzet steeg zeer snel.

(× 1.000 fr.)

1949 (5 maanden)	20
1965	17.300
1970	48.800
1974	129.900
1980	274.500
1984	500.192
1985	567.621

Ook het personeelsbestand breidde voortdurend uit. In 1951 werd de eerste medewerker aangeworven, in 1961 waren het er 60 en in 1980 140. Dit aantal steeg nog naar 153 in 1983 en naar 174 in 1984. Momenteel zijn er 180 tewerkgestelden. De investeringen stegen van gemiddeld 20 miljoen fr. in 1982 en 1983 naar 60 miljoen fr. in 1984 en naar 70 miljoen fr. in 1985. Daar komen voor de jaren 1986 en 1987 zeker 240 miljoen fr. bij voor investeringen in gebouwen en nieuwe machines.

De firma Watteeuw is gekend voor haar zeer hoge kwaliteitsnormen inzake tandwielen. Haar klanten liggen wereldwijd verspreid alhoewel een viertal klanten (op een 70-tal) ongeveer 70 à 75% van haar produkten afnemen. Deze produkten zijn altijd zeer specifieke opdrachten in niet te grote reeksen, wat meteen bepaalde klanten als de autonijverheid uitsluit.

De kwalitatief zeer hoogstaande meest-recente klant is het Airbus-project. Daarmee wordt de intrede, sinds 2 jaar, in de aeronautica-branche opnieuw versterkt.

De gedeeltelijke verhuizing naar Oostkamp dient gezien in het licht van het groeiend gebrek aan plaats in de bestaande vestiging te Sint-Michiels. Een 120-tal personen zullen naar Oostkamp verhuizen, met hun machines, om daar de produktie van de tandwielen zelf

in ideale omstandigheden verder te zetten. Te Sint-Michiels zullen de 60 achterblijvende arbeidskrachten zich toeleggen op de produktie van huizen voor tandwielen.

Deze aktiviteit is een antwoord op een nieuwe vraag van de klanten, maar ook een optie op de toekomst. Watteeuw nv zal immers zelf ontwerpen van tandwielkasten maken en deze kommercializeren. Waar vroeger reeds heel wat creatieve samenwerking op het vlak van materiaal en techniek vereist was, wordt nu de stap gezet naar de realisatie van een volledige funktie. Deze nieuwe werkwijze is een normale uitloper van de gewone toelevering.

Het Studiebureau dat daarvoor instaat blijft, samen met de administratie en de direktie, te Sint-Michiels. Daartoe worden zowel het marketing-team versterkt als het ontwerpbureau, die samen moeten instaan voor het ontwerpen van deze volledige eenheden en voor de kommercializatie ervan.

150 jaar provincies

Eind 1986 worden door de Bestendige Deputatie van de Provincieraad van West-Vlaanderen meerdere initiatieven genomen naar aanleiding van de herdenking van het 150-jarig bestaan van de provinciewet en de -raden.

De viering wordt ingezet met een groot Ontmoetingsfeest van het provinciaal personeel, ambtenaren en onderwijzend personeel, op 10 september.

Op 3 oktober wordt te Brugge een plechtige zitting gehouden voor de Provincieraad. Bij deze gelegenheid wordt een herdenkingsplaat onthuld.

Voor de bevolking is er een tentoonstelling gepland van 3 oktober tot 16 november 1986 in het Provinciaal Hof. Deze tentoonstelling zal een levendig en aktueel beeld geven van wat de provincie vandaag is en doet. Tevens worden de hoofdlijnen van het Westvlaams provinciaal beleid geschetst.

Nadien wordt de tentoonstelling telkens tien dagen opgesteld in de Arrondissementshoofdplaatsen Kortrijk, Ieper, Veurne en Tielt.

Het provinciaal beleid wordt ook tot uiting gebracht in een klank- en kleurfilm.

Op 15 oktober grijpt er te Kortrijk in samenwerking met BRT II-Omroep West-Vlaanderen, een koncert van volksliederen plaats.

Naast een publikatie ad hoc, wordt er ook een herdruk verzorgd van de brochure over het Provinciaal Hof en de Provincieraad.

Ook het boek van Dr. L. Devliegher over 'Het Brugse Vrije' (Het provinciaal Museum), 10de deel in de reeks 'Kunstpatrimonium in West-Vlaanderen', komt op dit ogenblik van de pers.

Op 17 oktober 1986 wordt het Provinciaal Museum voor Moderne Kunst te Oostende plechtig opengesteld.

Daarnaast wordt het gerenoveerd Kasteel van Tillegem, toekomstig verblijf van Westtoerisme, plechtig in gebruik genomen.

Korlam breidt uit

Op 4 juli breidde de firma Korlam haar produktielijn te Wevelgem uit tot een continue verlijmingslijn, die ondergebracht is in een nieuwe loods van 4.000 m². De bestaande produktielijn en de stockage van het hout waren ondergebracht in een ruimte van 8.000 m². De investering voor het nieuw gebouw en de nieuwe lijn bedraagt ongeveer 20 miljoen frank.

Korlam nv maakt deel uit van de *Bouwgroep IBC* uit Kortrijk. Deze groep heeft in 1985 een jaaromzet gerealiseerd van 1,6 miljard frank. Zij bestaat uit een konglomeraat van 11 KMO-ondernemingen die met de bouw zijn verbonden. Naast deze inplantingen heeft Bouwgroep IBC-Kortrijk, via participaties, belangen in BSM sa te Comines-Frankrijk en in Decoene Bouwelementen bv te Eindhoven-Nederland. Per jaar investeert de groep voor modernisering tussen de 25 en 30 miljoen frank in rationaliseringsinvesteringen.

De start van de uitbouw van de Bouwgroep dateert van eind 1975 en dit door de beslissing van de hoofdaandeelhouder tot opsplitsing van Houtindustrie De Coene nv.

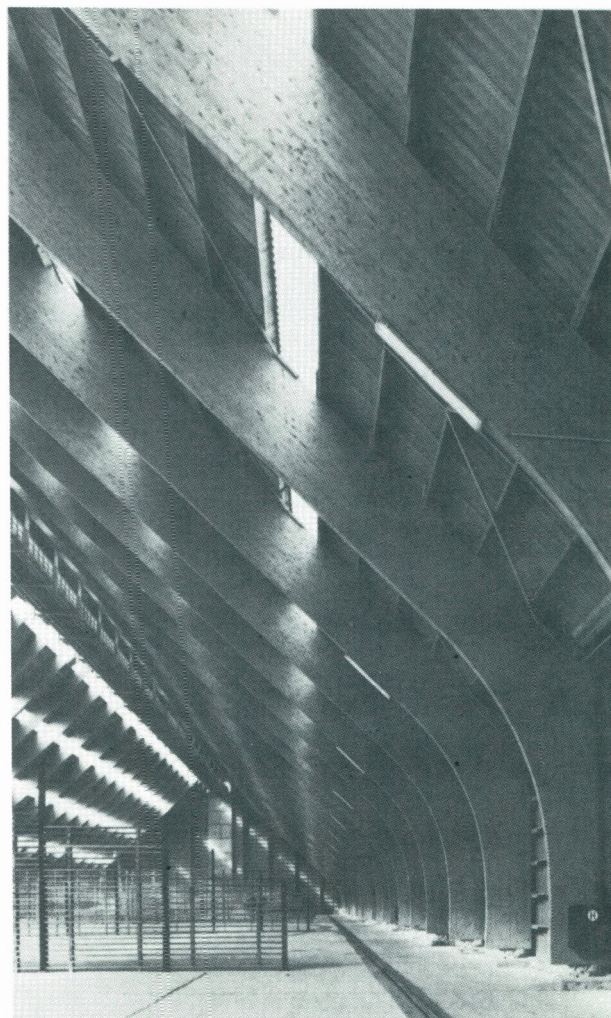
De omzet van de groep blijft stijgen met 10 à 15% per jaar; de laatste drie jaar groeide de tewerkstelling aan met 120 personen, wat het totaal op 445 tewerkgestellten bracht.

De grootste tewerkstelling wordt geboekt bij *Bouwonderneming IBC*, met 195 personen. IBC houdt zich vooral bezig met traditionele bouw, met gebruik van moderne componenten. In deze sleutel-op-de-deur formule, waarin de gekoördineerde dienstverlening een grote rol speelt, worden per jaar 40 à 50 privé-woningen gebouwd. De werforganisatie is een zeer belangrijke troef inzake rentabiliteit. Deze bleef voldoende, ook al zijn de prijzen de laatste vier jaar teruggelopen.

De Coene Construct nv legt zich, met zijn 85 tewerkgestellten, toe op industriebouw. De Coene Construct werd reeds in 1975 uit de voormalige firma De Coene gelicht. De Coene Construct werkt in hoofdzaak voor instellingen, beleggers en industrie. De mobiliteit van de werven en dus ook van het hulpmaterieel is zeer kenmerkend voor deze assemblagebouw, die samengesteld wordt met componenten. Deze wijze van bouwen liet toe, door haar rationalisatie, te komen tot een halvering van de bouwpreizen.

Uit de Houtindustrie De Coene nv werden nog andere bijkomende activiteiten overgenomen en verdergezet onder een autonoom beheer.

Het Studiebureau werd zelfstandig onder de naam *Artecon nv*, terwijl de activiteiten gericht op woningbouw en immobieliere verrichtingen ondergebracht werden bij *Korprobel nv*. Samen zijn deze verenigingen goed voor een tewerkstelling van 35 personen. Het Studiebureau Artecon maakt zowel interne als externe studies op het vlak van de stabiliteit, speciale technieken, adviezen voor preventief onderhoud van gebouwen. Dit laatste is een merkwaardige uitbreiding naar een toekomstgerichte activiteit van de firma.



IBC telt verder vier productiebedrijven: Korlam, Kortim, Kormetal en Decocel.

Korlam nv stelt zich, sinds 1976, tot doel de productie en verkoop van hout- en gelijmde konstrukties. Zij volgt de spantenfabriek van Decoene op. Deze werd volledig vernieuwd en op het industriegebied van Wevelgem heringericht. Zoals boven vermeld, werd zopas een tweede produktielijn, afkomstig van het falliete bedrijf Jumatt, in werking gesteld.

Ook de schrijnwerkerij van Decoene werd als zelfstandig bedrijf *Kortim nv* naar Wevelgem overgebracht. De activiteit werd omgebogen tot een afdeling, gespecialiseerd op wanden, kasten en industriële decoratie ten behoeve van de diverse projecten.

Kormetal nv groeide uit de vroegere onderhoudsdienst en vervaardigt nu alle metalen stukken buiten maat voor de bouw, ten dele voor eigen gebruik, maar meestal voor derden.

Decocel nv tenslotte bevat tridimensionele cellen voor voorlopige gebouwen voor werven en scholen. Kenmerkend is hier zowel de voorlopige aard van de gekreerde ruimten, als de demonteerbaarheid met het oog op het hergebruiken.

De vier productiebedrijven samen stellen 125 personen tewerk.



exprescolli met gegarandeerde vervoersduur

Dringende colli worden binnen de 24 tot 48 uren ter bestemming gebracht in meer dan 1.000 plaatsen in 7 Europese landen: EURAIL EXPRESS is een nieuw internationaal produkt van NMBS-COLLI bij vertrek uit 14 Belgische stations.

De colli reizen met de beste internationale reizigerstreinen.

De spoorweg zorgt voor de douaneformaliteiten.

De colli kunnen desgewenst aan huis gebracht worden.

EURAIL EXPRESS biedt bovendien een gegarandeerde vervoersduur.

Wordt de vervoersduur overschreden, en dit is te wijten aan de spoorweg... dan krijgt u 50% van de transportprijs terugbetaald.

De 14 stations: Antwerpen-Centraal, Bergen, Brugge, Brussel-Zuid, Charleroi-Sud, Kortrijk, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Leuven, Luik-Guillemins, Namen, Oostende, Sint-Niklaas en Verviers-Centraal.

De 7 bestemmingslanden: de Duitse Bondsrepubliek, Frankrijk, Groot-Brittannië, Groothertogdom Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland.

Inlichtingen bij de 14 stations of op het telefoonnummer 02/525 36 60.



Belgische spoorwegen
NMBS-COLLI



Decobel nv is de leasing-firma die de Decocel-cellen promoot en financiert (leasen en verhuren).

Korexpa nv staat in voor het patrimonium van alle bedrijfspannen te Wevelgem (Korlam en Kortim) en te Moeskroen (Kormetal en Decocel).

Kustbouwbedrijf nv treedt op als bouwpromotor, voornamelijk aan de Belgische Kust. Zij koopt gronden, bouwt en verkoopt, alleen of in participatie (zoals een huidige project op het Kennedypark te Kortrijk).

Het Beheer van de groep tenslotte is ondergebracht in *Bema nv*. Deze groep staat momenteel op de 19de plaats van alle Belgische bouwondernemingen (Trends 5.000) en zelfs op de 9de plaats wanneer de wegenbouw en de burgerlijke bouwkunde geëlimineerd worden. Voor Vlaanderen alleen komt de Groep IBC op de eerste plaats als bouwonderneming.

De WIH en de woningbouw

In de toekomst wenst de Westvlaamse Interkommunale Vereniging voor Huisvesting (WIH) verder uitgeruste bouwgronden aan sociale prijs ter beschikking te stellen. Vervolgens dient zoals in het verleden bijzondere aandacht besteed te worden aan de regionale woonbehoeften. Deze woonbehoeften zijn te vertalen in een gedifferentieerde tijdgebonden vraag naar bouwgronden en woongelegenheden in bepaalde prijsklassen en hun situering binnen of aan de rand van de agglomeratie. Ook de keuze van de lokalisatie van de projecten en de kwaliteit van de gronden zal voortaan nog grondiger worden onderzocht.

De vooruitzichten zijn reëel, gezien de verkoop van bouwgronden in 1985 duidelijk heeft hernomen. De 355 percelen die in 1985 werden verkocht betekenen een stijging van 36% tegenover 1984. Deze percelen lagen verdeeld over 35 projecten. Zowel de lagere prijzen als de onzekerheid over het verderzetten van bepaalde bouwstimuli door de overheid hebben de ruimere verkoop in de hand gewerkt. In totaal werden er voor 229 miljoen fr. gronden verkocht, wat 27% hoger was dan in 1984.

Gedurende de 22 jaar werking werden door de WIH 1.016 ha grond voor huisvestingsdoeleinden aangekocht. Er werden over de 1.800 miljoen fr. infrastructuurwerken allerhande uitgevoerd voor de uitrusting van ruim 140 projecten. 4.511 percelen bouwgrond werden verkocht, waarvan 355 in 1985 en er werden 101 koopwoningen opgericht in 6 projecten, terwijl meer dan 475 anderen werden gebouwd in kontraktuele samenwerking met diverse aannemers. Er werden 223 ha grond met bijhorende wegen en voorzieningen na uitvoering van de projecten aan de gemeenten overgedragen en 210 ha grond werden doorverkocht aan erkende bouwmaatschappijen voor de bouw van ongeveer 4.650 woningen. Tenslotte werden 62 ha grond verkocht voor allerhande huisvestings- en recreatiedoeleinden of voor niet-storende ambachtelijke inrichtingen in woonzones.

Energievoorziening

Aan de hand van de jaarverslagen van de drie distributiedrijven voor energie die in West-Vlaanderen werkzaam zijn, kan een benaderend beeld worden geschetst van het gas- en elektriciteitsgebruik en de teledistributie in de provincie.

Sommige gegevens zijn, zoals verder aangeduid, slechts beschikbaar voor een gedeelte van Oost- en West-Vlaanderen samen.

In 1985 steeg het nationaal *elektriciteitsverbruik* met 3,6% tegenover 1984, zijnde 49.755 GWh in 1985 tegenover 48.017 GWh in 1984. De stijging bedroeg 3,2% in hoogspanning en 4,6% in laagspanning.

Het gasverbruik steeg in ons land met ruim 8%, tot 186 miljoen GJ.

Gaselwest

Voor Gaselwest was er als *elektriciteitsverbruik* in hoogspanning een verhoogd verbruik met bijna 7%, van 1.368 naar 1.463 GWh; in laagspanning was er een stijging van 6%, van 1.168 naar 1.243 GWh.

De belangrijkste industriële verbruikers in beide Vlaanderen samen waren de textiel met 431 GWh (+6%), de voeding met 339 GWh (+6%), de diensten met 190 GWh (+4%), de metaalsektor met 159 GWh (+15%) en de houtsektor met 149 GWh (+1%).

Inzake laagspanning groeiden alle segmenten procentueel met ongeveer 6%. Het huishoudelijk verbruik steeg tot 631 GWh, het professioneel verbruik tot 378 GWh en het uitsluitend nachtverbruik tot 155 GWh.

De investeringen daalden over gans de lijn en bereikten slechts 655 miljoen fr., tegenover 753 miljoen fr. in 1984.

Voor beide Vlaanderen steeg het *gasverbruik* bij Gaselwest van 15,3 miljoen GJ in 1984 tot 16,8 miljoen GJ in 1985 (+10%). Heel wat hoger gasverbruik was te wijten aan de strenge winter. Industrieel kende de textielnijverheid een verbruikstoename van 5% tot 2,4 GJ; de voedingsnijverheid verbruikte 1 miljoen GJ (+8%).

Inzake investeringen was er een daling van 429 miljoen fr. in 1984 naar 377 miljoen fr. in 1985 (-12%). Dit is een gevolg van de vroegere intense uitbouw van het algemeen net.

De aansluitingen inzake *teledistributie* stegen met 6.137 eenheden (+3%), tot 207.543. Van de woningen in het distributiegebied Gaselwest zijn er 96% aansluitbaar; effectief zijn er 82% aangesloten.

De investeringen inzake teledistributie in 1985 liggen 7% beneden de uitgaven van 1984. Zij beliepen 142 miljoen fr.

IMEWO

Het totaal *elektriciteitsverbruik* in West-Vlaanderen (Gewest West) daalde van 1.316 GWh in 1984 naar 1.295 GWh in 1985, dit is een vermindering met 1,6%. Het vorig jaar bedroeg de daling ook reeds 3,9%. De da-

WIJ ZIJN WESTVLAAMS

Als jong Westvlaams reclamebureau worden wij dagelijks gekonfronteerd met een drietal taaie, maar verkeerde denkbeelden. In West-Vlaanderen stelt men al te dikwijls:

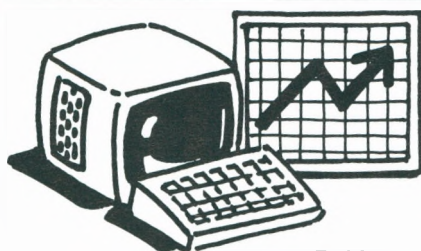
Dat een reclamebureau, in onze provincie, per definitie een obskuur éénmansbedrijfje is. Dat een reclamebureau een dure aangelegenheid is. Dat je een full-service bureau enkel in Brussel kan vinden. Uit onderstaande foto mag blijken dat wij in elk geval geen éénmansbedrijfje zijn!

Wie ons een voorstel laat uitwerken zal zien dat een degelijke service best betaalbaar kan zijn. En tenslotte, wie naastliggende pagina overloopt zal kunnen vaststellen dat je heus niet naar Brussel moet om een full-service bureau te vinden.



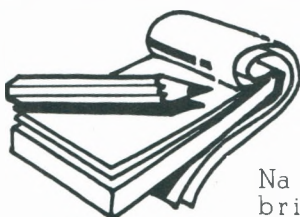
EN KREATIEF

MARKETING



Reklame maken is een onderdeel van de totale marketingmix van ieder bedrijf. Daar waar nodig helpen wij een compleet marketingplan opstellen, maken wij het ontwerp van een marktstudie, en verzamelen wij alle gegevens die nodig zijn om onze reclame-uitingen de gewenste impact te geven.

COPYWRITING



Na een korte briefing en/of uitgebreid interview met de klant, zetten onze copywriters een pasklare tekst op papier. Vertalen uit en naar het Frans en Engels gebeurt door eigen mensen, voor de andere talen doen wij een beroep op gespecialiseerde externe medewerkers.

PRODUKTIE



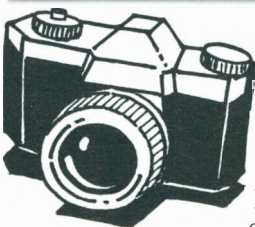
Voor de productie van onze verschillende uitgaven beschikken wij over de meest geavanceerde fotoset-apparatuur. Wij zijn geen drukkers, maar onze productieafdeling levert wel volledig afgewerkte drukklare documenten en filmmontages. Wij werken samen met de drukkerijen die ons de hoogste kwaliteit leveren aan de beste prijzen.

ONTWERP



Onze ontwerpers zijn niet alleen gespecialiseerd in de lay-out van advertenties en brochures, ze hebben tevens de nodige ervaring om ook de design van uw produkten en verpakkingen te verzorgen.

FOTOGRAFIE



Voor de meest uiteenlopende opdrachten hebben wij een kleine, maar degelijke fotostudio ingericht. Onze industriële fotograaf brengt uw produkten langs hun beste zijde in beeld. Grotere opdrachten worden toevertrouwd aan meer gespecialiseerde studio's.

UITGEVERIJ



Naast de verschillende dhz-tijdschriften die wij in de beide landstalen op de markt brengen, realiseren wij ook tijdschriften in opdracht van derden. Wie overweegt met een eigen tijdschrift van start te gaan, of een produktgericht boek op de markt wil brengen, doet er goed aan eerst ons te contacteren.

full service naast de deur



ling lag opnieuw bij de derde verdelers (van 424 GWh naar 345 GWh); het hoogspanningsverbruik steeg van 305 GWh naar 331 GWh (+8,6%) en het laagspanningsverbruik steeg van 587 GWh naar 619 GWh (+5,5%).

De voornaamste verbruikers waren de metaalnijverheid (56 GWh), de voeding en tabak (14 GWh), de houtbewerking (12 GWh) en de spoorwegen-gemeenschappelijk vervoer (8 GWh).

Het *aardgasverbruik* steeg in West-Vlaanderen van 7,5 miljoen GJ naar 8,5 miljoen GJ in 1985 (+11,9%). Het huishoudelijk verbruik steeg van 5 miljoen GJ naar 5,5 miljoen GJ (+11,4%), het niet-huishoudelijk verbruik van 2 miljoen GJ naar 2,3 miljoen GJ en de openbare gebouwen en diensten van 0,3 naar 0,4 miljoen GJ; de derde verdelers bleven staan op 0,3 miljoen GJ.

In 1985 werden er voor 143 miljoen fr. nieuwe investeringen gedaan.

Inzake *teledistributie*, verzorgd door Telewest, waren er in 1985 133.818 abonnees in 17 gemeenten. Dit betekent 78,5% van het totaal aansluitbare woningen. In 1985 werd het distributienet met ongeveer 41 km uitgebreid. De investeringen daarvoor, en ook voor de kwaliteitsverbetering en de bedrijfszekerheid bedroegen 66 miljoen fr.

WVEM

Het *elektriciteitsverbruik* steeg in het werkingsgebied van de WVEM in 1985 met 6,4%; de stijging in hoogspanning bedroeg 7,9%, in laagspanning 5,3%.

In hoogspanning werden er in 1985 242 miljoen KWh verkocht tegen 224 miljoen KWh in 1984. De verkoop in laagspanning bedroeg 303 miljoen KWh in 1985 tegenover 288 miljoen KWh in 1984. De totale verkoop steeg van 512 miljoen KWh in 1984 naar 545 miljoen KWh in 1985.

