

west • vlaanderen werkt

een uitgave van WES



Dossier: ONTSLUITING VAN WEST-VLAANDEREN

Zeebrugge: Valt het binnenschip uit de boot?

Ontsluiting van West-Vlaanderen via de weg

Neptunus: Toekomstplan van De Lijn West-Vlaanderen

NMBS en Infrabel werken aan de toekomst van het spoor

DE NR 1 IN BEDRIJFSVASTGOED met het grootste aanbod in West- en Oost-Vlaanderen!

MALDEGEM - Te koop



Handelspand (330m²) bestaande uit toonzaal, magazijn en studio en ruim app. op 1st V. (240m²). Grondopp.: 1193m². Comm. ligging langs N9. Ruime uitbreiding mogelijk: tot 3 bouwlagen.

Tel.: 050/444 999

BQ0203

OOSTENDE-STENE - TK



BEDRIJFSGEBOUW met magazijn (600m²), bureau/showroom (300m²) en ruime woning met 3 slpks. Grondoppervlakte: +/- 3.000m². Vlakbij autosnelweg.

Tel.: 050/444 999

BQ0199

SINT-ANDRIES - Te koop



Handelspand met kantoor (270m²) op GLVL en appartement op 1st V. (verhuurd aan € 560,-/maand). Grondopp.: 703m².

Tel.: 050/444 999

BO0068

KOEKELARE - Te koop



NB MAGAZIJNEN: zeer moderne opslagruimte op KMO-zone te Koekelare. Afgebakende parkeerplaatsen voor de deur. Bewoning mogelijk.

Tel.: 050/444 999

BP0134

ZEVEKOTE - Te koop



NB MAGAZIJNEN. Sleutel op de deur afwerking met kwalitatief hoogstaande materialen. Vlotte verbinding en makkelijk bereikbaar met vrachtwagen. Op 4 km van E40 (afrit Gistel).

Tel.: 050/444 999

BQ0198

ASSEBROEK - Te huur



Moderne, instapklare kantoorruimte (275m²) op 1^{ste} verdieping (links) vlakbij centrum van Brugge en het station. 5 privé-parkeerplaatsen aanwezig.

Tel.: 050/444 999

BO0004

ZEDELGEM - Te huur



Luxueuze kantoorruimte met airco (170m²) met een 6-tal privé-parkeerplaatsen.

Tel.: 050/444 999

BO0106

BRUGGE - Te huur

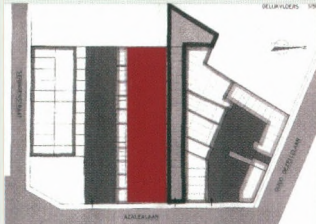


Kantoorruimte (240m²) met 15 parkeerplaatsen op industrieterrein "Blauwe Toren".

Tel.: 050/444 999

BO0117

ROESELARE - Te huur



Atelier / opslagruimte op enkele minuten van afrit Roeselare-Haven met totale grondopp. van 2016m² met vrij te gebruiken ruime parking. Ambachtelijk grondgebied.

Tel.: 051/265 000

R08014D

BEVEREN - Te koop



Nieuwbouw loodsen van 227m² tot 517m² met vrije hoogte van zes meter. Volledig afgewerkt met kwalitatief hoogstaande materialen. Aan afrit Roeselare - Tielt.

Tel.: 051/265 000

R08007B

ROESELARE - Te koop



Industrie grond op 4.834m² met dubbele ontsluiting. Perfect gelegen, vlakbij afrit Roeselare-Haven. Kan ook schikken voor watergebonden activiteiten.

Tel.: 051/265 000

R07201

DIKSMUIDE - Te koop



Bedrijvencomplex op 6.520m²: Omvat bureau-ruimte (175 m²) en diverse ateliers (1.280 m²). Gelegen in industriezone, met uitbreidingsmogelijkheden.

Tel.: 051/265 000

R07156

IEPER - Te koop



Bedrijfscomplex burelen/toonzaal/magazijnen = 4.000m². Bwj '95. Gondopp.: 10.034 m².

Tel.: 056/22 55 66

K07380

KUURNE - Te koop



Recent bedrijfscomplex 7800m² H 7m. Polyvalente magazijnen 6.800m², ingerichte kantoren 1.000m², ruime parking, uitbreidingszone 10.000m², Klasse 1. Grondopp.: 20.000m².

Tel.: 056/22 55 66

K07419G

WEVELGEM - Te koop



Bedrijfscomplex 10.000m²: kantoren 800m², magazijnen 7.500m². VH 7,75m, ateliers 1.700m². Uitbreidingsmogelijkheid 3.000m². Grondopp.: 15.000m².

Tel.: 056/22 55 66

K07344

KUURNE - Te koop



Recent bedrijfscomplex bwj '95/96, klasse 1. Modern kantoorcomplex 600m² Polyvalente magazijnen 2400m² H 6m. Diverse lokalen/ateliers 2.500m². Industriezone Kuurne. Grondopp.: 7.700m².

Tel.: 056/22 55 66

K06416A

Volledig aanbod & info: **www.dewaele.com**

west · vlaanderen werkt

1.2008 - n° 222 - 50^{ste} jaargang

Ten geleide:

Ontsluiting van West-Vlaanderen 3

Zeebrugge: Valt het binnenschip uit de boot? 5

Jacques Hemschoote, voormalige GOM-West-Vlaanderen

Ontsluiting van West-Vlaanderen via de weg 10

ir. Hubert Decramer, Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling West-Vlaanderen

Lieven Van Eenoo, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

ir. Jozef Vanhoutte, Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling West-Vlaanderen

Neptunus: Toekomstplan van De Lijn West-Vlaanderen 16

Lieselot Denorme, WES

NMBS en Infrabel werken aan de toekomst van het spoor 23

Hans Cieters, NMBS, Participaties & Internationale Zaken

Fanny Bouillon, NMBS, diensten van de gedelegeerd bestuurder
Guido Ardeel, Infrabel

BEDRIJF IN DE KIJKER · BUSWORLD 26

CONJUNCTUURNOTA 30

REGIOSCAN: Hoeveel voertuigen telt úw gemeente? 32

Lieselot Denorme, WES

SPECTRUM 36

WES-NIEUWS 40

FISCALE FOCUS 44

COLOFON 48

PUBLICATIES WES 48



West-Vlaanderen Werkt is een uitgave van WES vzw met de steun van:



west · vlaanderen werkt

2.2008

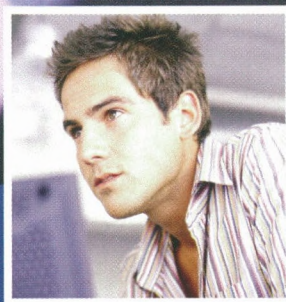
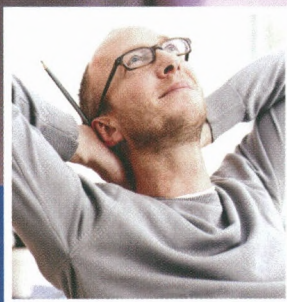
Volgend nummer verschijnt op 26 juni 2008

HOGER ONDERWIJS IN WEST-VLAANDEREN

Partners West-Vlaanderen Werkt 2008:



Meer en beter ondernemen



www.syntrawest.be



Ondernemen is als zeilen.

U bepaalt de juiste koers en zet alle zeilen bij om snel vooruit te gaan. U vertrouwt op navigatie-instrumenten en u rekent op de ervaring en inzet van uw hele team.

Maar het water is soms onstuimig en de wind kan draaien. En dan moet u uw beste stuurmanschap laten zien.

Uit welke hoek de wind ook komt, u staat er als ondernemer nooit alleen voor. U kunt rekenen op Syntra West als uw partner in grote uitdagingen. Ons engagement is: u, uw medewerkers en heel uw organisatie optimaal laten functioneren.

Via opleiding, opleidingsplanning, begeleiding en subsidieadvies.

Professionele oplossingen op korte termijn en een dynamische visie op de toekomst. Geef uw bedrijf de wind in de zeilen samen met Syntra West.

Meer en beter ondernemen met Syntra West:

- Opleiding
- Opleidingsplanning en competentie management
- Begeleiding
- Subsidieadvies

Voor meer inlichtingen in verband met onze dienstverlening aan bedrijven kunt u terecht op 050 70 28 07 of via e-mail: info@syntrawest.be

[hij de zeilen]

Ontsluiting van West-Vlaanderen

Vorig jaar schonk 'West-Vlaanderen Werkt' naar aanleiding van '100 jaar Zeebrugge' bijzondere aandacht aan de haven van Zeebrugge. De sterke groei van de Zeebrugse haven is niet zonder gevolgen voor de af- en aanvoer van goederen, en dit zowel over de weg, over het water als per spoor. Maar niet enkel Zeebrugge veroorzaakt ontsluitingsproblemen. De gestadige economische ontwikkeling van de provincie West-Vlaanderen heeft meerdere knelpunten geschapen. Goede ontsluiting is een van de kernlokalisatiefactoren van industrie, distributiebedrijven en havens.

Het is de bedoeling in dit nummer enkele concrete knelpunten in West-Vlaanderen van de verschillende verkeersmodi toe te lichten. Dit nummer schetst in de eerste plaats de problematiek en reikt oplossingen aan zonder een standpunt in te nemen.

Wat betreft de verkeersproblemen op de weg, spitsen *Hubert Decramer*, afdelingshoofd Agentschap Wegen en Verkeer West-Vlaanderen en mobiliteitscoördinator *Lieven Van Eenoo* zich hoofdzakelijk toe op de expresweg N31 Brugge-Zeebrugge en de A-X van de Blauwe Toren tot Westkapelle. De relatie met de haven van Zeebrugge is evident. Ingenieur *Jozef Vanhoutte* bespreekt de plannen voor de heraanleg van de verbinding tussen Veurne en Ieper.

Jacques Hemschoote, gewezen afdelingshoofd van de voormalige GOM - West-Vlaanderen, accentueert de problematiek te water op de ontsluiting van de haven van Zeebrugge. De waterwegverbinding van Zeebrugge met het hinterland blijft ondermaats. Hierdoor blijft de haventrafiek via de binnenvaart achterop hinken, terwijl de verkeerscongestie op de autowegen blijft toenemen. De zoektocht naar oplossingen leidde al tot veel studies, maar tot weinig concrete realisaties. De aanpassing van het Afleidingskanaal tussen Zeebrugge en Merendree komt in de verschillende studies als de beste oplossing naar voren, maar concrete beslissingen zijn tot nu toe niet genomen. De jaarlijkse toename van goederenverkeer binnen de haven zorgt er echter voor dat de tijd dringt. Deze bijdrage brengt een zeer goede synthese van de vele ondernomen studies en schetst de meest recente oplossingen waaraan wordt gewerkt.

Auteurs *Hans Cieters*, afdelingschef Participaties & Internationale Zaken, NMBS, *Fanny Bouillon*, diensten van de gedelegeerd bestuurder, NMBS en *Guido Ardeel*, adjunct- communicatieverantwoordelijke, Infrabel spitsen zich in hun bijdrage 'NMBS en Infrabel werken aan de toekomst van het spoor' toe op de ontsluiting via het spoor. Zij wijzen erop dat belangrijke investeringen de spoorinfrastructuur in de provincie niet enkel op peil houden doch ook zorgen voor een verdere capaciteitsuitbouw, dit zowel op het gebied van goederenverkeer als op het gebied van reizigersverkeer.

Het tram- en busverkeer heeft een speciale plaats in de provincie West-Vlaanderen. De specifieke geo-economische kenmerken van de kustprovincie vergen een eigen aanpak. Eind september 2007 stelde De Lijn haar ambitieuze Toekomstplan voor West-Vlaanderen, Neptunus, voor. *Lieselot Denorme* van WES ging op gesprek bij De Lijn West-Vlaanderen en vat in haar artikel de hoofdpunten van het Toekomstplan voor u samen.

Bedrijf in de kijker is gewijd aan 'Busworld'. In een interview met *Luc Glorieux*, de drijvende kracht achter Busworld, en *Patrick Van Impe*, directeur, schetst *Lieselot Denorme* de opmerkelijke ontwikkeling van dit beursgebeuren, niet enkel in Kortrijk doch ook internationaal.

In de fiscale focus behandelt *Stephan Janssens*, consultant bij Ernst & Young, het thema 'Werken met een aannemer : registratie of niet'. De wijzigingen in de wetgeving trekken hierbij de aandacht.

Prof. dr. Norbert Vanhove

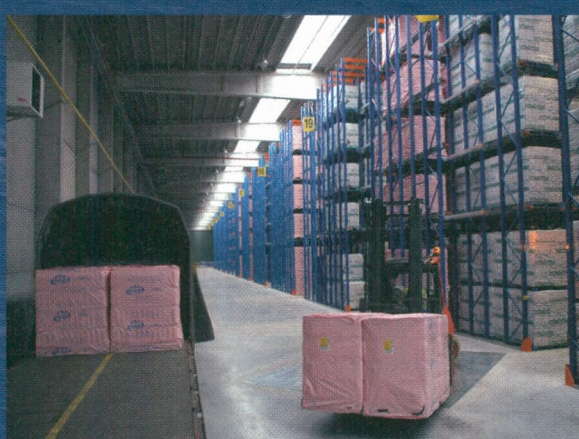
voorzitter redactieraad West-Vlaanderen Werkt

port of zeebrugge

een netwerk voor Europa



- 13 miljoen ton roroverkeer
- 20 miljoen ton containerverkeer
- 2,2 miljoen nieuwe wagens
- 1 miljoen vrachtwagens
- 20 dagelijkse verbindingen met het V.K. , Scandinavië en Zuid-Europa
- uitstekende distributiemogelijkheden o.a. in de Maritieme Logistieke Zone (MLZ)



Havenbestuur Zeebrugge / MBZ nv
Isabellalaan 1 - 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54 32 11 - Fax 050/54 32 24
www.portofzeebrugge.be
mbz@zeebruggeport.be



PORT AUTHORITY ZEEBRUGGE

ZEEBRUGGE: VALT HET BINNENSCHIP UIT DE BOOT?

Jacques Hemschoote • gewezen afdelingshoofd voormalige GOM - West-Vlaanderen

De waterwegverbinding van Zeebrugge met het hinterland is nog steeds ondermaats. Hierdoor blijft de haventrafiek via de binnenvaart achterop hinken, terwijl de verkeerscongestie op de autowegen blijft toenemen. De zoektocht naar oplossingen leidde al tot veel studies, maar tot weinig concrete realisaties. De aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie tussen Zeebrugge en Merendree komt in de verschillende onderzoeken als de beste oplossing naar voren, maar concrete beslissingen zijn tot nu toe niet genomen. De toename van het havenverkeer maakt dat de tijd dringt.

De haven en haar ontsluiting

De huidige constellatie van de haven van Zeebrugge dateert van de laatste 35 jaar: een nieuwe zeeluis, twee strekdammen in zee, nieuwe haventerreinen, dokken, kaaien,...¹. Een volwaardige aansluiting van de haven op de netwerken van auto-, spoor- en waterwegen is echter nog niet helemaal gerealiseerd.

Wat de ontsluiting van de weg betreft, is vooral gewerkt aan de aanleg van de expresweg Oostkamp-Zeebrugge N31² die de haven aansluit op de autosnelweg Brussel-Oostende. Momenteel worden er werken uitgevoerd om de doortocht in Brugge vlotter en veiliger te laten verlopen. Daarnaast staan er nog verschillende andere projecten op stapel³. We verwijzen vooral naar de aanleg van een verbindingsweg - de AX - tussen de achterhaven en de expresweg N49 Antwerpen-Knokke, die zal worden omgebouwd tot een autosnelweg.

Wat betreft de aansluiting op het spoorweginet, dreigt de combinatie van het toenemende goederenvervoer met het reizigersverkeer voor een overbezetting van het huidige dubbele spoor te zorgen. Een forse capaciteitsuitbreiding dringt zich op en de werkzaamheden hiervoor zijn reeds gestart⁴.

De huidige binnenvaartverbinding verloopt via het Boudewijnkanaal, dat een zeekanaal is, en het kanaal Gent-Brugge, dat echter geen voldoende gabariet heeft om dienst te doen als een volwaardige ontsluiting van een wereldhaven.

De problematiek rond de ontsluiting blijkt uit de manier waarop de goederen vanuit de Zeebrugse haven naar het binnenland of omgekeerd vervoerd worden: 68% via de weg, 17% via het spoor en slechts 2% via de waterweg⁵. Bij andere West-Europese havens ligt het aandeel van de binnenvaart op 20 à 40%. In het Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering (2004-2009) staat dan ook de duidelijke intentie om de groei van het (goederen)verkeer over de weg af te remmen ten voordele van het verkeer via het spoor en de waterweg. Dit geldt zeker het havenverkeer van en naar Zeebrugge.

Studies rond de ontsluiting via de waterwegen

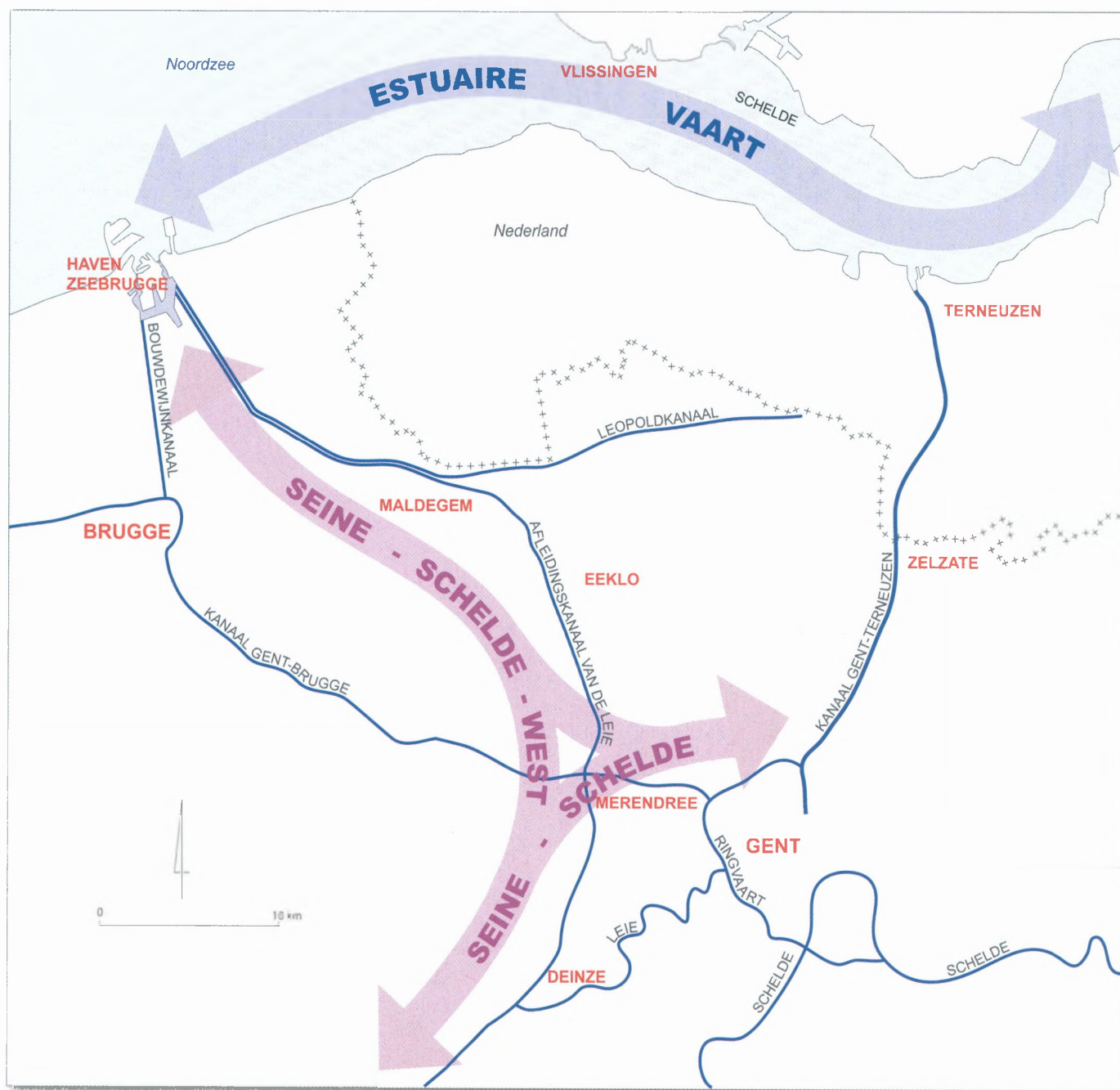
Dat er voor de ontsluiting via de waterweg in de jongste decennia nauwelijks iets is gerealiseerd, betekent niet dat de problematiek niet zou onderzocht zijn. Volgend overzicht geeft de hoofdlijnen weer (zie ook figuur 1).

In 1987 publiceerde WES de studie "**Het kanaal Zeebrugge-Merendree. Sociaal-ekonomische verantwoording en milieu-effektrapportering**"⁶. Deze studie onderzocht in eerste instantie de mogelijkheden om het toenemende overstromingsgevaar in het Gentse en in delen van West-Vlaanderen in te dijken. Daarnaast werd bestudeerd hoe het kanaal kon uitgroeien tot een betere waterwegontsluiting voor de haven van Zeebrugge. WES baseerde zich op de resultaten van bestaand onderzoek⁷ en kwam tot de conclusie dat een aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie (kanaal van Schipdonk) tussen Merendree en Zeebrugge voor twee vliegen in één klap kon zorgen: een betere waterbeheersing én een volwaardige ontsluiting.

Belangrijk is te vermelden dat het op het eerste gezicht voor de hand liggende alternatief, met name de aanpassing van het kanaal Gent-Brugge, tot zware problemen zou leiden in Brugge. Dit alternatief impliceert namelijk onder meer dat de bruggen vaker moeten worden opgehaald om de schepen door te laten, waardoor de bereikbaarheid van de binnenstad in het gedrang komt.

