

west-vlaanderen werkt

1.1976

tweemaandelijks tijdschrift / verschijnt niet in juli en augustus / januari-februari 1976



WES

1.1976

18e JAARGANG

WESTVLAAMS
EKONOMISCH
STUDIEBUREAU

Baron Ruzettelaan 33
8320 Brugge 4
Telefoon : 050/33 81 31
Postrekening 000-0125243-16
BTW : 408.382.668

inhoud

1

Redactioneel

Invoer vloeibaar aardgas en de dringende uitbouw van de Zeebrugse voorhaven

2

De pijpleidingenstraat : een nieuw element van de verkeersinfrastructuur

J. Hemschoote

7

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke

C. de la Kethulle de Ryhove / R. Simoen / E. Blomme

15

Informatief : Fusies van gemeenten in West-Vlaanderen

24

Bezoldigde tewerkstelling per gemeente, 30 juni 1974

26

Spektrum

Aanbevelingen voor de valorisatie van de bestaande landelijke kernen / Thans ook reglementering voor verbrandingsinstallaties van de industrie / 'Princesse Marie-Christine' ingevaren / 25 jaar huisvestingsbeleid te Poperinge / Aanleggen van elektrische hoogspanningslijn Gent-Brugge / Off-shore hoogzeeschepen te water gelaten / De uitbouw van de achterhaven te Zeebrugge / Sunair 20 jaar / Bekaert nv in offshore / Container-woltrafiiek op Zeebrugge / Bescherming van duinen en strand

42

Nieuwtjes

Beschermkomitee

Ridder P. van Outryve d'Ydewalle,
Goeverneur, Voorzitter WER ;
De Heer H. Smisaert,
Ere-voorzitter Raad van Beheer WER ;
De heer P. Monballyu,
Voorzitter Raad van Beheer WER ;
De heren H. De Fauw, L. Gillon, A. Legein, H. Olivier,
Mevrouw B. Platteau-Van Elslande,
Leden van de Bestendige Deputatie.

Redaktiekomitee

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

Redaktiesekretaris

De Heer D. Sanders.

Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Abonnement 1976 : 170 fr. (BTW inbegrepen)

Postrekening 000-0125243-16
WES, Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4.

Lay-out

Johan Mahieu.

Drukkerij

Groeninghe, Kortrijk.

Foto

L. Van Rafelghem

invoer vloeibaar aardgas en de dringende uitbouw van de zeebrugse voorhaven

De Raad van Beheer van de Westvlaamse Economische Raad heeft kennis genomen van het protocol die de Belgische maatschappij 'Distrigaz' met de Algerijnse maatschappij 'Sonatrach' op 27 november 1975 afsloot voor een jaarlijkse levering van 3,5 miljard kubieke meter aardgas, gedurende een periode van 20 jaar en met een mogelijke bijkomende jaarlijkse hoeveelheid van 1,5 miljard kubieke meter.

'Distrigaz' heeft verklaard Zeebrugge als invoerhaven te kiezen.

De Raad van Beheer van de WER vestigt er de aandacht op dat de studiegroep 'Symarinfra', in haar bekend rapport van oktober jongstleden, vaststelt dat de inplanting van een vloeibaar aardgasterminal met een voldoende verzekerde veiligheid in de voorhaven van Zeebrugge kan gebeuren.

De mogelijke uitbouw van een buitenhaven te Zeebrugge werd onderzocht en positief beoordeeld door de Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout. De modelproeven die daar gebeurden, leidden tot het besluit dat de uitbouw van de voorhaven, 1.000 m à 1.500 m verder in zee vanaf de huidige pier, met een netto bijkomende landoppervlakte van ongeveer 300 ha in zee en een diepte in de eerste fase van — 13 m bij LLWS, mogelijk is.

Gezien in ons land alleen Zeebrugge in aanmerking komt als invoerhaven van vloeibaar aardgas en de noodzaak voor België om tot rechtstreekse invoer van zeer grote hoeveelheden aardgas over te gaan, verzoekt de beheerraad van de Westvlaamse Economische Raad de regering zeer spoedig de beslissing te nemen om de geplande buitenhaven van Zeebrugge uit te rusten met een terminal voor vloeibaar aardgas.

De WER vestigt er tevens de aandacht op dat de beslissing de Zeebrugse voorhaven uit te bouwen, kadert in het regeringsprogramma van 1970 inzake de uitbreiding van de haven van Zeebrugge. Deze uitbouw is trouwens eveneens noodzakelijk om de toegang tot de nieuwe zeesluis optimaal te verzekeren.

Meer bepaald dringt de Westvlaamse Economische Raad aan opdat de heer Minister van Openbare Werken opdracht zou geven de proeven die in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout in verband met het rapport 'Symarinfra' werden uitgevoerd, met prioritaire spoed voort te zetten.