De WVEM heeft in 1985 voor 147 miljoen fr. nieuwe investeringen goedgekeurd, wat 30% meer is dan in 1984.

Inzake *gasverbruik* wordt er een stijging vastgesteld in het werkingsgebied van 9% tegenover 1984; het huishoudelijk en ambachtelijk verbruik steeg zelfs met 12%, het industrieel verbruik met 0,45%. Het gebruik bedroeg 1,5 GJ in huishoudelijk en niet-huishoudelijk verbruik (1,3 miljoen GJ in 1984) en 0,6 miljoen GJ in industrieel verbruik, wat dus ongeveer gelijk bleef tegenover 1984.

Het Bestuurscomitee gas nam in 1985 voor 38,3 miljoen fr. investeringsbeslissingen, waarvan 58,3% in middendrukleidingen en 15,9% in lagedrukleidingen.

De *kabeltelevisie* kende een aangroei van 2,4% inzake het aantal aansluitingen (tot 61.592) en voor 3% inzake het aantal abonnees, dat in 1985 64.613 bedroeg.

De investeringen met het oog op bepaalde aanpassingen in de nabije toekomst beliepen ongeveer 100 miljoen fr.

De *verbruikersvereniging* bij de WVEM bestaat nu sinds 10 jaar. Zij telde in 1985 16.324 leden-gezinnen, die in totaal 133,6 miljoen fr. samenwer-

kingsaandelen onderschreven hebben. Sinds de oprichting heeft de WVEM voor 94 miljoen fr. reducties toegekend op de facturen van de leden en 20,5 miljoen fr. gratis samenwerkingsvoordelen uitgereikt aan haar abonnees als premie voor de installatie van toestellen voor elektriciteit en gas.

PIDO officieel opengesteld

Op 27 juni jongstleden werd het Provinciaal Instituut voor diep-oligofrenen ((PIDO) officieel in gebruik genomen in aanwezigheid van de provinciale overheid en van mevrouw R. Steyaert, Gemeenschapsminister van Gezins- en Welzijnszorg.

De gebouwen werden door de Provincie West-Vlaanderen opgericht. Zij werden bij deze gelegenheid voor verder beheer en uitbating officieel overgedragen aan de vzw PIDO, onder voorzitterschap van de heer H. De fauw, ere-gedeputeerde en drijvende kracht achter het project.

De oprichting van een instelling met een specifieke opvang van diepzwakzinnige volwassen personen, met meestal nog een somatische of sensorische handicap daarbij, kwam in 1967 voor het eerst ter sprake bij de Provinciale Overheid. De keuze van de inplantingsplaats te St. Michiels gebeurde in 1975 en de bouw begon in 1981. In totaal beslaat het terrein 5 ha.

De instelling is bedoeld voor 300 patiënten; de nu reeds gebouwde paviljoenen laten een verblijf van 180 patiënten toe. De centrale voorzieningen zijn echter reeds voorzien voor 300 personen. Een latere uitbreiding kan op deze wijze economischer uitvallen.

De personeelsbezetting zal op 31 december 1987, bij het einde van de eerste fase van ingebruikneming 160 bedragen. Zowel patiënten als personeel komen in verschillende stadia naar het instituut. De patiënten worden alternerend gekozen uit de ambulante en uit de bedlegerige kandidaten. Prioriteit gaat ook naar patiënten die totnogtoe thuis werden verzorgd en waar de verzorgende familieleden te oud worden om deze taak op zich te nemen.

Het ganse instituut is uitgebouwd onder vorm van 10 paviljoenen, waar telkens plaats is voor 12 personen. Voor de afdeling verpleging zijn er 60 bedden voorzien.

Het personeel is ten laste van het Ministerie van Volksgezondheid. Het verblijf zelf dient door de familie, het ziekenfonds en andere betaald te worden.

Het patrimonium behoort aan de provincie West-Vlaanderen, die daar in totaal reeds 700 miljoen frank aan besteedde, met een geplafonneerde toelage van 80% vanwege het Ministerie van Volksgezondheid.

De werking valt ten laste van de vzw PIDO-Provinciaal Instituut voor Diep-Oligofrenen die daarvoor slechts ten dele op de overheid kan terugvallen.

Per 1 april werd het instituut reeds erkend door het Fonds voor Medische, Pedagogische en Sociale Zorg voor Gehandicapten als bezigheidshome voor niet-uitwerkende volwassen mannen en vrouwen.

Barco Industries op de beurs

Op 4 juni vierde Barco Industries zijn vijfjarig bestaan als zelfstandig entiteit, na de faling van de vorige firma. Deze heropstanding was zo succesvol, dat Barco in juni 1986 geïntroduceerd werd op de Beurs van Brussel, met medewerking van de Bank Degroof en de Generale Bank. Dit succes vond mede zijn basis bij de speciale inbreng van de vroegere eigenaars van Barco nv, de families Descamps en Versavel.

Voorgesteld werd 10 à 13% van de effecten, zijnde van 175.000 tot 227.500 gewone aandelen op de beurs aan te bieden. Na deze operatie verschoof de samenstelling van het kapitaal van 65% Acec en 35% GIMV naar 58% Acec, 29% GIMV en 13% publiek. Het maatschappelijk kapitaal bedraagt nu 350 miljoen frank.

Barco Industries nv bestaat met haar diverse werkmaatschappijen als volgt:

Barco Holding: staat volledig in voor de ontwikkeling, de produktie, de marketing en de verkoop van haar diverse produktiegroepen. Tevens doet zij de coördinatie en de opvolging van de strategische planning. Iedere produktiegroep beschikt wel over een eigen marketing, haar verkoopmensen en haar eigen R&D-kern.

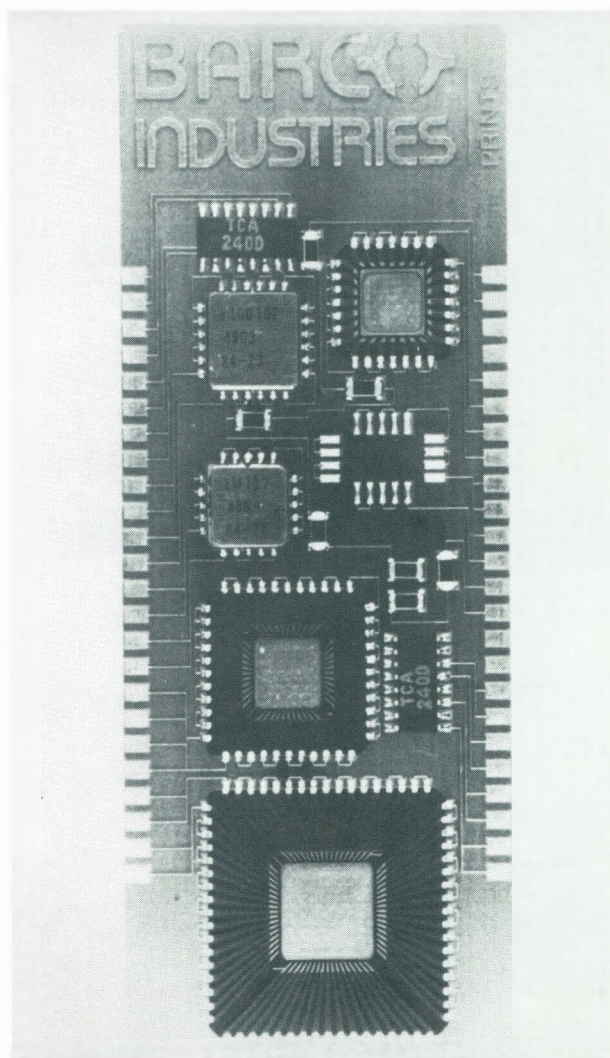
Barco Video & Communications (BVC): BVC heeft een omzet van 1,1 miljard frank, een netto cash flow van 136 miljoen frank en 255 miljoen frank eigen middelen. Zij produceert televisie-monitoren, inbegrepen hoog definitienorm-monitoren voor de cinematografie. Tevens produceert zij modulatoren en demodulatoren voor kabeltelevisie, evenals apparatuur voor de ontvangst van satelliet signalen. Daarnaast worden er hoog resolutie-kleurenschermen gemaakt voor industrieel gebruik, benevens versterkte displays voor gebruik in vliegtuigen, radarstations, enz.

Barco Automation (BA): in 1985 realiseerde BA een omzet van 623,3 miljoen frank. Het had een cash flow van 80,1 miljoen frank en 88,5 miljoen frank eigen middelen. De produktie gaat over het Sycotex-produktiesturingssysteem voor de textielindustrie en Cycoprom-besturingssysteem voor de metaalverwerkende industrie en de elektronikamontage, naar de ontwikkeling van sensoren en elektronische sturingen in de textiel.

Barco Prints (BP): BP heeft een omzet van 235,2 miljoen frank in 1985, een netto cash flow van 20 miljoen frank en 54,6 miljoen frank eigen middelen. BP is producent van gedrukte schakelingen. Het doet voor 30% aan toelevering aan zusterbedrijven en voor 40% wordt er geëxporteerd.

Barco Surface Mounting (BSM): BSM is gespecialiseerd in een nieuwe elektromontagetechniek, waarbij elektronische componenten in hun geheel in miniaturen op een draagplaat worden gesoldeerd. BSM is een innovatiemaatschappij die deze know how ter beschikking stelt van derden: van ontwerp, over lay-out, tot montage en het testen van de schakelingen.

Barco Creative Systems (BCS): BCS produceert, sa-



men met Wavefront (USA), een driedimensioneel animatiesysteem voor bewegende kleurbeelden. In 1986 komt daar een kleurinvulsysteem bij om videobeelden te kleuren, vormen aan te passen, bij te tekenen enzovoort.

Barco Industries Inc (BI Inc): BI Inc is actief in de USA voor de verkoop van Sycotex-systemen en voor de verkoop en servicing van TV-monitoren en grafische computer-displays. De omzet bedroeg in 1985 200 miljoen frank. Er zijn 25 medewerkers tewerkgesteld.

De Groep Barco Industries had in 1985 een gekonsolideerde omzet van 2 miljard frank. De laatste drie jaar lag de omzet telkens méér dan 25% hoger dan het jaar voordien. Het aandeel van de export lag bij Barco Video Communications op 87%, bij Barco Automation op 49%, bij Barco Prints op 42%, als directe levering. De investeringen van de groep bedroegen in 1985 116 miljoen frank voor R&D en 75 miljoen frank voor gebouwen en uitrusting. Voor 1986 worden daarvoor 130 miljoen frank, respectievelijk 170 miljoen frank voorzien. De personeelsbezetting van 560 personen omvat 285 wedde- en 275 loontrekkenden. Van de bedienden hebben ongeveer 50% een universitaire of een andere hogere opleiding genoten.

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

General Systems Europe geeft die !



Wij werken met één merk

Dat zegt genoeg !

Vraag onze referentielijst

Die zegt ook genoeg !

GENERAL SYSTEMS EUROPE NV

Kortrijksesteenweg 321 Bus 15

8730 Harelbeke 056 / 71.34.74

Antwoordcoupon



Ja, stuur mij uw referentielijst ☐
Kontakteer me voor een afspraak ☐

Naam : _____

Bedrijf : _____

Adres : _____

: _____

Tel. : _____

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

EG-steun aan bedrijven in de Westhoek: wat is daarvan aan?

Via de diverse media (pers, televisie) is recent herhaaldelijk gesteld dat de mogelijkheden van steun uit EG-Fondsen onvoldoende zouden benut worden ten gunste van de Westhoek. Belangrijke misverstanden hieromtrent blijven voortleven over wat kan en op welke wijze deze steun toegekend wordt.

Zeer duidelijk overkomend naar het bedrijfsleven zelf is de steun vanwege het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw (EOGFL) betreffende investeringen voor de verwerking en kommercialisatie. Deze steun wordt immers rechtstreeks aan de betrokken bedrijven toegekend. De Westhoek, waar de industrie in belangrijke mate agro-industrie is, en West-Vlaanderen als geheel spelen sterk in op deze mogelijkheden. In zeer vele gevallen doen de bedrijven een beroep op de GOM - West-Vlaanderen voor advies, begeleiding of de volledige opmaak van het dossier. West-Vlaanderen, met 11% van de bevolking van ons land, haalt doorgaans meer dan een derde van de totale steun aan Belgische bedrijven. In de periode 1971-85 hebben 27 dossiers uit de Westhoek steun ontvangen voor een globaal bedrag van 227,6 miljoen frank.

Het Europees Sociaal Fonds (ESF) is een belangrijk fonds qua subsidiebedrag maar slechts een gering deel (circa 10%) gaat rechtstreeks naar direkt lokaliseerbare projecten en praktisch niets naar bedrijven. De meeste gelden gaan via de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) en het Rijksfonds voor Sociale Reklassering van minder-validen, naar de opleiding en omscholing van werklozen en werknemers en de integratie van gehandicapten en migrerende werknemers. De steun die aan de Westhoek voor opleiding en omscholing werd gegeven, is in het algemeen via de RVA gebeurd en de bedrijven in kwestie hebben er eigenlijk geen weet van dat hierbij uit het ESF werd geput. Zelfs voor Vlaanderen als geheel ontbreken akkurate gegevens over de in het verleden toegekende steun.

Sterk in de belangstelling staat thans het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) dat pas werd opgericht in 1975. Vooral ten aanzien van de steun verkregen van het EFRO zijn de misverstanden groot. Hoewel nagenoeg de totaliteit van deze steun nauwkeurig per gemeente lokaliseerbaar is, is het zo dat de betrokken bedrijven (produktieve investeringen, arbeidsplaatsen scheppend), gemeenten en/of interkommunales (uitrusting industrieparken) er meestal geen weet van hebben. Bij steun aan industrieprojecten gaat de EFRO-steun niet rechtstreeks naar de betrokken onderneming; dit is ook het geval voor infrastructuurwerken op industrieparken. De dossiers lopen via het Fonds voor Economische Expansie en Rekonversie (FEER). De Vlaamse Regering bepaalt autonoom of al dan niet de betrokken dossiers voor steun uit het EFRO worden ingediend en de bedrijven krijgen hiervan geen kennis. Wordt aan een dossier steun verleend uit het EFRO dan worden de middelen van de FEER ver-

hoogd, zodat de Vlaamse Regering aan meer bedrijven expansiesteun (rentesubsidie, kapitaalpremie) kan verlenen. Het bedrijf in kwestie krijgt via de expansiewetgeving de steun, waarvoor door de EG een maximum is bepaald. Voor het bedrijf kan eventuele EFRO-steun geen *additionele* steun betekenen, omdat met de expansiesteun normalerwijze reeds het maximum wordt toegekend wat door de EG wordt aanvaard. Ook de bedrijven uit de Westhoek krijgen de maximale expansiesteun en weten eenvoudig niet of al dan niet door de Vlaamse Regering een dossier bij EFRO werd ingediend. Enkel voor een beperkt aantal infrastructuurwerken werd de EFRO-bijstand rechtstreeks toegekend aan de investeerder op basis van een beslissing van de bevoegde minister (huisvuilverwerking, gemeentelijke werken inzake wegen en riolering, recreatiecentra).

Soms wordt ook verwezen naar de Europese Investeringsbank (EIB) voor steun aan ondernemingen en infrastructuur. De ervaring heeft bewezen dat ingevolge de toegepaste intrestvoeten, het wisselrisico en het toegestane minimum voor directe leningen (via een bankinstelling) de EIB voor de Westhoek geen nuttig instrument kan zijn.

Voor bedrijven uit de Westhoek leidt tussenkomst via EFRO of EIB niet tot een hogere steun dan wat via de traditionele Regionale of Nationale hulp kan verkregen worden.

Door het nieuwe reglement van het EFRO (Verordening van 19 juni 1984) worden thans mogelijkheden geboden voor een geïntegreerde aanpak (artikel 34). De GOM - West-Vlaanderen was de eerste in ons land om een aanvraag terzake in te dienen en bijstand te verkrijgen (van de EG en van het Vlaamse Gewest) voor de opmaak van een studie ter voorbereiding van een dergelijke geïntegreerde actie. De studie is inmiddels neergelegd en kan beschouwd worden als een voorstel van een derde vijfjarenplan voor de Westhoek.

Via tussenkomst van de Westvlaamse Economische Raad, in 1977 de facto opgevolgd door de GOM - West-Vlaanderen, werden in het verleden twee vijfjarenplannen (1964-68 en 1969-73) ten uitvoer gelegd. De herleving en herstructurering van de Westhoek werd nagestreefd via de ontwikkeling van een aantal groeikernen (Diksmuide, Ieper, Poperinge, Nieuwpoort, Veurne). Dat het gevoerde beleid is aangeslagen is onbetwistbaar. In de periode 1964-84 was de evolutie van de bezoldigde tewerkstelling in de industrie (inclusief energie- en waterhuishouding) als volgt:

Westhoek	+ 3.000 of + 34%
Overig West-Vlaanderen	- 13.200 of - 12%
Het Rijk	- 365.600 of - 31%

In 12 industriële bedrijven sinds 1969 in de Westhoek opgericht op initiatief van personen van buiten de Westhoek (waaronder in belangrijke mate het buitenland) zijn er thans ruim 2.400 arbeidsplaatsen. Dit alles belet niet dat de achterstand groot blijft.

Via het geïntegreerd actieplan voor de Westhoek kan de steun van EG-fondsen thans op een meer concrete wijze gebeuren.

Geïnteresseerden die nadere uitleg wensen over mogelijkheden van steun aan bedrijven uit EG-fondsen en andere, kunnen steeds terecht bij de GOM - West-Vlaanderen, Baron Ruzettelaan 33 te 8320 Brugge.

Omgebouwde Townsend-Thoresen-ferries

Nog deze lente komen twee tot passagiersschip omgebouwde schepen van de vaarroute Rotterdam naar Zeebrugge.

De *Baltic Ferry* en de *Nordic Ferry* zullen binnenkort de *Viking Viscount* en de *Viking Voyager* komen vervangen op de Zeebrugge-Felixstowe-route. Deze vroegere vrachtboten hebben thans een akkommodatie en luxe-inrichting voor 650 passagiers; ook hun voormalige vrachtkapaciteit verdubbelde tot 360 vrachteenheden per dag, verdeeld over twee heen-en-weer tochten.

Vroeger reeds werden de *Enterprise VI* en *VII*, op de Zeebrugge-Dover-route omgebouwd tot Jumboveerbotten met elk een capaciteit van 1.000 passagiers en 370 wagens, wat de capaciteit is van de Blauwe Wimpelschepen die op Calais-Dover varen. De *Enterprise VIII*, varende tussen Zeebrugge en Dover, kan 1.200 passagiers en 360 wagens transporteren.

Al deze schepen varen het jaar door zes keer per dag op deze route.

Daarnaast opereert Townsend-Thoresen nog een vloot van drie vrachtschepen van Europese klasse, wat de dagelijkse overtochten op elf brengt in elke richting.

Op de Oostende-Dover-route wordt een universele veerdienstenservice voor toeristen en vracht geëxploiteerd door de Belgische partner van de maatschappij, de Regie voor Maritiem Transport.

Deze veerdiensten worden vervolledigd door twee jetfoils, met telkens een capaciteit van 280 zitplaatsen, maar zonder wagentransport.

Townsend-Thoresen, dat deel uitmaakt van de European Ferries Group, is sinds 25 jaar zeer actief inzake vrachtvervoer, vervoer van wagens en passagiers tussen het Verenigd Koninkrijk en het Kontinent.

Naast de verbinding op Zeebrugge en Oostende beschikt de maatschappij nog over een Calais-Dover-route, een Boulogne-Dover-route en een Cherbourg/Le Havre-Portsmouth-route op Frankrijk, een Europoort (Rotterdam)-Felixstowe-route op Nederland en over een lijn Larne-Cairnryan.

In 1986 ving Townsend-Thoresen aan met de bouw van twee nieuwe-generatie reuzeveerbotten, elk voor een prijs van 2,6 miljard fr. Zij meten 20.000 ton en bieden ruimte aan 2.400 personen en 700 wagens. Zij zijn tweemaal zo groot als de traditionele schepen.

Deze nieuwbouw is meteen het laatste luik van Townsend's vlootontwikkelingsprogramma van 7,5 miljard fr. Voorheen werden vier bestaande schepen omgevormd tot jumboveerbotten en twee vrachtschepen werden omgevormd tot schepen voor passagiers- en vrachtvervoer. Zoals hoger vermeld werden ook de twee jetfoils op de Oostende-Dover-route aan dit geheel toegevoegd.

In 1986 telt Townsend-Thoresen per 24 uur, meer dan 100 afvaarten, op 8 passagiers- en vrachtroutes en met een transportaanbod van 10 miljoen passagiers, 1,5 miljoen wagens en meer dan 700 bedrijfswagens.



De 'gejumboïseerde' *Entreprise VI* voor de Zeebrugge-Dover-lijn.

Konvert Adviezen pvba

Selektie
van vast personeel

Konvert Bureau pvba

Uitzendkantoor
tijdelijk personeel

Kortrijk
Robbeplein 5
Tel. (056) 21.45.70

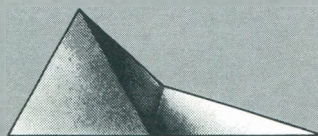
Brugge
Hoefijzerlaan 38
Tel. (050) 33.16.66

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

Deinze
Bullenstraat 4
Tel. (091) 86.83.33

Eeklo
Stationstraat 107
Tel. (091) 77.08.44

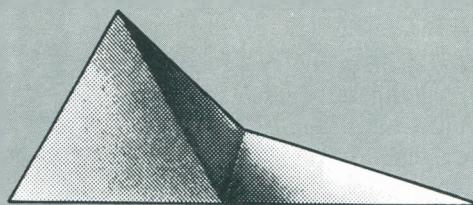
Streekeigen vertrouwd
met de eigen
kenmerken van
mensen en bedrijven



konvert

konverteert

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



KONVERT SELEKTIE

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

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

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

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

KONVERT INTERIM

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

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

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

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

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

De doeltreffendheid van KONVERT-interims is bewezen door hun werkinteresse, aanpassingsvermogen en veelzijdige toepassingen.

KONVERT kiest zorgvuldig zijn uitzendpersoneel. Ze leveren maximum nut omdat ze er goed van bewust zijn dat er op hen nooit opnieuw een beroep zal gedaan worden ingeval bedrijven ontevreden over hun prestaties blijken.

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

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

Philips Industrie investeert in West-Vlaanderen

Philips nv heeft in West-Vlaanderen twee productie-eenheden, één te Brugge en één te Roeselare.

De vestiging Brugge produceert kleurentelevisies. Zij had in 1985 een omzet van 11,5 miljard fr. en een tewerkstelling van 1.860 personen. In 1985 investeerde zij 520 miljoen fr. in materiële en 450 miljoen fr. in immateriële goederen. Voor 1986 worden dit nogmaals 560, resp. 420 miljoen fr.

Er wordt hoofdzakelijk geïnvesteerd in de ontwikkeling van nieuwe produkten (onder andere digitale TV), nieuwe produktietechnieken (CAD-CAT-CAM) om te kunnen inspelen op voortdurend wijzigende markteisen, zowel qua volume (grote seizoenschommelingen) als qua uitvoering van produkten (veelvuldig wijzigende 'features').