Figuur 1

Situatiekaart ontsluiting via de waterweg



De WES-studie maakte ook een kosten-batenanalyse voor de beoogde aanpassing van het Afleidingskanaal en onderzocht welke invloed deze aanpassing op West-Vlaams grondgebied zou hebben op het milieu. Hierbij ging veel aandacht naar het maximale behoud van het agrarische en recreatieve landschap.

Zowat tien jaar later kwam de problematiek ook aan bod in het **Ruimtelijk Structuur-**

plan Vlaanderen (1998). Dat zag drie nader te onderzoeken mogelijkheden: de verbetering van het kanaal Gent-Brugge, de verbinding tussen Zeebrugge en het Kanaal Gent-Terneuzen (elders in het Plan blijkt dat hiermee bedoeld wordt: de aanpassing van het Afleidingskanaal tussen Zeebrugge en Merendree) en de uitbouw van de kustvaart naar de Scheldemonding te Antwerpen⁸. Het onderzoek van die drie mogelijkheden zou gebeuren in de

“Maatschappelijke Impactstudie voor de binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens” (zie verder).

In 2001 publiceerde de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen het boek **“West-Vlaanderen 2010”**⁹. Ook in dit boek werd gepleit voor de aanpassing van het Afleidingskanaal tussen Merendree en Zeebrugge. Andere mogelijkheden zoals een dokschip of varende

vlotdok dat via de zee pendelt tussen Zeebrugge en de Scheldemonding, of aangepaste binnenschepen, zouden volgens de GOM-studie geen volwaardige oplossing bieden. De studie reikte ook de mogelijkheid aan om het Afleidingskanaal aan te passen tussen Zeebrugge en Maldegem - en niet tot Merendree - en om dan vanaf Maldegem een volledig nieuw kanaal te graven in de richting van het kanaal Gent-Terneuzen. Er werd evenwel niet verder op deze mogelijkheid ingegaan.

In 2001 verscheen de **"Maatschappelijke Impactstudie voor de binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens - Mals"**¹⁰. Ook in dit diepgaande onderzoek ging de aandacht niet enkel naar de ontsluiting, maar ook naar de problematiek van de waterbeheersing. Men hield

voorziene werken uitgevoerd. Er is geen verbetering van de waterbeheersing;

- kustvaart met zeegaande duwbakken naar de Scheldemonding: er is geen verbetering van de waterbeheersing. Men is afhankelijk van privé-initiatief (bouw en exploitatie; gevaar voor monopolie);
- dokscheper naar de Scheldemonding: er is geen verbetering van de waterbeheersing. Het is een dure oplossing;
- opwaardering van het kanaal Gent-Brugge-Oostende tot 2.000 ton: de doortocht van Brugge zorgt ervoor dat er geen groter gabariet mogelijk is. Dit leidt niet tot een volwaardige ontsluiting. Er is geen verbetering van de waterbeheersing;
- opwaardering van het Afleidingskanaal van de Leie (Merendree-Zeebrugge) tot 4.400 ton: een ingrijpende oplossing die

Slechts een beperkte verbetering van de waterbeheersing. Knelpunt is de beschikbaarheid van ruimte voor het bergen van de baggerspecie;

- aanleg van een kanaal langs de N49 (Zeebrugge-Maldegem-Zelzate) tot 4.400 ton: ongeveer dezelfde kenmerken als de variant op 9.000 ton.

Alhoewel uit dit overzicht nog maar eens blijkt dat de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie de interessantste oplossing biedt, zowel qua ontsluiting als qua waterbeheersing, velde de studie, die ook nog verwees naar het toen in opmaak zijnde Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, geen definitief oordeel.



Foto: Havenbestuur Zeebrugge

■ Slechts 2% van de goederen in de haven van Zeebrugge wordt vanuit en naar het binnenland vervoerd via de waterweg . Bij andere West-Europese havens ligt het aandeel van de binnenvaart op 20 à 40%

rekening met een reeks aspecten op het vlak van transport, economie, milieu, ruimtelijke ordening en met sociale en culturele factoren. Uiteindelijk hield de studie de volgende "ontwikkelingsschetsen" over:

- autonome ontwikkeling: een nulaalternatief: de ontsluiting blijft verlopen langs het kanaal Gent-Brugge met een gabariet van 1.350 ton. Los van de gestelde problematieken worden bepaalde reeds

een volwaardige ontsluiting oplevert die rechtstreeks aansluit op het Frans-Belgische Seine-Scheldeproject (zie verder). Deze ontwikkelingsschets geeft bovendien goede resultaten in het domein van de waterbeheersing;

- aanleg van een kanaal langs de N49 (Zeebrugge-Maldegem-Zelzate) tot 9.000 ton: een zeer ingrijpende oplossing die een volwaardige ontsluiting oplevert.

Uiteraard komt de ontsluiting van de haven via de waterweg ook ter sprake in het **"Strategisch Plan voor de haven Brugge-Zeebrugge"**¹¹. Het plan formuleert volgende opties:

- estuaire vaart, dokscheper, kruiplijn-coasters of zeewaardige duwbakken via de kust en de Scheldemonding, mits ondersteuning door de Vlaamse overheid. Hiervoor is echter de toestemming van

de Europese Unie nodig. Deze ondersteuning dient volgehouden te worden tot er eventueel een andere duurzame verbinding met het waterwegennet is gerealiseerd. Men verwijst naar de noodzaak tot verdere uitwerking van de MaIS-studie;

- de optimalisatie van het kanaal Gent-Brugge voor schepen van 1.350 ton. Een opwaardering tot 2.000 ton wordt als weinig zinvol beschouwd;
- de voorgaande ingrepen worden uitgevoerd in afwachting van een beslissing door de Vlaamse overheid omtrent het graven van een (vernieuwd of) nieuw kanaal tussen Zeebrugge en het hoofdwatwegennet. Hierbij wijst men opnieuw op de noodzaak tot verdere uitwerking van de MaIS-studie.

Het strategisch plan stelt met andere woorden dat de Vlaamse overheid, na verdere uitwerking van de MaIS-studie, moet beslissen tussen ofwel de optimalisatie van het kanaal Gent-Brugge, samen met een volgehouden ondersteuning van de vaart via de kust, ofwel het graven van een vernieuwd of nieuw kanaal. Het plan wijst er ook op dat men oog moet hebben voor de verbetering van de waterbeheersing en voor het behoud van de bereikbaarheid van de Brugse binnenstad. Het veelvuldig ophalen van bruggen mag die bereikbaarheid immers niet in het gedrang brengen.

Hoop op beterschap!

Recent hebben zich twee belangrijke feiten voorgedaan.

Vooreerst heeft de Europese Unie eind 2006 aan de Vlaamse Regering de toestemming gegeven om de **estuaire vaart** te betoelagen. De toelage heeft betrekking op het ombouwen van binnenvaartuigen tot zeewaardige binnenschepen en de exploitatie ervan in een opstartfase (drie jaar). Dankzij deze subsidie hebben twee ondernemingen een overeenkomst afgesloten met de Vlaamse Regering. Hierdoor is de estuaire vaart tussen Zeebrugge en de Scheldemonding sinds januari 2008 - in de startfase met één schip van 240 TEU¹² - een feit. De betrokken bedrijven waarborgen contractueel de levensvatbaarheid van deze transporten tot 2017. Op termijn verwacht men jaarlijks 790.000 TEU via de



■ De Amberes is het eerste estuaire schip dat pendelt tussen Zeebrugge en Meerhout, aan het Albertkanaal

estuaire vaart af te leiden, het equivalent van 500.000 vrachtwagenritten.

De estuaire vaart is een oplossing voor trafieken in oostelijke richting. Voor zuid-waartse trafieken (onder meer van en naar Frankrijk) blijft men aangewezen op de binnenvaart. Aansluitend op de MaS-studie is, in opdracht van de Vlaamse Regering, een nieuwe studie in opmaak door het agentschap Waterwegen en Zeekanaal nv: de **"Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West"**. Het is de bedoeling te onderzoeken of/hoe de haven van Zeebrugge via een aangepast Afleidingskanaal van de Leie kan worden ontsloten¹³. Een gabariet van 4.500 ton wordt vooropgesteld. Andere uitgangspunten zijn onder meer: het vervoer van drie à vier lagen containers mogelijk maken, de waterhuishouding verbeteren, respect voor de kwaliteit van milieu, woonklimaat, ... Deze waterweg zou rechtstreeks aansluiten op het in uitvoering zijnde Seine-Scheldeproject (onderdeel van het Trans Europees Netwerk). Dit project verbindt het Bekken van Parijs via een volwaardige waterweg (onder meer de Leie en het Afleidingskanaal vanaf Deinze naar Merendree) met de Vlaamse en Nederlandse havens en zou tegen 2016 moeten gerealiseerd zijn. De beoogde aantakking van het aangepaste Afleidingskanaal vanaf Merendree naar Zeebrugge, zou Zeebrugge rechtstreeks aansluiten op deze Europese waterwegverbinding. Vandaar de aanduiding "Seine-Schelde-West". Europese subsidies zouden hier uiteraard bijzonder welkom zijn. De studie onderzoekt onder meer of de aanpassing van het Afleidingskanaal kan gebeuren via verbreding van dit kanaal zelf, of via het samenvoegen van het Afleidingskanaal met het ernaast lopende Leopoldkanaal. De eerste resultaten moeten bij de regering worden neergelegd in het voorjaar van 2008. De Vlaamse Regering verwacht een beslissing te kunnen nemen medio 2009. Opvallend is dat hier, in tegenstelling tot in de "MaS-studie", geen sprake meer is van de mogelijkheid om een nieuw kanaal te graven langs de expresweg N49 naar het kanaal Gent-Terneuzen. Terwijl de haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd loopt de procedure voor een zogenaamd Plan-MER (milieueffectenrapport voor een plan)¹⁴.

Tot besluit

Uit het voorgaande blijkt:

- dat steeds twee problematieken tegelijk onderzocht werden: de ontsluiting van Zeebrugge én de verbetering van de waterhuishouding;
- dat de sinds januari 2008 op gang gebrachte estuaire vaart zorgt voor een deeloplossing: een ontsluiting in oostelijke richting;
- dat de aanpassing van het Afleidingskanaal een oplossing biedt voor de (zuid-waartse) ontsluiting van Zeebrugge én voor de problematiek van de waterbeheersing;
- dat het idee om de ontsluiting te zien via een nieuw kanaal, dat zou moeten gegraven worden naar het kanaal Gent-Terneuzen, verlaten is;
- dat de aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie wél steeds naar voren geschoven werd;
- dat de ontsluiting via het Afleidingskanaal in te passen is in het Frans-Belgische Seine-Scheldeproject van het Trans Europees Netwerk;
- dat het lopende studieproject ("Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde-West") inhoudelijk qua oplossingsrichting sterk aanleunt bij de WES-studie van 1987 (zie hoger).

Uit het voorgaande blijkt evenzeer dat er al lang en veel gestudeerd is en dat de besluitvorming steeds voor zich uit geschoven werd, onder meer omdat steeds naar nieuw studiewerk werd verwezen. Definitieve beslissingen en concrete realisaties dringen zich op.

■ Meer informatie over de studie rond het Afleidingskanaal van de Leie vindt u op www.seinescheldewest.be ■

brugse havenstrategie vanuit infrastructureel perspectief", West-Vlaanderen Werkt, nr. 3/2007, blz. 23.

⁵ Jaarverslag MBZ, 2006, blz. 25. Andere modi zijn: pijpleiding 9% en zee-Rijnbarge: 4%.

⁶ HEMSCHOOTE J., LANDUYT I. en VANHOVE N., *"Het kanaal Zeebrugge-Merendree. Sociaal-ekonomische verantwoording en milieueffektrapportering"*, WES, Brugge, 1987.

⁷ Zie: VAN DEN EEDE E., *"De verbinding te water van Zeebrugge met het hinterland"*, stageverslag, ministerie van Openbare Werken, 1972. DESMET L., *"Het Afleidingskanaal van de Leie = een afwateringskanaal: verleden, heden en toekomst"*, stageverslag, ministerie van Openbare Werken, 1979. MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN, *"Mogelijke oplossingen ter bestrijding van het overstromingsgevaar in de Gentse agglomeratie"*, 1981. CLINKERS L., *"De bestrijding van het overstromingsgevaar te Gent"*, Water, nrs. 17 en 18, 1984. KREPS Y., VAN DEN EEDE E., VAN CROMBRUGGE W. en DE VOGELAERE W., *"Zeebrugge en de binnenscheepvaart"*, West-Vlaanderen Werkt, nr. 4/1985, blz. 205.

⁸ MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, *"Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen"*, Brussel, 1998, blz. 513 en 592.

⁹ GOM - WEST-VLAANDEREN, *"West-Vlaanderen 2010. Analyses ter voorbereiding van een strategie voor economische ontwikkeling"*, Brugge, 2001, blz. 245.

¹⁰ TECHNUM, RESOURCE ANALYSIS en IMDC, *"Maatschappelijke impactstudie voor de binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens - MaS"*, Antwerpen, 2001. De studie is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

¹¹ WES, GROEP PLANNING en CIBE, *"Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge. Streefbeeld en actieprogramma. Eindrapport"*, Brugge, 2004, blz. 90. De studie is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Zie ook: WES, *"Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge"*, Facetten van West-Vlaanderen, nr. 52, Brugge, 2005, blz. 51.

¹² TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers (Twenty feet Equivalent Unit). 1 TEU is één container van 20 voet lengte, 8 voet breedte en 8 voet hoogte.

¹³ Tussen Merendree en Eeklo: nu bevaarbaar voor schepen van 300 ton; tussen Eeklo en Zeebrugge: nu onbevaarbaar.

¹⁴ RESOURCE ANALYSIS, TECHNUM, TRITEL en IMDC, *"Plan-Mer voor de binnenvaartverbinding Seine-Schelde West - Kennisgeving"*, 2007. Het kennisgevingsrapport vermeldt wat zal bestudeerd worden in het Plan-Mer en hoe dit zal gebeuren; het rapport lag ter inzage voor het publiek in de periode van 7 december 2007 tot 7 januari 2008.

Ontsluiting van West-Vlaanderen via de weg

ir. Hubert Decramer • afdelingshoofd Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling West-Vlaanderen

Lieven Van Eenoo • mobiliteitscoördinator afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid West-Vlaanderen, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

ir. Jozef Vanhoutte • ingenieur Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling West-Vlaanderen



Twee gebeurtenissen die voor de ontsluiting van Noord-West-Vlaanderen van groot belang zijn, trokken recent heel wat aandacht. Ten eerste was er de ondertekening van het stadscontract tussen de Vlaamse Regering en de stad Brugge rond de ondertunneling van de expresweg N31 Brugge-Zeebrugge en de verbetering van de binnenvaartontsluiting van de haven. Daarnaast werd ook het tracé van de nieuwe autosnelweg AX van de Blauwe Toren tot Westkapelle voorgesteld. Ook in de Westhoek werd met de plannen voor de heraanleg van de verbinding tussen Veurne en Ieper recent aandacht geschonken aan de ontsluiting.

Verbinding tussen haven en achterland

Met de aanleg van de AX en de ondertunneling van de bestaande kruispunten op de N31, krijgt een belangrijk aspect van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) concreet gestalte: de tweevoudige verbinding van de haven met het achterland. De N31 verbindt de haven met de E40 en de E403, en de N49 (die later de A11 zal heten) verbindt Zeebrugge met Antwerpen en de E17. Beide takken raken elkaar ten noorden van Brugge, ter hoogte van het kruispunt "Blauwe Toren". De verbinding AX - A11 krijgt in het RSV het statuut van hoofdweg of autosnelweg, de N31 omwille van zijn belangrijke rol voor het stedelijke verkeer dat van primaire weg I.

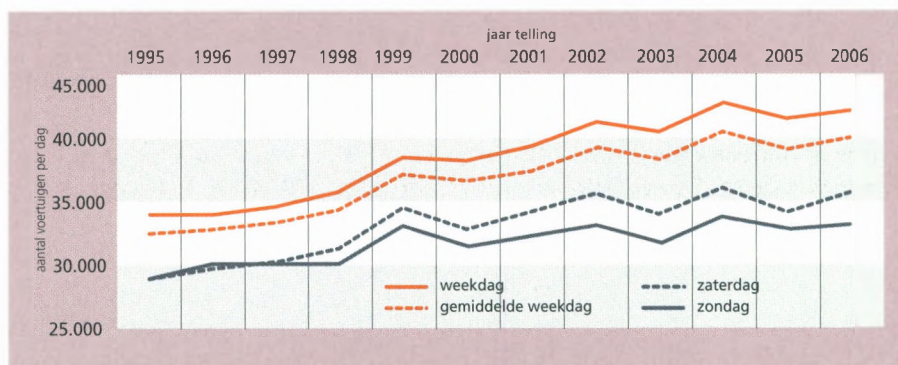
Over de ontsluiting via het water, die al in diverse studies onder de loep werd genomen, is nog geen definitief akkoord gevallen. Het stadscontract bepaalt echter dat een vorig jaar opgestarte nieuwe haalbaarheidsstudie dit voorjaar moet zijn afgerond, zodat de Vlaamse Regering tegen de zomer van 2008 een beslissing kan nemen en definitief een keuze kan maken tussen de drie eerder naar voor gebrachte opties: kustvaart, de uitbouw van het bestaande kanaal Gent - Brugge of de aanleg van een nieuw kanaal langs Damme en Maldegem.

Omvangrijke werkzaamheden

De ondertunneling van de kruispunten op de N31 komt niets te vroeg. Ondanks het opstellen van een globaal verkeerskundig concept, een stedenbouwkundig concept en een milieueffectrapportering, bleven structurele aanpassingen reeds te lang uit, zodat de kruispunten op deze weg tot de gevaarlijkste van de provincie behoorden. Temeer omdat de verkeersdruk op de N31 de jongste jaren fors toenam. Dat had verschillende oorzaken: de sterke ontwikkeling van de haven, met daarbij de specialisatie in containervervoer, en andere ruimtelijke ontwikkelingen in de Brugse regio. Sinds 1995 is het aantal voertuigen op de N31 met een kwart toegenomen - met 42.000 voertuigen per dag is het na de autosnelwegen de drukst bereden weg - terwijl de haventrafiek zowat met een derde steeg (zie grafieken 1 en 2).

Grafiek 1

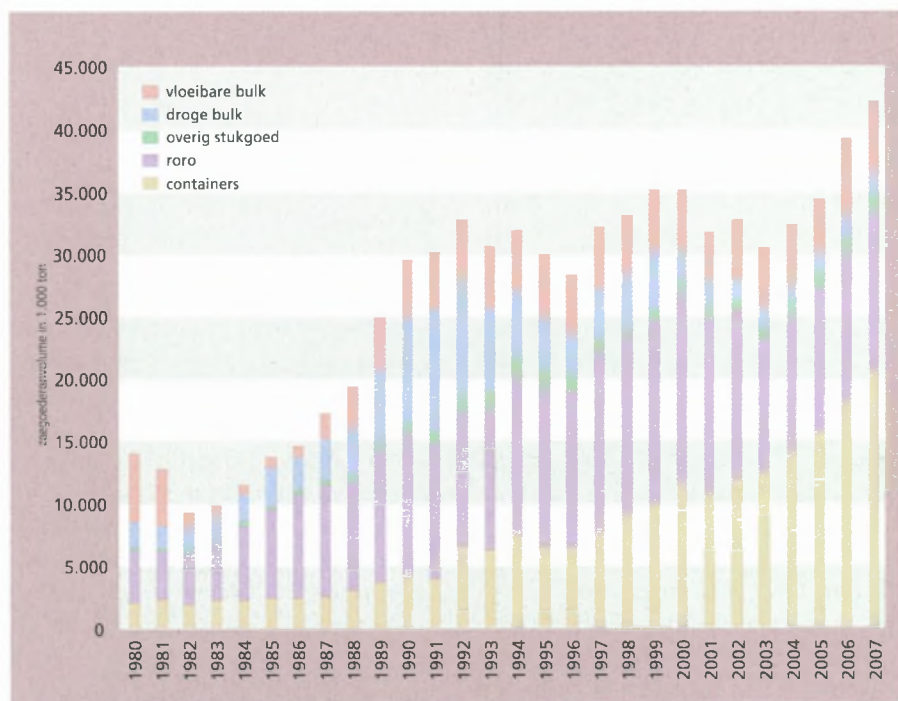
Evolutie van het autoverkeer op de N31 te Sint-Michiels



Bron: Agentschap Wegen en Verkeer, rapport verkeersstellingen in Vlaanderen

Grafiek 2

Zeegoederenvolume in de haven van Zeebrugge, periode 1980-2007



Bron: <http://www.vlaamsezeehavens.be>; Aangevuld voor 2007: persbericht MBZ

Het project "wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen" bood dan ook vanaf 2003 een belangrijke kans om voor diverse kruispunten de eerder voorbereide structurele aanpassing verder uit te werken.

Een en ander vertaalt zich vandaag in omvangrijke werken aan het kruispunt N31/Astridlaan waar de tunnel voor doorgaand verkeer einde maart 2008 voor het verkeer opengesteld wordt. Het kruispunt met de

Witte Molenstraat wordt definitief afgesloten voor overstekend autoverkeer. Een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel garandeert de verbinding naar het centrum van de deelgemeente Sint-Michiels. Later dit jaar start de bouw van een fietsers- en voetgangersbrug aan de Tillegemdreef, jarenlang een ongeregelde, maar riskante verbinding tussen Sint-Michiels en het provinciaal domein Tillegembos. De drie projecten samen kosten ongeveer 20 miljoen euro.