De WER wijst er tenslotte op dat, met het oog op de nodige voorbereidende werken, de beslissing in de eerste trimester 1976 dient genomen te worden.

de pijpleidingenstraat: een nieuw element van de verkeersinfrastructuur

J. Hemschoote,

Wetenschappelijk Medewerker WES

Het vervoer per pijpleiding

Het vervoer per pijpleiding is helemaal geen nieuw verschijnsel. Sinds lang is men vertrouwd met dergelijk transport van water en gas. Ter illustratie kan gewezen worden op het feit dat reeds in de XIIIe eeuw een aantal Vlaamse steden beschikte over een min of meer uitgebreid waterleidingsnet. Brugge voedde dit net met water uit de reien; Ieper gebruikte het water van de vijver van Zillebeke en later ook dit van de vijver van Dikkebus; voor Damme werd water aangevoerd uit de vijver van Male. De drie in West-Vlaanderen actieve waterleiding-maatschappijen (NMDW, TMVW en IWVA) werden opgericht in de periode 1913-24. Distrigaz werd in 1929 gesticht om kooksofengas niet langer verloren te laten gaan en het te valoriseren door het via buizen te brengen naar gebieden waar het kon gebruikt worden.

Na de tweede wereldoorlog en vooral in de laatste twintig jaar werd de Europese samenleving gekenmerkt door een snel stijgend verbruik van aardolie. Aanvankelijk werden in de havens petroleumraffinaderijen opgericht; de petroleumprodukten werden onder meer via pijpleidingen naar de grote verbruikerscentra in het binnenland gebracht. Zo kwam in 1953 de eerste Europese pijpleiding voor petroleumprodukten tot stand. Zij verbond Le Havre met Parijs (circa 250 km) via een buis van ongeveer 25 cm diameter¹. Later achtte men het nuttiger de raffinaderijen bij de verbruikers te hebben, zodat ruwe aardolie vanaf de havens naar de raffinaderijen moest gebracht worden. De eerste pijpleiding voor ruwe aardolie werd in Duitsland aangelegd tussen Wilhelmshaven en Keulen. Zij kwam klaar in 1959; de lengte bedraagt circa 380 km; de diameter is ongeveer 70 cm.

Thans wordt een hele gamma gassen en vloeistoffen per pijpleiding vervoerd: water, aardgas, aardolie, zuurstof, waterstof, ethyleen, pek... Ook vaste stoffen worden per pijp over lange afstanden verplaatst: erts, steenkool, kalksteen... Hiertoe dienen de vaste stoffen eerst vergruisd en met water vermengd. Deze vloeibare massa wordt doorheen de pijpleiding gejaagd en bij aankomst in de terminal terug gescheiden in vaste stof en water.

Voordelen van vervoer per pijpleiding

Het gebruik van pijpleidingen heeft ontegensprekelijk een aantal voordelen. Vooreerst wordt een pijpleiding meestal ondergronds geplaatst. In principie is er tussen de bovenzijde van de buis en het aardoppervlak een ruimte van minstens 80 cm. Bovengronds uit de leiding zich vooral in een reeks pompstations en in herkenningstekens langs het tracé. Wel is er sprake van een ingreep in het landschap in die zin dat op het tracé alle bomen en struiken moeten verdwijnen. In vergelijking met andere vervoerssystemen heeft een pijpleiding dus wel een eerder geringe invloed op de bovengrondse ruimte.

Een tweede voordeel is gesitueerd op het economisch vlak. Kenmerkend voor het vervoer per pijpleiding is dat het probleem van de zogenaamde retourvracht niet gesteld wordt. Vrachtwagens, treinen en schepen dienen te zorgen voor een lading voor hun terugreis, zoniet moeten ze ledig, en dus on-economisch terug naar hun vertrekpunt. Een pijpleiding kent deze zorg niet.

Verder is een pijpleiding gekenmerkt door een geringe arbeidsintensiteit en een grote transportcapaciteit. Bovendien kan zij gemakkelijker een continue aanvoer waarborgen dan enig ander vervoermiddel.

Zonder hier zeer concreet te zijn, kan algemeen gesteld worden dat vervoer per pijpleiding een goedkope vorm is van vervoer te land op voorwaarde dat het gaat om grote te vervoeren volumes. Een pijpleiding vraagt zeer zware investeringen voor aanleg, maar de werkingskosten blijken relatief laag te liggen, vooral wegens de geringe personeelskosten.

Kenmerkend is verder de nagenoeg volledige onafhankelijkheid van omstandigheden zoals stormen, mist, ijsvorming op de wegen, verkeersongevallen en dergelijke.

Het gebruik van pijpleidingen leidt eveneens tot een ontlasting van andere vervoermiddelen. Wat niet betekent dat alle vervoer over de weg van bijvoorbeeld gevaarlijke grondstoffen en produkten kan opgeheven worden. Transport via pijpleidingen is in wezen massatransport; vervoer van kleine hoeveelheden over de weg is niet uit te sluiten.