De vestiging te Roeselare produceert elementen voor industriële toepassingen in de elektronische sektor. De omzet in 1985 bedroeg 2,9 miljard fr.; de tewerkstelling 1.170 personen. In 1985 werden er 420 miljoen fr. materiële en 260 miljoen fr. immateriële investeringen doorgevoerd. Voor 1986 worden deze cijfers 490 miljoen fr. voor de materiële en 270 miljoen fr. voor de immateriële investeringen.

De trend naar miniaturizatie en verhoging van de kwaliteitseisen noodzaakt deze vestiging tot grote investeringen in de aanpassing van het productieproces en de productie-omstandigheden (miniaturizatie vereist stofvrije produktie). Ook het onderzoek naar de ontwikkeling van nieuwe produkten (onder andere componenten geschikt voor digitale sturing) vergt aanzienlijke bedragen.

Beperkte stijging van de logiesprijzen aan de Belgische Kust

Onder invloed van de economische crisis is de prijsfactor een steeds belangrijker plaats gaan innemen in het vakantiebeslissingsproces van de toerist. Vanuit deze optiek heeft het Westvlaams Economisch Studie bureau de prijsevolutie aan de Belgische Kust en in een aantal belangrijke buitenlandse vakantiebestemmingen geanalyseerd.

Voor de Belgische Kust werden enkel de logiesprijzen nagegaan. Later op het jaar zal het Westvlaams Economisch Studie bureau een volledig toeristisch prijsindexcijfer voor de Kust publiceren. Globaal genomen is het logies aan de Belgische Kust 3,5% duurder geworden dan in 1985. Deze prijsverhoging beantwoordt precies aan de toename van het indexcijfer van de consumptieprijzen in België in de periode januari 1985-januari 1986.

Per logiesvorm beschouwd, blijken de huurwoningen het minst en de hotels het meest in prijs toegenomen te zijn. Uit een steekproef van 698 huurwoningen verspreid over de ganse Kust kan afgeleid worden dat deze belangrijke logiesvorm gemiddeld 2,2% meer aan-

rekent. De kusthotels hebben hun prijzen met gemiddeld 5,4% verhoogd. Dit is gebleken uit 238 waarnemingen van de prijs van een tweepersoonskamer met ontbijt of volpension in het hoogseizoen. De prijsaanpassingen in de kampeerinrichtingen (+4,7%) en in het sociaal toerisme (+4,9%) situeren zich tussen deze uitersten.

Logiesvorm	Prijsevolutie 1985-86	Prijsevolutie 1984-85	Prijsevolutie 1984-86
Huurwoning	+ 2,2%	+ 4,2%	+ 6,5%
Hotel	+ 5,4%	+ 7,3%	+ 13,1%
Kampeerinrichting	+ 4,7%	+ 5,0%	+ 9,9%
Sociaal toerisme	+ 4,9%	+ 6,8%	+ 12,0%
Alle logiesvormen	+ 3,5%	+ 5,4%	+ 9,1%

In vergelijking met de periode 1984-85 werd dit jaar in alle logiesvormen een kleinere prijsverhoging doorgevoerd. Over de laatste twee jaren bedraagt de gemiddelde prijsstijging in alle logiesvormen samen 9,1%. De prijsdiscipline blijkt in deze periode het grootst geweest te zijn bij de huurwoningen waar de prijsverhoging beperkt was tot gemiddeld 6,5% in de periode 1984-86.

Bij het nagaan van de prijsontwikkeling in het buitenland dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de georganiseerde en individuele reizen.

Wat betreft de georganiseerde reizen, werd voor 16 toeroperators de prijsevolutie van identieke pakketten nagegaan op 10 bestemmingen. In totaal werden 3.133 waarnemingen verwerkt die hoofdzakelijk betrekking hadden op een verblijf van twee weken in het hoogseizoen in een hotel, huurwoning of club.

Uit de volgende tabel kan men besluiten dat de pakketreizen voor de meeste buitenlandse bestemmingen dit jaar slechts in een beperkte mate in prijs toegenomen zijn. In enkele gevallen zijn ze zelfs goedkoper geworden dan een jaar terug. Bij de belangrijkste concurrerende buitenlandse bestemmingen is enkel de prijsstijging van de reizen naar Frankrijk vergelijkbaar met deze aan de Belgische Kust.

Bestemming	Prijsevolutie 1985-86	Prijsevolutie 1984-85	Prijsevolutie 1984-86
Frankrijk	+ 3,3%	+ 5,6%	+ 9,1%
Spanje	+ 1,7%	+ 11,3%	+ 13,2%
Italië	- 1,5%	+ 3,0%	+ 1,5%
Oostenrijk	- 0,3%	+ 1,3%	+ 1,0%
West-Duitsland	- 3,0%	+ 1,3%	- 1,7%
Zwitserland	+ 6,6%	+ 5,4%	+ 12,4%
Joegoslavië	+ 2,8%	+ 7,4%	+ 10,4%
Griekenland	+ 2,2%	+ 5,0%	+ 7,3%
Tunesië	+ 3,4%	+ 4,1%	+ 7,6%
Marokko	+ 5,0%	- 1,0%	+ 4,0%

Over de laatste twee jaren beschouwd zijn de pakketreizen naar Frankrijk en Spanje, zijnde de twee belangrijkste concurrerende gebieden voor de Kust, even sterk en zelfs iets sterker toegenomen dan de logiesprijzen aan de Kust.

Wat betreft de individuele reizen, kan de prijsontwikkeling in de diverse landen benaderd worden langs de inflatie- en wisselkoerseffekten. Hierbij gaan we uit van de veronderstelling dat het prijspeil in de toeristische sektor overal evenredig stijgt met het algemeen prijsniveau.

De volgende tabel geeft aan dat het gekombineerd inflatie- en wisselkoerseffekt in de onderzochte landen over het algemeen beperkt is. In een aantal landen is het zelfs voordeliger geworden voor de Belgische konsument. Onder de belangrijkste buitenlandse bestemmingen is het gekumuleerd inflatie- en wisselkoerseffekt enkel in Frankrijk belangrijker dan de prijsverhoging aan de Belgische Kust.

Bestemming	Inflatie-effekt januari 1985-86	Wissel- koers-effekt februari 1985-86	Gekumu- leerd inflatie- en wissel- koers-effekt 1985-86
Frankrijk	+ 4,5%	+ 2,7%	+ 7,4%
Spanje	+ 8,0%	- 8,9%	- 1,6%
Italië	+ 6,5%	- 6,5%	- 0,4%
Oostenrijk	+ 1,0%	+ 2,8%	+ 3,8%
West-Duitsland	+ 0,5%	+ 3,0%	+ 3,5%
Zwitserland	+ 0,5%	+ 3,1%	+ 3,6%
Joegoslavië	+70,0%	-44,8%	- 6,2%
Griekenland	+16,0%	-30,6%	-19,5%
Tunesië	+ 9,0%	- 2,9%	+ 5,9%
Marokko	+12,0%	-22,3%	-13,0%

Uit het voorgaande kan men besluiten dat de Belgische vakantieganger dit jaar in de meeste bestemmingen met slechts een beperkte prijsverhoging zal gekonfronteerd worden. Aan de Belgische Kust is het logies in 1986 gemiddeld 3,5% duurder geworden. Deze prijsaanpassing kan de vergelijking goed doorstaan met deze die georganiseerd en individueel reizende toeristen zullen ervaren in Frankrijk, dat de belangrijkste buitenlandse bestemming voor de Belgen is. De prijsstoot aan de Kust is wel iets groter dan in Spanje en Italië, twee landen die eveneens heel wat Belgische toeristen aantrekken. Een voortdurende waakzaamheid op het vlak van het gevoerde prijsbeleid blijft dus geboden voor de Belgische Kust.

De Witte-Lietaer 1 jaar op de beurs

Uit de gegevens van de firma De Witte-Lietaer, textielbedrijf te Lauwe, blijkt dat in het laatste dienstjaar het

zakencijfer gestegen is met 19%, de netto cashflow met 15,2%, de nettowinst met 19% en het dividend met 10%.

In 1985 werden er 167 miljoen fr. geïnvesteerd in machines en gebouwen en 44 miljoen fr. in R&D (39 miljoen fr. in 1984). Er werden ook voor 90 miljoen fr. afschrijvingen verricht. De lonen en wedden stegen van 1984 naar 1985 van 351 miljoen fr. naar 398 miljoen fr. (+13%), mede door de verhoging van 721 naar 746 tewerkgestelden. Het zakencijfer steeg van 1,9 miljard fr. in 1984 naar 2,3 miljard fr. in 1985.

De firma De Witte-Lietaer is actief in volgende sectoren: de spinnerij, het huishoudlinnen en de industriële produkten. Het produktievolume steeg met 29% in alle sectoren samen, zowel door een betere benutting van de bestaande middelen en door een verhoging van de capaciteiten ingevolge investeringen in 1984 en 1985. De produktie klom op van 1,7 miljoen kg in 1984 naar 2,3 miljoen kg in 1985.

De spinnerij verhoogde haar produktie van 1,7 mln kg in 1984 naar 1,8 mln kg in 1985. Deze spinnerij werkt niet alleen voor De Witte-Lietaer, maar ook voor derden. Hetzelfde geldt voor de weverij.

De afdeling huishoudlinnen steeg van 1,1 mln kg in 1984 naar 1,4 mln kg in 1985. Daar worden zowel sponsweefsels gemaakt, als damast en meubelstoffen.

De derde afdeling, zijnde de industriële breierij, vervaardigt industriële weefsels voor de autonijverheid, in hoofdzaak voor één klant.

Bouwplannen

Deze voortdurende stijging van de activiteiten stelt een ernstig probleem van plaatsgebrek in het bestaand bedrijf.

Een eerste verschuiving is ter plaatse voorzien voor de ververij, dichter naar de Leie toe. Daar zullen zowel de draden als de stukken geleverd worden in nieuwe gebouwen, waarin ondergebracht worden: de afwerking, de stoominstallaties en het waterzuiveringsstation.

Vooraleer de weverij een nieuwe lay-out kan krijgen, met inbegrip van grotere produktielijnen, dient ook de industriële breierij te verhuizen. Gezocht wordt naar een lokaliteit langs de Leie, omwille van het nodige water, maar die in een Rekonversiezone ligt, wat — gezien het industrieel breigoed zeer renoverend is — uiteraard aangewezen is.

De geplande uitbreidingen zullen tweemaal een nieuwbouw meebrengen, met een extra investering van 650 à 700 miljoen fr., over 5 jaar.

Deelnemingen

De Witte-Lietaer beschikte begin 1985 over 49,99% aandelen in Romi-Bedrijfskleding nv te Oostakker, en over de bijna totaliteit van de aandelen van Usines Textiles De Witte-Lietaer te Armentières (Fr.).

Tevens werd het kapitaal van de firma Tawica nv te Sint-Niklaas (vorming van tapijten in naaldivilt)



MOL CY nv Diksmuidesteenweg 63
B-8830 Hooglede / Belgium
Tel. (051) 70 16 81
Telex 81949 mol b
Telefax (051) 70 30 38



**Bedrijfs- en
speciale voertuigen**

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

Luchthavenmaterieel

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

Materieel voor haven en overslagterreinen

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

Kraanchassis.

Autobussen en autocars.

Vuilniswagens.

Diesel-elektro generatoren van 10 tot 150 kVA.

Bedrijfsuitrustingen en componenten.

Ruildieselmotoren en revisie, opladers.

Modern uitgerust machinepark met NC en CNC bewerkingsmachines.

Behandeling van onderdelen.

volstort. De Witte-Lietaer heeft 20% aandelen rechtstreeks en 50% onrechtstreeks in zijn bezit. Dit laatste gebeurt langs Elca nv te Assenede.

In de Associated Weavers International te Ronse participeert De Witte-Lietaer voor 25%.

De firma Sages Benelux sa uit Moeskroen is voor 45% bezit van De Witte-Lietaer. Sages startte met software voor textielbewerking, groeide uit tot een geheel van software voor boekhouding en personeelsbeheer en gaat nu opnieuw verder uitbreiden in de richting van textielproductie.

Tenslotte stichtte De Witte-Lietaer ook een 100% eigen maatschappij in New Jersey, Textiles De Witte-Lietaer USA Inc., van waaruit de eigen commerciële activiteiten op de US-markt kunnen opgenomen worden.

Inhuldiging NSF-terminal

Op 25 juni jl. ging te Zeebrugge de plechtige inhuldiging van de nieuwe NSF-terminal in de buitenhaven van Zeebrugge door.

North Sea Ferries heeft op 9 december 1983 de eerste paal geheid voor deze nieuwe terminal voor passagiers- en vrachtafhandeling. De eerste steen werd op 22 maart 1984 gelegd door de heer F. Traen, Voorzitter MBZ, en het gebouw werd op 1 april 1985 voor het eerst in gebruik genomen.

Het nieuwe, van alle moderne faciliteiten voorziene gebouw, omvat drie verdiepingen, een ruime wachtzaal met cafetaria voor passagiers, kantoorruimte en accommodatie voor Doeane en Zeevaartpolitie. Ruimte is nu reeds voorzien voor een vaste overdekte loopbrug met roltrappen, zodat passagiers zonder wagen vanaf 1987 rechtstreeks op de jumbo ferries zullen kunnen stappen, zonder via de open lucht en/of lager gelegen cardecks te moeten passeren.

Deze jumbo ferries *Norland* en *Norstar*, zullen in de eerste helft van 1987 op de Zeebrugge-Hull dienst worden ingezet.

De nieuwe vrachtparking, gelegen op de aangewonnen grond achter de oude Môle, is nu eveneens in gebruik. Deze is volgens de laatste eisen gebouwd. Bij elke lichtmast bevinden zich hydranten voor brandbestrijding alsmede elektrische aansluitingspunten voor koelwagens en units die elektrisch verwarmd dienen te worden. Daarenboven wordt een directe spooraansluiting met mogelijkheid tot manipulatie van containers en flats voorzien.

Er is ook ruim parkeermogelijkheid voor nieuwe personenwagens, vrijstaand van alle overige goederen.

De totale beschikbare ruimte omvat ongeveer 6 ha.

De nieuwe Ro-Ro-landbrug omvat 2 bruggen waar 2 Ro-Ro-schepen terzelfdertijd geladen en gelost kunnen worden. North Sea Ferries nam deze landbrug op 16 juni 1984 in gebruik.

NSF investeerde min. 200 mln fr. in deze nieuwe terminal, die zij in eigendom heeft.

Blikslagerij De Clerck te Brugge

De firma Blikslagerijen De Clerck nv te Brugge is sinds enkele jaren opnieuw in de lift.

Het bedrijf is een van de oudste te Brugge, opgericht in 1871 (en met als handelsregisternummer 98).

Deze familiale samenwerkende vennootschap werd reeds in 1933 omvormd tot naamloze vennootschap. Deze bleef tot 1982 familiaal samengesteld. Maar ook nu nog blijft de sfeer er zeer familiaal, al is de aanpak industriëler en meer commercieel geworden.

In 1974 werd gestart met de bouw van een nieuw gebouwencomplex op het Industriegebied Blauwe Toren en in 1975 werden de nieuwe gebouwen ingenomen. Maar juist toen sloeg de oliecrisis toe, met een verlies van ruim de helft van de omzet.

Het bedrijf produceert immers blikverpakkingen voor chemische produkten, ronde bussen voor conserven, dozen en bidons voor diverse voedingsmiddelen en diverse andere produkten in blik.

Daarnaast beschikt het bedrijf over een elders gesitueerde metaal drukkerij, met tevens mogelijkheden om te drukken op plastic inpakkingen.

In 1975 beschikte het bedrijf over een kapitaal van 18 miljoen fr. en ongeveer 30 miljoen fr. reserves. Dank zij een inbreng van de GIMV, werd het kapitaal in 1982 verhoogd met 57,57 miljoen fr. en werden er nieuwe machines gekocht, nadat er gedurende 10 jaar geen diepte-investeringen meer gebeurden. Het vertrouwen

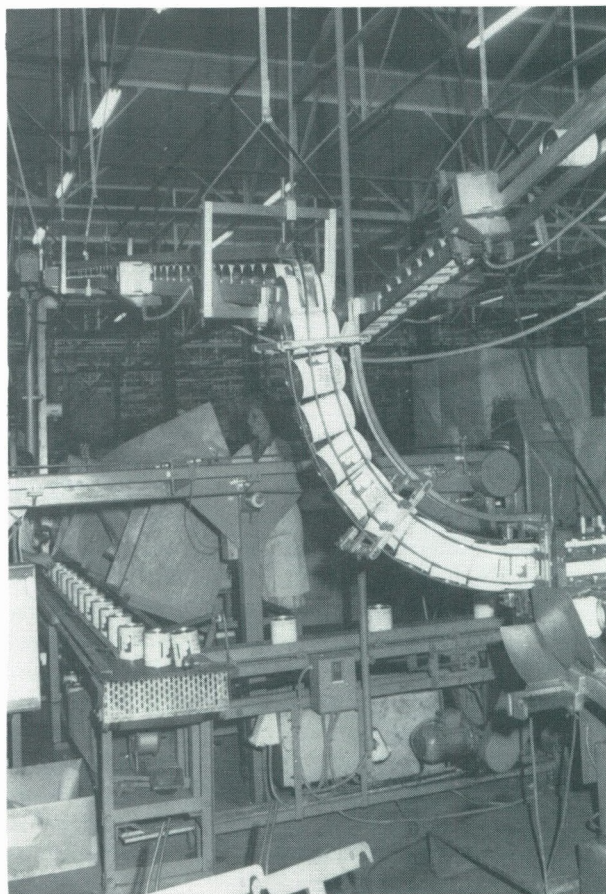


Foto Brugse Handelsblad

in het bedrijf keerde terug, de omzet steeg van 211 miljoen fr. in 1981, en 250 miljoen fr. in 1982 naar 377 miljoen fr. in 1983. De machines waren afgeschreven op twee jaar. In de jaren 1984 en 1985 bedroeg de omzet 442 miljoen fr., resp. 551 miljoen fr.

Na een lange verliesperiode werd er in 1983 reeds 4,6 miljoen fr. winst gemaakt, in 1984 15 miljoen fr. en in 1985 12,5 miljoen fr.

Deze stijgende omzet en winst is te wijten aan het herstelde geloof, maar ook aan de meer agressieve aanpak van de markt, inbegrepen de buitenlandse markt die nu 53% van de produktie opneemt, tegenover 15 à 20% in vroegere jaren. Er werd opnieuw personeel aangeworven, het huidig personeelsbestand is gemiddeld 35 jaar oud bij de mannen en 37 jaar bij de vrouwen. In totaal zijn er 155 personen tewerkgesteld in de blikslagerij en 20 in de drukkerij.

Gezien de aard van bepaalde te verpakken produkten is de kwaliteit van de inpakking zelf zeer hoog. De reeksen zijn halfgrote reeksen in speciale formaten van kleinere verpakkingen. Per jaar worden ongeveer 6.000 ton blik en plaat verwerkt. De export geschiedt in eerste instantie naar Nederland, waarop Frankrijk en Duitsland volgen. Er wordt ook toegeleverd aan derden.

De WIER ten dienste van de KMO

Tijdens de jaarvergadering van vrijdag 9 mei te Zedelgem werden de activiteiten van de Westvlaamse Intercommunale voor Economische Expansie en Rekonversie (WIER) in 1985 toegelicht.

De versteviging van de financiële structuur van de WIER door een aanpassing van het maatschappelijk kapitaal aan de huidige activiteitenomzet bleef in 1985 en ook voor 1986 een hoofdbekommernis uitmaken.

De verkoop van bouwrijpe industriegrond bereikte 35 ha aan 68 verschillende kopers, gespreid over 23 bedrijventerreinen. Behoudens deze verkoop aan privé-investeerders werd tevens 18 a aan openbare besturen verkocht en 4 ha openbaar domein, met de erop uitgevoerde infrastructuurwerken, kosteloos overgedragen aan openbare besturen.

De aankoop van gronden werd beperkt tot 6 ha, waarvoor de kandidaat-kopers op voorhand gekend waren. Het aankoopbeleid was duidelijk geïnspireerd om in de eerste plaats de bestaande grondvoorraad te koop te stellen.

Eind 1985 bedroeg deze grondvoorraad nog 593 ha 78 a 59 ca waarvan circa 416 ha vrij beschikbaar was voor verkoop. Deze grondvoorraad werd in het voorbije jaar tevens met circa 150.000.000 fr. uitrustingswerken verder bouwrijp gemaakt.

Bijkomende uitrusting van de grondvoorraad waar noodzakelijk enerzijds en aanvullende grondaankoop in projecten waar de voorraad quasi volledig uitgeput is anderzijds, zullen de belangrijkste beleidsnormen blijven voor de komende jaren.

De WITAB ten dienste van de gemeenten

De activiteiten van de Westvlaamse Intercommunale voor Technisch Advies en Bijstand voor Ruimtelijke Ordening (WITAB) tijdens het voorbije jaar werden tijdens de jaarvergadering van vrijdag 9 mei jl. toegelicht.

In 1985 werd de stedenbouwkundige dienst van de WITAB door de aangesloten gemeenten belast met een zeer groot aantal opdrachten. Opvallend is dat, in vergelijking met het verleden, deze opdrachten zeer verscheiden zijn en, vooral wat de gemeentelijke aanlegplannen betreft, eerder bescheiden qua inhoud en omvang.

Veel tijd werd ook besteed aan de dienstverlening aan de gemeentebesturen.

De hoofdactiviteiten van de stedenbouwkundige dienst in 1985 kunnen onder de volgende noemers geplaatst worden:

1. Stads- en dorpsvernieuwing, waarbij de WITAB een aantal gemeentebesturen kon begeleiden bij de opmaak van uitvoeringsplannen, welke hopelijk zullen leiden tot de eerste realisaties in 1986.
2. Verkeersstudies die een algemeen inzicht moeten bieden in de verkeersproblematiek en een verbetering beogen van de verblijfskwaliteit van ons openbaar domein.
3. Diverse studies inhoudende behoeftenstudies inzake huisvesting, milieustudies en studies met betrekking tot de toeristische uitbouw van de Belgische Kust.
4. Gemeentelijke plannen zijnde hoofdzakelijk bijzondere plannen van aanleg en verkavelingsplannen. In 1985 werden niet minder dan 24 bijzondere plannen van aanleg goedgekeurd door de bevoegde Gemeenschapsminister. Overigens waren er circa 80 bijzondere plannen van aanleg in behandeling. In dit kader weze gezegd dat de WITAB de evolutie inzake een mogelijke herziening van de wetgeving op de Ruimtelijke Ordening en de Stedenbouw op de voet volgt en niet heeft nagelaten terzake suggesties te doen aan de bevoegde overheden.

Naast de stedenbouwkundige dienst beschikt de WITAB over een technische dienst die de gemeentebesturen bijstaat in de coördinatie en de opvolging van gemeentelijke bouw- en wegenwerken. Zo werd een dorpshuis te Westouter (Heuvelland) voltooid en werd er gewerkt aan dossiers voor de verbouwing van een leegstaand bedrijfsgebouw tot ontmoetingscentrum te Meulebeke en de nieuwbouw van een gelijkaardig gebouw te Oostrozebeke.

Ook inzake sportvoorzieningen was de WITAB nog vrij actief in 1985. Nieuwe dossiers werden voorbereid voor de gemeenten Dentergem en Zedelgem.

Vanaf 1985 werd de technische dienst eveneens betrokken bij de stadsvernieuwingsoperatie die de zusterintercommunale WIH wil ontwikkelen in het centrum van Menen.