Het stadscontract gaat op dit elan verder. Voor de kruispunten aan de Charouseweg en de Koning Albert I-laan wordt thans een ongelijkvloerse oplossing uitgewerkt. Na de uitvoering van die werken zal het doorgaand verkeer vanaf de afrit Brugge op de E40 tot aan het penitentiair complex te Sint-Andries, of bijna 5 km ver, niet meer gehinderd worden door verkeerslichten. Tussen de E40 en de toekomstige aansluiting op de AX aan de Blauwe Toren blijven er enkel nog verkeerslichten op de kruispunten Legeweg en Bevrijdingslaan staan, maar blijkens het stadscontract is het de bedoeling om ook die kruispunten op termijn af te bouwen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer laat intussen ook een ruimtelijk streefbeeld opstellen voor de directe toegangswegen tot de haven vanaf de AX, met name de noordelijke tak van de N31 met de doortocht van Lissewege, de oostelijke havenrandweg en de verbinding tussen beide via een doortrekking van de Isabellalaan ten zuiden van de Zeebrugse stationswijk. Dit moet lokaal de Kustlaan ontlasten van het havengebonden verkeer. De doortocht van de stationswijk wordt nu gekenmerkt door een mix van havengebonden vrachtverkeer en toeristisch lokaal en bovenlokaal autoverkeer, en is daardoor zowat het drukste stuk van de Koninklijke Baan.

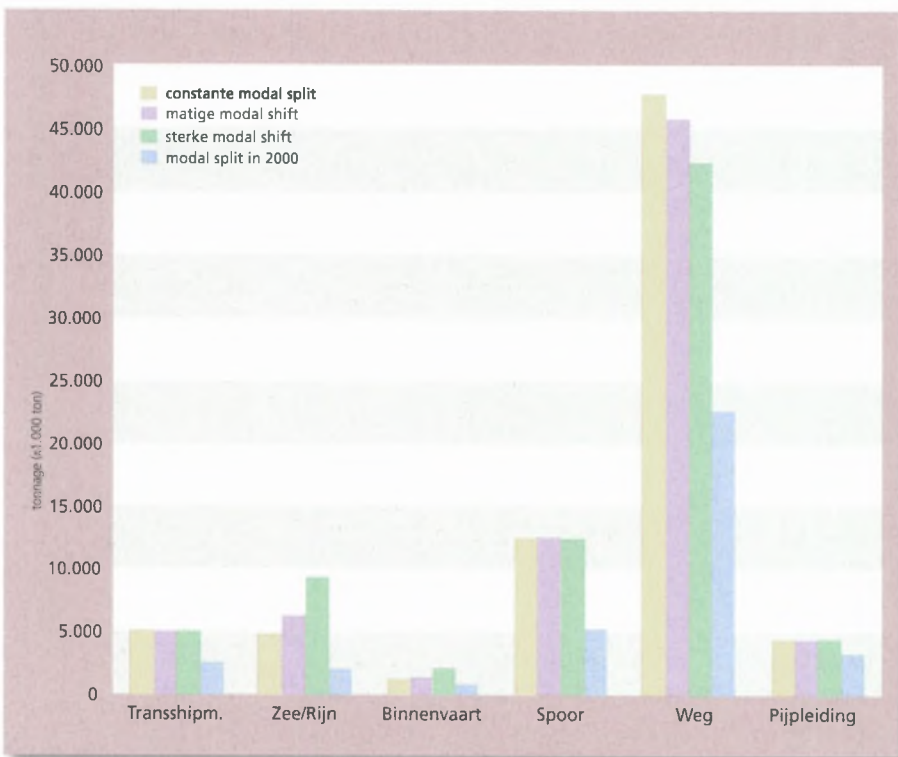
Specialisatie van de haven doet wegvervoer fors toenemen

De groei van de haventrafiek (zie grafiek 2) heeft vooral te maken met de specialisatie. Vooral de rorotrafiek en vanaf de jaren 90 ook het containervervoer kenden een grote expansie. Beide trafieken samen zorgden in 1980 voor 40% van de haventrafiek, in 2006 al voor 80% daarvan. De rest bestaat hoofdzakelijk uit vloeibare bulk (aardgas). De droge bulk is sinds eind jaren 1990 sterk gedaald, terwijl het overig stukgoed steeds een eerder beperkt aandeel had.

Tabel 1 geeft voor het jaar 2005 de benaderende hoeveelheid vervoerde goederen per categorie en per transportmodus. De aard van de trafieken maakt meteen duidelijk dat het wegvervoer zo belangrijk

Grafiek 3

Te verwachten goederenstroom in 2020 volgens midden/status-quo-groeiscenario



Bron: strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge – eindrapport ontsluiting – groep planning – maart 2003

is voor de ontsluiting van de haven. Met uitzondering van de aanvoer van auto's via het spoor, wordt de rorotrafiek bijna volledig via de weg opgevangen. Daarenboven wordt 53% van alle containers per vrachtwagen vervoerd. In totaal is het wegvervoer goed voor 66% van de totale haventrafiek. Hiermee draagt ze zeker bij tot de groeiende druk op het wegnennetwerk in de regio Brugge.

De algemene verwachting is dat deze groei de komende jaren sterk zal doorzetten. In het kader van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge werden diverse ontwikkelingsscenario's uitgewerkt, gekoppeld aan een restrictieve of een expansieve groei van de haven en een mindere of meerdere verschuiving van de transportmodi richting duurzame modi (spoor en water). In elk van die scenario's genereert de groei van de haven een serieuze toename van het wegverkeer. Het midden/status-quo-scenario gaat uit van een globale groei tot ongeveer 75 miljoen ton in 2020. Bij een constante modal split betekent dit

25 miljoen ton die extra via de weg vervoerd moet worden. Maar zelfs indien een belangrijke wijziging van de modal split gerealiseerd zou kunnen worden, betekent dit nog een toename met 20 miljoen ton wegrafiek, ofwel bijna een verdubbeling ten opzichte van 2000. Dit wordt aangetoond in tabel 2 en grafiek 3. Om die modal shift te realiseren, zouden het spoor, de zee/Rijnvaart en de klassieke binnenvaart samen 23 miljoen ton trafiek moeten opvangen, meer dan driemaal zoveel als in 2000. In het meest expansieve scenario en zonder wijziging aan de huidige modal split, moet zelfs tot 61 miljoen ton over het wegnennet aan- en afgevoerd worden. Dit zou dagelijks meer dan 3.600 vrachtwagens¹ extra vergen.

Ook niet-havengebonden verkeer neemt toe

Hoewel uit ander onderzoek is gebleken dat het grootste aandeel van het (vracht)verkeer op de N31 niet havenge-relateerd is en hoewel ook de geplande ruimtelijke ontwikkelingen op de as Charouse – Blauwe Toren (KHBO, retailpark,

Tabel 1
Vervoerde ton per modus, 2005

1.000 ton	Transshipment*	Zee/Rijn**	Binnenvaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Roro	60	26	0	256	11.435	0	11.777
Containers	2.207	0	194	4.904	8.299	0	15.604
Stukgoed	2	0	176	2	831	0	1.011
Vloeibare bulk	956	946	8	0	591	1.979	4.480
Vaste bulk	0	0	121	22	1.576	0	1.719
Totaal	3.225 (9%)	972 (3%)	499 (1%)	5.184 (15%)	22.732 (66%)	1.979 (6%)	34.591 (100%)

* overslag van zeeschip naar zeeschip
** transport met een specifiek type van schepen die zowel op zee als op grotere binnenvaartwaterwegen kunnen varen
Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv, jaarverslag 2005

Tabel 2
Te verwachten goederenstroom in 2020, volgens midden/status-quoscenario bij grote wijziging modal split

1.000 ton	Transshipment	Zee/Rijn	Binnen-vaart	Spoor	Weg	Pijpleiding	Totaal
Roro	206	0	0	1.323	30.171	0	31.700
Containers	2.956	9.147	155	10.140	7.703	0	30.100
Stukgoed	0	0	416	543	641	0	1.600
Vloeibare bulk	1.792	0	122	0	668	4.218	6.800
Vaste bulk	0	0	1.199	218	3.083	0	4.500
Totaal	4.954	9.147	1.891	12.224	42.266	4.218	74.700
Aandeel	6,63%	12,24%	2,53%	16,36%	56,58%	5,65%	100%

Bron: strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge – eindrapport ontsluiting – groep planning – maart 2003

bedrijventerrein De Spie,...) op zichzelf al voor een toename van het autoverkeer op de N31 zullen zorgen, blijft de weg een belangrijke hinterlandverbinding voor de haven. De ombouw van de doortocht Sint-Michiels/Sint-Andries is dan ook geen overbodige investering. Hierdoor kan de capaciteit van de weg op termijn uitgebreid worden van 2.400 tot 3.600 voertuigen. Die bijkomende capaciteit zou, indien ze enkel de haven ten goede zou komen, een verviervoudiging van het vrachtverkeer mogelijk maken.

Aangezien verwacht wordt dat ook het niet-havenverkeer de komende jaren verder zal groeien, is het zowel voor Brugge als voor de haven zinvol en noodzakelijk om voor de wegontsluiting van de haven niet enkel op de N31 te mikken.

Nog meer ontsluitingsmogelijkheden

De aanleg van de AX moet in die optiek bekeken worden: door de verbinding N31 – Ronsestraat – N49 als hoofdweg uit te bouwen, wordt de haven van Brugge-Zeebrugge aangetakt op de toekomstige A11

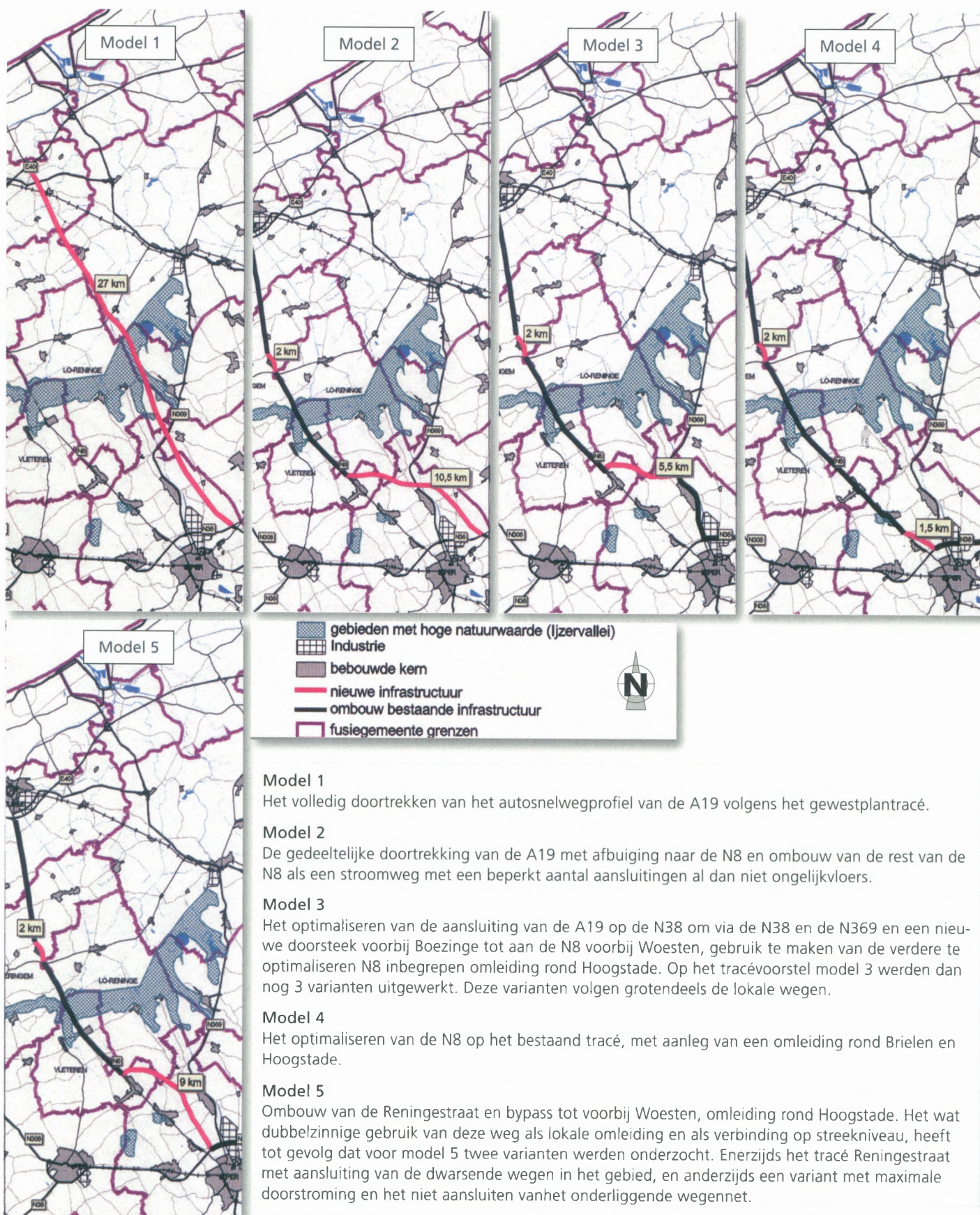
die als verbindingsweg op Vlaams en internationaal niveau zal functioneren. Deze weg beschikt nu al over een voldoende reservecapaciteit en door de ombouw tot autosnelweg wordt die nog uitgebreid. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om een groot aandeel van het havenverkeer op te vangen. Een vlotte en verkeersveilige aansluiting van de haven op de N49/A11 is dan wel noodzakelijk. Dit wordt gerealiseerd door de aanleg van de AX als hoofdweg. De doelstelling hierbij is om de verhouding tussen het verkeer op de N49 en de N31 te wijzigen van de huidige 1/3 - 2/3 tot een 50/50-verdeling. Op die manier kan de bestaande en verwachte restcapaciteit van de N49/A11² ten volle benut worden voor de ontsluiting van de haven. Het alternatief voor de AX is niet in eerste instantie het spoor of de binnenvaart, zoals hoger aangetoond, maar bijkomende investeringen in de relatie N31 - E40, bijvoorbeeld door een capaciteitsverhoging op de N31 te Brugge. Dergelijke ingreep zou echter automatisch radicaler en ingrijpender zijn dan de huidige plannen die er nog in slagen het evenwicht te bewaren tussen de

functie op Vlaams niveau en de eerder regionale functie van de weg.

Cruciale vragen

Voor de AX zijn de grote lijnen intussen uitgezet. Vele kleinere, maar even belangrijke vragen blijven voorlopig nog open. Een daarvan overtreft zelfs de AX en heeft betrekking op het hele havengebeuren: hoe garanderen we de toegankelijkheid voor woon-werkverkeer zonder de verkeersveiligheid, de onderlinge lokale relaties en de leefbaarheid te belasten van de dorpen die van oudsher in de polders ten noorden van Brugge gelegen zijn? En hoe verknopen we de netwerken en deelgebieden die elkaar als bij toeval op één en dezelfde plaats lijken te vinden: vlakbij de Herdersbrug, de enige plek tussen Brugge en Zeebrugge waar oost en west met elkaar verbonden zijn? Maar ook: hoe zorgen we er tegelijk voor dat de haven duurzaam toegankelijk wordt voor zij die er werken? Cruciale vragen die de komende maanden een antwoord moeten kunnen krijgen.

Vijf voorstellen voor de verbinding Ieper-Veurne



Verbinding Ieper-Veurne

Ook in de Westhoek wordt de ontsluitingsproblematiek aangepakt. Eind 2003 is op initiatief van de toenmalige minister voor Mobiliteit en Openbare werken een studie opgestart rond de verbinding Ieper - Veurne. Een tijdelijk consortium van studiebureaus onderzocht mogelijke oplossingen voor de problemen op de wegverbinding tussen Ieper en Veurne en had de opdracht om de alternatieven tegen elkaar af te wegen.

Midden 2005 stelde de studie voor dat het zogenaamde **model 3**, de combinatie van de bestaande N369, een nieuw aan te leggen wegvak tussen N369 ten noorden van Boezinge en de N8 en een heraanleg van de bestaande N8 de beste oplossing zou zijn.

Later werd als alternatief nog het zogenaamde **model 5** voorgesteld volgens min

of meer hetzelfde traject, maar met de aansluiting van de nieuw aan te leggen weg op de N38 en niet op de N369 ten noorden van Boezinge. Om te voldoen aan de eisen van de milieueffectrapportage was ook voor dit alternatief een vergelijkende analyse nodig. In samenspraak met de toenmalige cel MER werd hiervoor een aanvullende studie opgestart. Deze werd opgevat als een inhoudelijke bijstelling van het voorgaande rapport.

Bijkomende analyses rond onder meer lucht- en geluidsemissies resulteerden in december 2006 in een evaluatierapport. Op basis daarvan en van een "Onderzoeksrapport ontwerpend onderzoek 3 en 5", heeft de Vlaamse Regering rond de verbinding Ieper-Veurne op 23 maart 2007 onder voorbehoud van de resultaten van de MER-procedure beslist om een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken en een ontwerp op te maken voor de start van

de infrastructuurwerken. De bevolking van de omringende gemeenten kon daarop reageren en die reacties zijn op 4 juli 2007 besproken. Begin februari van dit jaar is dan een studiebureau aangesteld dat de opmerkingen en inspraakreacties zal evalueren en het plan-MER verder zal afwerken zodat die ter goedkeuring aan de Cel MER kan worden voorgelegd.

Na de goedkeuring van het plan-MER kan de procedure voor het opmaken van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) worden opgestart waarna het tracé van de nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne definitief kan worden vastgelegd. ■

¹ 38 miljoen ton bijkomende trafiek; laadvermogen van 29 ton per vrachtwagen; verdeeld over 365 dagen.

² De capaciteit van de N49 zal in de toekomst nog gevoelig uitbreiden door de geplande ombouw tot de auto-snelweg A11. Deze ombouw zal de N49 ook aantrekkelijker maken als verbinding naar de havens van Gent en Antwerpen en richting Nederland en Duitsland.



Naar een uitgebalanceerd winkelapparaat in uw stad of gemeente:

- WES voert **objectiverende analyses** uit van de **aanbodzijde** (inventarisatie, ruimtelijke analyses, bevraging bij winkeliers, ...) en **vraagzijde** (koopstromenonderzoeken, passantenbevragingen, ...)
- Met onderbouwde **visievorming** en opmaak van een commercieel-strategisch **actieplan** voor de detailhandel
- Met **advisering op maat** inzake concrete acties op het vlak van winkelaanbod (branchering), leegstand, openbaar domein, bereikbaarheid en parkeren, promotie, ...

Vrijblijvend meer info:

WES vzw
Baron Ruzettelaan 33
8310 Assebroek-Brugge
T +32 50 36 71 36
F +32 50 36 31 86

www.wes.be
hans.desmyttere@wes.be



Neptunus: Toekomstplan van De Lijn West-Vlaanderen

Lieselot Denorme • sociaaleconomisch beleid, WES

West-Vlaanderen heeft een aantal specifieke kenmerken die haar onderscheiden van de andere Vlaamse provincies. Zo telt West-Vlaanderen vier regionale steden die erg verspreid liggen over het grondgebied van de provincie en wordt de kust als (groot)stedelijk gebied beschouwd. West-Vlaanderen beschikt met de havens van Zeebrugge en Oostende bovendien over twee economische poorten met internationale uitstraling en ook de regionale luchthavens Brugge-Oostende en Wevelgem hebben een belangrijke poortfunctie. Deze kenmerken zorgen ervoor dat het openbaarvervoeraanbod anders moet gestructureerd zijn dan elders. De Lijn ontwierp daarom een Toekomstplan op maat van de provincie.



Eind september 2007 stelde De Lijn haar ambitieuze Toekomstplan voor West-Vlaanderen, **Neptunus**, voor. Dit plan gaat uit van de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid (zie kadertekst op de volgende pagina).

Het Neptunusplan heeft als doel het **bus- en tramnet** te **optimaliseren**, om zo **meer reizigers** te kunnen bedienen. Dit wordt concreet gerealiseerd via **netmanagement**, een taak die decretaal aan

De Lijn is opgedragen. In functie van de vervoersvraag wordt aandacht besteed aan de maximale bereikbaarheid van woonzones en attractiepolen. Afhankelijk van het soort verplaatsing legt netmanagement kwaliteitseisen op, bijvoorbeeld op het vlak van comfort, commerciële snelheid en frequentie. Het Toekomstplan reikt een **raamwerk** aan van knooppunten (plaatsen waar twee of meer verkeersdragers, schaalniveaus, lijnen, ... samenkomen) en verbindingen tussen deze knooppunten.

Knooppunten in West-Vlaanderen

De selectie van knooppunten is gebeurd aan de hand van verschillende criteria, zoals de geografische ligging, de mogelijke verbindingen op verschillende schaalniveaus en de bestaande vraag naar openbaar vervoer.

Zoals kan gezien worden op **kaart 1**, liggen de meeste openbaarvervoerknooppunten in West-Vlaanderen in het centrum van de vier regionaalstedelijke gebieden en

Uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid Vlaanderen waarop het Toekomstplan van De Lijn is gebaseerd

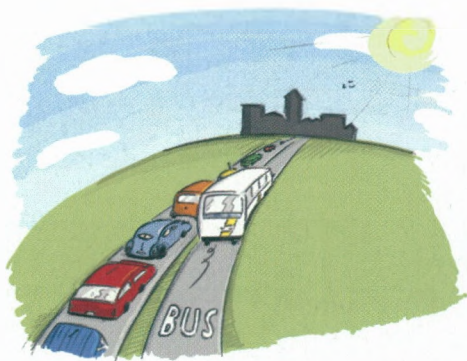
1. Een geïntegreerd openbaar vervoersysteem



2. Ruimtelijke ordening en mobiliteit op elkaar afgestemd



3. Betere bereikbaarheid



4. Betere toegankelijkheid



5. Veilig en leefbaar verkeer



6. Duurzame mobiliteit



Ontsluiting van West-Vlaanderen

in de vele verspreide kleinstedelijke gebieden. In functie van een evenwichtige opbouw van het netwerk is deze selectie nog aangevuld met enkele bijkomende bovenlokale knopen.

Teneinde deze knooppunten uit te bouwen tot draaischijven van de multimodale verplaatsingen in de provincie, zal De Lijn fors investeren in hun kwalitatieve uitbouw, rekening houdend met onder andere hun ligging en functie in het netwerk. Bij de uitbouw zal zowel aandacht besteed worden aan functionele aspecten zoals informatieverstrekking en wachtcomfort, als aan bijkomende voorzieningen zoals een drankautomaat of een vuilnisbak. Ook de toegankelijkheid zal een belangrijke kwaliteitseis vormen.

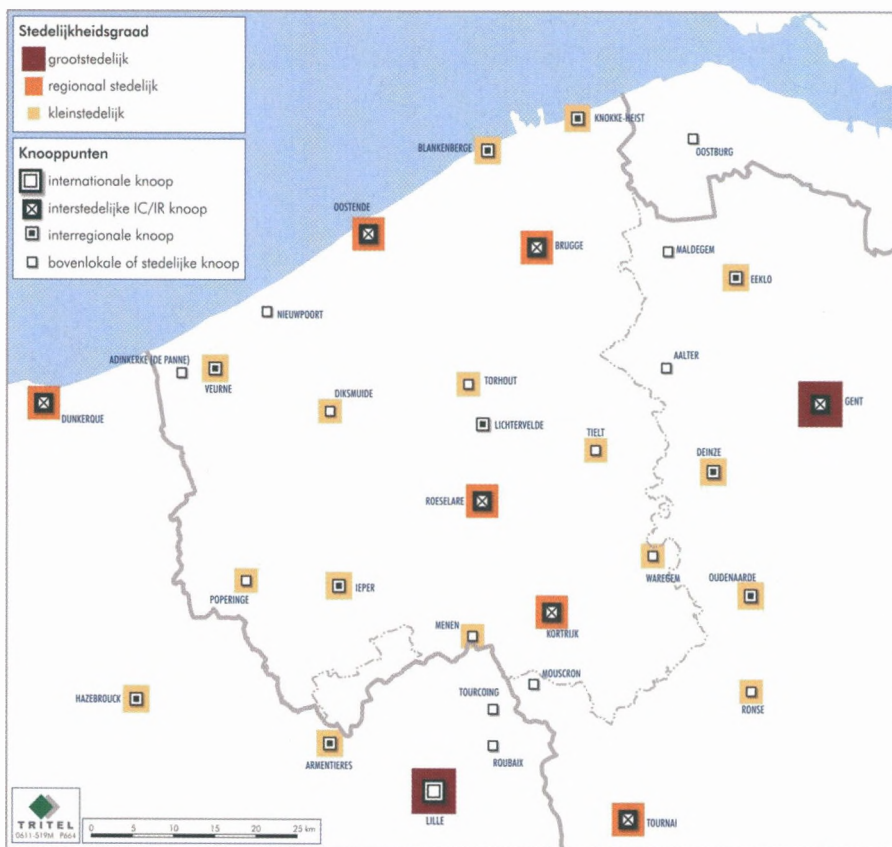
De Kusttram: ruggengraat van de kust

De Kusttram verbindt op dit moment de volledige Belgische kustlijn, van Knokke tot De Panne. De voorbije jaren heeft De Lijn al heel wat inspanningen geleverd om het comfort en de kwaliteit van de Kusttram verder te verbeteren. Naast een streven naar een nog betere kwaliteit, ligt de focus naar de toekomst toe vooral op een snellere interstedelijke verbinding tussen de kustgemeenten onderling en met de nabijgelegen (inter)nationale centra. Hierdoor wil De Lijn een nieuwe impuls aan de kust geven.

Acties op korte termijn (2007-2014)

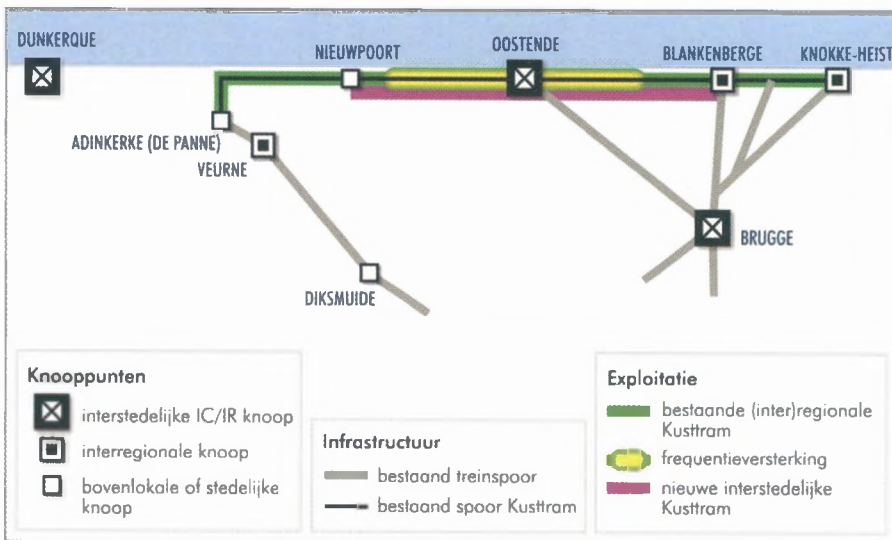
Op korte termijn wil De Lijn vooral de **kwaliteit** van de bestaande Kusttram verder verbeteren. Een belangrijk aandachtspunt binnen dit streven, is **regelmaatbeheersing**. Investerings in infrastructuur en doorstroming moeten ervoor zorgen dat de stiptheid van de dienstverlening geoptimaliseerd wordt. Pas wanneer de stiptheid van de trams gegarandeerd kan worden, kan het inleggen van **meer frequente verbindingen** zinvol zijn. In principe kan tijdens de zomer over het hele kusttraject om de 10 minuten een Kusttram genomen worden. Sinds vorig jaar wordt het drukste deel, het traject tussen Westende en Oostende, om de 5 minuten bediend. Op korte termijn is het de bedoeling dat deze

Kaart 1
Knooppunten in West-Vlaanderen



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

Kaart 2
Kortetermijnacties met betrekking tot de Kusttram



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

frequentieversterking wordt doorgetrokken tot De Haan.

Binnen het verhaal van de interstedelijkheid zijn ook het verbindende karakter

en de daarmee gepaard gaande snelheid van de Kusttram belangrijk. In dit kader werden in november 2007 met succes de eerste **sneltrams** ingelegd op het traject Nieuwpoort-Oostende. Op weekdays is

deze Kusttram X-tra, die slechts vijf haltes aan doet, 8 minuten sneller in Oostende dan de gewone tram. Daar is er aansluiting op de treinen naar Brussel en Antwerpen, wat een extra service betekent voor pendelaars en scholieren. Voorlopig rijden de sneltrams enkel 's morgens vroeg. Naar de toekomst toe zouden ze ook tijdens de drukke avondspits worden ingezet.

Ook aan het **reis- en wachtcomfort** wordt aandacht geschonken. Zo zal de kwaliteit van de trambaan verder verbeterd worden, zullen de tramhaltes opgewaard worden, worden elektronische borden geplaatst met realtime-informatie over geplande en werkelijke vertrektijden, ...

Tegen 2015 zal ook een volwaardig '**Kust-net**' uitgebouwd worden door middel van het verder uitbouwen en optimaliseren van de buslijnen die Kusttramhaltes verbinden met het hinterland.

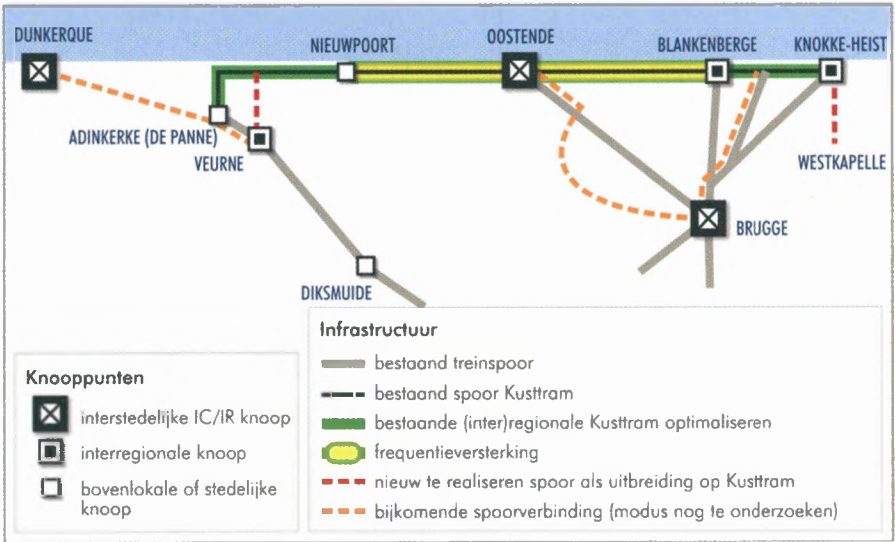
Kaart 2 geeft grafisch weer via welke acties de Kusttram op korte termijn zal uitgebouwd worden.

Acties op lange termijn (na 2015)
Op lange termijn zal de **volledige infrastructuur van de Kusttram gemoderniseerd en gestroomlijnd worden**. Samen met de lancering van een **nieuw type Kusttram** zal dat leiden tot een nog kwaliteitsvollere uitstraling.

Daarnaast zal ook de **frequentie** nog verder worden opgevoerd. Daar waar op korte termijn een frequentieversterking op het traject Westende-De Haan voorzien is, wordt deze op lange termijn uitgebreid naar Nieuwpoort-Blankenberge. Ook het aantal **sneltrams** zal opgedreven worden.

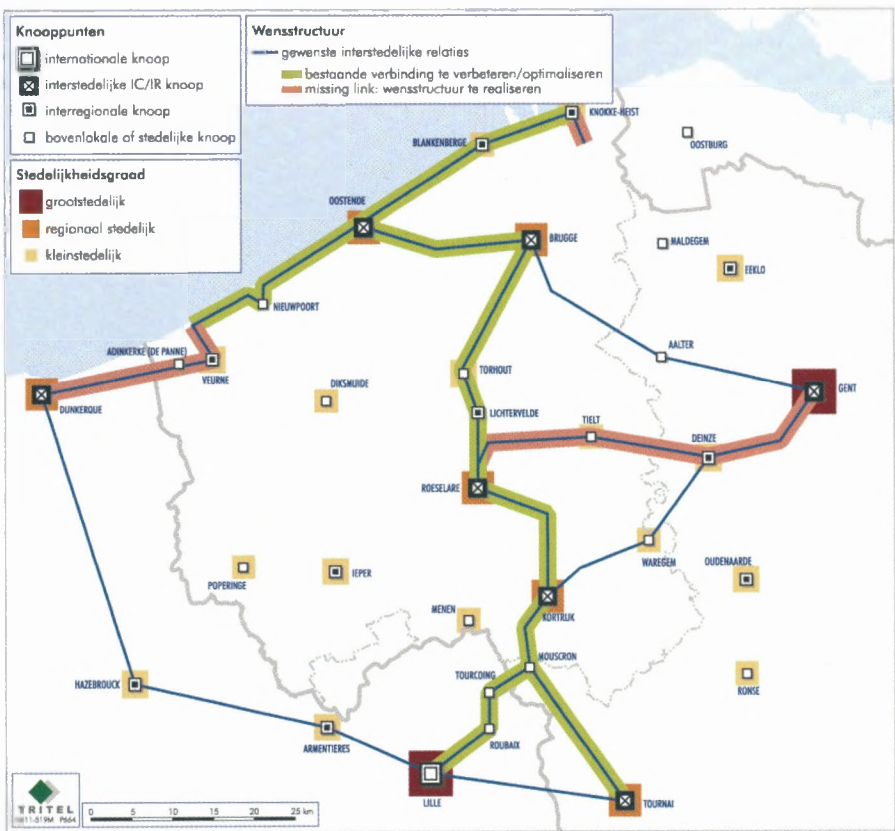
Het Kusttramnet zal - waar mogelijk en wenselijk - ook uitgebreid worden, zowel naar het hinterland als grensoverschrijdend. Een eerste **uitbreiding** die verder onderzocht zal worden, gaat **richting Westkapelle** (zie kaart 3), een knooppunt in wording door het omvormen van de N49 tot autosnelweg. Het mobiliteitsplan van Knokke-Heist voorziet een eventuele randparking in Westkapelle en ook het geplande fusieziekenhuis zal een grote

Kaart 3
Langetermijnacties met betrekking tot de Kusttram



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

Kaart 4
Wensstructuur interstedelijk openbaar vervoer



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

bezoekersstroom genereren. Dit kan het doortrekken van een tram van en naar Knokke erg interessant maken.

Aan de andere kant wordt ook een verbinding

tussen **Koksijde en Veurne** uitgewerkt. De omliggende dorpen zouden dan met een optimale busverbinding op deze lijn kunnen aansluiten. Op korte termijn wordt een studie opgestart die het tracé

Ontsluiting van West-Vlaanderen

tussen Koksijde en Veurne moet bepalen. De nieuwe verbinding betekent niet dat de lijn naar De Panne wegvalt.

Ook een **verbinding met Duinkerke** zou verder onderzocht kunnen worden. De plannen hieromtrent zijn echter nog niet concreet en ook wat de meest geschikte modus (trein, lighttrain, tram, ...) voor dit traject is, moet nog bepaald worden. De verbinding met een regionaalstedelijk gebied past echter binnen het verhaal van de ontsluiting van de kust en is dus prioritair. De Lijn West-Vlaanderen zal binnen dit verhaal initiatief nemen en gesprekken voeren met de NMBS en met de betrokken overheden aan beide kanten van de grens.

Tot slot zijn ook twee **verbindingen met Brugge** weerhouden om verder te onderzoeken. Een eerste traject dat is weerhouden, is de verbinding Oostende-Brugge. Op deze manier kunnen zowel het bedrijvenpark Plassendale als de woon- en tewerkstellingsgebieden in Oudenburg, Westkerke, ... bediend worden. Aan de andere kant zou het doortrekken van een verbinding vanuit Oostende mooi aansluiten op het reeds goed uitgewerkte bustraject dat Jabbeke met Brugge verbindt.

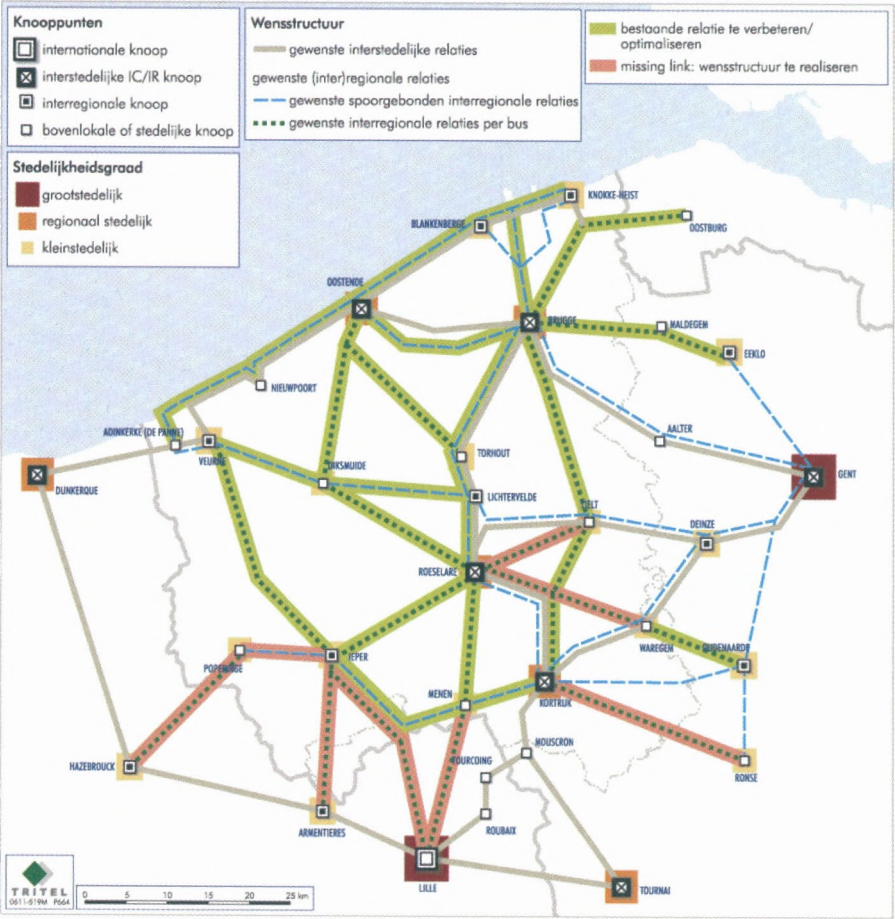
Een tweede verbinding met Brugge zou kunnen vertrekken vanuit Zeebrugge. Via deze lijn zouden Lissewege en het noorden van Brugge (industriepark Blauwe Toren en Sint-Pieters) beter bediend kunnen worden. Daarnaast kan deze verbinding ook Zwankendamme aandoen, waardoor het spoorverkeer zich meer kan richten op het vrachtvervoer vanuit de haven.

Optimale verbindingen tussen en in de regio's

Interstedelijk openbaar vervoer

Het interstedelijk openbaar vervoer verzorgt de onderlinge bereikbaarheid van de vier regionale steden (Oostende, Brugge, Kortrijk en Roeselare) en de verbinding vanuit die steden naar de dichtstbijzijnde grootstedelijke gebieden. Voor West-Vlaanderen zijn dit Gent en Rijsel. Een opvallende missing link hierin is de rechtstreekse verbinding tussen Roeselare en Gent (zie kaart 4). Ondanks het feit dat deze ver-

Kaart 5 Wensstructuur interregionaal openbaar vervoer



Bron: Toekomstplan De Lijn West-Vlaanderen

binding vooral een aangelegenheid voor de NMBS is, wordt ze toch opgenomen in het Toekomstplan van De Lijn. Het is namelijk de uitgesproken bedoeling van De Lijn om een plan te bieden dat de hele mobiliteit met spoor en bus bekijkt. Het voorstel van De Lijn bestaat erin de verbinding van Roeselare met Gent en Brussel te realiseren via Kortrijk. Dit biedt het voordeel dat geen grote infrastructuurwerken moeten uitgevoerd worden en bovendien ontstaat zo een ideaal kader voor bus- en tramsluitingen aan de NMBS-stations.

De missing link met Duinkerke werd reeds besproken binnen de langetermijnacties met betrekking tot de Kustram.

Naast het realiseren van een oplossing voor de missing links, is het vooral de bedoeling om ook de kwaliteit van de interstedelijke verbindingen te verbeteren, dit vooral op

het gebied van de regelmatigheid van het treinverkeer. Pas dan kan ook De Lijn een betere kwaliteit bieden via haar busaansluitingen.

Interregionaal openbaar vervoer

Op interregionaal niveau wil De Lijn verdere inspanningen leveren op het gebied van de kwaliteit van de verbindingen tussen de stedelijke gebieden. Dit zal gebeuren door het invullen van een aantal missing links, maar er zal ook gewerkt worden aan de frequentie en snelheid van bestaande verbindingen (zie kaart 5).

Heel wat aandacht zal geschonken worden aan doorstroming. Volgens de principes van netmanagement zou de gemiddelde snelheid tussen twee stedelijke gebieden 50 km/h moeten bedragen. Op dit moment is dit zeker nog niet het geval. Om een vlottere doorstroming te realiseren, zullen

door De Lijn en door de betrokken partners (wegbeheerders) bijkomende inspanningen moeten geleverd worden, zoals:

- de aanleg van vrije tram- en busbanen;
- de herinrichting van kruispunten;
- verkeerslichtbeïnvloeding;
- herinrichting van halteplaatsen;
- ...

Regionaal openbaar vervoer

Het regionale openbaar vervoer vormt een aanvulling op het interregionale openbaar vervoer en heeft een meer ontsluitend karakter. De meeste van deze verbindingen bestaan reeds, maar kunnen nog geoptimaliseerd worden op het gebied van frequentie of snelheid.

Voor- en regionaalstedelijk openbaar vervoer

Op dit niveau zal de nadruk vooral gelegd worden op de optimalisatie van het bestaande netwerk.

Stedelijk, ontsluitend en functioneel openbaar vervoer

Wat het stedelijke openbaar vervoer betreft, heeft De Lijn in de loop van de voorbije jaren in elke regionale stad een aantal (grondige) wijzigingen doorgevoerd. Dit gebeurde na een analyse van het bestaande stadsnet. Eventuele verdere wijzigingen zullen volgen na evaluatie van de huidige situatie en aanvullend potentieel onderzoek.

Voor de verspreide, dunbevolkte gebieden (een typisch fenomeen in West-Vlaanderen) zet De Lijn op dit moment reeds heel wat belbussen in. Het is de bedoeling om dit aantal en de kwaliteit ervan in stand te houden.

Een voor allen, allen voor een...

Het Toekomstplan van De Lijn mag nog zo fantastisch onderbouwd zijn, de uiteindelijke uitwerking is afhankelijk van de wil tot samenwerking van verschillende partijen. Elk actiepoint uit het Toekomstplan veronderstelt een samenwerking van De Lijn en andere mobiliteitspartners en beleidsmakers. Slechts wanneer zij de handen in elkaar slaan, kan een optimaal vervoernetwerk gerealiseerd worden. ■



Foto: De Lijn

De Lijn in West-Vlaanderen (2006)

- ▮ Vervoerde reizigers: 63,5 miljoen
 - aandeel Kusttram: 11 miljoen, 30% in de zomerperiode
- ▮ Aantal gereden kilometers: 32,8 miljoen
 - aandeel Kusttram: 3 miljoen
 - aandeel bus in eigen beheer: 16,2 miljoen
 - aandeel bus door exploitanten: 13,6 miljoen
- ▮ Vloot: 340 bussen, 49 Kustrams, 9 Hermelijnen, meer dan 50 belbussen
- ▮ 205 bussen van privéondernemingen die lijnen exploiteren in opdracht van De Lijn.
- ▮ Personeel: 873 bus- en tramchauffeurs, 171 bedienden, 128 technici



Onze groenten primeuren

600 ton verse gezonde groenten en fruit, dat is de dagelijkse aanvoer op de REO Veiling van Roeselare, een grote coöperatieve veiling. Hier worden meer dan 60 verschillende groenten en fruit, geteeld door 3.200 leden-tuinders, geveild. Deze kwaliteitsproducten vinden onder optimale omstandigheden hun weg naar de consument. Kwaliteit en voedselveiligheid staan hierbij steeds voorop.

www.reo.be

Reo | Oostnieuwkerksesteenweg 101 | B-8800 Roeselare

Tel. 051 23 12 11 | Fax 051 23 12 89 | info@reo.be



NMBS en Infrabel werken aan de toekomst van het spoor

Hans Cieters • NMBS, afdelingschef Participaties & Internationale Zaken

Fanny Bouillon • NMBS, diensten van de gedelegeerd bestuurder

Guido Ardeel • Infrabel, adjunct communicatieverantwoordelijke

West-Vlaanderen vormt als grootste Vlaamse provincie een belangrijke motor van onze economie. Maar liefst 1.150.000 inwoners leven, werken en verplaatsen zich dagelijks binnen deze provincie. Dit vereist de nodige infrastructuur, ook op het gebied van de spoorwegen. Op dit vlak werd een performant net uitgebouwd. Belangrijke investeringen houden de spoorinfrastructuur in de provincie op peil en bouwen de capaciteit verder uit, zowel op het gebied van goederenverkeer als op het gebied van reizigersverkeer.