Als mede-initiatiefnemer van de huisvuilverwerking in West-Vlaanderen heeft de WITAB in 1985 actief medegewerkt aan de uitbouw van de sektor Veur-



Rodenbach

en

**Rodenbach
Grand Cru**

1836 - 1986



Een naam! Een reputatie! Een traditie!

Brouwerij RODENBACH nv
8800 Roeselare
(051) 22 34 00

**waarom
worden LVD machines
overal ter wereld gekocht ?**



**...omdat ze iets méér hebben
dan andere !**

lange levensduur - snelle service - technisch vooruit
op hun tijd - grote nauwkeurigheid - voor iedere
toepassing de juiste machine - wisselstukken
onmiddellijk beschikbaar - bij elke kostenvergelijking
uiteindelijk goedkoper
kortom, met LVD spaart u tijd en geld !

LVD **synoniem
voor plaatbewerking !**

LVD company nv - Nijverheidslaan 2
B-8630 WEVELGEM - GULLEGEM
Tel. (056) 43 05 11 - Telex 85.317
Telefax (056) 40 24 64

Sinds 1919

**De Kortrijkse Verzekering
nv**

**Uw zekerheid,
ook na de pech**

ne, waar twee overslagstations in aanbouw zijn, namelijk te Veurne en te Ieper. De WITAB werd eveneens belast met een vergelijkende studie inzake de verwerkingsprijs bij de interkommunales die het huisvuil van de sektor Veurne mogelijks zullen verwerken.

Met betrekking tot de uitbouw van de verblijfsrecreatieve sektor was 1985 vooral een jaar van contacten en overleg. De WITAB beschikt nog over 10 ha grond die potentieel geschikt zijn voor deze sektor.

Samenwerken op de Indiase markt

Sedert enige tijd worden door de Vlaamse GOM's een aantal initiatieven genomen ten einde de export van Vlaamse bedrijven naar een bepaald land te stimuleren. Dergelijke zogenaamde 'samenwerkingsverbanden' zijn reeds van start gegaan of worden thans voorbereid voor Algerije, China, Japan, Singapore, Indonesië en Turkije. Het principe is eenvoudig: een aantal niet-konkurrentiële bedrijven richten een vereniging op die een vaste vertegenwoordiging heeft in de nieuwe markt. De opdracht van deze vertegenwoordiging is veelvoudig:

promotie en prospectie voor de produkten en/of diensten van de leden;

verzamelen van informatie over de marktmogelijkheden, de concurrentie, de formaliteiten, de betrokken wetgevingen en dergelijke meer;

verlenen van logistieke steun voor de leden die een bezoek ter plaatse brengen (voorbereiden en follow-up van de contacten, vertaalwerk, telex en dergelijke meer).

De aangesloten bedrijven betalen een jaarlijks lidgeld voor de huur van een kantoor, de wedde van de vertegenwoordiger en de werkingskosten.

De Vlaamse GOM's hebben de bedoeling te starten met een samenwerkingsverband voor India.

Dit land werd uitgekozen om de volgende redenen:

1. India is een zeer belangrijke markt: 10% van de bevolking (dit wil zeggen 70 miljoen inwoners) hebben een koopkracht die vergelijkbaar is met deze van de geïndustrializeerde landen.

2. Sedert 1976 is de invoer in India geliberaliseerd maar België is er als handelspartner praktisch niet aanwezig. Daarbij komt dat de Belgische uitvoer naar India voor ongeveer 75% betrekking heeft op diamant en voor min 5% op melkpoeder en 'butter oil'.

3. India is de tiende geïndustrializeerde natie in de wereld met een zeer gediversifieerde industrie. Het land legt voor de invoer zwaar de klemtoon op technologie ten einde deze industrie permanent te modernizeren. Bijgevolg zijn er ruime kansen voor *uitrustingsgoederen* en wordt er zeer veel belang gehecht aan projecten inzake industriële samenwerking.

Wie meer wenst te vernemen over dit initiatief kan hiervoor terecht bij de GOM - West-Vlaanderen. Gelieve te vragen naar de heren J. Callens of L. Vermandere. (Tel. 050/35.81.31).

Nieuwe vleugel WAAR

Op 22 april jongstleden werd te Roeselare (Beveren) de nieuwe vleugel van de WAAR - Werkplaats voor Aangepaste Arbeid Rumbeke plechtig in gebruik genomen.

De WAAR is een afdeling van Mariasteen vzw te Gits. In 1963 startte Mariasteen als eerste Vlaamse Beschermde Werkplaats, met de tewerkstelling van Mindervalide Werknemers.

In de op heden bestaande afdelingen te Gits en te Rumbeke werken er 550 arbeiders en bedienden.

Te Gits werken er ongeveer 180 gehandicapte mannen in de metaalafdeling, in de elektronische montage en in de ortopedische werkplaats, waar onder meer fitness-uitrustingen werden vervaardigd.

Te Rumbeke (gesticht in 1976) werken er ongeveer 270 vrouwen en 30 mannen in de konfektië-afdeling (vervaardigen van washandjes, trainingpakken en matrasen, evenals het garnieren van zetels en stoelen).

De afdeling te Gits betreft 6.000 m² overbouwde ruimte en de afdeling te Rumbeke 600 m².

Om alle bestaande activiteiten en werkopdrachten inzake houtbewerking te kunnen centralizeren en optimaal te laten functioneren diende nu te Beveren-Roeselare een nieuwe werkruimte van 5.000 m² te worden ingericht, met een bezetting van 70 mannen.

In deze werkplaats worden vooral kisten en paletten vervaardigd in toelevering voor meerdere bedrijven, evenals onderdelen voor weefgetouwen. Ook zittingen voor stoelen behoren tot het assortiment. Dit nieuw bedrijf vergde 30 miljoen frank voor aankoop en wijziging van het bestaande pand, benevens nogmaals 30 miljoen frank voor de nodige uitrusting.

In 1985 werd voor 75 miljoen frank arbeid geproduceerd en werden er, dank zij tussenkomst van het Fonds voor Revalidatie, voor 221 miljoen frank lonen en wedden uitbetaald.

De vzw Mariasteen met haar drie beschermde werkplaatsen maakt deel uit van een ruimer geheel, gelokaliseerd te Gits en waarin een ruime waaier van andere instituten voor gehandicaptenzorg zijn ondergebracht.

Reeds op 1 maart 1958 werd het Instituut Dominië Savio opgericht voor motorisch en neuromotorisch gestoorde kinderen van 3 tot 12 jaar; in september 1966 was er een uitbreiding voor jongens en meisjes van 12 tot 21 jaar. Dit MPI — Medisch Pedagogisch Instituut — telt momenteel 325 leerlingen in het buitengewoon kleuter-, lager en middelbaar onderwijs. Beneden de 3 jaar bestaat er een 'vroege begeleiding', waar ouders éénmaal per week of om de 14 dagen hun gehandicapt kind ambulant kunnen laten behandelen.

Boven de 21 jaar beschikt de groep niet alleen over de beschermde werkplaatsen, maar ook over een dag-en-kreativiteitscentrum. Begin juli komt er ook een activiteitscentrum bij, waar de laagste produktiviteitsgroep (-25% produktiviteit) zal ingeschakeld worden in licht industrieel werk, het presorteren van postzakken en andere zaken.

Aanleunend bij de beschermde werkplaatsen werden er ook twee gezinsvervangende tehuizen opgericht: de 'Lijsterbesse' te Gits, voor 15 werkende jongens en het nieuwe 'Mariënstede' te Dadizele voor 30 werkende meisjes. Het jongenstehuis wordt momenteel uitgebreid tot 30 jongens.

In totaal zijn er bij de activiteiten ruim 1.000 gehandicapten (waaronder 550 in de werkplaatsen) betrokken, evenals 300 personeelsleden.

Grondwateronderzoek in West-Vlaanderen

In mei 1985 startte de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen in opdracht van Gemeenschapsminister J. Lenssens, met een studie van de watervoorraad die zich bevindt in het gespleten rotsmassief (de zogenaamde sokkel) in de diepe ondergrond van West-Vlaanderen en van het aanpalend deel van Oost-Vlaanderen.

De problematiek van het sokkelwater is er een van overexploitatie. Het water heeft een hoge kwaliteit (zeer zacht) en een vrij hoge temperatuur (circa 16 °C). Als zodanig is het een zeer waardevolle en goedkope grondstof voor een aantal bedrijven. De voornaamste industriële verbruikers zijn gesitueerd in het gebied

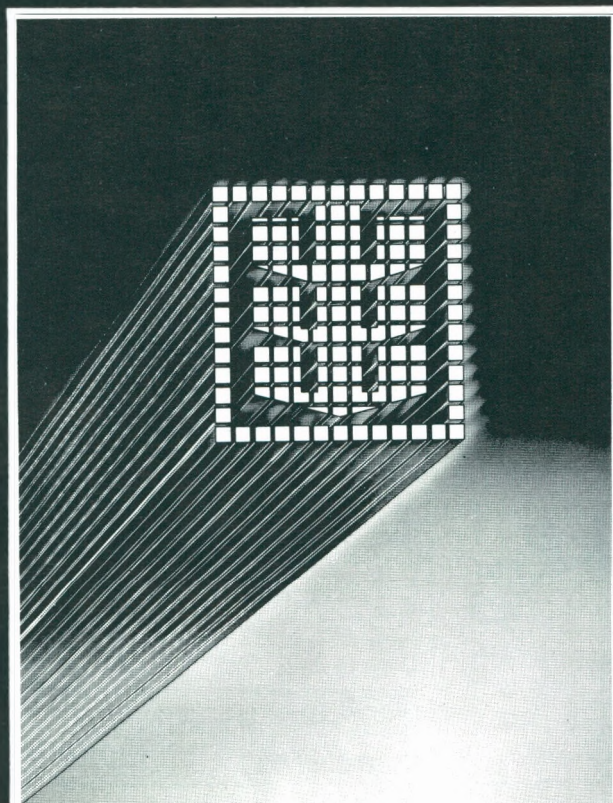
Wielsbeke-Anzegem-Kortrijk; het gaat er vooral om textielveredelingsbedrijven. Men stelt vast dat het peil van deze natuurlijke grondwaterreserve voortdurend daalt: in het Kortrijkse is dit een paar meter per jaar. Verdere overexploitatie kan leiden tot kwaliteitsveranderingen of tot uitputting van de watervoorraad. De studie moet leiden tot een beleidsinstrument inzake het gebruik van het sokkelwater en moet tevens inzichten geven inzake de mogelijkheden tot een eventuele kunstmatige voeding van de voorraad.

Het wetenschappelijk onderzoek wordt uitgevoerd door het Geologisch Instituut van de Rijksuniversiteit Gent en door de Belgische Geologische Dienst van het Ministerie van Economische Zaken.

De studie die over twee jaar loopt, werd uitgesplitst in twee delen. In het eerste deel werd het onderzoek geconcentreerd in het zuiden van West-Vlaanderen en in aanpalende delen van Oost-Vlaanderen. Bijna 1.000 putten werden in het onderzoek betrokken en circa 175 putten werden bemonsterd; de wateranalyses werden uitgevoerd door het Centraal Laboratorium van het Ministerie van Economische Zaken. Begin juni 1986 legde de GOM - West-Vlaanderen bij de opdrachtgever het eindrapport neer omtrent het eerste deel van de studie.

In het tweede deel, dat ondertussen reeds loopt,

Raiffeisenservice voor uw bedrijf



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



CERA-RAIFFEISENKAS

Chapeau DATAKOR



VMP

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

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

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

Met DATAKOR software haalt U meer uit uw computer.



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

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

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

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

Naam _____

Straat _____ nr. _____

Postnr. _____ Gemeente _____

Telefoon _____



COMPUTER
PRODUCTS
HEWLETT
PACKARD
VALUE-ADDED
SYSTEM SUPPLIER

Ingevuld terugsturen naar
Datakor pvba. Dam 11 te
8500 Kortrijk.

Of bel dhr. Pappyn op het
nummer 056/222 652.

gaat de aandacht vooreerst naar het noorden van West-Vlaanderen en naar bepaalde delen van Oost-Vlaanderen. Daarna zullen alle gegevens, verzameld in beide deelstudies, opgenomen worden in een wiskundig model. Het ligt in de verwachtingen dat met behulp van dit model voorspellingen kunnen gedaan worden over het gedrag van het bestudeerde grondwater in diverse omstandigheden: verdere waterwinning aan huidig tempo, verminderde waterwinning, verhoogde waterwinning. Hierdoor zal de overheid kunnen beschikken over een instrument waarmee de watervoorraad in de toekomst op een efficiënte manier kan worden uitgebreid. Dit onderzoek moet ook inzicht geven over de efficiëntie van werkhypotesen inzake kunstmatige voeding van de waterlagen. De globale studieopdracht moet afgewerkt worden tegen midden 1987.

Leiedal heeft gunstige vooruitzichten

Door de evolutie van de economische toestand heeft Leiedal enkele moeilijke jaren doorgemaakt. De Algemene Vergadering van 27 mei jongstleden stelde vast dat er nu enkele gunstige perspectieven naar voor komen.

In het kader van een herstruktureringplan werd eerst de financiële toestand gesaneerd. Er werd op 9 oktober 1985 een konsolidatielening goedgekeurd van 814 miljoen fr. (retro-actief bedrag per 1 januari 1984). Eind 1985 werden er, naast de vereffening van alle verschuldigde interestlasten, voor 181 miljoen fr. afgelost. Aldus werd de nog uitstaande schuld van 633 miljoen fr. reeds met 22% verminderd.

In de eerste maanden van 1986 kon verder vroegd worden afgelost met 30 miljoen fr., zodat de oorspronkelijke schuld reeds met 26% daalde.

Tegenover deze schuld staan er voor 802 miljoen fr. onroerende goederen (gronden voor verkoop geboekt; in totaal kan de verkoopwaarde 1 miljard fr. naderen).

Het provinciebestuur tenslotte wenst een bijkomende kapitaalsinbreng te doen van 200 fr. per inwoner (circa 45 miljoen fr.).

In een tweede luik van het herstruktureringplan is een nieuwe gemeentelijke bijdrage voor werkingskosten voorzien van 40 fr. per inwoner voor 1985; ook voor 1986 is eenzelfde bedrag voorzien.

In een derde luik komt er een herziening van de realisatie van nieuwe bedrijventerreinen qua omvang, ligging en prioriteiten.

Deze herstrukturering moet toelaten de akties van Leiedal verder te zetten op het vlak van de informatie van de gemeenten en de regio, van de begeleiding van bepaalde regionale dossiers, van het ontwerpen en adviseren van de gemeenten bij het opmaken van BPA's, dossiers van stads- en dorpsherwaardering en tenslotte voor het ter beschikking stellen van bouwgronden voor woningbouw en industriële bedrijven.

Voor de industriële bedrijven dient er opnieuw dringend gestreefd naar het verwerven en uitrusten van

nieuwe gronden, zodat aan eventuele vragen naar grote terreinen voldaan kan worden. De laatste grondaankopen dateren reeds van 1981.

In 1985 waren de voornaamste klemtonen bij Leiedal gelegen bij de oprichting van een kantorencentrum op het Kennedypark, de verdere kommercializatie van de LAR en de verkoop van talrijke percelen industriegronden in zowel 'probleemzones' als op de LAR.

'Biotechnologisch Repertorium voor Vlaanderen' en 'Biotechnologietransfer'

De GOM - West-Vlaanderen, in 1982 in opdracht van de Vlaamse Executieve belast met de organisatie van een T-dag Biotechnologie, beoogt thans om in overleg met de andere Vlaamse Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen de informatie en de kontakten rond deze T-dag te aktualiseren.

Het toenmalig uitgebrachte boek met een overzicht van het in Vlaanderen aanwezig research- en industrieel potentieel inzake biotechnologie zal thans in een geaktualizeerde vorm heruitgegeven worden onder de naam 'Biotechnologisch Repertorium voor Vlaanderen'. Naast een overzicht van lopende onderzoeksprojecten, know how, beschikbare apparatuur en opgedane ervaringen enerzijds of bedrijfsaktiviteiten, processen en producten of dienstengamma inzake biotechnologie anderzijds, zou tevens een overzicht gegeven worden van diverse onderwijsprogramma's en bijscholingskursussen in dit multidisciplinair domein.

De idee van de parallelle workshops waarop tijdens de T-dagen nieuwe projecten, procédés of apparatuur konden voorgesteld worden met de bedoeling potentiële partners aan te trekken voor een gezamenlijke verdere ontwikkeling of kommercialisering van het project of procédé wordt thans heropgenomen als een zesmaandelijks publiekatie: 'Biotechnologietransfer'.

Bedrijven en instellingen die naar een samenwerkingsverband zoeken, krijgen de kans om tegen een minimale vergoeding hun project voor te stellen samen met inlichtingen omtrent de potentiële toepassingsgebieden, samenwerkingsvoorwaarden, profiel van de gezochte partner en referenties in verband met het project. Deze publikatie zal gratis verspreid worden onder bedrijven, toeleveringsbedrijven, researchinstellingen en de dienstensektor actief in het domein van de biotechnologie in Vlaanderen. De GOM - West-Vlaanderen zal daarbij als tussenpersoon bij het leggen van de kontakten optreden.

Bedrijven, instellingen of onderzoekscentra die nog geen persoonlijk schrijven ontvangen hebben omtrent deze initiatieven en die menen in aanmerking te komen voor opname in het 'Biotechnologisch Repertorium voor Vlaanderen' worden verzocht om contact op te nemen met de GOM - West-Vlaanderen, Baron Ruzetelaan 33, 8320 Brugge, tel. 050/35.81.31 (kontaktpersoon: ir. P. Tavernier). U kunt er ook terecht voor alle informatie omtrent 'Biotechnologie-transfer'.

Studiekomitee Leie en Bijkanalen

Op 27 mei jongstleden ging te Roeselare de 19de Jaarvergadering door van het Studiekomitee Leie en Bijkanalen.

Vastgesteld werd dat de noordelijke ontsluiting van de Leie, richting Zeehaven Gent, afgewerkt is op een profiel van 2.000 ton vanaf het kruispunt van Schipdonk, waar het kanaal Brugge-Gent en het Afleidingskanaal van de Leie elkaar kruisen.

De noordelijke ontsluiting richting Brugge-Zeebrugge of Oostende is tot Aalter bevaarbaar voor 1.350 ton en verder voor 1.000 ton.

Tegen eind 1986 zal de nieuwe doorsteek tussen Aalter en Brugge te Beernem klaar zijn. Voor de komende jaren zijn er kalibreringswerken tussen Beernem en Brugge voorzien. De nieuwe brug te Oostkamp-Moerbrugge is reeds aanbesteed. Van Gent naar Menen toe zijn alle werken benedenstrooms van Kortrijk voltooid. De nog uit te voeren werken liggen tussen de Grensleie tussen Deûlémont en Menen, op de Leie tussen Menen en Kortrijk en in de doortocht van Kortrijk.

Behoudens te Kortrijk, zijn de meeste werken reeds aangevat voor een volledige profilering op 1.350 ton.

Bepaalde trafiekcijfers wijzen erop, dat de achteruitgang van de binnenscheepvaart op de Leie te situeren is bij de moeilijkheden op het traject van Kortrijk tot de Franse grens. Daar is verkeer enkel met schepen tot 300 ton mogelijk, een scheepstype dat algemeen verdwijnt om konkurrentiële redenen. Van 1980 tot 1985 werd de scheepvaart mede daardoor met 30% verminderd.

Voor de toekomst werd dan ook het wegwerken vooropgesteld van alle knelpunten waar in eerste instantie met geen 600-tonners kan worden doorgevaren, terwijl het afwerken van een reeks andere werken liefst geen vertraging meer zou verdragen wil de Leie op korte tijd terug haar economische rol ten volle kunnen vervullen.

In dit verband was de uiteenzetting van de gastspreker, dr. N. Vanhove, Directeur-Generaal van de GOM - West-Vlaanderen, betekenisvol, waar hij de Westvlaamse waterwegen in een ruimer verband wist te plaatsen. (Deze tekst wordt als artikel in dit nummer afgedrukt).

Westimex in 1985

Westimex, een dochtermaatschappij van United Biscuits PLC, had in 1985 een omzet van 2,4 miljard fr., die voor 80% in het buitenland gerealiseerd werd, vooral dan in Frankrijk en Nederland, waar een spektakulaire groei te bemerken viel.

Westimex heeft te Veurne een bedrijf voor het verwaarden van aardappelchips en andere snacks.

Niet alleen in Europa, maar ook in Nederland is Westimex marktleider in de afdeling chips (42%); in Frankrijk bedraagt dit Westimex-aandeel 20%.

Zopas besliste Westimex tot een investering van

600 miljoen fr., te spreiden over een driejarenplan, gaande van 1985 tot 1987. In dit programma is inbegrepen: een volledig automatisch magazijn voor afgewerkte produkten te Veurne en een bijkomende stockageruimte voor ongeveer 6.000 ton aardappelen in de omgeving van Diksmuide. Beide projecten naderen nu hun afwerkingsfase.

Het nieuw magazijn te Veurne zal 4.400 m² oppervlakte omvatten. De gebouwen zijn 21 m hoog en hebben 16 laadkaaien. De stockageruimte moet 450 ton chips bevatten.

Later volgen nog de ingebruikstelling van 12 ultrasnelle en nauwkeurige inpakmachines, een nieuw kantoorgebouw en, binnen twee jaar, een nieuwe produktielijn voor aardappelchips, met een verwerkingscapaciteit van 2 ton per uur. Ook de bouw van een waterzuiveringsstation staat op het getouw.

De investering zal een 40-tal aanwervingen meebrengen, wat de totale tewerkstelling boven de 500 zal brengen in de zomerperiode.

In 1974 was de startcapaciteit zowat 1,5 ton chips per uur; daarbij kwamen later nog snacks. Voor 1987 is er een produktiecapaciteit van 7,5 ton per uur voorzien, over 8 produktielijnen.

De vestiging Veurne doet het zo goed, dat zij zowel de vestiging te Krabbendijke (Nederland) als deze te Nieuwkerke (bij Ieper) vervangt. De pindafabriek Sepa te Calais (Frankrijk) werkt wel verder, maar zij valt onder het management van Westimex.

Brugge-Kortrijk elektrisch

Op 27 mei jongstleden werd de treinlijn Brugge-Kortrijk elektrisch. Meteen is het mogelijk de verbinding Oostende-Brussel over Kortrijk volledig te rijden met nieuw materieel en zonder overstap te Kortrijk. Dit traject Kortrijk-Brussel werd immers sinds enkele maanden elektrisch gereden. Dit alles resulteerde in een tijdswinst op het volledige traject. Zelfs de stoptreinen tussen Kortrijk en Brugge, die nu ook elektrisch gereden worden, kennen een kortere rijduur. Door het in gebruik nemen van moderner materieel is ook het rijcomfort merkbaar verbeterd.

Historisch werd de lijn Brugge-Kortrijk aangelegd door de 'Compagnie des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale', die werd opgericht op 4 juni 1845. De lijn vormde een onderdeel van de verbinding Brugge-Kortrijk-Ieper-Poperinge. De indienstneming gebeurde in zes etappes, tussen 4 oktober 1846 (Brugge-Torhout) en 14 juli 1847 (Ingelmunster-Kortrijk). De inrichtende 'Compagnie' maakte van 1870 tot 1875 deel uit van de 'SA d'Exploitation des Chemins de Fer', om in januari 1907 door de staat te worden overgenomen.