Foto: Infrabel

Infrabel investeert fors in de spoorontsluiting van West-Vlaanderen en in de haveninstallaties van Zeebrugge

Infrabel, de infrastructuurbeheerder die instaat voor het onderhoud en de uitbreiding van het Belgische openbare spoorwegnet, investeert fors in verscheidene West-Vlaamse projecten. Veel van deze

projecten situeren zich in en rond de haven van Zeebrugge.

De havens van Zeebrugge en Oostende zijn belangrijke polen voor het goederenvervoer in West-Vlaanderen. Hun jaarlijks stijgende vervoersstromen zorgen voor toenemende welvaart, maar zetten ook bijkomende druk op het milieu en op de

bevolking. Omdat het goederenverkeer in deze havens de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid zal blijven toenemen, zal het spoor ongetwijfeld een belangrijke partner blijven voor de aan- en afvoer van het maritieme verkeer.

Infrabel plant verscheidene infrastructuurwerken om de spoorcapaciteit uit te

breiden en de groei van de haven van Zeebrugge verder te ondersteunen. Het doel is om via doordachte investeringen het aandeel van het spoor in de haven te verhogen door een maximalisatie van het bestaande en het toekomstige spoorwegpotentieel. Op deze manier wordt ook het verkeer via de weg ontlast, iets waar reeds lang voor wordt gepleit.

In West-Vlaanderen zijn de voornaamste investeringen geconcentreerd op:

- De **modernisering en uitbreiding van het station Zeebrugge-Vorming**: een bijkomende bundel van 16 tot 24 aankomst- en vertreksporen zal worden aangelegd. De bundels A (9 sporen) en B (19 sporen), die momenteel gescheiden zijn door de hoofdsporen zullen worden omgevormd en samengevoegd tot één enkele bundel. Daarnaast wordt ook een nieuwe seinpost gebouwd. Deze werkzaamheden zullen toelaten om de veiligheid verder te verbeteren en het rendement van de haveninstallaties te verhogen. Geplande investering: 130 miljoen euro. Realisatie: 2015.
- De **aanleg van de boog Ter Doest**: deze spoorboog verbindt de oostelijke en westelijke havenzones van Zeebrugge. Dankzij deze investering zal de capaciteit kunnen worden verhoogd, boekt men een belangrijke tijdswinst en wordt het gemakkelijker om treinen te keren. Het traject tussen Dudzele en Brugge wordt zo van een aantal overbodige treinbewegingen ontlast. Geplande investering: 8 miljoen euro. Realisatie: 2010.
- De **uitbreiding van havenbundels Voorhaven-West, Pelikaan, Ramskapelle en Wielingen in Zeebrugge** Geplande investering: 22 miljoen euro.
- De **aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Zeebrugge** zal zorgen voor de ontlasting van het traject tussen Brugge en de vertakking Blauwe Toren, een traject dat intensief wordt gebruikt voor zowel goederen- als reizigersverkeer. Geplande investering: 65 miljoen euro. Realisatie: 2015.

• De **verdubbeling tot 4 sporen op de spoorlijn 50A tussen Gent en Brugge** zal toelaten het snelle van het tragere treinverkeer te scheiden, zodat meer en sneller treinverkeer mogelijk wordt. Het afschaffen van alle overwegen tussen Gent en Brugge zal de veiligheid op deze spoorlijn bovendien aanzienlijk verhogen, een absolute prioriteit voor Infrabel. Geplande investering: 350 miljoen euro. Realisatie: 2018.

• De **afwerking van de nieuwe spoorlijn tussen Oostende-Vorming en bundel Plassendale** zorgt ervoor dat de industriezone Plassendale 1 beter bediend kan worden. Geplande investering: 4 miljoen euro.

De meeste van de investeringen gebeuren gefaseerd om de impact op het huidige spoorverkeer te minimaliseren. Daarnaast is er regelmatig overleg voorzien met de verschillende stakeholders: omwonenden, klanten, lokale politici en administratie, Eenmaal gerealiseerd, zullen deze Infrabel-investeringen de verdere uitbreiding van de West-Vlaamse economie extra ondersteunen.

Goederenverkeer: B-Cargo stemt zijn aanbod af op de wensen van industrie en verladers

B-Cargo, de goederenafdeling van de NMBS, vervoert jaarlijks miljoenen tonnen goederen per spoor door West-Vlaanderen. Dagelijks voeren tientallen treinen containers, auto's, staal en veel andere producten af en aan. Het aanbieden van een totale logistieke oplossing aan de klanten, zorgt ervoor dat het aantal vrachtwagenritten op de West-Vlaamse wegen wordt beperkt.

De haven van Zeebrugge behandelde in 2007 42,3 miljoen ton vracht. B-Cargo vervoerde in datzelfde jaar ongeveer 6,7 miljoen ton via het spoor, een stijging van 1,7 miljoen ton in vergelijking met 2006. Haar aandeel in de modal split richting hinterland voor de Zeebrugse haven steeg tot 16%. Het grootste deel van deze tonnages betreft containervervoer voor grote rederijen zoals Maersk en CMA-CGM. Maar ook nieuwe auto's en water worden massaal



vervoerd per spoor. Dagelijks rijden in Zeebrugge een duizendtal wagons aan en af. Gemiddeld bedraagt de brutolast 1.500 ton per trein. De belangrijkste bestemmingen van de containertreinen zijn de binnenlandse terminals van Antwerpen, Meerhout en Muizen, en de buitenlandse bestemmingen in Duitsland, Frankrijk en Italië. Het betreft veelal shuttletreinen die verschillende keren per week rijden. De belangrijkste operatoren zijn de NMBS-dochtermaatschappijen IFB en TRW.

De haven van Oostende haalde in 2006 een tonnage van 8,7 miljoen ton. Het betreft echter vooral opleggers, waardoor het spoortaandeel in de modal split eerder laag is.

Ook de regio Kortrijk genereert een niet onbelangrijk spoorvervoer. Centraal staat hier de containerterminal van Lauwe LAR die een dagelijkse verbinding biedt met Antwerpen.

De NMBS ambieert een hoger marktaandeel van de spoormodus in West-



Vlaanderen en levert hiervoor de nodige inspanningen. Een uitbreiding van het wagonpark moet ervoor zorgen dat de stijgende containervolumes snel aan- en afgevoerd kunnen worden. Daarnaast wordt geïnvesteerd in nieuwe, goed uitgeruste locomotieven die zonder oponthoud over de grenzen heen kunnen rijden. Bovendien zullen nieuwe werkmethodes de efficiëntie van het spoor verhogen

Reizigersverkeer: NMBS speelt in op snelle reizigersgroei

Het binnenlandse reizigersverkeer kent de laatste jaren een gestage toename. De NMBS biedt West-Vlaanderen dan ook dagelijks een uitgebreid aanbod aan performante reizigerstreinen. Op basis van de in 2006 uitgevoerde reizigerstellingen, blijkt dat de provincie West-Vlaanderen ongeveer 62.200 opstappende reizigers per weekdag telt, tegen 32.650 op zaterdag en 40.480 op zondag. Dit aantal neemt duidelijk toe in vergelijking met het gemiddelde aantal opstappende reizigers in de periode 2003-2005: +11% tijdens weekdagen, +9,7% tijdens weekenddagen.

West-Vlaanderen telt meerdere belangrijke stations die echte spoor- en intermodale knooppunten zijn. We vermelden Brugge, 9e Belgische station met in 2006 ongeveer 19.500 opgestapte reizigers per weekdag; Kortrijk, 14e station in het klassement met meer dan 10.600 opgestapte reizigers per weekdag, en Oostende, 19e met meer dan 7.500 reizigers.

Bijzondere aandacht gaat naar de zomertrafiek richting kuststations: in juli en augustus 2007 werden ongeveer 572.700 reizigers geteld bij aankomst in Oosten-

de, 290.000 in Blankenberge, 95.000 in Knokke, 87.700 in De Panne, 20.200 in Veurne en 12.600 in Koksijde.

De toename van het aantal reizigers is onder andere de resultante van een vervoersaanbod dat in overeenstemming is met de marktbehoeften, steunend op zowel de snelle verbindingen tussen grote steden als op het korte afstandsverkeer en de lokale bedieningen ter verzekering van de basismobiliteit in elke regio. Speciale aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van adequate aansluitingspunten.

De spoorlijnen stellen de grootste steden en gemeenten van West-Vlaanderen in verbinding met elkaar. Op al deze spoorlijnen wordt een Inter City - of Inter Regio-dienst aangeboden. Zoals uit de kaarttekst blijkt, hebben alle stations tussen De Panne en Gent en tussen Poperinge en Kortrijk een rechtstreekse verbinding met Brussel. Reizigers die zich verplaatsen van een station gelegen op de lijn 66 tussen Brugge en Kortrijk – Torhout, Roeselare, Izegem – naar een station gelegen op de lijn 73 tussen De Panne en Gent beschikken steeds over een perfecte aansluiting te Lichtervelde.

In het kader van de recente aanpassing van het vervoerplan begin december 2007, werd de IC-trein Knokke - Blankenberge - Brugge - Brussel - Hasselt - Tongeren uitgerust met moderne geklimatiseerde dubbeldekrijtuigen waardoor de capaciteit met de helft vermeerderd werd en het comfort verhoogd werd. Deze significante toename van het aantal zitplaatsen is bijzonder belangrijk voor de pendelaars.

Ook tijdens het zomerseizoen zal de inzet van deze dubbeldekrijtuigen naar Knokke en Blankenberge goed benut worden.

Belangrijke investeringen in de stationsinfrastructuur moeten de groei van het reizigersaantal begeleiden. Zo wordt momenteel fors geïnvesteerd in de stations en stationsomgevingen van Brugge, Roeselare en Kortrijk. Het vernieuwen van de fietsenstallingen staat in 2008 op het programma te Zedelgem, Bissegem, Komen, Wervik, Zeebrugge-Dorp en Poperinge. ■

De provincie wordt in de week door 6 verbindingen van het type IC bediend:

- IC A: **Oostende - Brugge** - Gent-St.-Pieters - Brussel - Leuven - Luik - Verviers - Welkenraedt - Eupen
- IC C: Antwerpen-Centraal - Antwerpen-Berchem - Sint-Niklaas - Lokeren - Gent-Dampoort - Gent-St.-Pieters - **Kortrijk** - Moeskroen - Lille
- IC C': **Oostende - Brugge - Torhout** - **Roeselare** - **Izegem** - **Kortrijk** - Moeskroen - Lille
- IC E: **Knokke - Duinbergen - Heist / Blankenberge - Brugge** - Gent-St.-Pieters - Brussel - Leuven - Aarschot - Diest - Hasselt - Tongeren
- IC G: **Oostende - Brugge** - Aalter - Gent-St.-Pieters - Gent Dampoort - Lokeren - St.-Niklaas - Antwerpen-Berchem - Antwerpen-C.
- IC L: **Poperinge - Ieper - Komen** - **Wervik** - **Menen** - **Wevelgem** - **Bissegem** - **Kortrijk** - Oudenaarde - Zottegem - Denderleeuw - Brussel - Dendermonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - St.-Niklaas

Daarnaast zijn er 2 verbindingen van het type IR:

- IR f: **Kortrijk - Harelbeke - Waregem** - Deinze - De Pinte - Gent-St.-Pieters - Wetteren - Dendermonde - Mechelen
- IR i: **De Panne - Koksijde - Veurne** - **Diksmuide** - **Kortemark** - **Lichter-velde** - **Tielt** - **Deinze** - **De Pinte** - Gent-St.-Pieters - Brussel - Nationale Luchthaven - Leuven - Tienen - Landen

Tenslotte wordt dit aanbod door 2 lokale verbindingen vervolledigd:

- L **Kortrijk - Brugge: Kortrijk - Ingelmunster - Izegem - Roeselare - Lichtervelde - Torhout - Zedelgem - Brugge**
- L Brugge - Zeebrugge: **Brugge - Brugge-St.-Pieters - Lissewege - Zeebrugge-Dorp/Strand**

In het weekendaanbod dat relatief gelijkwaardig is, wordt rekening gehouden met specifieke behoeften van de reizigers.

Busworld zet Kortrijk op de kaart



Lieselot Denorme • Sociaaleconomisch beleid, WES

Begonnen als een kleinschalig West-Vlaams initiatief, is Busworld uitgegroeid tot een wereldspeler op de markt van professionele beurzen. Ondernemers en producenten van touringcars en autobussen kunnen op deze wereldbiënnale terecht voor de nieuwste modellen en technologische hoogstandjes om in hun voertuigen te verwerken. De laatste editie kon rekenen op 26.870 bezoekers uit 110 verschillende landen. Een succesverhaal, waar voormalig directeur van Busworld, Luc Glorieux, en zijn opvolger Patrick Van Impe ons met plezier wat meer over vertelden.

Hoe is Busworld ontstaan?

Luc Glorieux: Het idee om een gespecialiseerde busbeurs te organiseren is ontstaan in 1971, na een bezoek aan het autosalon te Brussel. Ik was het beu te moeten constateren dat bussen er steeds in hoekjes en kantjes opgesteld stonden, en ook met het oncommerciële karakter van het autosalon had ik problemen. Op weg naar huis rijpte bij mij het idee om zelf een beurs te organiseren. Op de eerstvolgende bestuursvergadering van het BAAV (de vereniging van Vlaamse autocar- en autobusondernemers, nvdr.) heb ik dit voorgesteld en eind november 1971 was het eerste gespecialiseerde bussalon een feit. Die beurs duurde toen één dag, we kregen een halve hal gevuld. Geleidelijk aan is de beurs gegroeid, zodanig dat Busworld nu de grootste gespecialiseerde busbeurs ter wereld is. We waren ook de eerste!

Maar door het grote succes waarschijnlijk niet lang de enige?

Glorieux: Inderdaad. In veel landen zijn ze ons beginnen nabootsen. Omdat wij sterker waren, zijn veel van die beurzen echter ook weer verdwenen. Het voorbeeld is altijd beter dan de kopie. Ons voordeel was dat wij uit het milieu kwamen, we waren en zijn allemaal buspeople. We weten waarover we spreken. Gewone organisatoren die de week nadien bijvoorbeeld een kippenbeurs organiseren, die voelen die geest niet.

Is de beurs over de jaren heen veranderd?

Glorieux: Ja, zeker op het gebied van omvang, maar ook op het gebied van inhoud. We zijn begonnen met 50% voertuigen, 30% toebehoren en 20% toerisme. Nu is toerisme niet meer dan 1%. We kampen met plaatsgebrek, dus is het logisch dat we ons op onze core business richten.

Patrick Van Impe: De problematiek bij elke beurs is ook anders. Alle buitenlandse beurzen van Busworld zijn in volle ontwikkeling, ze worden georganiseerd in groeiende markten. Kortrijk is reeds wereldleider en je zit hier ook met een mature Europese markt. Ondanks het feit dat ze

nog groeit, is Busworld Kortrijk bijgevolg reeds een mature beurs. Vandaar dat we het accent in de toekomst waarschijnlijk veel meer zullen leggen op technologisch leadership, technologische autoriteit. Kortrijk moet the place to be worden voor alle innovaties: het centrum van de beweging.

U vernoemde het gebrek aan ruimte in de hallen van Kortrijk. Zou u eventueel verhuizen?

Glorieux: Als Kortrijk niet uitbreidt, moeten we verhuizen naar Gent of Brussel. Zoals het nu was, was het niet te doen. Aangezien de hallen te klein geworden zijn, moesten we al bij een aantal edities tenten aanbouwen. De huurprijs van die tenten ligt veel hoger dan de huurprijs van de hallen zelf, en dat terwijl de hallen vier keer groter zijn. Daarenboven zijn degenen met een plaatsje in de tent niet tevreden. Het immateriële aspect mag zeker niet vergeten worden!

Kortrijk moet "the place to be" worden voor alle innovaties

Van Impe: In die tenten zit je bovendien met een enorm hoogteverschil dat moet overbrugd worden. Dit gebeurt aan de hand van opeengestapelde houten paletten waar cars en bussen met hijskranen moeten worden opgehesen. Dit brengt enorme kosten en risico's met zich mee. Daarenboven wiebelt de vloer als je erop loopt, is de ingang allesbehalve, ... Busworld is een wereldleider, gekend voor kwaliteit. De manier waarop alles nu dienste georganiseerd te worden, komt voor ons te amateuristisch over. Dan stel je je de vraag of je niet beter een kleinere, maar meer professionele beurs organiseert. Of of het niet beter is om te verhuizen.

Heeft men in Kortrijk de ruimte om uit te breiden?

Glorieux: Mocht het "Ei van Kortrijk" eindelijk eens worden vrijgegeven, dan kunnen de parkings daarheen verhuizen. En dan kan je de campus verder uitbouwen.

Het is onverantwoord dat dat gebied nog niet is vrijgegeven. Op de koop toe hebben ze een enorme blunder begaan door Kinepolis naast de Xpo te laten bouwen. Al wat ruimte wegneemt op die locatie door dingen die evengoed op een andere locatie hadden kunnen staan, zijn stomiteiten.

Tegen 2009 zal er waarschijnlijk niets veranderd zijn...

Glorieux: Het moet veranderd zijn! De beslissingen in Kortrijk moeten tegen 15 februari genomen zijn, anders moeten we een contract tekenen met Gent of Brussel.

Van Impe: Vanaf maart beginnen de inschrijvingen voor de beurs van oktober volgend jaar. Je moet tegen je klanten kunnen zeggen waar de beurs zal doorgaan hé!

Is de andere infrastructuur in Kortrijk voldoende? Ik denk aan hotels, restaurants, ...

Glorieux: Alle gemakkelijk te bereiken hotels zijn volzet. En niet alleen in West-Vlaanderen! Alle hotels tot in Lokeren en Sint-Niklaas, alle hotels tot in Mons en tot in Valenciennes, Arras en Duinkerke, die zitten allemaal vol! Dat is ook een probleem. Veel mensen zeggen dat we naar Gent moeten verhuizen omdat daar meer hotels zijn. Maar dat is geen optie, die zijn nu ook reeds volgeboekt. De horeca, het bordeelwezen, ... het is onvoorstelbaar wat voor zaken in Kortrijk worden gedaan tijdens beursdagen!

Er doet zich bovendien nog een ander fenomeen voor. Alle grotere beurzen in Kortrijk zijn in handen van externe organisatoren zoals wij: Interieur, Matexpo, Trailer, Eurodogshow, ... Wat zal er gebeuren? Als wij vertrekken, kan of zal de rest volgen. Busworld is niet de enige die kampt met plaatsgebrek. En dan is het gedaan met Kortrijk beurzenstad. Dan is het in feite gedaan met het beurswezen in West-Vlaanderen. Dan houdt Kortrijk ook op het beurzencentrum te zijn van de Euregio Rijsel-Doornik-Kortrijk. En dat zeg ik niet als een dreigement, wel integendeel! Ik zou 1.000 keer liever in Kortrijk blijven! Kortrijk is een begrip geworden in onze branche!



Naast Kortrijk wordt Busworld sinds enkele jaren ook georganiseerd in Shanghai, Lagos, Mumbai en Istanbul. Ook Moskou en San Paolo staan binnenkort op het programma. Vanwaar deze mondialisering?

Glorieux: In de jaren 70 was de helft van de busbouw Europees. Op vandaag is er een wereldproductie van 320.000 bussen per jaar, waarvan 26.000 in West-Europa. De rest wordt gebouwd in China (92.000), India (55.000), Brazilië (35.000), Turkije (20.000), ... Ik heb die globalisatie, de verschuiving van de productie, van zeer dichtbij meegemaakt. Ondanks het feit dat wij in Europa het meesterschap inzake productie verloren zijn, wilde ik in elk geval het meesterschap inzake beursorganisatie en knowhow voor die sector hier houden.

Eind 1999 is beslist om naar het buitenland te trekken. De eerste buitenlandse beurs vond plaats in 2001, in Shanghai. Deze beurs is nu, op Kortrijk na, de grootste busbeurs ter wereld. Ze is identiek aan

degene in Kortrijk, enkel 'slechts' 45% in omvang. In tegenstelling tot Kortrijk, heeft Shanghai een grote markt die erg snel evolueert. Daarom wordt de beurs er ook jaarlijks georganiseerd. De Chinese economie is enorm boombend! Toen wij in 2001 begonnen, werden er in China 55.000 bussen gebouwd per jaar. Nu 92.000. Je ziet wat een evolutie dat is.

Het positieve effect van deze beurs is dat wij nu 20 keer meer Chinezen over de vloer krijgen in Kortrijk. Men is Kortrijk beginnen kennen! Mensen zien wat er in Shanghai staat en beslissen dat ze dan zeker eens naar Kortrijk moeten komen kijken. Het is zoveel groter, dus het zal zoveel interessanter zijn.

Na Shanghai kwam Lagos...

Glorieux: Inderdaad, maar zo sterk als Shanghai was, zo zwak is Lagos. Er zit ook zeer weinig lokale productie, om niet te zeggen geen. Maar de marketingfunctie van Lagos mag niet onderschat worden.