Van het begin werd bij de grondontginningen rekening gehouden met een dubbelspoor. De lijn werd echter in eerste instantie uitgerust als enkelspoor. Na de naasting in 1907 werd het baanvak Torhout-Kortrijk beschouwd als een verlenging van de lijn Oostende-

Torhout en op dubbel spoor gebracht. In voorbereiding van de elektrifikatie van Brugge naar Kortrijk werden de plannen voor een dubbelspoor, die reeds dateerden van 1914, in mei 1984 gerealiseerd.

Deze elektrifikatie bracht ook de bouw of uitbreiding met zich van de voedingsposten Lichtervelde, Brugge en Kortrijk en van de sektionneerposten Zedelgem en Izegem. Tevens werden er seininrichting gemoderniseerd, meerdere overwegen werden afgeschaft en verbeteringswerken werden uitgevoerd aan het sporentracé, ten einde hogere snelheden mogelijk te maken. Er werden 5 overwegen afgeschaft en te Oostkamp werd een uit 1911-daterende spoorbrugdek vervangen door geprefabriceerde spanbetonkonstrukties, met nieuwe draagbalken en brugdekken. In verschillende stations werden tevens autoparkings en fietsenstallingen aangelegd, benevens zelfs een autobusstation. Sommige van deze werken wachten overigens nog op hun voltooiing.

Enkele Zeebrugse gegevens

Uit het Jaarverslag van de MBZ blijkt dat de haven van Zeebrugge in 1985 een stijging van het maritiem verkeer kende van 18%, tegenover 10,1% in 1983 en 16,5% in 1984. Dit was meteen voor de tweede maal het hoogste groeicijfer van alle Europese havens tussen Le Havre en Hamburg.

Het aantal zeeschepen (9.956) steeg met 181 eenheden of met 1,9% en de totale bruto-tonnenmaat bedroeg 42,3 miljoen ton (+2,9%).

De totale vervoerde tonnenmaat bedraagt 14 miljoen ton (+18%), en deze stijging werd gelijk verdeeld over de in- en de uitvoer, die zelf van 51,9% invoer tot 48,1% uitvoer bedragen.

Het passagiersvervoer daalde met 6,3% tot ongeveer 2 miljoen personen.

De binnenschepvaart daalde met 40% tot 468.822 ton, verdeeld over 1.140 binnenschepen.

Het ro/ro-verkeer bereikt momenteel ongeveer 55% van het totale goederenverkeer in de haven. Van de 7,7 miljoen ton ro/ro-goederen werden er 544.347 ton vervoerd met de trein-ferries (+15%) en meer dan 7 miljoen ton met de car-ferries (+17,4%, of méér dan een verdubbeling op vier jaar tijd). Ro/ro gaat hoofdzakelijk op Groot-Brittannië, zijnde met diverse havens ten zuiden op en ten noorden van de Theems. Wel was er tevens een merkwaardige stijging op de ro/ro-dienst op Oslo en een lichte daling op West-Afrika en op Australië (Nieuw-Zeeland).

Bij het containerverkeer was er een stijging met 6,5% voor het aantal eenheden (166.863) en met 8,4% van het aantal TEU (218.258 TEU). De lading steeg tot 2,3 miljoen ton (+6,4%).

Van deze ladingen gaan er 60,5% naar een Europese bestemming en 39,5% zijn interkontinentale vracht.

Het konventioneel stukgoederenverkeer liep met ongeveer 45% terug door een verminderde uitvoer van

granen; de invoer van uitheems fruit daarentegen steeg in belangrijke mate.

De gestegen trafieken van steenkool en ijzerertsen liggen bij de aanvoer van steenkolen (1,4 miljoen ton) en ijzerertsen; de bouwmaterialen verminderden met 17,4%.

Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats in 1985

Uit het jaarverslag van de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats blijkt dat de trein-ferries in 1985 een totale vracht van 534.059 ton vervoerden, het absolute record sedert de opening van de lijn in 1924.

Op de Shortsea Containerterminal werd vorig jaar de kaap van de 100.000 laadkisten overschreden.

Het verkeer op de Ocean Containerterminal heeft zich gehandhaafd en beide terminals samen behandelde in 1985 218.000 TEU.

Op 1 april 1985 werd, na overleg met de vakbonden en het Paritair Komitee van de Zeebrugse haven, voor de tewerkstelling van het kaaipersoneel (op weinige uitzonderingen na) het regime van de havenarbeiders ingevoerd.

Het gemiddeld personeelsbestand bestaat uit 8 arbeiders, 145 bedienden, 14 directiepersoneelsleden en 115 havenarbeiders (sinds 1985). In 1985 werden de installaties voor 19 miljoen fr. afgeschreven, tegenover 18 miljoen fr. in 1984. De nettowinst van het boekjaar bedraagt 89,6 miljoen fr. in 1985, tegenover 73 miljoen fr. in 1984.

Het totaal te verwerken resultaat, met inbegrip van de vorige overdracht van 5 miljoen fr., bedraagt voor 1985 95 miljoen fr.

De totale omzet bedroeg 519 miljoen fr. in 1985, tegenover 407 miljoen fr. in 1984. De trein-ferry daalde van 11 naar 8 miljoen fr., de Shortsea Terminal steeg van 207 naar 229 miljoen fr. en de Ocean Containerterminal steeg van 244 naar 274 miljoen fr.

In de groep 'diversen' was er een stijging van 5,5 naar 8,6 miljoen fr.

De Belgisch-Engelse Vennootschap is nog deelgenoot in enkele andere vennootschappen: voor 80% in Zeebrugge Container Repair nv, voor 32,4% in Interferry nv en voor 33,33% in Sea-Ro Terminal nv: Zeebrugge Container Repair behaalde hetzelfde resultaat als in 1984 en Sea-Ro Terminal kent nog een lichte uitbreiding van zijn activiteit.

De Sea-Ro Terminal (SRT) haalde in 1985 2 miljoen ton, tegenover 1,4 miljoen ton in 1984, wat een stijging met 653.000 ton betekent.

Afnemende bevolkingsaan groei in West-Vlaanderen

Uit de gegevens die de gemeenten meedeelden aan de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van West-Vlaanderen kan men afleiden dat het bevolkingscijfer

in West-Vlaanderen toegenomen is van 1.088.655 personen op 1 januari 1985 tot 1.090.395 personen op 1 januari 1986. De bevolking groeide in 1985 dus met 1.740 personen aan. De stijging is kleiner dan in de jaren 1980-84 toen deze steeds boven de 2.000 personen lag.

De bevolking nam slechts in vier van de acht arrondissementen toe. De aangroei was het grootst in de meest bevolkte arrondissementen Brugge (+915) en Kortrijk (+718). In beide arrondissementen overtrof de aangroei deze van het vorige jaar. In de arrondissementen Veurne en Oostende bedroeg de bevolkingstoename ongeveer 300 personen. De aangroei was dubbel zo groot als in 1984 in het arrondissement Oostende. In het arrondissement Veurne was de aangroei daarentegen heel wat kleiner.

De terugloop van de bevolking in de vier overige arrondissementen bedroeg circa 100 personen in de arrondissementen Ieper, Tielt en Diksmuide en 200 personen in het arrondissement Roeselare. Na 7 jaren van aangroei is er in het arrondissement Tielt opnieuw een daling. Het arrondissement Roeselare is gekenmerkt door vrij grote fluktuaties.

Evolutie van de bevolking in West-Vlaanderen in 1984 en 1985

Arrondissement	Bevolking		Evolutie	
	1 januari 1985	1 januari 1986 (a)	1984	1985 (a)
Brugge	257.999	258.914	+ 528	+ 915
Diksmuide	47.297	47.178	+ 29	- 119
Ieper	103.912	103.826	- 132	- 86
Kortrijk	273.389	274.107	+ 676	+ 718
Oostende	133.927	134.224	+ 139	+ 297
Roeselare	137.292	137.092	+ 308	- 200
Tielt	84.944	84.851	+ 44	- 93
Veurne	49.895	50.203	+ 489	+ 308
West-Vl.	1.088.655	1.090.395	+2.081	+1.740

(a) Voorlopige cijfers.

In de arrondissementen Diksmuide en Ieper blijft de tendens sinds jaren die van een dalend bevolkingscijfer, met af en toe een jaar van geringe toename.

De bevolking nam in 1985 toe in 36 van de 64 West-vlaamse gemeenten. De belangrijkste toenames situeerden zich in de gemeenten Wevelgem (+306), Koksijde (+246), Knokke-Heist (+234) en De Haan (+219).

In 1985 werden minder geboorten geregistreerd en werden meer sterften geteld dan het jaar voordien. De natuurlijke bevolkingsaangroei in West-Vlaanderen bedroeg daarmee slechts 885 personen in 1985 (of 0,8 per 100 inwoners) ten opzichte van 1.481 personen in 1984 (of 1,4 per 100 inwoners).

Gemeten per 100 inwoners was de natuurlijke aangroei in 1985 het grootst in het arrondissement Kortrijk (1,5). Ze bedroeg ongeveer 1 in de arrondissementen Brugge, Diksmuide, Ieper en Roeselare. Ze was negatief in de arrondissementen Veurne (-0,3) en Oostende (-1,0).

In 1985 werden in 21 Westvlaamse gemeenten meer sterfgevallen dan geboorten geteld. In 10 van deze gemeenten houdt deze toestand reeds minstens twee jaar aan: Alveringem, Avelgem, Blankenberge, Dentergem, De Panne, Houthulst, Knokke-Heist, Oostende, Poperinge en Zonnebeke.

Ook in 1985 was er in West-Vlaanderen een vestigingsoverschot. Het bedroeg 855 personen tegenover 600 personen in 1984. Dit vestigingsoverschot komt traditioneel vooral op rekening van de drie kustarrondissementen Brugge (+649), Oostende (+442) en Veurne (+321). Van de niet-kustarrondissementen vertoont enkel het arrondissement Kortrijk (+295) een vestigingsoverschot. Op te merken valt dat het arrondissement Kortrijk tijdens elk van de jaren 1975 tot en met 1983 een vertrekoverschot registreerde en nu twee jaar naeen een vestigingsoverschot. De vier overige arrondissementen zijn arrondissementen die reeds sinds jaren in het algemeen een vertrekoverschot noteren.

In 1985 hadden 31 Westvlaamse gemeenten een vestigingsoverschot. De belangrijkste overschotten werden genoteerd in Knokke-Heist (+273), De Haan (+225) en Koksijde (+213).

n.v. quintiens

SCHEEPS- EN
INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT

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

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

Een verdienstelijk medewerker
kent zijn zaakjes,
behartigt uw zaak.
Geef 'm een steuntje,
gun 'm een kans mèèr.
Spreek haar of hem over
avondonderwijs voor volwassenen

hitek

Doorniksesteenweg 145, 8500 Kortrijk
Tel. (056) 21 58 01

Gegradueerde Bedrijfsadministratie
Gegradueerde Marketing
Gegradueerde Informatica
Een taal op aangepast niveau:
Nederlands voor anderstaligen, Frans,
Engels, Duits, Spaans of Italiaans

**Diploma's erkend door het
Ministerie van Onderwijs**



GASELWEST

intercommunale voor
elektriciteit
aardgas
teledistributie

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

TELE-LINK® BBL



Een rechtstreekse telematische verbinding tussen het bedrijf en de BBL, dat is de spits technologie, die de BBL ter beschikking van dynamische bedrijfsleiders stelt. Dank zij TELE-LINK BBL kan de bedrijfsleider van op zijn kantoor op elk moment van de dag de staat van zijn financiën controleren. Bovendien kan hij onmiddellijk zijn financiële verrichtingen uitvoeren. TELE-LINK BBL is geen spits technologie alleen voor specialisten. Om de telematische verbinding tot stand te brengen, volstaat het een telefoonnummer te draaien.

De installatie van TELE-LINK BBL is al even eenvoudig want elke bestaande uitrusting is bruikbaar: van de eenvoudigste telex tot de meest verfijnde computer. Bij de BBL is denken aan uw toekomst geen holle slogan.

TELE-LINK BBL geeft u een aanzienlijke voorsprong bij het verwezenlijken van uw commerciële doelstellingen.

Onmiddellijke informatie

Met TELE-LINK BBL kent u onmiddellijk de stand van uw rekeningen in binnen- en buitenland, u verneemt alles over de wisselkoersen en met Info-Balans en Protesten krijgt u alle inlichtingen over de financiële positie van uw handelspartners.

IMPACT - FCB Belgium

Bedrijfsleiders, de BBL denkt aan u...

In memoriam

Op 13 april jongstleden overleed te Wervik de heer Ghislain Petit, geboren te Wervik op 16 september 1921.

De heer G. Petit was Beheerder van de GOM - West-Vlaanderen sinds 20 mei 1977 namens de provincie. In leven was hij Sekretaris van het Syndikaat van de Tabakplanter voor West-Vlaanderen (T.A.SY.CA) en van het Tabaksinstituut te Wervik.

Vlaamse groepsstand op Orgatechnik te Köln: een kans voor de Vlaamse KMO

De Vlaamse GOM's zullen met een groepsstand deelnemen aan Orgatechnik 86 van 16 tot en met 21 oktober 1986 te Köln. Het is de eerste maal dat de Vlaamse GOM's op deze vakbeurs een groepsstand organiseren. Orgatechnik werd uitgekozen gezien deze vakbeurs (met 140.000 bezoekers in 1984) één van de belangrijkste manifestaties inzake kantoorinrichting is in West-Europa.

De deelnemers aan Orgatechnik vertegenwoordigen vooral de volgende sectoren: kantoormeubelen, bankapparatuur (onder meer veiligheidssystemen), kantoorinterieur, tekstverwerking, postverwerking, gegevensverwerking, communicatie- en opleidingsapparatuur en bureelbenodigdheden allerhande.

De formule van een groepsstand houdt in dat een sleutel-op-de-deur-formule wordt aangeboden. Dit wil zeggen, in de deelnemingsprijs zijn grondhuur, standbouw, verzekering, verlichting en diverse groepsvoorzieningen zoals bergruimte, bar, gemeenschappelijke telefoon en dergelijke meer begrepen. Dit bespaart de deelnemer heel wat kopzorgen en tijd zodat hij zich volledig op het commercieel gebeuren van de beurs kan concentreren. Ook kan met deze formule gehuurde oppervlakte worden beperkt gezien voor het ontvangen van klanten of voor een bergruimte gebruik kan worden gemaakt van het gemeenschappelijke gedeelte van de groepsstand.

Wie interesse heeft voor dit initiatief en meer informatie wenst kan hiervoor terecht bij de GOM - West-Vlaanderen, Baron Ruzettelaan 33 te 8320 Brugge, tel. 050/35.81.31, die deze groepsstand coördineert. Gelieve te vragen naar de heer L. Vermandere.

Groepsstand van de Vlaamse GOM's op Biotechnica 86 te Hannover

Van 23 tot en met 25 september 1986 wordt te Hannover de tweede internationale biotechnologievakbeurs 'Biotechnica 86' georganiseerd. Deze vakbeurs richt zich naar de onderzoekscentra, instellingen en bedrijven actief in het domein van de biotechnologie die een forum zoeken om recente onderzoeksresultaten, processen en producten, apparatuur of dienstverleningsmogelijkheden voor een internationaal publiek voor te stellen.

Aan de eerste editie van Biotechnica namen 178 exposanten uit 15 landen deel, terwijl bezoekers uit 27 landen

geregistreerd werden. Parallel met deze beurs wordt een internationaal kongres georganiseerd rond de recente evoluties van de biotechnologie in het domein van de geneeskunde, de voedingssector en de landbouw en het milieubeheer.

Tevens worden nog diverse seminars, lezingen en workshops tijdens deze driedaagse geprogrammeerd. Uitgaande van het succes van de vorige editie en mede door de parallele activiteiten kan Biotechnica gekatalogeerd worden als toonaangevende vakbeurs inzake biotechnologie in Europa.

Om de Vlaamse bedrijven en instellingen de kans te bieden aan deze belangrijke vakbeurs deel te nemen, overwegen de Vlaamse Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen om met een groepsstand aan 'Biotechnica 86' deel te nemen.

Bij de formule van een groepsstand wordt de deelnemers een 'sleutel-op-de-deur'-formule aangeboden. De volledige administratieve behandeling in verband met de deelname en de inrichting van de stand wordt door de GOM - West-Vlaanderen afgehandeld, zodat de deelnemers zich maximaal op het beursgebeuren kunnen concentreren terwijl ze mede genieten van de uitstraling die een grote stand op de bezoekers nu eenmaal heeft. Door het centraal opnemen van enkele nutsvoorzieningen zoals ontvangstruimte voor bezoekers, bergruimte, telefoon... kan de te huren oppervlakte beperkt worden.

In de groepsstand wordt tevens de mogelijkheid geboden om onderzoeksresultaten, projectvoorstellen en nieuwe procédés voor te stellen in een 'poster-hoek'. Daarbij kan elementaire informatie en dokumentatie overgedragen worden aan de aanwezige GOM-vertegenwoordigers.

Wie interesse heeft voor deze groepsstand of meer informatie wenst kan hiervoor terecht bij de GOM - West-Vlaanderen, Baron Ruzettelaan 33 te 8320 Brugge (tel. 050/35.81.31), die deze groepsstand coördineert. Contactpersonen: dr. S. Beernaert en ir. P. Tavernier.

Noors gas over Zeebrugge

Volgens een begin juni bekendgemaakt plan zal Noors gas, met ingang van 1992, langs Zeebrugge geleverd worden aan West-Europa. De totale waarde zou 60 miljard dollar belopen en het kontrakt heeft een looptijd van 27 jaar.

In een eerste fase zou 6 miljard m³ geleverd worden van de Sleipnervelden, langs een 830 km lange onderzeese pijpleiding. In een tweede fase zou een 290 km lange leiding gebouwd worden tussen de Sleipner- en de Trollvelden. De jaarlijkse levering aan West-Europa, over Zeebrugge, zou dan eerst 10 miljard m³ en later zelfs 15 miljard m³ per jaar kunnen bedragen.

Het gas is bestemd voor West-Duitsland, Frankrijk, Nederland en België. Het zou ongeveer 15% van de Westeuropese behoeften moeten dekken.

Distrigas verzekert het transport van het gas over het Belgisch grondgebied, wat de bouw vraagt van bepaalde nieuwe installaties te Zeebrugge en de uitbouw van het bestaande leidingennet in ons land.

Gouden Jubileum kaasmakers van Loo

Dit jaar vieren de 'kaasmakers van Loo' hun gouden jubileum, gezien zij voortbouwden op een melkerij die in 1936 werd opgericht. De aankoop van een boerderij, de bouw van een nieuwe melkerij en de aankoop van tweede-handsmachines vergde toen een investering van 420.000 fr. Per dag werd na de startperiode ongeveer 4.000 l melk verwerkt en 250 kg room. In 1939 was er reeds een produktie van 1,4 miljoen l melk en 1 miljoen kg room.

Gedwongen door de oorlogsomstandigheden werd er gestart met de produktie van kaas van het gouda-type (harde kaas) en van melkpoeder.

Na de oorlog sloot men aan met de oude Lo-traditie inzake kaasproduktie, traditie die ter plaatse immers dateerde van minstens 1500. Nu werd gezocht naar een half-harde kaas, 'La Vieille Abbaye'. In 1952 bedroeg de produktie reeds 72.000 kg, om in 1967 op te lopen tot 400.000 kg, wat een derde was van de totale Belgische produktie van halfzachte kazen.

In 1968 werd de 'Vieille Abbaye' omgedoopt tot 'Abdijkaas van Loo' en later kwamen daar nog diverse kazen bij: de 'Echte Loo', het 'Begijntje', de 'Petruskaas', de 'Rubens-kaas', de 'Vacheloo' die zelf aan de basis ligt van de kruidenkaas 'Groeninghe' en van de peperkaas van Loo. Verder is er nog de Loka-Regimekaas en het jubileumprodukt 'Jubilo'.



Havenoverleg Oostende

Onder invloed van de in het vooruitzicht gestelde bouw van de kanaaltunnel tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, en vooruitlopend op het gewijzigd verkeerspatroon dat daardoor in Noord-West-Europa kan ontstaan (onder meer door de TGV-spoorlijnen), werkt de GOM-West-Vlaanderen momenteel aan een Masterplan voor de haven van Oostende. Dit gebeurt in samenwerking met het stadsbestuur van Oostende, de Dienst voor de Kust en de RMT. Ook de Kamer voor Handel en Nijverheid van Oostende wil komen tot een ernstige vernieuwing van de haven.

De haven van Oostende is een goede goederenhaven, een passagiershaven en een vissershaven.

Bij alle drie deze segmenten is de trend duidelijk in de richting van een schaalvergroting: de scheepsbouw voor de toekomst, zeker in de kanaalzone en ook in de visserij is gericht op een grotere (vervoer)capaciteit per eenheid en dus op grotere schepen.

Oostende vreest dat zijn haven binnenkort hopeloos verouderd en voorbijgestreefd zal zijn. De zeeluis is te klein om de achterhaven te bedienen, de stapelhuizen zijn bouwvallig en niet aangepast, de kaaien zijn te kort en de stapelruimtes te klein. Tevens is de diepgang nu reeds te klein, er is gebrek aan grote parkeerruimtes voor containers en vrachtwagens, de jachten worden met het kommercieel vervoer vermengd en tenslotte dient de vismijn te worden gemoderniseerd en moet er in de haven een zwaaikom komen voor grotere schepen.

Wil de haven binnen een niet te lange termijn grondig omgebouwd en opnieuw ingericht worden, dan dient er nu gepland te worden.

Een eerste prioriteit daarbij dient te gaan naar de aanpassing van de voorhaven aan grotere schepen: grotere diepgang, langere ligplaatsen, diepere kaaimuren, een zwaaikom en een beter gebruik van verloren land- en wateroppervlakten, onder meer voor parkeerruimtes. In een tweede fase kan dan een nieuwe sluis en een aanpassing van de achterhaven worden doorgevoerd.

Filmnet

Met een tussenperiode van enkele maanden starten de drie verenigingen die West-Vlaanderen bedienen van kabeltelevisie, met de Filmnet-betaaltelevisie.

Tegen betaling van een aansluitingsrecht van 2.000 fr. en verder een driemaandelijks abonnement, dat per maand 650 fr. kost, kan de kijker beschikken over een zeer ruim aanbod nieuwe films met onderschrift.