Op het moment dat we inzagen dat Lagos waarschijnlijk zelfs nooit rendabel zou zijn, was dat een woordje dat mooi op de affiche stond: 'Kortrijk, Shanghai, Lagos'. Iedereen kent Shanghai en Lagos, dat zijn namen die klinken. In het buitenland kende niemand Kortrijk. Nu wel! We konden het ons daarom permitteren om daar toch een beetje geld in te steken. Ondertussen zijn Mumbai en Istanbul erbij gekomen, Moskou en São Paulo zullen er op termijn ook aan toegevoegd worden... Mocht Lagos opgedoekt worden, is dat niet meer de helft die van de affiche verdwijnt. We doen het zonder gezichtsverlies, wel integendeel. Maar zo ver is het nog niet. We hebben nu andere lokale mensen onder de arm genomen. Als die slagen doen we door. Als die niet slagen, verdwijnt Busworld in Lagos.

Van Impe: Lagos zal sowieso nooit dezelfde omvang hebben als de andere beurzen. Het zal heel lokaal Afrikaans zijn. Maar als het rendabel is, is dat geen probleem.

Glorieux: Na Lagos is beslist om naar Mumbai te trekken. Daar was het knokken om aanvaard te worden. Tot twee jaar geleden wilden de Indische groepen bijvoorbeeld niets met ons te maken hebben: 'India is voor de Indiërs, Europeanen hebben hier niets te zoeken', dat was zo'n beetje de achtergrond. Nu horen we er wel bij, mede omdat de beurs de vorige keer zo'n succes is geweest. We bereikten bijna het break-even point. Nu, bij de derde editie, zullen we dit hoogstwaarschijnlijk wel halen. In Shanghai en Istanbul hadden we trouwens al van de eerste keer winst!

Wat was uw incentive om naar Turkije te trekken? Een land dat toch relatief dicht bij ons ligt.

Glorieux: Het feit dat de productie naar Turkije is verschoven. In heel Duitsland wordt er niet één enkele autocar meer gebouwd, alles is verhuisd naar andere landen en vooral naar Turkije. In China is dat hetzelfde verhaal geweest.

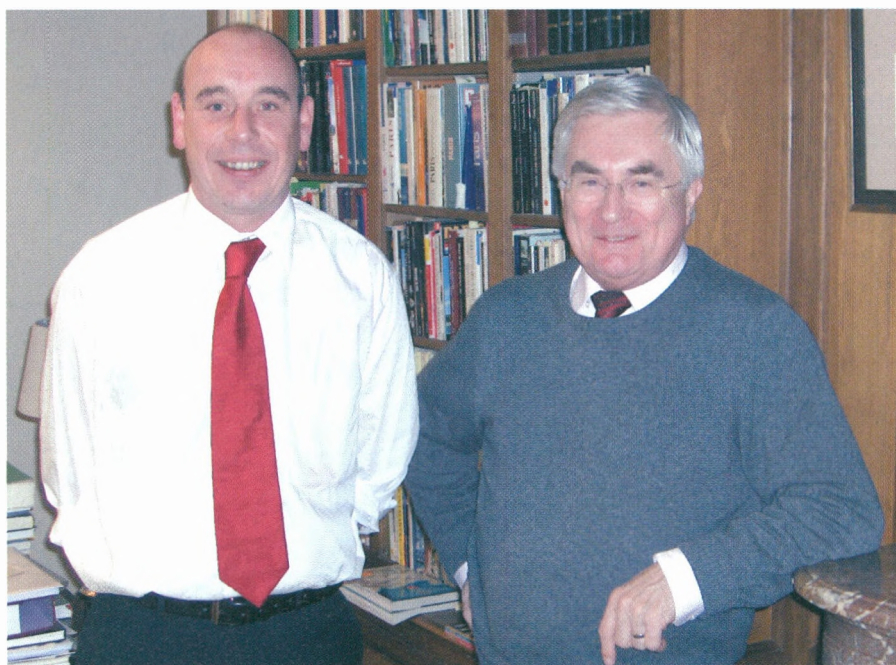
Daarom wordt nu ook gedacht aan Brazilië en Rusland als toekomstige beurslanden?

Glorieux: Inderdaad. Brazilië produceert nu 35.000 bussen per jaar, Rusland en de voormalige Sovjetlanden 40.000. We moeten bijvoorbeeld niet naar Australië gaan, dat maar 4.000 bussen per jaar maakt...

Van Impe: In Rusland zitten we wel met het probleem dat 80 tot 85% van de productie geconcentreerd is in handen van 1 concern. Het economisch risico is dus zeer groot. Je bent erg afhankelijk van dat concern, de markt kan niet spelen. Als er weerstand is, zal het niet lukken. Maar zelfs al is er geen weerstand, toch blijft de situatie precair.

Glorieux: Het zou echter verkeerd zijn, mochten we niet minstens rekening houden met de Russische markt. Ik wil graag het effect bereiken dat de Russen naar Kortrijk of Turkije komen, zoals de Chinezen naar Kortrijk komen. En dat kan enkel door daar actief te zijn. Maar we zullen geen domme risico's nemen.

Van Impe: Al bij al zijn wij ook een relatief klein bedrijf met relatief beperkte midde-



■ Op 1 januari 2008 volgde Patrick Van Impe (links) Luc Glorieux op als directeur van Busworld

len. Daarom moeten we keuzes maken en naar die dingen gaan zoeken die een kans hebben op succes. Om die reden gaat mijn prioriteit naar Brazilië, maar ik volg Luc volledig dat we die contacten met Rusland moeten hebben.

Glorieux: Mijn voorkeur gaat zeker ook uit naar Brazilië! Ook en vooral omdat het Braziliaanse product veel meer exportgericht is. Hoe meer export minded een merk is, hoe meer belang het heeft bij een beurs. Het zal nog een tijdje duren vooraleer Rusland een ernstige exporteur wordt en hun lokale markt verzadigd is. ■

Noot van de redactie:

Dit interview vond plaats in januari. Ondertussen is beslist dat Busworld in Kortrijk blijft. Tegen de volgende editie van de beurs, midden oktober 2009, zal de exporuimte in KortrijkXpo met bijna met 18.000 vierkante meter uitgebreid worden.

Begin 2008 hoop bij ondernemers, maar nog geen herstel van het consumentenvertrouwen

Het verloop van de sociaaleconomische indicatoren en de conjunctuur in West-Vlaanderen¹

Nele Depestel • Dienst Economie, Provincie West-Vlaanderen

De synthetische conjunctuurcurve voor West-Vlaanderen kende een dalende trend in 2007. Begin 2008 stegen de brutowaarden echter. Als die stijging aanhoudt, kan dit betekenen dat de trend zal ombuigen. Over het algemeen gaven de sociaaleconomische indicatoren in West-Vlaanderen een wisselvallig beeld van 2007. De evolutie van de verschillende indicatoren wordt in de volgende paragrafen kort samengevat

De arbeidsmarktindicatoren presteerden goed in 2007 en ook begin 2008. De afnames van de totale **werkloosheid** in West-Vlaanderen blijven groot, ondanks het uitdovend effect van de gewijzigde registratie van werklozen door de VDAB. Ook de **jeugdwerkloosheid** kent belangrijke afnames op jaarbasis, maar haar aandeel binnen het totale aantal werklozen daalt bijna niet meer sedert de tweede helft van 2007.

De sterke groei van de **vacaturemarkt** is in de tweede helft van 2007 wat getem-

Figuur 1
Synthetische conjunctuurcurve voor West-Vlaanderen



Bron: NBB, Verwerking: Dienst Economie, Provincie West-Vlaanderen

perd. Het aanbod van interimvacatures daalde zelfs. Op zich is dit een belangrijke vaststelling omdat de interimsector snel reageert op het aantrekken of verzwakken van de economische activiteit. Aan de andere kant bleek de krapte op de arbeidsmarkt – gemeten aan de hand van het aantal werkzoekenden per openstaande vacature – in 2007 en begin 2008 behoorlijk groot, wat typerend is voor periodes van hoogconjunctuur.

De indicatoren die het producentenvertrouwen weerspiegelen, toonden in 2007

een enigszins tegenstrijdig beeld. Alle West-Vlaamse conjunctuurcurves, met uitzondering van de curve van de ruwbouw toonden een dalende trend in 2007. Desondanks zagen de West-Vlaamse ondernemers in 2007 hun omzet en uitvoer toenemen en lag het nominale bedrag van de investeringen een pak hoger dan in 2006. De **tijdelijke werkloosheid** daalde oorspronkelijk in de eerste helft van 2007, maar in de tweede helft van 2007 waren er bijna uitsluitend toenames op jaarbasis. In 2007 waren er ook meer faillissementen in West-Vlaanderen dan in 2006 en gingen

aanzienlijk meer jobs verloren door die **faillissementen**. Het waren wel enkele grotere faillissementen die hiervoor verantwoordelijk waren.

Ten slotte zijn er nog de indicatoren die het consumentenvertrouwen weerspiegelen. Met betrekking tot de **bouwmarkt** werd in de vorige conjunctuuroverzichten geen te positief beeld geschetst van het jaar 2006 en begin 2007. In 2007 wijzigde de situatie zich echter. In overeenstemming met het optimisme dat eerder in dit overzicht werd vastgesteld in de bouwsector, kwamen er vanaf midden 2007 belangrijke toenames van het aantal vergunde nieuwbouw- en renovatiewoningen. Deze vast-

stelling zal zich ongetwijfeld in de nabije toekomst weerspiegelen in de statistiek van het aantal effectief begonnen woningen.

Twee andere indicatoren die niet zo gunstig evolueerden, waren de omzet in de kleinhandel en de inschrijving van nieuwe personenwagens. De omzet in de West-Vlaamse **kleinhandel** bleef, na correctie voor inflatie, status-quo in 2007. De **inschrijving van nieuwe personenwagens** lag in 2007 lager dan in 2006, weliswaar een salonjaar, maar ook lager dan in 2005.

Deze vaststelling strookt met eerdere be-

vingingen. Niet onbelangrijk voor het consumentenvertrouwen is immers de situatie op de arbeidsmarkt en de evolutie van de tijdelijke werkloosheid. We stelden eerder vast dat vanaf de tweede helft van 2007 de tijdelijke werkloosheid begon toe te nemen op jaarbasis, dat het aandeel van de jeugdwerkloosheid stagneerde en dat het werkaanbod afzwakte.

» Het uitgebreide rapport is te verkrijgen bij de dienst Economie, Provinciehuis Olympia, K. Leopold III-laan 66 in Sint-Andries, bij Nele Depestel op het telefoonnummer 050 40 73 51 of via e-mail nele.depestel@west-vlaanderen.be ■

¹Opmaak eind februari 2008



KRITERIA

Kon. Astridlaan 97 | 8200 Brugge | +32 50 40 41 40

office & interiors

www.kriteria.be



Hoeveel voertuigen telt úw gemeente?

West-Vlaanderen telde op 1 augustus 2007 in totaal 707.857 voertuigen op de weg. Hiervan waren er 538.444 personenwagens en 38.979 motorrijwielen. Wat het aantal personenwagens betreft, betekent dit een stijging met 6,9% in vergelijking met het jaar 2000. Het aantal motorrijwielen kende een veel grotere stijging, namelijk met 28,6%.

Welke gemeenten het meeste en het minste voertuigen op de weg hebben, ontdekt u in deze regioscan.

Tabel 1
Aantal personenwagens per 1.000 inwoners in West-Vlaanderen, toestand op 1 augustus 2000 en 1 augustus 2007

Gemeente	Aantal personenwagens per 1.000 inwoners		Evolutie 2000-2007
	2000	2007	
Alveringem	437,5	451,3	3,2%
Anzegem	466,3	493,3	5,8%
Ardooie	463,0	496,9	7,3%
Avelgem	436,5	467,5	7,1%
Beernem	432,7	463,2	7,1%
Blankenberge	355,2	369,5	4,0%
Bredene	391,7	430,1	9,8%
Brugge	421,4	444,4	5,4%
Damme	455,9	493,4	8,2%
De Haan	444,6	468,5	5,4%
De Panne	413,2	427,3	3,4%
Deerlijk	475,1	501,2	5,5%
Dentergem	447,1	475,0	6,2%
Diksmuide	445,6	471,1	5,7%
Gistel	438,0	467,4	6,7%
Harelbeke	452,1	490,9	8,6%
Heuveland	442,8	470,3	6,2%
Hooglede	453,9	489,6	7,9%
Houthulst	428,8	474,1	10,6%
Ichtegem	448,5	480,2	7,1%
Ieper	427,1	467,7	9,5%
Ingelmunster	458,0	493,0	7,6%
Izegem	455,2	487,5	7,1%
Jabbeke	464,7	497,9	7,1%
Knokke-Heist	442,3	475,9	7,6%
Koekelare	451,1	495,6	9,9%
Koksijde	471,1	505,0	7,2%
Kortemark	455,2	485,2	6,6%
Kortrijk	470,4	488,0	3,7%
Kuurne	466,1	724,9	55,5%
Langemark-Poelkapelle	436,8	473,2	8,3%
Ledeberg	465,0	481,2	3,5%
Lendelede	449,3	491,2	9,3%
Lichtervelde	449,7	466,9	3,8%
Lo-Reninge	423,1	460,1	8,7%
Menen	420,8	448,3	6,5%
Mesen	389,0	435,4	11,9%
Meulebeke	450,5	488,8	8,5%
Middelkerke	425,7	451,3	6,0%
Moorslede	451,8	493,5	9,2%
Nieuwpoort	419,2	465,2	11,0%
Oostende	360,9	373,5	3,5%
Oostkamp	464,1	489,3	5,4%
Oostrozebeke	480,1	497,5	3,6%
Oudenburg	456,0	472,1	3,5%
Pittem	461,5	508,1	10,1%
Poperinge	424,5	455,8	7,4%
Roeselare	453,6	480,2	5,9%
Ruislede	460,4	487,6	5,9%
Spiere-Helkijn	446,7	470,9	5,4%
Staden	439,6	475,9	8,3%
Tielt	456,2	484,8	6,3%
Torhout	450,7	483,1	7,2%
Veurne	417,2	456,1	9,3%
Vleteren	427,2	454,1	6,3%
Waregem	470,2	501,5	6,7%
Wervik	412,2	447,8	8,6%
Wevelgem	452,0	478,3	5,8%
Wielsbeke	484,9	519,8	7,2%
Wingene	467,3	492,3	5,3%
Zedelgem	457,3	485,6	6,2%
Zonnebeke	445,5	486,1	9,1%
Zuienkerke	479,9	510,8	6,4%
Zwevegem	443,7	473,3	6,7%
West-Vlaanderen	439,5	469,6	6,9%
Vlaamse Gewest	465,3	490,5	5,4%
België	456,9	477,0	4,4%

Bron: FOD Economie (Directie Statistiek) en Dienst Inschrijving van de Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, verwerking WES

Tabel 4

Aantal motorrijwielen per 1.000 inwoners in West-Vlaanderen, toestand op 1 augustus 2000 en 1 augustus 2007

Gemeente	Aantal motorrijwielen per 1.000 inwoners		
	2000	2007	Evolutie 2000-2007
Alveringem	30,4	42,0	38,2%
Anzegem	24,6	32,5	32,1%
Ardooie	24,0	32,3	34,6%
Avelgem	24,7	29,9	21,1%
Beernem	27,9	36,3	30,4%
Blankenberge	30,0	38,0	26,6%
Bredene	34,7	42,8	23,5%
Brugge	26,2	35,3	34,6%
Damme	36,0	45,1	25,2%
De Haan	28,2	41,1	45,7%
De Panne	25,0	30,6	22,6%
Deerlijk	27,4	32,7	19,4%
Dentergem	23,0	30,9	34,3%
Diksmuide	27,1	32,4	19,5%
Gistel	32,8	45,8	39,6%
Harelbeke	24,4	29,9	22,7%
Heuveland	32,3	43,3	34,2%
Hoogdele	25,3	30,9	22,0%
Houthulst	31,7	40,2	26,6%
Ichtegem	35,5	42,4	19,4%
Ieper	26,5	32,2	21,3%
Ingelmunster	21,7	30,1	38,6%
Izegem	23,7	29,0	22,3%
Jabbeke	29,8	40,0	34,5%
Knokke-Heist	32,4	46,7	44,0%
Koekelare	29,9	42,0	40,5%
Koksijde	27,8	38,0	36,6%
Kortemark	25,2	34,1	35,3%
Kortrijk	22,8	28,8	26,6%
Kuurne	22,1	30,7	38,5%
Langemark-Poelkapelle	28,1	30,9	9,9%
Ledelegem	24,8	31,3	26,3%
Lendelede	19,1	25,1	31,7%
Lichtervelde	28,7	33,2	15,8%
Lo-Reninge	18,7	22,6	21,2%
Menen	24,0	32,4	34,8%
Mesen	15,6	29,5	89,6%
Meulebeke	25,1	31,2	24,2%
Middelkerke	29,1	37,4	28,8%
Moorslede	22,9	27,5	19,9%
Nieuwpoort	30,1	37,5	24,5%
Oostende	24,9	32,6	31,1%
Oostkamp	34,0	39,2	15,4%
Oostrozebeke	26,2	35,1	33,9%
Oudenburg	36,5	48,6	33,0%
Pittem	26,6	35,4	33,4%
Poperinge	26,1	33,2	27,2%
Roeselare	22,6	29,4	30,2%
Ruiselede	31,1	36,6	17,6%
Spier-Helkijn	17,2	31,8	84,4%
Staden	26,6	30,5	14,6%
Tielt	26,8	31,3	16,6%
Torhout	29,5	34,2	16,0%
Veurne	22,8	35,2	54,4%
Vleteren	24,8	32,1	29,8%
Waregem	21,4	27,4	27,9%
Wervik	23,2	28,7	24,0%
Wevelgem	23,6	30,1	27,6%
Wielsbeke	23,5	27,8	18,4%
Wingene	35,4	36,2	2,2%
Zedelgem	30,8	40,8	32,5%
Zonnebeke	26,1	30,2	16,0%
Zuienkerke	33,7	47,8	41,7%
Zwevegem	26,1	34,7	32,6%
West-Vlaanderen	26,4	34,0	28,6%
Vlaamse Gewest	27,9	35,1	25,8%
België	27,1	35,4	30,6%

Bron: FOD Economie (Directie Statistiek) en Dienst Inschrijving van de Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, verwerking WES

Kuurne: koppositie op vlak van personenwagens

Op 1 augustus 2007 waren in de provincie West-Vlaanderen per 1.000 inwoners 469,6 personenwagens ingeschreven. In het jaar 2000 waren dat er nog 439,5 per 1.000 inwoners. Zoals uit tabel 1 en kaart 1 blijkt, kunnen grote verschillen opgemerkt worden van gemeente tot gemeente. Met maar liefst 724,9 wagens per 1.000 inwoners, staat de gemeente Kuurne met ruime voorsprong op nummer 1 in de lijst van West-Vlaamse gemeenten met het grootste aantal personenwagens per 1.000 inwoners (tabel 2). Wielsbeke en Zuienkerke staan respectievelijk op de 2e en 3e plaats. Helemaal achteraan staan Blankenberge en Oostende, met slechts 369,5 en 373,5 auto's per 1.000 inwoners (tabel 3). Procentueel gezien kende Kuurne tussen

Tabel 2

Gemeenten met de meeste personenwagens en motorrijwielen per 1.000 inwoners, 1 augustus 2007

Personenwagens		Motorrijwielen	
Gemeente	Aantal	Gemeente	Aantal
Kuurne	724,9	Oudenburg	48,6
Wielsbeke	519,8	Zuienkerke	47,8
Zuienkerke	510,8	Knokke-Heist	46,7
Pittem	508,1	Gistel	45,8
Koksijde	505,0	Damme	45,1

Bron: FOD Economie (Directie Statistiek) en Dienst Inschrijving van de Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, verwerking WES

Tabel 3

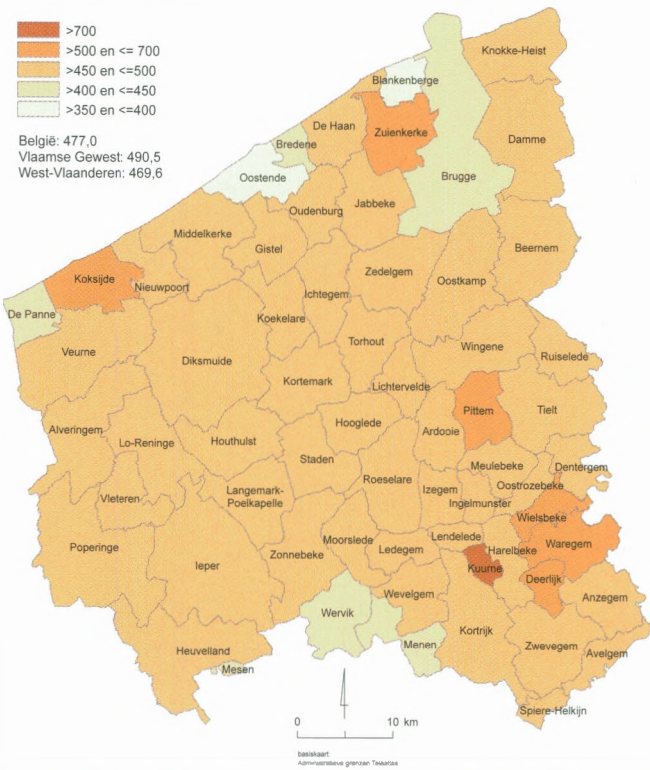
Gemeenten met de minste personenwagens en motorrijwielen per 1.000 inwoners, 1 augustus 2007

Personenwagens		Motorrijwielen	
Gemeente	Aantal	Gemeente	Aantal
Blankenberge	369,5	Lo-reninge	22,6
Oostende	373,5	Lendelede	25,1
De Panne	427,3	Waregem	27,4
Bredene	430,1	Moorslede	27,5
Mesen	435,4	Wielsbeke	27,8

Bron: FOD Economie (Directie Statistiek) en Dienst Inschrijving van de Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, verwerking WES

2000 en 2007 de grootste stijging wat het aantal personenwagens per 1.000 inwoners betreft. De groei bedroeg maar liefst 55,5% (tabel 1). De grootste toename gebeurde tussen augustus 2004 en augustus 2005. Toen steeg het aantal personenwagens in de gemeente van 6.117 naar 8.194. Op de tweede plaats komt Mesen met een procentuele stijging van 11,9%. Geen enkele West-Vlaamse gemeente kende sinds het jaar 2000 een inkrimping van het aantal personenwagens per 1.000 inwoners.