Deze films worden na ontwikkeling vanuit Sint-Stevens-Woluwe doorgeseind naar een Europese satelliet, vanwaar zij onder gekodeerde vorm door de respectieve ontvangers door de kabeltelevisiestations worden opgevangen en doorgestuurd. De abonnees ontvangen een decoder die hen toelaat de op dit ogenblik doorgeseinde film te bekijken. Ieder abonnee ontvangt tevens een program-maboekje dat hem toelaat zijn keuze vooraf te maken.

c.v. West - Vlaamsche
Elektriciteitsmaatschappij

Intercommunale vereniging voor :
Elektriciteit
Aardgas
Kabeltelevisie



Hoogstraat 41
8000 Brugge
tel. 050 / 33 79 51

**VERRUIM JE KANSEN
VERBETER JE MOGELIJKHEDEN:**
behaal in avondles een diploma bij de
specialist in volwassenenonderwijs

hitek

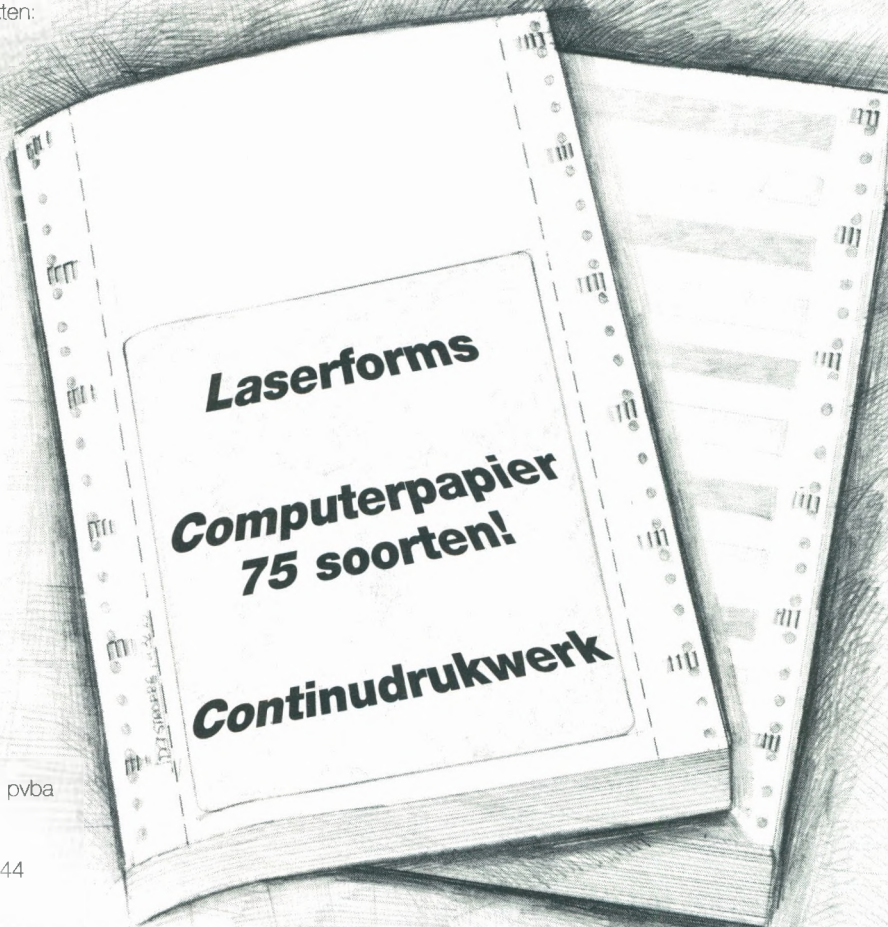
Doorniksesteenweg 145, 8500 Kortrijk
Tel. (056) 21 58 01

Gegradueerde bedrijfsadministratie:
de opleiding accountant „nieuwe stijl”,
vertrouwd met recente ontwikkelingen
in cost accounting, financieel beheer,
budgetteren, investeren, auditing.
Ruime toepassing van EDP en
personal computing.
Een driejarige opleiding, praktijkgericht,
maar met stevige theoretische vorming.

**Diploma erkend door het
Ministerie van Onderwijs**

STROBBE

- Andere produkten:
- enveloppen
 - kalenders
 - kantoorboeken



Drukkerij Strobbe nvba
Kasteelstraat 1
8700 Izegem
Tel. (051) 30 23 44
Telex 81 427

Voordrachten

Dr. Ec. N. Vanhove, Directeur-Generaal van de GOM - West-Vlaanderen, sprak op:

15/1/86 over 'Het geïntegreerd actieprogramma voor de Westhoek', RTL-televisie;

17/3/86 over 'Het geïntegreerd actieprogramma voor de Westhoek', BRT-televisie-nieuwsdienst;

19/3/86 te Leuven over 'Study Preparatory to an integrated action for the Westhoek', Iers Instituut voor Europese Zaken;

18/4/86 te Den Haag over 'Regionale kontekst en bedrijfsstrategieën', Kongres: Strategische oriëntatie in de kleinindustrie in Nederland en België;

26/4/86 te Brussel over 'Tourisme et développement régional', Association européenne des diplômés français de l'enseignement supérieur;

29/4/86 te Brugge over 'Westvlaamse troeven', Siemens;

12/5/86 te Brugge over 'Economische toestand in West-Vlaanderen, 1985', Algemene Vergadering GOM - West-Vlaanderen;

27/5/86 te Roeselare over 'De Westvlaamse waterwegen in een ruimer geheel', Jaarvergadering Studiekomitee Leie en Bijkanalen';

27/5/86 te Middelkerke over 'Nieuwe marktsituaties en bouwpromotie aan de Kust', Colloquium CIB, Sektie Kust;

7/6/86 te Tielt over 'Roeselare-Tielt 2000', Studiedag Economisch Cultureel Centrum Gildhof.

Dr. iur. J. Callens, Hoofd Afdeling Industriële Ontwikkeling, sprak:

te Gent op 12 maart 1986 over 'Enterprise Centres in West Flanders', Incost 86;

te Brugge op 3 april 1986 over 'De Belgische expansiesteen voor industriële projecten', Westvlaamse slachthuissector;

te Roeselare op 8 april 1986 over 'Het Bedrijvenscentrum Regio Roeselare: Concept en uitwerking', Raad van Beheer van de Kamer van Koophandel en Nijverheid voor Roeselare en Omstreken;

te Ieper op 8 april 1986 over 'Steunmaatregelen voor de Westhoek en haar KMO bedrijven', Nationale Centrale van Hout- en Bouwbedrijven van Midden West-Vlaanderen;

te Izegem op vrijdag 25 april 1986 over 'De streek Roeselare-Izegem: hart van een dynamische provincie', Vormingscentrum van het ACV-Verbond Izegem;

te Leuven op 13 mei 1986 over 'Bedrijvenscentra in Vlaanderen', Werkgroep Regionale Ontwikkeling van het IIS-RO van de KU-Leuven;

te Roeselare op vrijdag 23 mei 1986 over 'De bedrijvencentra in West-Vlaanderen: een belangrijke aanbreng voor startende ondernemers', Vormingsinstituut voor KMO.

Hij werkte mee aan een BRT-uitzending in het kader van het programma 'Van Mensen en Dingen' waar het thema 'Initiatieven van de GOM - West-Vlaanderen ten voordele van startende ondernemers' werd behandeld en aan een programma van de BRT-Wereldomroep over 'En-

terprise centres and Partnership for young employers in West Flanders'.

Dr. Ec. E. Omeij sprak op 17 april 1986 over 'Aansluitingsproblematiek tussen onderwijs en bedrijfsleven', Werkgroep Onderwijs-Bedrijfsleven, Arrondissementeel CVP-Bestuur Brugge.

'Computer-Imaging'

Barco Creative Systems, een nieuw opgerichte dochtermaatschappij van Barco-Industries, heeft zojuist haar eerste sukses geboekt op de internationale markt van Computer-Imaging-Systemen, bestemd voor de Televisie en Video-productie.

Het bedrijf heeft een exclusieve marketing- en ondersteuningsovereenkomst afgesloten voor Europa, Afrika en het verre Oosten met Wavefront Technologies Inc. (Santa Barbara, California).

Binnen de acht weken na deze overeenkomst werd al een belangrijk verkoopscontract getekend met RTL-Productions in Luxemburg en met Sesa-Frankrijk.

Barco-Industries verheugt zich over deze bestelling omdat RTL-Productions en Sesa hun krachten gebundeld hebben in een Eureka-project, Cerise genaamd (Centre Européen de Recherche pour les Images de Synthèse). Dit is een Europees centrum voor onderzoek en productie van syntetisch beeldmateriaal voor de beeldindustrie.

Cerise zal de Wavefront-oplossing gebruiken als Software-platform.

Ze kan daarbij op ondersteuning rekenen van de diensten van Barco Industries.

De software is gebaseerd op een reeks modules die ontworpen werden om dynamische en werkelijkheidsgetrouwe beelden te kunnen vervaardigen.

Barco Industries levert complete oplossingen, gebaseerd op krachtige werkposten (Silicon Graphics' IRIS-reeks), die het de gebruiker mogelijk maken om aantrekkelijke vizuele taferelen te modelleren (module Model), in beweging te brengen (module Preview) en op realistische wijze in te kleuren (module Image).

Het Preview-pakket is zeer krachtig. Interaktieve beweging van honderden voorwerpen kan gelijktijdig door meerdere camera's bekeken en door verscheidene lichtbronnen belicht worden.

De module, die het beeld inkleurt, Image, heeft een perfecte 'smooth-shading met texture and reflectance mapping'. Een zeer effectief, en toch economisch verantwoord 'ray-tracing' algoritme zal aan dit programma in de zomer toegevoegd worden.

De computerprogramma's werden ontworpen door ervaren specialisten uit Hollywood.

Wavefront Technologies werd in 1984 opgericht en telt in de VSA en in Canada tot haar klanten bekende namen.

De software wordt eveneens gebruikt bij de luchtvaart en bij robottoepassingen, en in andere gebieden zoals fotogrammetrie, CAD/CAM en simulatie.

Uitbouw Zeebrugge

Sinds eind maart is er in de voorhaven van Zeebrugge een nieuwe ro-ro-terminal in de werkhaven in opbouw. De voorhaven wordt voor een kostprijs van ongeveer 100 miljoen fr. uitgerust als ro-ro-terminal.

De werken die door de MBZ worden ondernomen, gebeuren in twee fasen. In een eerste fase worden er twee pontons aangemeerd. Deze geven toegang tot een parkeerterrein van 4 ha. De tweede fase bestaat in een derde aanlegsteiger en een aangepaste oprijlaan die verbinding moet geven tot een parkeerterrein van 50 ha.

De eerste klant van de nieuwe terminal is Sea Roads, dat de verbinding Tilburry-Zeebrugge onderhoudt.

In de achterhaven van Zeebrugge richt Zeebrugge Shipping & Bunkering op zijn beurt een polyvalente terminal in. Dit gebeurt op de oostelijke oever van het noordelijk insteeddok. Deze terminal zal ingevoerde aardappelen, hout en stukgoed verhandelen.

De terminal omvat in een eerste fase een terrein van 4,5 ha en een kaaimuur van 225 meter lengte.

De aardappeltrafiek zou in twee jaar tijd 30.000 à 40.000 ton/jaar kunnen bedragen. Zij zal gebeuren langs een geklimatiseerd magazijn.

De houttrafiek voorziet een schip per maand. Het hout is herkomstig van Canada en van de Skandinavische landen. Deze laatste trafiek komt over uit Oostende.

De ingebruikneming van deze nieuwe terminal is gesteld op januari 1987.

Bekaert en BHP Steel investeren in Australië

Binnen de verdere internationalisering van de Bekaert-Groep, gaan Bekaert nv (België) en de Wire Products Division van de BHP Steel International Group (Australië), een 50/50-joint venture aan voor de ontwikkeling van de produktie van staalkoord voor wapening van autobanden, in Geelong, Australië.

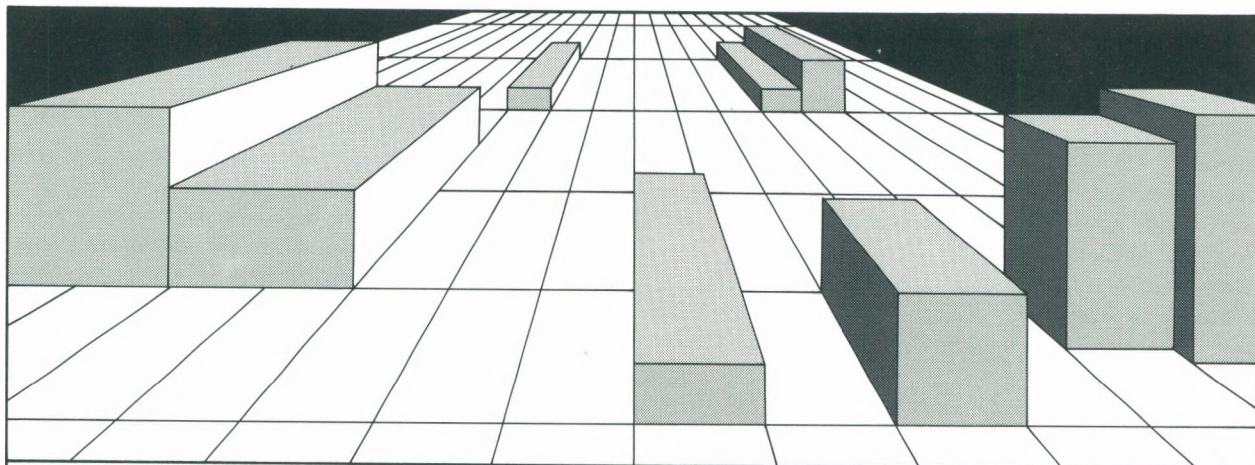
De nieuwe vennootschap krijgt de naam Bekaert-BHP Steel Cord Pty. Ltd. De in de Wire Products Division van BHP reeds bestaande produktie van staalkoord voor radiaalbanden voor personenwagens zal worden uitgebreid met de produktie van staalkoord voor vrachtwagenbanden en staaldraad voor versterking van hogedrukslangen.

Bekaert zal haar laatste technologie, ontwikkeld op wereldwijde basis, voor het vervaardigen van deze produkten, inbrengen.

De Australische Foreign Investment Review Board heeft het projekt goedgekeurd en meer dan 40 miljoen AUS \$ zullen worden geïnvesteerd in de komende 5 jaar.

BHP Steel International Group behoort volledig tot de Broken Hill Proprietary Company Limited (BHP), de grootste onderneming in Australië, die uitgebreide belangen heeft in grondstoffen en verwerking van mineralen, olie en staal.

Bekaert nv is 's werelds grootste onafhankelijke staal-draadproducent en is op wereldschaal de belangrijkste leverancier van kwaliteitsstaalkoord en -hielddraad voor de versterking van radiaalbanden.



"RISICOKAPITAAL"

VOOR GROEIENDE ONAFHANKELIJKE ONDERNEMINGEN

en advies bij fusies, acquisities, herstructurering, verzelfstandiging van bedrijven of bedrijfsonderdelen en beursintroductions op de Tweede Markt.



INVESTCO N.V.

Regentlaan 54 (bus 2) - 1000 Brussel - Tel. 02/513.45.20
INVESTCO maakt deel uit van de ALMANIJ-KREDIETBANK GROEP.

Televic in 1985

Televic, elektronikafabrikant uit Izegem heeft het in 1985 opnieuw uitstekend gedaan.

Met 13 miljoen frank winst van het boekjaar 1985 en een vorige overdracht van 15,4 miljoen fr. kon op de jaarvergadering van 28 mei jl. een beschikbaar saldo gepresenteerd worden van 28,4 miljoen fr. In de lijn van haar orthodoxe financiële politiek en met het oog op de groei van de firma, werd 10 miljoen fr. toegevoegd aan de reserves en het saldo ad 16 miljoen frank overgedragen naar volgend boekjaar.

Projecten als o.m. de veilingautomatisatie in Zweden tussen Helsingborg en Malmö en het simultaanvertalingsstelsel in Manilla werden in 1985 met succes afgewerkt. Het huidig orderboek dekt 8 maand activiteit. Studie en ontwikkeling zullen in 1986 nog geïntensifieerd worden tot 17% van de gegeneerde toegevoegde waarde. Een nieuw R & D- en Marketingcenter is in opbouw op een oppervlakte van 800 m² in Izegem; het zal reeds in september e.k. betrokken worden.

Voorts verwacht men een opmerkelijke groei in de toepassingen van de Televic-procescomputer voor machinekontrole, gebouwenoverwaking, toegangsbeveiliging en -registratie.

Algemene Vergadering GOM - West-Vlaanderen

Op 12 mei jongstleden ging te Brugge de Algemene Vergadering door van de GOM - West-Vlaanderen. In aansluiting daarmee werd een Algemene Voorlichtingsvergadering gehouden onder het Voorzitterschap van Dr. O. Van Neste, Gouverneur van West-Vlaanderen.

Dr. N. Vanhove, Directeur-Generaal van de GOM - West-Vlaanderen, gaf er een overzicht van de economische situatie in West-Vlaanderen in 1985. De gelegenheidstoespraak werd gehouden door de heer P. Deprez, Gemeenschapsminister voor Externe Betrekkingen, over 'Het imago van Vlaanderen in de Wereld'. In zijn slotwoord vroeg de heer W. Vens, Voorzitter van de GOM - West-Vlaanderen, speciale aandacht voor de mogelijke vestiging van een helikopterfabriek te Oostende.

Regeringssteun voor Westvlaamse bedrijven

De Vlaamse Regering heeft, in het kader van de economische expansiewetgeving, haar steun toegezegd aan twee Westvlaamse bedrijven: Watteuw nv en Talpe nv.

Watteuw nv uit Brugge vervaardigt tandwielen en bouwt momenteel een nieuw bedrijfsgebouw te Oostkamp, waar 250 miljoen frank wordt geïnvesteerd.

Talpe Konserven nv uit Kortemark breidt zijn diepvriesafdeling uit, wat 70 miljoen frank vraagt. Gedacht wordt de bezetting van 605 op te trekken tot 635; in het seizoen kan dit tot 900 personen gaan.

Negentig procent van de produktie is bestemd voor de uitvoer.

Bekaert bouwt tweede staalkoordfabriek in de USA

De internationalisering, die naast de rentabiliteit, diversifiëring en kwaliteit, één van de basis strategische beleidslijnen is van de Bekaert-Groep, wordt verder systematisch uitgewerkt.

Dit jaar is het 35 jaar geleden dat Leon A. Bekaert besliste met de produktie van Staalkoord aan te vangen. Deze belangrijke beslissing lag aan de basis van de huidige wereldomvattende produktie van staalkoord en hieldraad voor de wapening van rubber en kunststoffen.

Op dit ogenblik zijn er inderdaad naast de vier fabrieken voor staalkoord, operationeel in België, nog zeven andere produktiecentra in de vier andere werelddelen.

De internationale opstelling startte in 1970 met de eerste S.C.-fabriek, gevestigd in de USA - Rome (Ga.). Onmiddellijk daarop volgden in 1971 'Ubisa' in Spanje (Burgos), en samen met Bridgestone, de eerste fabriek in Tochi-gi (Japan). In datzelfde jaar werd ook Lanklaar in Limburg opgericht.

In 1975 werd met Vicson de produktie van hieldraad opgestart in Valencia (Venezuela). In 1977 volgde de vestiging in Brazilië samen met Belgo-Mineira in Vespasiano-M.G. In 1979 werd in Moen (West-Vlaanderen) een nieuwe vestiging toegevoegd. Deze heeft als eerste de challenge, inzake kwaliteit en produktiviteit, met Japan succesrijk aangevat.

In 1982 werd, gezien het succes van Bridgestone-Bekaert en de groei van de Japanse markt, een tweede vestiging opgericht in Saga (Japan). In 1986 werd in Australië, met the Broken Hill Proprietary Company Limited, een nieuw bedrijf opgestart, hoofdzakelijk voor de Australische markt. Hiermede produceert Bekaert op vandaag in de 5 werelddelen.

Er worden ca. 200.000 ton staalkoord geproduceerd, waarvan 1/3 in Europa, 1/3 in Japan en 1/3 in andere werelddelen. Noord-Amerika ligt in dit verband als produktiecentrum achterop op Europa en Japan.

Om het evenwicht tussen locale vraag en locale produktie te verbeteren en om aan de door verdere radializatie snel stijgende vraag te beantwoorden, werd beslist een tweede staalkoordvestiging in de VSA op te richten. Gebruik makend van de meest moderne technologie, zal deze fabriek zich uiterst kompetitief opstellen. Een produktiekapaciteit van 14.000 mT wordt voorzien voor de eerste fase, maar een verdere uitbreiding wordt gepland.

Enkele geselecteerde vestigingsplaatsen werden verder onderzocht en de keuze viel op Geelong (Australië) (zie elders in het blad).

Ferry 'Prins Albert' vergroot

Half mei vertrok de omgebouwde car-ferry van de RMT Prins Albert van de Boelwerf te Hoboken naar zijn thuishaven Oostende. De Prins Albert werd doormidden gesneden en er werden tussendekgarages bijgeplaatst; zo verdubbelde de vrachtkapaciteit. De Prins Albert is de derde RMT-boot die op deze wijze werd vergroot.



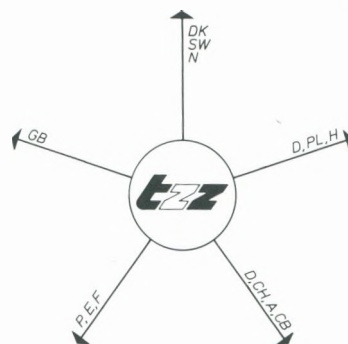
**TRANSPORTZONE
ZEEBRUGGE**

VERKOOPT GRONDEN VOOR:

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

VERKOOPT KANTOREN VOOR:

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



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

VERHUREN IS ONS VAK

- vanaf bestelauto 900 kgs
- tot vrachtwagen 10.000 kgs
- personenwagens
- opleggers
- met of zonder chauffeur

HUREN KOST MINDER DAN JE DENKT

vraag vrijblijvend inlichtingen :

RENT & WASH DEJAGER



**RINGLAAN 16
8710 KORTRIJK HEULE**

phone : 056/35.77.99
telex : 85.499
telefax : 056/35.94.11

MACHINES

- verplaatsen
- laden
- vervoeren
- lossen
- ter plaatse stellen
- van 100 tot 75.000 kgs
- over gans Europa

vrijblijvend advies

TRANSPORT DEJAGER NV



**RINGLAAN 16
8710 KORTRIJK HEULE**

phone : 056/35.07.61
telex : 85.499
telefax : 056/35.94.11

BORLIM nv PORT SILO - 35.000 T

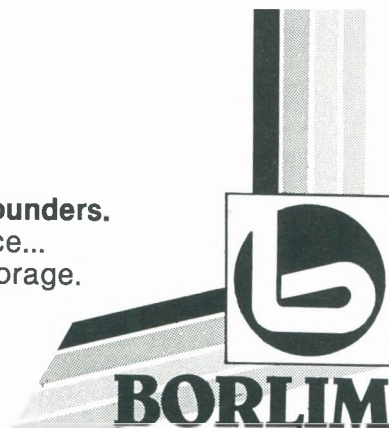
Allround **handling** and **storage** of **grains** and **derivates**.
Specialists for **malt-handling**.

Brokers in raw materials for: **maltings-breweries-mills-compounders**.

Services: chartering - stevedoring - superintending - insurance...

Representatives of CTO for grain and derivates - handling/storage.

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



Privé-sektor doet intrede in Westtoerisme

Op de Algemene Vergadering van Westtoerisme op 25 maart jl. beslisten de leden, vertegenwoordigers van provincie en gemeenten om de nieuwe statuten van Westtoerisme goed te keuren. Deze beslissing betekent dat vanaf heden ook de Westvlaamse toeristische privé-sektor lid kan worden en in alle bestuursorganen zal vertegenwoordigd zijn.

Deze integratie van de privé-sektor in Westtoerisme werd reeds in 1980 voorbereid. Mede onder impuls van het Westvlaams Economisch Studiebureau werd toen de vzw 'Fonds voor Toeristische Promotie West-Vlaanderen' gesticht, waarin paritair Westtoerisme en de toeristische privé-sektor vertegenwoordigd waren. Met vrij bescheiden middelen werden gedurende al die jaren promotionele acties in Duitsland op het getouw gezet. Maar bovenal was dit 'Fonds' een eerste forum waar toeristische overheid en bedrijfschap elkaar ontmoetten, elkaars problemen en tekorten leerden kennen en begrijpen. In dit 'Fonds' werden ook de fundamenteën gelegd om de huidige integratie in Westtoerisme waar te maken.