Kaart 1
Aantal personenwagens per 1.000 inwoners in West-Vlaanderen, 1 augustus 2007

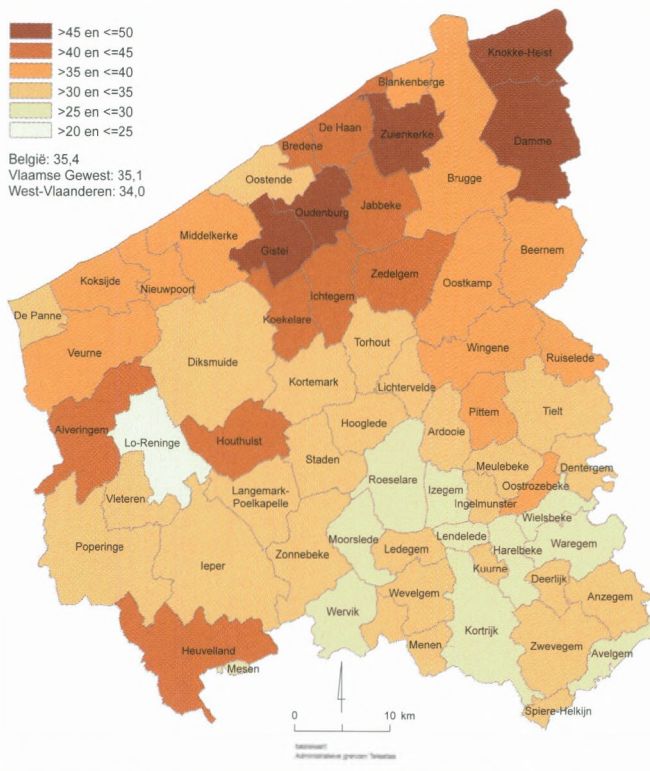


Bron: FOD Economie (Directie Statistiek) en Dienst Inschrijving van de Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, verwerking WES

Weinig motorrijwielen in Lo-Reninge

Wat het aantal motorrijwielen betreft, zien we een opmerkelijke stijging tussen 2000 en 2007. Per 1.000 West-Vlamingen waren in 2007 34 motorrijwielen ingeschreven. Dit is maar liefst 28,6% meer dan in 2000 (tabel 4). Toen werden er 26,4 motorrijwielen per 1.000 inwoners geteld. De West-Vlaamse gemeenten met het hoogste aantal motorrijwielen per 1.000 inwoners zijn Oudenburg en Zuienkerke, met respectievelijk 48,6 en 47,8 motorrijwielen per 1.000 inwoners (tabel 2). Hekkensluis is Lo-Reninge, met slechts 22,6 motorrijwielen op 1.000 inwoners (tabel 3). Kaart 2 geeft op een visuele manier weer welke gemeenten het grootste en het kleinste aantal motorrijwielen per 1.000 inwoners hebben. Zoals uit tabel 4 blijkt, zijn Mesen en Spiere-Helkijn de West-Vlaamse gemeenten die de sterkste procentuele stijging van het aantal motorrijwielen per 1.000 inwoners kennen. De groei bedraagt er respectievelijk 89,6% en 86,4%. Wingene kent procentueel gezien de laagste stijging (2,2%). ■

Kaart 2
Aantal motorrijwielen per 1.000 inwoners in West-Vlaanderen, 1 augustus 2007



Bron: FOD Economie (Directie Statistiek) en Dienst Inschrijving van de Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, verwerking WES

Ondernemen. Het zit in ons.

West-Vlaanderen als ondernemende topregio



GENIETEN

KWALITEIT

ONDERNEMEN

West-Vlaanderen wil uitmunten als recreatieve, economische en kwaliteitsvolle regio. De slogans '**Genieten. Het zit in ons**', '**Ondernemen. Het zit in ons**' en '**Kwaliteit. Het zit in ons**' prijken dan ook op alle provinciale publicaties en websites. Het provinciale logo wappert niet alleen aan provinciehuizen en streekhuizen, maar geeft ook aan waar de provincie allemaal waardevolle projecten en evenementen ondersteunt. Zo brengen we de regio nog meer voor het voetlicht. De algemene slagzin '**Door mensen gedreven**' vertolkt bovendien onze West-Vlaamse volksaard: we zetten graag resultaten neer, verwezenlijken onze dromen met pit.

Provinciaal Informatiecentrum Tolhuis

Jan Van Eyckplein 2 8000 Brugge

t 0800 20 021 e provincie@west-vlaanderen.be

www.west-vlaanderen.be



Provincie
West-Vlaanderen
Door mensen gedreven

Ondernemen. Het zit in ons.

Educatieve en interactieve promotie van Zeebrugse haven

Heel wat bedrijven uit de Zeebrugse haven kampen met een personeelstekort. Dit is vooral te wijten aan het lage aantal afgestudeerden in de technische, maritieme of logistieke opleidingen. De reden hiervoor is te zoeken bij het verkeerde beeld dat veel jongeren nog steeds hebben van werken in de haven. RESOC Brugge besloot hier iets aan te doen en liet een **educatief bordspel** ontwikkelen voor leerlingen uit de eerste graad van het secundair onderwijs. De spelers moeten hun havenregio zo evenwichtig mogelijk uitbouwen, rekening houdend met de natuur, toerisme, mobiliteit, economie, ...

Naast het bordspel ontwikkelden RESOC Brugge en het Startcentrum De Kaap in samenwerking met het Havenbestuur Zeebrugge, de Hogeschool West-Vlaanderen en de Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende een **educatieve multimediasite**: **www.haveninzicht.eu**. Op deze website komt u op een leuke manier heel wat meer te weten over het leven in en rond de haven!

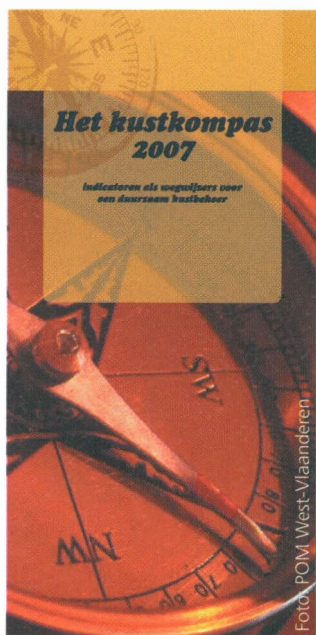
De haven van Zeebrugge heeft sinds kort ook een eigen **job-website**: **www.havenvanzebrugge.be**. Deze site bundelt alle informatie over opleidings- en tewerkstellingsinitiatieven in de havensector. Ze bevat naast informatie over werken in de haven ook een overzicht van alle vacante functies. De circa 300 bedrijven die in de haven actief zijn, kunnen er gratis hun vacatures plaatsen. Ook wie op zoek is naar een stageplaats of een opleiding kan op deze site terecht.



Agenda: Congres 'Haven- en regio-ontsluiting Noord-West-Vlaanderen', 9 juni 2008.

Voor meer info, contacteer Ilse Van Damme, projectcoördinator {anticipating change} via het nummer 050/40 70 30 of via ilse.van_damme@west-vlaanderen.be

Kustkompas voor duurzaam kustbeheer



Begin februari 2008 stelde het **Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer** de nieuwste editie van haar Kustkompas voor. Deze boeiende publicatie bekijkt de kust vanuit verschillende perspectieven. Aan de hand van verschillende indicatoren wordt de kust besproken en gekaderd in een breder beeld van duurzame ontwikkeling.

Het Kustkompas vormt een handig overzicht waarbij de trends aan de kust in één oogopslag kunnen waargenomen worden. Ze is gericht aan beleidsmakers, milieudeskundigen en andere geïnteresseerden die zich snel en correct willen informeren.

Het **Kustkompas 2007** is gratis te verkrijgen bij het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer via het telefoonnummer 059/34 21 41 of via info@kustbeheer.be.

Downloaden kan via de website www.kustbeheer.be

West-Vlaamse luchthavens doen het goed



Foto: Nik Deblauwe

■ De luchthaven van Oostende vervoerde in 2007 een recordvolume van 108.953 ton vracht

Zowel de luchthaven van Oostende als de luchthaven van Wevelgem hebben een goed jaar achter de rug.

In 2007 werd in **Oostende** een recordvolume van 108.953 ton vracht vervoerd. Dit is een stijging met 10,6% in vergelijking met 2006. Ook het aantal reizigers steeg met 23%, namelijk van 146.355 passagiers in 2006 naar 180.063 passagiers in 2007. De luchthaven van Oostende positioneert zich hiermee voor het eerst in de geschiedenis als belangrijkste Vlaamse regionale luchthaven.



Foto: Iwan Royon

■ Het aantal zakenvluchten in Wevelgem groeide in 2007 met 18%

Hiervoor was ze al geruime tijd de belangrijkste Vlaamse regionale vrachtluchthaven.

Ook voor de luchthaven van **Wevelgem** was 2007 een succesvol jaar. Het aantal zakenvluchten groeide met 18%, met aan boord 27% meer passagiers. Het niet-zakelijk verkeer bleef status-quo. In totaal hebben 67.051 passagiers de luchthaven van Wevelgem als aankomst- of vertrekpunt gebruikt, wat een stijging van 3% betekent in vergelijking met 2006.

West-Vlaamse "Trends Gazellen Ambassadeur 2008" gekend!

Het magazine Trends ging voor het achtste jaar op rij op zoek naar de snelst groeiende ondernemingen in België. Er werd zowel rekening gehouden met de omzet, het personeel als de cashflow. De 200 ondernemingen die tussen 2002 en 2006 de grootste groei kenden, werden bekroond als **Trends Gazellen 2008**.

Daarnaast werden per provincie ook de **Trends Gazellen Ambassadeurs van 2008** verkozen. Per categorie (kleine, middelgrote en grote bedrijven) werd één uitmuntende onderneming bekroond met deze titel.

In West-Vlaanderen ging de titel in de categorie **grote bedrijven** net als vorig jaar naar tabaksproducent **Gryson**. Deze onderneming uit Wervik is de grootste producent van roltabak in België en staat ook op wereldvlak in de top tien. In de categorie van de **middelgrote ondernemingen** werd ventilatie- en zonweringspecialist **Renson Ventilation** uit Waregem verkozen tot Trends Gazellen Ambassadeur van 2008. De trofee bij de **kleine ondernemingen** ging tot slot naar het technisch textielbedrijf **Fitco** uit Oostende.

► Meer info over de Trends Gazellen vindt u op www.trendsgazellen.be

Trends
GAZELLEN
2008

Trends
GAZELLES
2008



Nieuw windmolenpark voor de Noordzee

Foto: ECONCERN

De **nv Belwind** kreeg van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) een positief advies voor de **bouw en exploitatie** van een windmolenpark op de Bligh Bank, een zandbank in de Noordzee. Het park zal 46 kilometer vóór de kust van Oostende liggen en is hiermee het verst van de kust gelegen windmolenpark ter wereld.

Het windmolenpark op de **Bligh Bank** zal het derde windproject voor de Belgische kust zijn. Het park zal een vermogen hebben van 330 MW (megawatt) en jaarlijks 1.2 TWh aan elektriciteit produceren. Dit is voldoende om ongeveer 330.000 gezinnen van duurzame energie te voorzien. De totale investering bedraagt ongeveer 850 miljoen euro. De bouwwerken zijn gepland tussen 2008 en 2010. Verwacht wordt dat het park de eerste stroom zal kunnen leveren vanaf begin 2010.

Shoppingcentrum Oostende genomineerd voor internationale award



Foto: Economisch Huis Oostende

Het **Oostendse Feest- en Cultuurpaleis** is als enig winkelcomplex in ons land genomineerd voor de **European Shopping Centre Award**. Deze award wordt sinds 1975 jaarlijks uitgereikt aan winkelcentra die het voorbije jaar op een vernieuwende manier zijn gebouwd. Ze wordt beschouwd als dé Oscar van de vastgoedwereld.

Het gerenoveerde Feest- en Cultuurpaleis is sinds april 2007 open voor het winkelende publiek. Het shoppingcentrum aan het Wapenplein huisvest 17 winkels en is nu reeds een onverhoopt commercieel succes!

De winnaar van de European Shopping Centre Award wordt in april bekendgemaakt tijdens de Europese conferentie van winkelcentra in Amsterdam.

Ervaar nieuwe technologieën in het Daikin-huis



Op vrijdag 7 maart 2008 stelde Daikin Europe N.V. het **Daikin-huis** voor. In dit huis, dat representatief is voor het gemiddelde huis in België, test Daikin zijn productontwerpen op gebied van verwarming, ventilatie en airconditioning uit in een **levensechte omgeving**. De prestaties en comfortniveaus van apparatuur worden gemeten via een systeem met meer dan 180 sensoren, timers en kleppen die een normale dag simuleren in het onbewoonde huis. De verzamelde informatie toont aan wat de apparatuur aankan, maar ook waar mogelijke pijnpunten zitten.

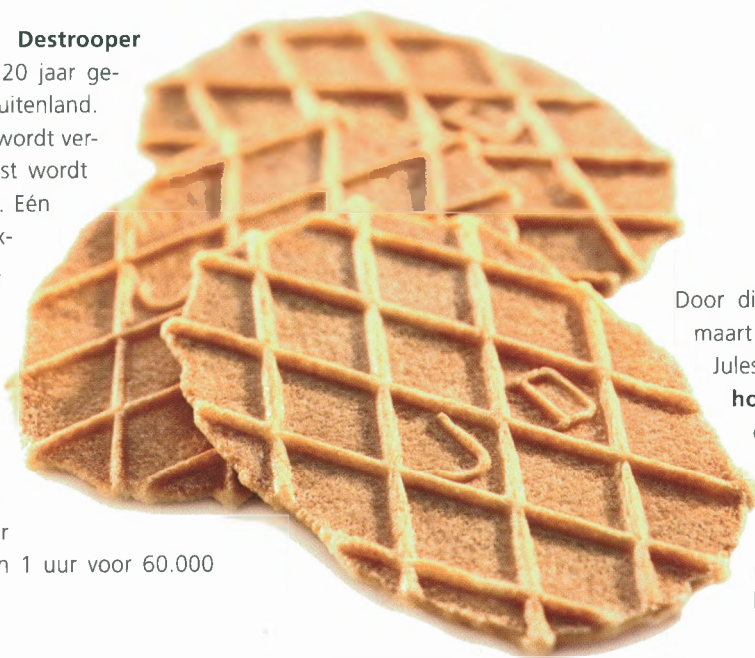


Aanvankelijk werd het Daikin-huis uitgerust met twee zeer recente verwarmingssystemen van Daikin: een Altherma lagetemperatuursysteem en een Altherma HT CO2 koelmiddel-gebaseerd hoge-temperatuursysteem. Beide ultramoderne systemen hebben een bijzonder laag energieverbruik en een beperkte impact op het milieu.

► Voor meer informatie over het Daikin-huis: www.daikin.be

West-Vlaamse koekjes hot in Duitsland

De koekjes van **Jules Destrooper** worden al meer dan 120 jaar gesmaakt in binnen- en buitenland. 25% van de productie wordt verorberd in België, de rest wordt over de grens verkocht. Eén van de belangrijkste exportlanden is Duitsland, waar vooral de boterwafeltjes het enorm goed doen. De **Duitse teleshopping-zender QVC** wijdde onlangs enkele uitzendingen aan de producten van Jules Destrooper en verkocht hierdoor in 1 uur voor 60.000 euro aan koekjes.



Door dit enorme succes zond QVC op 6 maart 2008 **twee live-uitzendingen** over Jules Destrooper uit **vanuit de Westhoek**. Ze gingen hierin op zoek naar de roots van de traditionele koekjes uit Lo. De opnames vonden plaats in het openluchtmuseum Bachten de Kupe in Izenberge, dat een authenticiteit uitstraalt die perfect past bij de koekjes.

Foto: Destrooper

[Milieu & training]

» E-leren voor preventieadviseurs en milieucoördinatoren

Intro

Welkom 1 van 1

Opslag van gasen

Intuitief weten we dat de plaatjes hiernaast niet de meest correcte en veilige manier zijn om met gasen om te gaan.

Gassen zijn potentieel gevaarlijk. De risico's zijn reëel.

Wetgeving, veiligheids- en milieuregels zijn van toepassing om gasen veilig op te slaan in speciale flessen (gasflessen) of in vaste houders.

Deze leermodule helpt u doorheen de vele regelgevingen die van toepassing zijn op de opslag van gasen. Op die manier leert u **correct, veilig en milieubewust** om te gaan met gasflessen en vaste houders conform alle vereisten.

We gaan hiervoor uit van de **basisvragen** die u zich ongetwijfeld zelf reeds vaak gesteld hebt.

Wanneer u de onderwerpen eerder te benaderen vanuit een klassieke inhoudstafel dan kan u gebruikmaken van de pop-up inhoudstafel die onderaan beschikbaar is.

Veel leerplezier.

WES Milieu en Training




Go met de cursor over de vraagtekens en klik door.

Op 11 maart 2008 stelde WES haar e-leer-module "Opslag van gasen: milieu- en veiligheidsaspecten" voor aan het grote publiek. Deze module kadert in het e-leertraject dat milieucoördinatoren en preventieadviseurs in hun bedrijf kunnen aanbieden.

E-leren is de meest actuele methode voor opleiding en sensibilisatie van werknemers. Bedrijven die de introductie van deze e-leermodule hebben gemist, kunnen op **dinsdag 27 mei 2008** terecht in de kantoren van WES. Die dag wordt in het kader van een opleidingsevenement rond milieuzorgsystemen voor het hoofdstuk 4.4.2. "Bekwaamheid, training en bewustzijn" het gebruik van e-leren toegelicht.

» Voor meer informatie of inschrijvingen: contacteer Stefanie Maertens via stefanie.maertens@wes.be

» WES VLAREM CHECKLIST release 6.1 uitgebreid met VLAREBO-lijst

WES Vlarem Checklist

Bestand Extra

Vlarem opvolging

Vlarem rubrieken en voorwaarden

- 1. VLAREM I
 - 2. AFVALSTOFFEN - inrichtingen voor de verwerking
 - 2.2. Opslag en nuttige toepassing van afvalstoffen
 - 2.2.2. Opslag en mechanische behandeling
 - 2.2.2.a. inerte afvalstoffen, met uitzondering van:
 - 2.2.2.a.1. maximaal 1000 m³
 - 3. AFVALWATER EN HOELWATER
 - 17. GEVAARLIJKE PRODUCTEN
 - 19. HOUT (hout, houtschors, riet, vlas (houtachtig))
 - 20. INDUSTRIËLE INRICHTINGEN DIE BEHOOREN TOT DE INDUSTRIË
 - 28. MEST OF MESTSTOFFEN
 - 29. METALEN (zie ook rubriek 20.2.)
 - 32. ONTSPANNINGSINRICHTINGEN EN SCHIETSTOFFEN
 - 40. TABAK
 - 43. VERBRANDINGSINRICHTINGEN
 - 43.1. VERBRANDINGSINRICHTINGEN
 - 43.1.3. VERBRANDINGSINRICHTINGEN
 - 59. ACTIVITEITEN DIE GEBRUIKMAKEN VAN OF BEHOOREN TOT DE VERBODEN ACTIVITEITEN
 - 60. GEHEEL OF GEDEELELIJK OPVULLEN MET AFVALSTOFFEN
 - Vlarem II Algemeen
 - Vlarem II Sectorieel

Vlarem I - Details

Titel: VERBRANDINGSINRICHTINGEN

Verbrandingsinrichtingen waarin afvalstoffen worden verwerkt of worden verbrand zijn uitsluitend ingedeeld in rubriek 2.3.4. Indien afvalstoffen worden gebruikt als hulp- of toevoegbrandstof zijn zowel de rubrieken 2.3.4. als 43. van toepassing.

Verbrandingsinrichtingen zonder elektriciteitsproductie (stookinstallaties e.d.) met een totaal warmtevermogen van meer dan 5000 kW

Status: ☒ Niet OK ☐ OK

Vlarebo categorie: 0 Rubriek: 43.1.3 Klasse: 1

Ingedeelde inrichtingen

Status	Inrichting	Commentaar	Selecteer	Toevoegen...	Verwijderen
Niet OK	Bidley oven	vermogen te checken met leverancier	☐		
OK	stookinstallatie hoofdgebouw		☐		

Startpagina

Vlarem opvolging

Rapporten

Verbonden met databank Pictief Brugge

Op **dinsdag 8 april 2008** stelt WES de versie 6.1 van de WES VLAREM CHECKLIST voor. De upgrade naar deze nieuwe versie resulteert in een betere toegankelijkheid van de VLAREBO-rubrieken die gekoppeld zijn aan de activiteiten van het betrokken bedrijf. De VLAREBO-rapportering kan nu onafhankelijk van de VLAREM-rapportering gebeuren.

Tijdens deze demonamiddag heeft u ook de kans om de voordelen van Exess, een product van Hemmis, beter te leren kennen.

» Voor bevestiging van uw aanwezigheid, contacteer Stefanie Maertens via stefanie.maertens@wes.be

[Sociaaleconomisch beleid]

» Studie van de migratie van en naar Heuvelland



In opdracht van de gemeente Heuvelland voert WES een onderzoek uit naar de migratie van en naar Heuvelland. De studie moet toelaten de motieven te bepalen van de gezinnen die Heuvelland in de afgelopen vijf jaar hebben verlaten, en van de

gezinnen die in deze periode in Heuvelland zijn komen wonen. De resultaten van het onderzoek moeten de gemeente Heuvelland toelaten om een actieplan op te maken en uit te werken met als doel het vergroten van de aantrekkingskracht

van de gemeente op inwoners en potentiële inwoners. Op die manier kan het negatieve migratiesaldo omgebogen worden tot een positief saldo.

Het onderzoek wordt afgerond eind mei 2008.

» WES evalueert Antwerps premiestelsel voor renovatie van handelspanden



■ WAY'S 4 FASHION is één van de winkels die dankzij het premiestelsel werd gerenoveerd

Met het oog op het **versterken van de handelsfunctie in het winkelgebied in Antwerpen-Noord**, stimuleert de stad Antwerpen sinds 1 maart 2004 duurzame

economische activiteit door het gebied opnieuw aantrekkelijk te maken voor economisch initiatief. Dit omvat ook het versterken van de handelsfunctie en

gebeurt met de steun van Vlaanderen en Europa.

Om de vooropgestelde doelstelling te bereiken, werden onder meer een premiestelsel en een reglement uitgewerkt, met name het project '**Premiestelsel renovatie handelspanden**'. Dit project heeft als doel de handelsfunctie te ondersteunen en de beeldkwaliteit van de winkelpanden in het winkelgebied Antwerpen-Noord te verbeteren. Twee soorten premies werden voorzien in het reglement: een premie voor de renovatie van de voorgevel en een premie voor de verfraaiing van de winkelruimte.

Ongeveer vier jaar na de inwerkingtreding van het premiestelsel (1 maart 2004) wenst de stad Antwerpen (WNE vzw) over te gaan tot een uitgebreide evaluatie van het 'premiestelsel renovatie handelspanden', om zo inzicht te krijgen in de impact van de inmiddels gesubsidieerde renovatiedossiers. De evaluatieopdracht werd aan WES gegund en ging eind 2007 van start.

[Toerisme]**» Haalbaarheid van een toervaartnetwerk voor de Vlaamse kunststeden**

Foto: Toerisme Vlaanderen

Vlaanderen beschikt over een bijzonder hechte cluster van historische en toeristisch aantrekkelijke steden met een rijk cultureel aanbod. Omdat talrijke waterwegen deze steden verbinden, kan de toerist ze in principe ook bezoeken via het water.

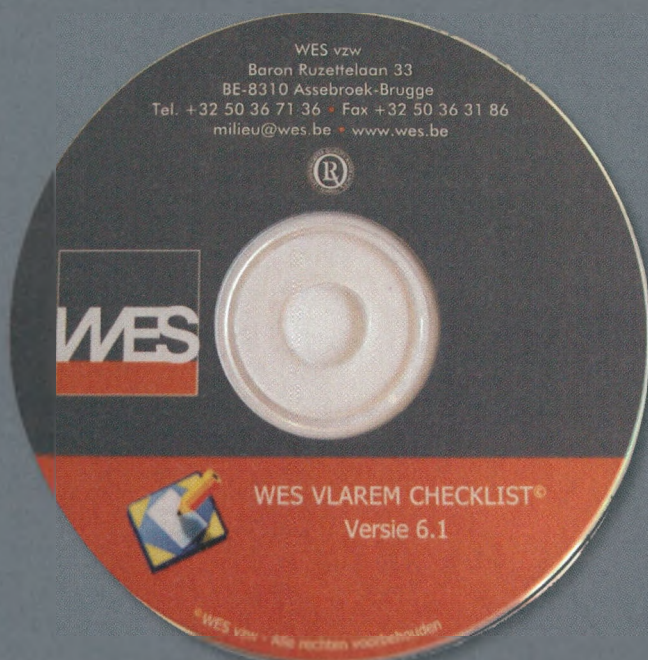
De vraag is echter of een vaarnetwerk tussen de historische steden en meer specifiek tussen de Vlaamse kunststeden en Brussel een toeristisch aantrekkelijk product is voor buitenlandse toervaarders.

Toerisme Vlaanderen gunde dit haalbaarheidsonderzoek aan WES. In het voorjaar van 2008 moet deze studie klaar zijn en een antwoord bieden op een aantal fundamentele vragen:

- wat maakt een vaarroute aantrekkelijk, vaartechnisch gezien en vanuit het standpunt van de toervaarder?
- waar zitten de knelpunten op beide vlakken?
- wat zijn de kritische succesfactoren die leiden tot een goed vaarproduct?

- wat moet gedaan worden inzake infrastructuur, promotie, arrangementen en kwaliteitsbeleid?

Dit onderzoek maakt deel uit van een breder concept dat Toerisme Vlaanderen wil ontwikkelen op het vlak van watertoerisme.



Op dinsdag 8 april stelt WES de versie 6.1 van de WES VLAREM CHECKLIST voor. De upgrade naar deze nieuwe versie resulteert in een betere toegankelijkheid van de VLAREBO-rubrieken die gekoppeld zijn aan de activiteiten van het betrokken bedrijf. De VLAREBO-rapportering kan nu onafhankelijk van de VLAREM-rapportering gebeuren.

Tijdens deze demonamiddag heeft u ook de kans om de voordelen van Exess, een product van Hemmis, beter te leren kennen.

» Voor bevestiging van uw aanwezigheid, contacteer Stefanie Maertens via stefanie.maertens@wes.be

CITY-MARKETING



Een leuke slogan alleen is niet voldoende

Hoe kunt u mensen overhalen om in uw stad of gemeente te komen wonen, ze te bezoeken of er een onderneming op te starten?

- » WES helpt uw stad of gemeente om haar imago, aanbod en promotie optimaal te laten aansluiten bij de geselecteerde doelgroepen & stakeholders
- » WES stelt hiervoor een onderbouwd en toepasbaar plaats-marketingplan op

Vrijblijvend meer info:

WES vzw
Baron Ruzettelaan 33
8310 Assebroek-Brugge
T +32 50 36 71 36
F +32 50 36 31 86
www.wes.be
rik.dekeyser@wes.be



LOKALE ECONOMIE



Een beleidsplan lokale economie op maat van uw gemeente

- » WES begeleidt gemeenten bij de opmaak van het beleidsplan lokale economie
- » Als multidisciplinair onderzoeks- en adviesbureau houdt WES rekening met de raakvlakken met ruimtelijke ordening, milieu, mobiliteit, toerisme, ... én met de participatie van de diverse belanghebbenden;
- » Eigen WES-methodiek inzake strategische planning

Vrijblijvend meer info:

WES vzw
Baron Ruzettelaan 33
8310 Assebroek-Brugge
T +32 50 36 71 36
F +32 50 36 31 86
www.wes.be
hans.desmyttere@wes.be



Te huur

Instapklare kantoorruimtes nabij het station van Brugge

- Modules van 320, 275, 230, 200 en 130 m²
- Modern gebouw op wandelafstand van het station en het centrum van Brugge
- Zeer vlot bereikbaar, ook via het openbaar vervoer (bushalte De Lijn)
- Rustige ligging in een groene omgeving met ruime private parkeergelegenheden



Info:

Johan Bisschop

tel. 050 36 71 18

fax 050 36 31 86

johan.bisschop@wes.be

info@wes.be

WES vzw, Baron Ruzettelaan 33
8310 Assebroek-Brugge

REO Veiling kijkt vooruit

2008

HET JAAR VAN DE VERNIEUWING



Paul Demyttenaere (rechts) neemt op 1 juli 2008 de fakkel over van huidige algemeen directeur Noël Keersebilck (links)

Nieuwe structuur en directie

Op 1 juli 2008 gaat Noël Keersebilck, huidig algemeen directeur van de REO Veiling, op rust. Op 22 november 2007 keurde de Raad van Bestuur een nieuwe directiestructuur voor de REO Veiling goed. Deze structuur ging in op 1 januari 2008 en wordt definitief op het moment van de opspioenstelling van huidig algemeen directeur Noël Keersebilck.

Paul Demyttenaere werd benoemd als **algemeen directeur**. Hij zal verantwoordelijk zijn voor de voorbereiding en uitvoering van het beleid, vastgesteld door de Raad van Bestuur van de REO Veiling. Hij zal tevens verantwoordelijk zijn voor de coördinatie van de afdelingen, de externe vertegenwoordigingen en voor de efficiëntie van de REO Veiling. In het bijzonder is hij verantwoordelijk voor het personeelsbeleid en voor informatisering en automatisatie.

Dominiek Keersebilck zal, als **directeur commercialisatie**, verantwoordelijk zijn voor zowel de klokverkoop als voor de alternatieve verkopen. Hij is de contactpersoon voor de kopers.

Lode Denecker is benoemd als **directeur bedrijf**. Hij zal verantwoordelijk zijn voor de werking, het onderhoud en de investeringen in de REO Veiling. Hij wordt de contactpersoon voor de leveranciers, met uitzondering van de producenten.

Als **directeur productie** wordt Rik Decadt verantwoordelijk voor de producten die op de REO Veiling aangevoerd worden, zowel wat betreft de planning, begeleiding en certificatie van de teelt, als wat betreft de interne en externe kwaliteitskeuring. Hij is de contactpersoon voor de producenten.

Administratief en financieel directeur blijft Marnix Delie. Hij is verantwoordelijk voor het financieel beheer van de middelen van de REO Veiling en voor het beheer van de debiteuren en de crediteuren.



Noodzakelijke infrastructuurwerken

Het is zowel voor de producenten als voor de kopers belangrijk dat de infrastructuur zo optimaal mogelijk blijft. Daarom zullen er de komende maanden belangrijke vervangingsinvesteringen uitgevoerd worden. Zowel de verkoopszaal als de grote wasinstallatie worden compleet vernieuwd.

De werken aan de veilzaal werden bij het begin van het nieuwe jaar gestart en dienen afgerond te zijn op 1 juli 2008. In de vernieuwde veilzaal zal er plaats zijn voor 140 kopers. De banken worden voorzien van alle moderne communicatiemogelijkheden, zodat een koper als het ware zijn "kantoor" op de veiling heeft. De groenten zullen bovendien gepresenteerd worden met nieuwste multimediatechnieken. Voor de grondige modernisering van de verkoopzaal investeert de REO Veiling 1,3 miljoen euro.

De REO Veiling heeft beslist om de oude wasinstallatie van groentekisten door een nieuwe te vervangen. Deze zal alle typen van EPS-kisten op alle typen van paletten kunnen wassen. Bovendien zal er ook ongesorteerd gewassen kunnen worden met een capaciteit tot 5.000 kratten per uur. De installatie van een nieuwe wasmachine wordt geschat op ongeveer acht miljoen euro. Daarnaast heeft het bestuur van de REO Veiling beslist om tegen de zomer een tweede vacuümkoeling te installeren. De introductie in 2006 van de eerste vacuümkoeling bij bladgewassen was tot nu toe zeer succesvol.



Werken met een aannemer : registratie of niet

Stephan Janssens • Ernst & Young Tax Consultants

De ondernemer die bouwwerkzaamheden laat uitvoeren moest vroeger, op straffe van zeer zware sancties, een beroep doen op een geregistreeerde aannemer. Het systeem van de registratie werd door het Europese Hof echter veroordeeld en België paste zijn wetgeving aan. De verplichting om te werken met een geregistreeerde aannemer werd helemaal afgeschaft, maar deels ook weer vervangen.

Van oud ...

Onder het oude systeem moest de zelfstandige ondernemer een beroep doen op een **geregistreeerde** aannemer. Deed de ondernemer dat niet, dan had hij twee problemen: hij moest een inhouding doen op de factuur én hij kon mee aansprakelijk gesteld worden voor de fiscale en de RSZ-schulden van de aannemer. Deed hij geen inhouding, dan hing hem een boete van het dubbele van de inhouding boven het hoofd. De aansprakelijkheid bleef uiteraard bestaan.

In cijfers uitgedrukt gaf dit het volgende resultaat:

- de inhouding bedroeg 15% van het factuurbedrag ten voordele van de fiscus en 15% ten voordele van de RSZ;
- de aansprakelijkheid bedroeg maximaal 35% van de factuur voor fiscale schulden en 50% voor de RSZ-schulden. Had de ondernemer de inhouding gedaan, dan werden de ingehouden sommen afgetrokken van de aansprakelijkheid.

Wanneer de inhouding was gebeurd, betaalde de ondernemer dus 70% van de factuur aan de aannemer, en 30% aan de fiscus en de RSZ. Achteraf moest hij dan eventueel nog opdraaien voor de schulden van de aannemer voor maximaal 85%, te

verminderen met de 30% die hij al had ingehouden. De totale factuur kon dus 155% van het oorspronkelijke factuurbedrag bedragen.

In het geval dat de ondernemer 100% van de factuur aan de aannemer had betaald en hij dus geen inhouding had gedaan, kon hij opnieuw aansprakelijk gesteld worden voor de fiscale en sociale schulden (85%). Daarenboven was hij in elk geval ook een boete verschuldigd van het dubbele van de inhouding (2 x 30%). De totale factuur kon dus 245% bedragen.

... naar nieuw

Het systeem werd door het Europese Hof van Justitie veroordeeld omdat de registratieverplichting voor buitenlandse aannemers te ingewikkeld was. Het gevolg was dat de basis voor de inhoudingsverplichting en de aansprakelijkheid wegviel.

In de loop van 2007 werd het regime vervangen door een **systeem op basis van de effectieve fiscale en RSZ-schulden van de aannemer**. Met andere woorden, als u merkt dat de aannemer die u inhuurt fiscale of RSZ-schulden heeft, dan moet u een inhouding doen. Doet u dat niet, dan loopt u de kans om zelf aansprakelijk gesteld te worden.

Controleren of een aannemer fiscale of RSZ-schulden heeft, kan via een databank. Deze databank meldt wel enkel of de aannemer schulden heeft of niet. Het bedrag van de schulden moet de aannemer zelf meedelen via een attest.

Indien de aannemer **op het ogenblik van de betaling van de factuur fiscale schulden heeft**, dan moet u een bedrag inhouden gelijk aan dat van de fiscale schulden met een maximum van 15% van het factuurbedrag. Als de aannemer geen attest voorlegt, bedraagt de inhouding sowieso 15%.

Ook wanneer de aannemer **RSZ-schulden** heeft, moet een inhouding gebeuren: u moet dan het bedrag van de RSZ-schuld inhouden en doorstorten. Het maximum is hier 35% van het factuurbedrag (let op: als het factuurbedrag lager is dan 7.143 EUR moet u in elk geval 35% inhouden en moet u niet wachten op een attest).

Gebeurt de inhouding niet op de correcte manier, dan kan u opnieuw aansprakelijk gesteld worden voor de fiscale en de RSZ-schulden van de aannemer. Hield u onvoldoende in, dan zal het ingehouden bedrag verrekend worden met de uiteindelijke schuld. De medeaansprakelijkheid verschilt voor fiscale schulden en voor RSZ-schulden, maar samen kunnen ze nooit meer dan 100% bedragen. Heeft u niets ingehouden, dan bedraagt de boete het dubbele van de inhouding.

In cijfers:

Voor fiscale schulden moet u maximum 15% van het factuurbedrag inhouden. Doet u dat niet, dan bent u medeaansprakelijk voor die fiscale schulden tot maximaal 35% van de prijs van de werken door die aannemer. Bovendien bent u dan een boete verschuldigd van 30%. Voor RSZ-schulden moet u maximaal 35% van het factuurbedrag inhouden. Doet u dat niet, dan bent u medeaansprakelijk voor 100% (!) van de prijs en loopt u een boete op van 70%. Wanneer u geen van beide inhoudin-

gen deed, blijft de maximale medeaansprakelijkheid beperkt tot 100%.

Met andere woorden : als u 100% betaalde aan uw aannemer, dan bent u een boete verschuldigd van 30% plus 70% en bent u medeaansprakelijk voor de fiscale en RSZ-schulden tot maximaal 100% van de prijs van de werken, samen goed voor 300%!

Vanaf 1 januari 2008 ...

De inhouding is gebaseerd op de vraag of de aannemer fiscale en/of RSZ-schulden heeft. Dit is informatie die u gemakkelijk in een database kan opzoeken. Voor de RSZ-schulden is deze database functioneel (www.socialsecurity.be). Voor fiscale schulden is dit echter nog niet het geval. Daarom werd eind 2007 beslist om het **fiscale luik** uit te stellen tot die database operationeel is (ten laatste op 1 januari 2009). Zolang mag u dus rustig een beroep doen op een niet-geregistreerde aannemer en hoeft u niet te controleren of er fiscale schulden zijn.

De **hoofdconclusie** is dat de vraag of uw aannemer geregistreerd is of niet, zonder belang is. Dat kan nog wel belangrijk zijn voor andere zaken (bijvoorbeeld voor de toepassing van het 6%-tarief bij verbouwingen bij particulieren). Het enige wat telt voor u als ondernemer is te weten of uw aannemer fiscale en/of RSZ-schulden heeft. Te controleren vóór u betaalt! ■

Erratum

Een lezer merkte bij de fiscale focus in het dossiernummer over 'duurzaam bouwen' (West-Vlaanderen Werkt 2007/4) op dat de berekening van de belastingvermindering verkeerd wordt voorgesteld. Deze opmerking is volledig terecht.

De belastingvermindering voor energiebesparende investeringen bedraagt maximaal 40% van de uitgave, zonder meer te mogen bedragen dan 2.650 EUR (bedrag voor 2008), eventueel verhoogd met 790 EUR (zie artikel). De belastingvermindering voor passiefhuizen bedraagt 790 EUR per jaar gedurende tien jaar. Deze bedragen zijn de sommen die effectief van uw belastingschuld afgaan. Het verhaal over de verbeterde gemiddelde aanslagvoet in de tekst is volledig misplaatst.

Conclusie is dat uw investering zichzelf op deze manier snel(ler) terugbetaalt en dat de auteur dringend energiebesparende investeringen moet doen aan zijn woning ...

Mijn verontschuldiging voor de foutieve commentaren en dank aan de oplettende lezer voor zijn terechte opmerking.

Colofon

De artikelen in West-Vlaanderen Werkt zijn niet noodzakelijk de weergave van officiële standpunten van WES. Bij naamvermelding verschijnt de bijdrage onder de verantwoordelijkheid van de auteur.

Reproductie van of verwijzing naar één van de artikelen mag uitsluitend met correcte vermelding van auteur en bron, en mits het bezorgen van een kopie aan de redactie.

Beschermcomité

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

Redactiecomité

Voorzitter: prof. dr. N. Vanhove
R. De Keyser, H. Desmyttere,
T. Termote, L. Denorme, B. Declerck

Eindredactie

Lieselot Denorme

Verantwoordelijke uitgever

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

Advertentiewerving

Lieselot Denorme
tel. 050 36 67 74 - fax 050 36 31 86
e-mail: lieselot.denorme@wes.be

Oplage: 4.120 exemplaren

Redactie

WES vzw
Baron Ruzettelaan 33
8310 Brugge-Assebroek
tel. 050 36 71 36
fax 050 36 31 86
BTW BE 408 382 668
E-mail: redactie@wes.be
website: www.wes.be

Ontwerp lay-out: WES
Drukkerij: Goekint Graphics, Oostende
Foto kaft: Infrabel



Lid van de Unie van de Uitgevers van de Periodieke Pers

West-Vlaanderen Werkt wordt gedrukt op houtvrij en milieuvriendelijk gebleekt papier.

ISSN=1374-6235

'West-Vlaanderen Werkt'

West-Vlaanderen Werkt is een uitgave van WES vzw.

In elk nummer brengen wij:

- sociaal economisch nieuws met speciale aandacht voor West-Vlaanderen;
- wetenschappelijk onderbouwde artikelen en actuele informatie voor privaat en publiek management.

Abonnement

Een jaarabonnement 2007 is gratis.
Het tijdschrift 'West-Vlaanderen Werkt' verschijnt vier maal per jaar.
Registreren kan via de website van WES: www.wes.be

Wet op de privacy van 8/12/1992

'West-Vlaanderen Werkt' wordt u gratis toegestuurd door WES vzw. Indien uw gegevens onjuist zijn of indien u het tijdschrift niet meer wenst te ontvangen, neem dan contact op met de redactie. WES deelt uw persoonlijke gegevens niet mee aan derden.

Lokale economie

"Behandeling van vergunningsaanvragen voor handelsvestigingen", een praktische digitale handleiding op cd-rom voor ambtenaren lokale economie, 2006, € 250 (incl. BTW en verzendingskosten).

Meerwaardeneconomie

'Zonder vooroordelen' - getuigenissen van West-Vlaamse organisaties over het werken met kansengroepen, 2007, 48 blz., gratis publicatie.

Regionale economie

(Ver)ken uw grens. Onderzoek naar de grensoverschrijdende bezoekersstromen in de Euregio Scheldemonde, 2007, 35 blz.

Toerisme

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

Reeks

Facetten van West-Vlaanderen

- 45 Bezetting van de bedrijventerreinen in West-Vlaanderen, 1998, 322 blz., € 36,94
- 46 Het logiesaanbod aan de kust, 1998, 56 blz., € 14,63
- 47 Mestproblematiek in de provincie West-Vlaanderen 1999, 73 blz., € 18,59
- 48 Behoeftenanalyse hoger onderwijs in West-Vlaanderen 1999, 40 blz., € 12,39
- 49 Bevolking en gezinnen in West-Vlaanderen 2000-2010, 1999, 44 blz., € 12,39
- 50 De integratie van moeilijk plaatsbare groepen op de arbeidsmarkt in West-Vlaanderen, 2002, 65 blz., € 15,00
- 51 Evaluatiemethode voor centrumbeheer, 2003, 75 blz., € 20,00
- 52 Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, 2005, 64 blz., € 20,00
- 53 De migratie van West-Vlaamse jongeren: migratiemotieven en de gevolgen hiervan op de West-Vlaamse arbeidsmarkt en knelpuntberoepen, 2005, 47 blz., € 20,00
- 54 Duurzame kwaliteit voor bedrijventerreinen, 2006, 64 blz., € 25,00
- 55 Koopstromen in kaart, 2007, 102 blz., € 25,00

De betalende publicaties zijn BTW ingegrepen, exclusief portkosten

*De volledige lijst van alle publicaties van WES kunt u verkrijgen bij
Jessie Rosseeuw,
e-mail: jessie.rosseeuw@wes.be
fax 050 36 31 86 - tel. 050 36 67 70
of op www.wes.be/publicaties*

Pure hightech, verfijnd drukwerk



Uw boodschap
in een verleidelijk jasje.