Vanuit dat toeristisch bedrijfsleven werd deze vernieuwde samenwerking binnen Westtoerisme zeer gunstig onthaald en verschillende overkoepelende bedrijfsorganen werden reeds bereid gevonden toe te treden.

In zijn toespraak tot de Algemene Vergadering benadrukte gedeputeerde F. Peuteman, voorzitter van Westtoerisme, dat het harmonieuze samenspel van overheid en bedrijfschap een noodzaak is om voor West-Vlaanderen een toeristisch imago op te bouwen, vooral dan in de buurlanden. Deze imago-opbouw moet gepaard gaan met de verder uitbouw van de commerciële dienst van Westtoerisme die in binnen- en buitenland zal trachten het toeristisch produkt West-Vlaanderen te verkopen.

Spoorwegbedding Oostende-Torhout

Tussen de NMBS en het Provinciebestuur van West-Vlaanderen werd een bezettingskontrakt afgesloten voor het gedeelte van de spoorwegbedding Oostende-Torhout dat ligt op de gemeenten Ichtegem, Gistel, Oudenburg en Oostende. Een stuurgroep wordt belast met de inrichting en het beheer van deze bedding.

In de bedding wordt de assebedding behouden ten behoeve van voetgangers en fietsers. Zo heeft de gemeente Torhout reeds vroeger een gescheiden pad voor wandelaars en fietsers aangelegd.

De gemeente Gistel nam een reeks maatregelen om de doorgang over de draaibrug te Snaaskerke te verzekeren tijdens de piekuren.

De totale aanleg van de bedding zal verkeerssignalisatie, rekreatieve uitrusting en inheemse groenaanleg omvatten. De aanleg van de stationsput te Ichtegem en het stationsplein te Eernegem zullen mede gekoördineerd worden.

Het voorontwerp van inrichtingsplan zal door de provinciale diensten opgesteld worden tegen september 1986.

Jonckheere opent een Engelse vestiging

De firma Jonckheere, autobus- en autocarbouwer uit Beveren-Roeselare opende einde mei jongstleden een dochteronderneming te Northampton (Groot-Brittannië). Na het faillissement van zijn zelfstandige invoerder, werd beslist de kommercialisering van de Jonckheere-produkten in Groot-Brittannië zelf te organiseren.

De Jonckheere-filiaal, Jonckheere United Kingdom Ltd, zal niet alleen een commercieel centrum zijn. Er komt ook een 24 op 24-uur service- en onderhoudsdienst, evenals een depot voor wisselstukken. Later zou daar ook een verfinstallatie bijkomen, zonder evenwel tot assemblage over te gaan.

Momenteel wordt ook voor Frankrijk een dergelijk centrum voorbereid.

De firma Jonckheere heeft een kapitaal van 163 miljoen frank. Haar omzet bedroeg in 1985 2,4 miljard frank en de winst 32,5 miljoen frank. Zij stelt 976 personen tewerk.

De ganse groep Jonckheere, inbegrepen meerdere dochterondernemingen, realiseerde in 1985 zelfs 4,2 miljard frank omzet. Naast het carrosseriebedrijf te Roeselare zelf is er nog een aparte carrosseriefiliale Carwall nv werkzaam bij Charleroi, een toeleveringsbedrijf voor de luchtvaart en de computerindustrie en een bedrijf voor koudgewalste profielen te Gits.

Air Belgium start met Boeing 737-300

Air Belgium nam op 23 april zijn eerste Boeing 737-300 in dienst. Het was tevens het eerste toestel van dit type dat door Boeing werd geleverd. Air Belgium behoort tot de groep Sun International uit Oostende.

De Boeing 737-300 biedt plaats aan 149 passagiers en zes bemanningsleden. Het is het zuinigste vliegtuig inzake brandstofverbruik en het produceert het minst lawaaihinder. Zowel het comfort als de vliegsnelheid liggen zeer hoog. Het vliegtuig wordt verworven onder leasingkontrakt voor 20 jaar.

Ten einde ook op andere Europese bestemmingen te kunnen vliegen heeft Air Belgium in samenwerking met Sabena en Sobelair een maatschappij opgericht van Spaans recht. Deze maatschappij zal over 4 à 5 vliegtuigen beschikken. 70% van het kapitaal zal Spaans kapitaal zijn; 30% is Belgisch.

Adresboek nijverheid

Het jaarboek 1986 van de Kamer voor Handel en Nijverheid van Limburg is onlangs van de pers gekomen. Het jaarboek beslaat 272 bladzijden en bevat o.m. de adressen van de Limburgse ondernemingen ingedeeld per grootteklasse, alsmede per sektor.

Dit jaarboek is te bekomen op het sekretariaat van de Kamer voor Handel en Nijverheid van Limburg, Kunstlaan 20 te 3500 Hasselt (tel. 011/22.18.00). Prijs: 350 fr.

Landbouwhulp EOGFL

In de periode 1978-85 werd in het kader van de bijstandsregeling van het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw (EOGFL) 438 miljoen frank bijstand toegekend aan Westvlaamse bedrijven. In totaal bedroeg de bijstandsregeling van België 1,9 miljard frank, zodat West-Vlaanderen één vierde van de steun toegewezen kreeg. Voor de periode 1978-84 was dit nog 26,9%.

Automatizatie in de medische sektor

General Systems Europe, geautoriseerd IBM-dealer uit Halbeke, kwam zopas op de markt met drie gespecialiseerde software-pakketten in de medische sektor.

Het pakket Medipraxis is bedoeld voor de huisarts, die daarmee de link kan leggen tussen zijn praktijk en het labo. Radipraxis is een pakket voor radiologen en Parameda is bestemd voor zelfstandige verpleegkundigen.

General Systems Europe is sinds 1978 werkzaam in de automatisering. Het specialiseerde zich in de ontwikkeling van software op IBM-systemen voor KMO's. Sinds 1983 is General Systems Europe een geautoriseerd dealer.

In 1983 had General Systems Europe een omzet van 45 miljoen frank, in 1985 was dit reeds opgeklommen tot 120 miljoen frank en voor 1986 wordt reeds een stijging van 20% genoteerd tegenover 1985. General Systems stelt 25 personen tewerk.

Naast de medische pakketten, resultaat van vier jaar studie, beschikt General Systems Europe over eigen pakketten inzake distributie, sociale woningen, experts, boekhouding en loonadministratie, voorraadbeheer, garagebeheer, fashion, betoncentrales. Het start nu ook met een eigen opleidingscentrum.

Kursus 'Sukksesvol onderhandelen'

Door de KVIV wordt op 8, 9 en 10 oktober aanstaande te Antwerpen een 3-daags seminarie ingericht over het thema 'Sukksesvol onderhandelen'. Worden behandeld: de onderhandelingstechniek, het proces van de onderhandeling, de wegen van onderhandeling. Voor verdere inlichtingen: KVIV, Jan van Rijswijcklaan 58 te 2018 Antwerpen (tel. 03/216.09.96).

Clark Equipment Belgium investeert

In 1985 heeft Clark Equipment Belgium te Brugge meer dan 3 miljoen dollar geïnvesteerd in de Brugse afdeling Clark Components Europe. In 1986 zullen daar nogmaals 4 miljoen dollar aan toegevoegd worden.

CCE te Brugge is lid van Clark Components International, een wereldleider op het vlak van de transmissies voor bedrijfsvoertuigen. De omzet bedraagt in België meer dan 3 miljard frank.

NMKN: KREDIET AAN DE NIJVERHEID ...AAN ELKE NIJVERHEID.



Vooraf in periodes van economische teruggang heeft de K.M.O. het bewijs geleverd over de grootste weerbaarheid te beschikken. Dit was slechts mogelijk dank zij een onverdroten investeringsinspanning, geënt op de dynamiek en de creativiteit van haar bedrijfsleiders en medewerkers.

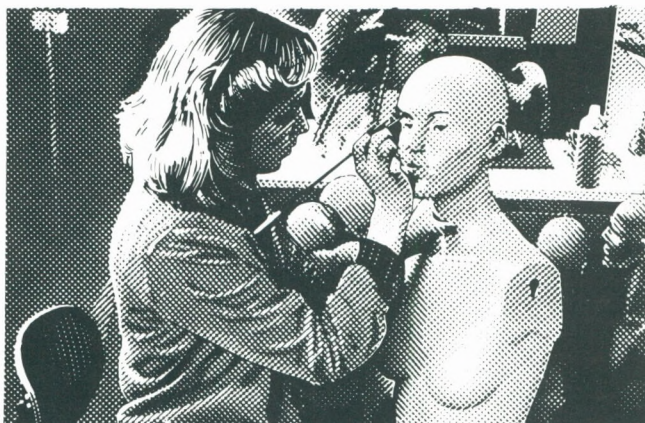
Daarom verdient een K.M.O. met degelijke projecten en ideeën een volwaardige gesprekspartner m.b.t. de financiering van haar toekomstplannen.

Hiervoor kan u terecht bij de NMKN. Wist u dat 7 op 10 van haar klanten behoren tot de K.M.O.?

Bij de NMKN beperkt kredietverlening zich al lang niet meer tot het ter beschikking stellen van de noodzakelijke financiële middelen (zowel langlopend investeringskrediet als korte termijnskrediten onder alle vormen en leasing in B.F. en deviezen...).

Gezorgd wordt voor een financiering op maat waarbij een optimale toepassing van de expansiewetgeving (rentetoeelage, kapitaalpremie) beoogd wordt.

Daarenboven worden de fiscale stimuli (investeringsaftrek, innovatie- en reconversienootschappen, T-zones...) maximaal ingecalculeerd in uw projecten.



Ook maakt de NMKN u wegwijs in de doolhof van sociale stimuli (tegemoetkomingen m.b.t. aanvullende tewerkstelling).

Een dergelijke globale aanpak moet de sleutel van het succes voor uw onderneming worden. Dat is wat de NMKN verstaat onder bedrijfskrediten.

SAMEN BOUWEN AAN UW TOEKOMST.

KREDIET AAN NIJVERHEID

Verbeterde resultaten Bekaert 1985

De Bekaert-groep, samengesteld uit Bekaert nv en een aantal Belgische en buitenlandse deelnemingen, kon niettegenstaande een daling in de gekonsolideerde omzet, haar resultaten voor het jaar 1985 handhaven.

De gekonsolideerde omzet evolueerde van 47.657 miljoen fr. in 1984 naar 44.896 miljoen fr. in het boekjaar 1985 (-6%).

De omzetsdaling van de Groep werd ondermeer veroorzaakt door de verkoop van de Franse deelnemingen in de meubelactiviteit, waardoor volledig uit dit domein werd gestapt. De lage koers van de US-dollar vertaalde zich eveneens in een lagere omzet, uitgedrukt in Belgische franken.

De nettowinst voor het boekjaar bedroeg 3.085 miljoen fr. tegenover 2.874 miljoen fr. in 1984.

De nettowinst ten gunste van de Groep over 1985 bedroeg 2.922 miljoen fr. in vergelijking met 2.879 miljoen fr. over 1984.

Bekaert nv, hoofdenootschap van de Groep, met zetel te Zwevegem (België), verwezenlijkte een omzet van 28.359 miljoen fr., in vergelijking met een omzet van 26.923 miljoen fr. over het boekjaar 1984. Dit betekent een stijging met 5,3%.

Het nettoresultaat evolueerde eveneens gunstig van 1.316 miljoen fr. in 1984, naar 1.553 miljoen fr. in 1985, wat een stijging betekent van 18%.

Europese financieringsinstrumenten

Op 24 juni jongstleden werd te Diksmuide, op initiatief van de Gemeenschapsminister van Externe Betrekkingen, de heer P. Deprez en met medewerking van de GOM-West-Vlaanderen een informatienamiddag gehouden over de financieringsinstrumenten van de Europese Gemeenschap. Op deze namiddag werden toegelicht: het Europees Sociaal Fonds, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds van de Landbouw, het Europees Ontwikkelingsfonds, de financieringsmogelijkheden van de Europese Investeringsbank en van de Europese Gemeenschap van Kolen en Staal en tenslotte de specifieke programma's in verband met technologie en energie.

Nieuwe ro-ro-ponton te Oostende

Te Oostende wordt momenteel een nieuwe ro-ro-ponton gebouwd aan de diepwaterkaai van de voorhaven. De ponton is 40 op 23 m en zij wordt met een beweegbare brug met de kaai verbonden. Daarbij worden de getijbewegingen automatisch gevolgd. De brug heeft een nuttige lengte van 40 m en een breedte van 7 m, wat toelaat gelijktijdig te lossen of te laden op twee rijstroken.

Aangrenzend wordt een parkeerterrein verhard van 14.000 m².

De totale kostprijs belooft ongeveer 100 miljoen fr.

Rechtstreekse trein Zeebrugge-Chiasso

Sinds begin februari rijdt er vanuit Zeebrugge een rechtstreekse trein op Italië. Deze Porta d'Italia-expresspoort naar Chiasso via Saint-Louis/Basel.

Reeds sedert één jaar bestond er een rechtstreekse treinverbinding België-Chiasso (de Porta d'Italia-express genoemd) met als vertrekstations Antwerpen-Schijnpoort en Stockem. Deze trein kent een stijgend succes; zo bereikte de bezettingsgraad in de maand januari om en bij de 60%.

Het vertrek naar Zeebrugge is vastgesteld op 16.10 u.; hij bereikt het bestemmingsstation om 18.51 u., dus iets meer dan een etmaal na het vertrek.

De expediteurs krijgen nu een alternatief aangeboden voor hun dringende verzendingen naar Italië: een trein bij vertrek uit Antwerpen, of een trein bij vertrek uit Zeebrugge. De vervoersduur is gelijkaardig, zodat de nabijheid en de vlotte bereikbaarheid van het vertrekstation de keuze zal bepalen.

KMO 86

Van 3 tot en met 8 september aanstaande gaan in de Oostendse Hallen de tentoonstelling 'KMO 86' en op 8 september het colloquium 'Kommunikatie en export' door.

De diverse Vlaamse Kamers van Handel en Nijverheid verzekeren er de KMO-stand permanent in functie van deelnemende firma's in niet-vertegenwoordigde bedrijfstakken.

In 130 standen zullen bedrijven en overheidsinstellingen informatie verstrekken in verband met de export en de kommunikatie.

Informatie over deelneming en over het colloquium: Oostendse Hallen, Torhoutsesteenweg 695 te 8400 Oostende (tel. 059/50.88.88).

Voorjaarspersdag Westtoerisme

Op 28 april jongstleden had te Bredene de voorjaarspersdag plaats van Westtoerisme, in samenwerking met het Gemeentebestuur van Bredene en alle diensten voor Toerisme en VVV's van West-Vlaanderen.

Tientallen journalisten kregen er de gelegenheid, in rechtstreekse contact met de verantwoordelijken van de diverse diensten, kennis te maken met de nieuwste initiatieven en met de programma's die dit seizoen zullen uitgewerkt worden en aangeboden aan de vakantiegangers aan de Kust en in het achterland.

Plechtige inwijding Westboek Expo

Op 29 maart werden te Ieper de nieuwe Expohallen Westboek Expo officieel ingewijd door de heer W. Martens, Eerste Minister. Deze eerste openstelling ging tevens gepaard met de officiële opening van de 56ste Ieperse Jaarbeurs.

Gist-brocades nv

BIOTECHNOLOGIE IN DIENST VAN VOEDING,
GEZONDHEID EN MILIEU

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

Komvest 43, 8000 Brugge

Tel. (050) 33 65 51

Telex 81207

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

Specialists in reefer repairs —
installation — maintenance of liquid
nitrogen system.

Workshops on Shortsea and
Ocean container terminals.

Mobile service units.

Sales of second-hand containers.



Zeebrugge Container Repair nv

Loodswezenstraat 31, B-8380 Zeebrugge

Tel. (050) 54 53 51 - Telex 81 840



**veilig en voordelig sparen bij de
NATIONALE KAS VOOR BEROEPSKREDIET**

* Kasbons * Obligaties * Kapitalisatiebons * Kasbons met progressieve rentevoet

MET STAATSWAARBORG

FEDERALE KAS VOOR HET BEROEPSKREDIET cv

Koning Albertstraat 12 8500 KORTRIJK

(056) 21 28 01 (5 lijnen)

Aktieplan Westhoek verschenen

Zopas verscheen de 'Studie ter voorbereiding van een geïntegreerde aktie voor de Westhoek'. De studie werd gepubliceerd in de reeks 'Facetten van West-Vlaanderen' (nr. 26) van het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES) te Brugge.

De WES-studie gebeurde in opdracht van de GOM-West-Vlaanderen, met financiële steun van de EG-kommissie en van het Vlaamse Gewest.

In een eerste hoofdstuk wordt de analyse gemaakt van de sociaal-economische situatie van de Westhoek. Deze analyse loopt over welvaartsniveau, demografie, beroepsbevolking per sektor, arbeidsmigratie, werkloosheid, opleiding, infrastructuur en grensproblemen.

Het tweede hoofdstuk omvat de algemene ontwikkelingsstrategie voor de Westhoek, terwijl het derde hoofdstuk de konkrete uitwerking van deze strategie inhoudt.

Deze uitbouw dient te gebeuren op zeven vlakken: de ontwikkeling van de industriële onderbouw, de toeristische en rekreatieve voorzieningen, de landbouw, tuinbouw en visserij, de afzetmogelijkheden van groenten, de verkeerstechnische ontsluiting en huisvesting, het water in zijn diverse aspecten, de opleiding in breedste zin en de grensoverschrijdende samenwerking.

Dit plan is niet alleen voorgelegd aan de EG-autoriteiten; het is ook een vraag naar diverse Belgische en Vlaamse instanties, inbegrepen de privé-sektor om zeer

nauwkeurig-omschreven initiatieven te nemen. Deze kunnen dan, langs het geïntegreerd plan om, ten dele gesubsidieerd worden door de gespecialiseerde EG-Fondsen.

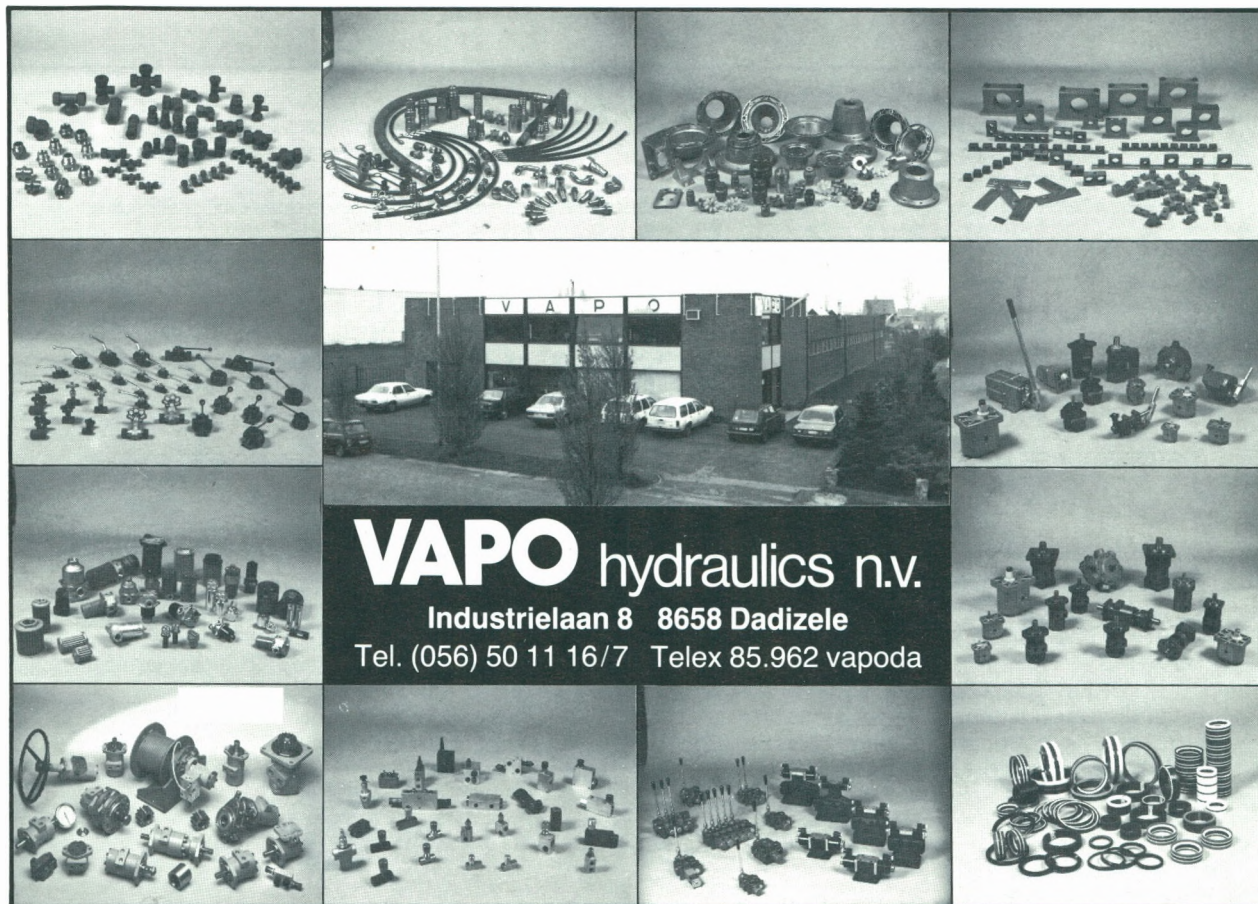
In dit geheel zijn zowel het benutten van het eigen ontwikkelingspotentieel als de inbreng van andere instanties, zowel binnenlandse als buitenlandse en supra-nationale van essentieel belang.

Gezien de gunstige resultaten van vorige plannen, wil de streek zich sterk maken om ook dit plan te doen slagen.

De studie kan verkregen worden door storting van 280 fr. (BTW en portkosten inbegrepen) op PCR 000-0125243-16 van het WES, Brugge. Gelieve uw eventueel BTW-nummer op de vermelding 'geen BTW-nummer' op het stortingsstrookje te willen plaatsen, samen met de vermelding 'Aktieplan Westhoek'.

Navarrahotel breidt uit

Het hotel Navarra te Brugge, dat pas enkele jaren geleden van start ging, zal zijn kamerbestand van 96 op 108 kamers brengen. Het hotel is voornamelijk op het engels cliënteel gericht. Gezocht wordt nu in een zeer gevarieerd aanbod van kamers, zoals niet-rokers-kamers en kamers aangepast aan zakenlui of met een uitgebreide voorziening voor dames. Bepaalde kamers zullen familiekamers zijn, waarbij twee kamers toegang geven tot een gemeenschappelijke badkamer.



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



POLYFLEX

DÉ OPLOSSING
VOOR UW DAKPROBLEMEN
EEN WESTVLAAMS PRODUKT,
DUS OERSTERK

Samenstelling:
polyesterinlage +
SBS-elastomeerbitumen
Doorlopende technische goedkeuring
(ATG 1424 - BUTGB - NIH - SECO -WTCB)

Vlaams Asfaltbedrijf Huyghe
Tel. (051) 20 38 43
Sleihagestraat 57
8820 Staden-Oostnieuwkerke

FABRIKATIE
VAN ALLE VERLICHTING,
ALSOOK
ZWAKSTROOMVERLICHTING,
ZONNEBANKEN EN
ZONNEHEMELS

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

Toonzalen:
LUMINA
Rijksweg 33
8700 Izegem
DELL'ARTE
Bruggesteenvweg 116D
8840 Hooglede-Gits

Wat hier leeft, kan groot worden. Ook uw onderneming kan weldoordacht groeien. En dat hangt in de eerste plaats van u af. De Kredietbank

kan echter uw kansen op succes helpen vergroten. Met de complete KB-Bedrijvservice of met een deel ervan.

Wat hier leeft kan groot worden.

KB-Bedrijvservice

De KB-Managementservice ondersteunt u bij uw ondernemingsbeleid. De KB-Exportservice helpt u de buitenlandse markt te doorgronden en te veroveren.

De KB-Computerservice stelt u in staat het betalingsverkeer tussen u en uw klanten snel en efficiënt te laten verlopen. En u hoeft daarvoor niet volledig gecomputeriseerd te zijn. Eén van onze

vele tussenoplossingen is zeker op uw maat.

Hoe u aan de nodige financiering komt voor uw investeringen, korte of lange termijnekrediet voor uw activiteiten, dat vindt u in de KB-Financierings-service.

Wenst u over de KB-Bedrijvservice meer te weten, neem dan snel contact op met één van onze kantoordirecteuren.

Beter bij de bank van hier



Ring rond Menen

Sinds 24 april 1986 is het verkeer toegelaten op de ring rond Menen tussen de Kortewaastraat aan de A19 en de N8 Kortrijk-Menen.

Deze tweede fase, die in het noorden aansluit op de eerste fase ter hoogte van het aansluitingscomplex met de A19 en ten zuiden op de reeds bestaande weg tussen de N8 en de provinciale weg N366, vormt aldus het sluitstuk van het oostelijk gedeelte van deze ringweg.

Brug over de spoorweg

In het kader van deze werken werd een omvangrijk kunstwerk gebouwd: de brug over de spoorlijn. Ter hoogte van die spoorlijn werd een straat omgelegd en samen met de nieuwe weg via de nieuwe brug over de spoorlijn geleid.

De nieuwe brug bestaat dus feitelijk uit drie naast elkaar gelegen bruggen: nl. één brug voor de omgelegde straat en één voor elke rijrichting van de nieuwe weg.

De brug omvat drie overspanningen van elk 18 m. De landhoofden zijn hooggelegen en worden gestut door een paalfundering. De pijlers zijn op staal gefundeerd.

Het ontwerp voor de brug werd opgemaakt door het Bruggenbureau van het Ministerie van Openbare Werken. De brug kostte 37 mln fr. Het wegvak zelf is 2 km. lang. Het dwarsprofiel bestaat uit een middenberm, twee rijwegen van elk 7 m. breed, twee veiligheidszones van 3 m., links en rechts een aanliggend fietspad van 1,50 m. breed en zijbermen van 1 m. breed.

De verharding voor de rijweg is een klassieke betonverharding, 23 cm. dik op een fundering van schraal beton 20 cm. dik. Het fietspad is eveneens uit beton, 15 cm. dik, aangelegd op een fundering van 15 cm. steenslag. Over de ganse breedte van de weg werd een onderfundering aangebracht, bestaande uit een 20 cm. dikke laag vorstvrij zand.

De grond- en verhardingswerken kostten 138 mln fr.; de veiligheidsinstallaties kostten op hun beurt 5 mln fr.

Nieuwe toeristische folders over West-Vlaanderen

Bij Westtoerisme, de Provinciale Federatie van West-Vlaanderen, verscheen onlangs een viertal toeristische publikaties.

1. Vakantieids: De Belgische Kust en het Westvlaamse Hinterland 1986

In deze brochure wordt toeristisch West-Vlaanderen over 48 kleurbladzijden voorgesteld en uitgebreid belicht.

Aan praktische informatie over recreatie en ontspanning ontbreekt het niet. Een beknopte evenementenkalender met de belangrijkste manifestaties, praktische tips en toeristische autoroutes ronden het geheel af. De rubriek 'Te huur' geeft enkele praktische aanwijzingen voor het huren van een villa of appartement, plus een alfabetische lijst van immobiliënkantoren aan de kust.

Deze gratis vakantieids, die samengesteld werd in nauwe samenwerking met het Vlaams Kommissariaat-Generaal voor Toerisme heeft een oplage van 275.000 exemplaren en bestaat in een Nederlandse, een Franse, een Duitse en een Engelse taalversie.

2. Toeristische wegenkaart aangepast met nieuwe wegnummering

Enkele nieuw-afgewerkte projecten van wegeaanleg in de provincie én de intrede van de nieuwe internationale wegnummering maakten een herdruk van de bestaande kaart noodzakelijk.

Op deze kaart, die 30 fr. kost en die te verkrijgen is bij Westtoerisme en de meeste Diensten voor toerisme, vindt men de wegenkaart op de voorzijde en op de achterkant een toeristische kaart met een gedetailleerde legende. Bovendien staan de circuits van de 14 Westvlaamse toeristische autoroutes er in kleur op afgedrukt.

3. Dagtrips voor groepen

Deze dagtrips of arrangementen bevatten alles wat een groep zich wensen kan. Indien gevraagd, wordt de uitstap op maat gesneden.

De dagtrips worden aangeboden tegen inclusief prijs. Er zijn reeds dagtrips vanaf 260 fr. per persoon, alles inbegrepen. De groep moet alleen maar zorgen voor vervoer.

4. Waterrecreatie in West-Vlaanderen

Deze gratis brochure, die tot stand kwam in nauwe samenwerking tussen Westtoerisme en de Westvlaamse Vereniging voor Vrije Tijd, stelt het wijde gamma watersportmogelijkheden in de kustprovincie voor.

Naast tal van praktische wenken en interessante gegevens kunnen vier hoofdindelingen onderscheiden worden: watersporten, sportvisserij, strandrecreatie en boottochten. Het geheel wordt pas compleet met een overzicht van speciale manifestatie en evenementen, getijdentafels, nuttige adressen, enz.

Voor inlichtingen: Westtoerisme, Vlamingstraat 55, 8000 Brugge, tel. 050/33.73.44.

IVIO in 1985

De Interkommunale Vereniging voor vuilverwijdering en -verwerking voor Izegem en Ommeland (IVIO) verwerkte in 1985 22 miljoen kg huisvuil en 2,6 miljoen kg industrieel vuil. In totaal waren er 223,14 fr. rechtstreekse kosten per ton vuil.

De werkingskosten 'per inwoner' worden behouden op 220 fr. 'per inwoner' voor 1986; de ophalingskosten voor huisvuil worden gezet op een minimumretributie van 1.250 fr. per huisgezin en per jaar. Voor industrieel vuil wil IVIO van 850 fr. tot 1.700 fr. per ton vragen, naar gelang de brandbaarheid van het materiaal.

Het Junior Management Programma

Volgend academiejaar organiseert het Interfacultair Centrum voor Management van de Rijksuniversiteit te Gent opnieuw het Junior Management Programma.

Met J.M.P. richt zich tot jonge kaderleden en ambtenaren, die hun basiskennis en beroepservaring willen aanvullen met een praktisch gerichte opleiding in management van een organisatie (bedrijf, overheidsdienst, non-profit organisatie). Het programma loopt over drie academiejaren (2 jaar les en 1 jaar projectwerk), doch is jaarlijks toegankelijk voor nieuwe deelnemers.

De cursussen worden in principe gedoceerd op donderdagnamiddag en -avond.

Tijdens het programma wordt na een inleidend gedeelte over de hulpwetenschappen van het management de deelnemers grondige en praktische kennis bijgebracht van de diverse functionele domeinen van management.

Naast een aantal gezamenlijk te volgen cursussen kunnen de deelnemers een aantal optievakken volgen die specifiek gericht zijn hetzij op de bedrijfssector, hetzij op de overheidssector en op non-profit organisaties.

Een universitair diploma en een paar jaar ervaring in het beroepsleven zijn vereist. De kandidaten worden onderworpen aan een toelatingsexamen dat plaats heeft op 10 juli en 18 augustus 1986 (naar keuze).

Meer inlichtingen en inschrijvingsformulieren voor het toelatingsexamen kunnen bekomen worden bij het Interfacultair Centrum voor Management, Sint-Pietersnieuwstraat 49, 9000 Gent, tel. 091/25.63.53.

IMOG in 1985

Bij de Interkommunale Maatschappij voor Openbare Gezondheid in het gewest Kortrijk 'IMOG' werden in 1985 49 miljoen kg vuil aangevoerd, zijnde 580 gram per dag en per inwoner. De exploitatie gebeurt in continubedrijf, met een drieploegensysteem in de werkdagen.

In totaal werden er na 9 jaar reeds 410 miljoen kg vuil verwerkt. De aanvoer van huisvuil en van ambachtelijk vuil bleef de laatste jaren praktisch ongewijzigd; meer dan 175 bedrijven en KMO's gebruiken ook de oven. De reële kostprijs voor verbranding bedraagt 922 fr. per ton in 1985, tegenover 844 fr. in 1984.

Er wordt een warmterekuperatie met elektriciteitsproductie voorzien. De elektromechanische werken daarvoor zullen 325 miljoen fr. kosten; de werken ter plaatse werden sinds april 1986 aangevat. De werken burgerlijke bouwkunde bedragen 34 miljoen fr., voor 60% te subsidiëren. Tegen eind 1986 moet de installatie bedrijfsklaar zijn.

Voor het storten van inerte stoffen beheert IMOG een stortplaats klasse I te Moen; deze is in werking sinds april 1986. De investeringen bedroegen 14 miljoen fr.

Tevens werden in 1985 negen containerparken ingericht. De exploitatie dient in september 1986 te starten. De kosten zullen ongeveer 35 miljoen fr. bedragen, subsidieerbaar voor 90%.

De activiteiten van IMOG inzake afvalwaterzuive-

ring werden door de WZK overgenomen sinds januari 1982. Terwijl het kollektorennet naar het zuiveringsstation verder aangelegd wordt, wordt eerstdaags het eerste zuiveringsstation tussen de Franse grens en Gent opgestart.

De molen van Hoeke binnenkort weer in gebruik

Aan de molen van Hoeke, langs de drukke rijksweg Antwerpen-Maldegem-Knokke, worden in opdracht van de Regie der Gebouwen van het Ministerie van Openbare Werken herstellings- en aanpassingswerken uitgevoerd.

In maart van vorig jaar werd de gebruikstoelating van de molen overgedragen aan het stadsbestuur van Damme, dat er het Museum Delpont inrichtte.

Om het mechanisme van een molen te conserveren is het echter beter dat hij ook gebruikt wordt. Hiervoor moesten een aantal herstellingen uitgevoerd worden en moest er naast het bestaande steenkoppel dat meer geschikt is voor het vermalen van veevoedergranen eveneens een tweede steenkoppel aangebracht worden voor het vermalen van tarwe, geschikt voor menselijke consumptie.

De kostprijs van deze werken, die uitgevoerd worden door een gespecialiseerde firma bedraagt 1,6 miljoen fr.

Trailer 87

'Trailer', tweejaarlijkse expo van aanhangwagens en opleggers zal in 1987 doorgaan van 27 tot 30 november in de Hallen te Kortrijk.

Uit het evaluatieverslag van Trailer 85 blijkt dat meer dan 5.000 vaklui de vorige vakbeurs hebben bezocht. Van de deelnemers verklaarden 75% dat hun deelname een commercieel succes was. De helft van de deelnemers zal in 1987 zeker opnieuw deelnemen, de andere helft waarschijnlijk.

Verbeterde treinverbinding met Noord-Frankrijk

Vóór het in voege treden van het reorganisatieplan van de NMBS in juni 1984 waren er rechtstreekse treinverbindingen tussen Kortrijk en Tourcoing en Rijsel.

Naar aanleiding van de reorganisatie van het reizigersvervoer in juni 1984 werd de Intercity-dienst Antwerpen-Gent-Kortrijk-Moeskroen ingelegd en verviel de internationale verbinding: de Belgische treinen reden vanaf toen slechts tot Moeskroen waar moest overstapt worden op Franse treinen. Reden voor deze kwaliteitsvermindering was het feit dat de spoorlijn geëlektrificeerd werd, terwijl men niet beschikte over lokomotieven die konden rijden zowel op het Belgisch net als op het Franse.

Deze tweestroomlokomotieven zijn ondertussen wel geleverd, zodat vanaf 28 september 1986 terug een internationale verbinding tot stand komt: om de twee uur rijdt de Intercity Antwerpen-Gent-Kortrijk-Moeskroen door tot in Rijsel.

Publikaties Wer/Wes/Gom - West-Vlaanderen

Uitgaven Wer en Gom - West-Vlaanderen

- O. Vanneste & G. Declercq, Kust en Hinterland, 1955.*
O. Vanneste & G. Declercq, Le Littoral et son Hinterland, 1955.*
G. Declercq & O. Vanneste, Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957.*
West-Vlaanderens economische groei, 1965, 172 blz.*
Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1978.*
Repertorium Toeleveranciers - Kunststoffen- en rubbersektor, 1985, 500 fr.
Repertorium Toeleveranciers (2e druk) - Metaalsektor, 1986, 750 fr.

Reeks Wes (BTW en port ingebrepen)

- 1 G. Declercq & O. Vanneste, Het Arrondissement Ieper, 1958, 207 blz.*
- 2 O. Vanneste & P. Hovart, De Belgische Zeevisserij, 1959, 358 blz.*
- 3 O. Vanneste & P. Hovart, La pêche Maritime Belge, 1959, 358 pp.*
- 4 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Brugge, 1961, 463 blz.*
- 5 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Oostende, 1962, 444 blz., 297 fr.
- 6 O. Vanneste & J. Theys, Menen, 1962, 256 blz.*
- 7 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Roeselare, 1963, 336 blz.*
- 8 J. Theys o.l.v. O. Vanneste, Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk, 1964, 144 blz., 184 fr.
- 9 J. Theys s.l.d. O. Vanneste, Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France, 1964, 144 pp., 184 fr.
- 10 O. Vanneste & J. Theys, Veurne, 1964, 189 blz.*
- 11 M. Zwaenepoel & N. Vanhove, De landbouw in West-Vlaanderen, 1965, 352 blz.*
- 12 O. Vanneste, Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek, 1967, 376 blz., 297 fr.
- 13 O. Vanneste & J. Theys, Het Arrondissement Tielt, 1968, 410 blz., 297 fr.
- 14 J. Theys, Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk, 1969, 248 blz., 297 fr.
- 15 M. Zwaenepoel, Vrije Tijd, 1969, 332 blz.*
- 16 N. Vanhove, Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking, 1969, 264 blz., 297 fr.
- 17 N. Vanhove, Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge, 1969, 264 pp., 297 fr.
- 18 J.M.I. Demeyere, Demografische facetstudies, 1969, 144 blz., 184 fr.
- 19 R. Branson, J. Theys, H. Van Reybrouck, o.l.v. N. Vanhove, Tertiaire sektor en verzorgende centra van West-Vlaanderen, 1971, 356 blz., 350 fr.
- 20 J. Hemschoote, Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen, 1972, 209 blz., 290 fr.
- 21 N. Vanhove, Het Belgisch Kustoerisme - Vandaag en Morgen, 1973, 520 blz., 509 fr.
- 22 L. Schepens, Van Vlaskutser tot Franschman, 1973, 294 blz., 403 fr.
- 23 De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970, 1974, 128 blz., 216 fr.
- 24 Symarindus. De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering, 1977, 448 blz., 682 fr.
- 25 P. van Outryve d'Ydewalle, Verzamelde toespraken, 1980, 816 blz., 910 fr.
- 26 West-Vlaanderen in kaart, 1981, 220 blz., 445 fr.
- 27 E. Omeij, De Zeevisserij, 1981, 256 blz., 500 fr.
- 28 Land- en tuinbouw in West-Vlaanderen, 1982, 400 blz., 774 fr.
- 29 E. Omeij, Kwalitatieve discrepanties in de arbeidsallokatie, 1985, 424 blz., 819 fr.

* Uitgeput

Reeks facetten van West-Vlaanderen (BTW en port ingebrepen)

- 1 R. Simoen & O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge, 1972, 48 blz.*
- 2 C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf, 1973, 100 blz., 124 fr.
- 3 S. Beernaert, De Waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 158 fr.
- 4 Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 92 fr.
- 5 S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 151 fr.
- 6 N. Vanhove, Vakantiespreiding, 1975, 56 blz., 103 fr.
- 7 S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 151 fr.
- 8 De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 151 fr.
- 9 P. Boerjan, De toeristische statistiek in België, 1976, 84 blz., 151 fr.
- 10 S. Beernaert e.a., Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 124 fr.
- 11 J. Theys, Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 177 fr.
- 12 S. Beernaert, De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen, 1978, 40 blz., 82 fr.
- 13 Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1978, 48 blz., 105 fr.
- 14 P. Boerjan, De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking, 1978, 124 blz., 255 fr.
- 15 Prognose van het aantal gezinnen en raming van de huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1979, 60 blz., 129 fr.
- 16 Terreinbehoeften voor Teverkstelling, Toerisme en Rekreatie in West-Vlaanderen, 1979, 80 blz., 166 fr.
- 17 Milieuzorg in West-Vlaanderen, 1979, 76 blz., 159 fr.
- 18 Infrastrukturele behoeften, 1979, 80 blz., 166 fr.
- 19 Strukturaalanalyse van de textielnijverheid in West-Vlaanderen, 1980, 140 blz., 285 fr.
- 20 Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland, 1981, 120 blz., 248 fr.
- 21 Strukturaalanalyse van de metaalnijverheid in West-Vlaanderen, 1982, 156 blz., 314 fr.
- 22 Strukturaalanalyse van de voedingsnijverheid in West-Vlaanderen, 1983, 120 blz., 248 fr.
- 23 Onderzoek naar de mogelijkheden tot inbreiding in vijf Westvlaamse gemeenten, 1983, 104 blz., 211 fr.
- 24 Vakantie van de Belgen in 1982, 1984, 192 blz., 381 fr.
- 25 Financiële analyse van de Westvlaamse industriële ondernemingen, 1984, 56 blz., 124 fr.
- 26 Studie ter voorbereiding van een geïntegreerde aktie voor de Westhoek, 1986, 116 blz., 280 fr.

Rapporten Toeristisch Onderzoek (TO)

Abonnement TO 1986: 1.400 fr. (BTW en port ingebrepen).
Buitenland: 1.621 fr. (port en kosten ingebrepen).

- 105 Attitudes en evaluatie van de binnenlandse verblijftoeristen ten aanzien van de Belgische Kust, 1985, 178 blz.
- 106 Het toeristisch prijsindexcijfer van de Belgische Kust, 1985, 23 blz.
- 107 De Nederlandse toeristische markt van de Belgische Kust, 1985, 56 blz.
- 108 De Britse toeristische markt van de Belgische Kust, 1985, 59 blz.
- 109 Toeristische Index WES Kust en Achterland 1985.
- 110 De Duitse markt voor de Belgische Kust.
- 111 De Franse markt voor de Belgische Kust.

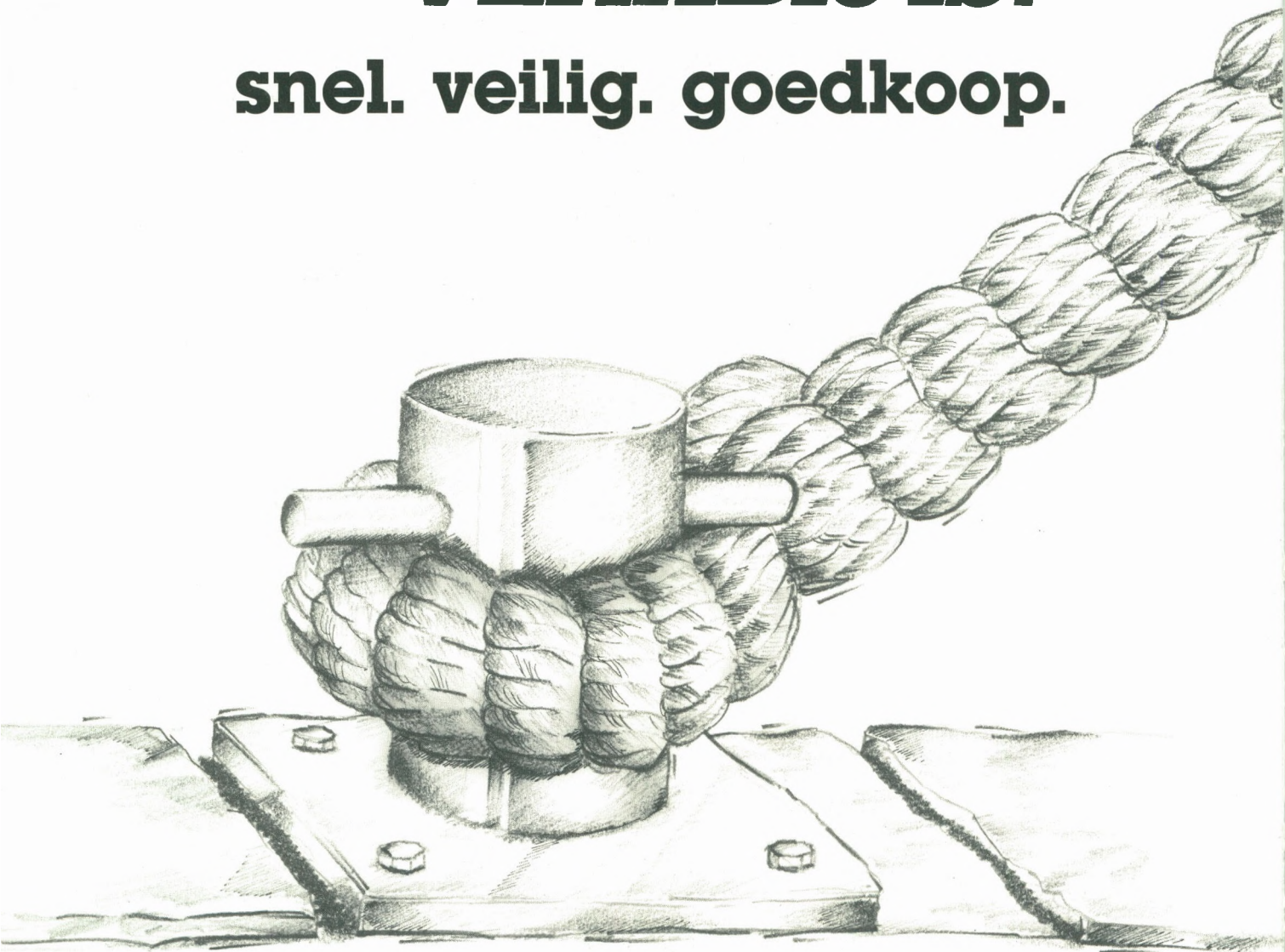
Tijdschrift 'West-Vlaanderen Werkt'

Abonnement 1986: 306 fr. (BTW en port ingebrepen).
Buitenland: 406 fr. (port en kosten ingebrepen).

Steunende leden ontvangen het tijdschrift en de andere publikaties van het jaar, de reeks 'TO' uitgezonderd.
België: 669 fr. (BTW ingebrepen).
Buitenland: 870 fr. (port en kosten ingebrepen).

WAAROM EEN OMWEG MAKEN ALS ZEEBRUGGE VLAKBIJ IS.

snel. veilig. goedkoop.



**Directie van de haven
Brugge-Zeebrugge**
Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichting n.v. (M.B.Z.)
Maatschappelijke zetel:
L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge
Tel. 050/44.42.11 Tx 81.201