Pijpleidingen in West-Vlaanderen

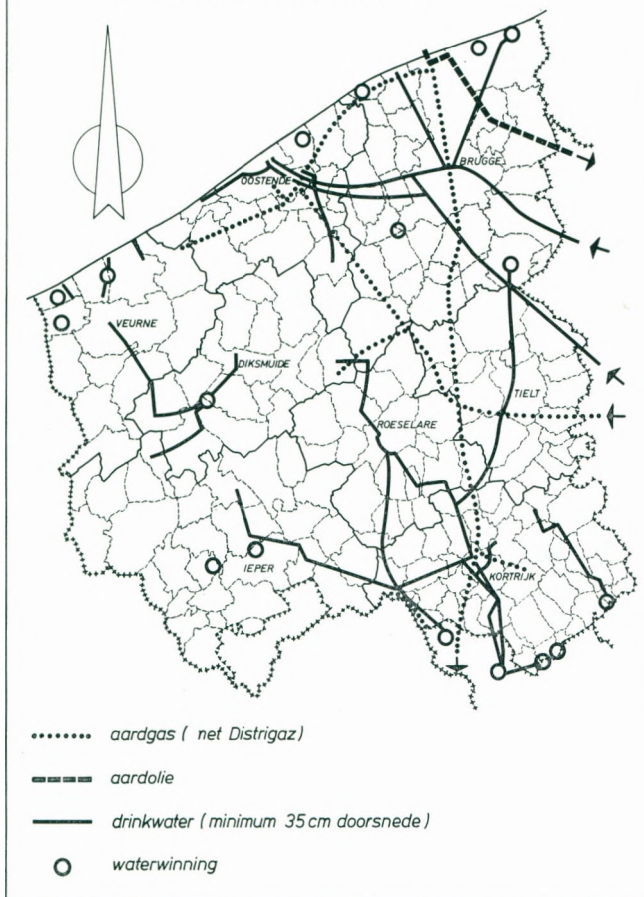
De afvalwaterkollektoren buiten beschouwing latend worden in West-Vlaanderen drie groepen pijpleidingen aangetroffen (zie kaart 1).

Een eerste groep betreft de drinkwatervoorziening. De grootste in West-Vlaanderen aanwezige leiding (diameter 100 cm) is de sectie Ruiselede-Brugge van de TMVW-toevoerleiding² Brakel-Brugge-Oostende.

¹ Later werd deze leiding aangevuld met een tweede en een derde buis, met een doormeter van respectievelijk circa 30 en 50 cm.

² Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Waterbedeling.

Kaart 1: Schematisch Overzicht van de voornaamste buisleidingen in West-Vlaanderen (toestand 1975)



Een tweede net zorgt voor de bevoorrading met aardgas. De grootste in West-Vlaanderen aanwezige leiding (Distrigaz) is de sectie Dentergem-Pittem (diameter 35 cm) van de toevoerleiding Brussel-Merelbeke-Pittem-Oostende (Zandvoorde). De grootste gasleiding in België (Poppel-Blaregnies) heeft een doorsnede van 90 cm.

Tenslotte zijn er de olieleidingen. In West-Vlaanderen vindt men er twee : een militaire leiding en de Texaco-leiding tussen Zeebrugge en de raffinaderij te Oostakker. Deze Texaco-leiding, die de eerste burgerlijke olieleiding van België was, heeft een doorsnede van 50 cm.

Elders in het land heeft men nog pijpleidingen voor het vervoer van petroleumproducten, zuurstof, waterstof, pek, ethyleen, monovinychloride en natronloog.

Bundeling van pijpleidingen

Een en ander heeft ertoe geleid dat, vooral in bepaalde delen van het land, bijvoorbeeld in de streek Antwerpen-Brussel, een wirwar is ontstaan van diverse soorten pijpleidingen ; ook hier dringt zich een ruimtelijke ordening op.

Ofschoon weinig merkbaar vanop het aardoppervlak, vormt iedere pijpleiding toch een beperking van het gebruik van dit aardoppervlak. Zo dient bijvoorbeeld het tracé

van een pijpleiding bebouwingvrij te worden en/of te blijven. Bij bundeling van meerdere leidingen is de hinder, ontstaan door deze bundel, uiteindelijk geringer dan de som der hindernissen gevormd door de afzonderlijke, eventueel kriskras-verlopende leidingen.

De aanleg van een leidingenbundel is goedkoper dan deze van de overeenkomstige afzonderlijke leidingen. Dit is zeker het geval wanneer meerdere leidingen tegelijk kunnen aangelegd worden. Zelfs in het andere geval zal men bij bundeling doorgaans kunnen gebruik maken van gemeenschappelijke kruisingen met wegen, kanalen en dergelijke. Terloops : een kruising van een pijpleiding met een andere verkeersinfrastructuur is een dure aangelegenheid. Hierop wordt verder teruggekomen.

Ook is de controle op de goede werking van de pijpleidingen een stuk gemakkelijker in het geval van bundeling.

Tenslotte zij nog gewezen op de mogelijkheid tot een snellere administratieve procedure bij bundeling dan wanneer geïsoleerd liggende leidingen dienen geplaatst te worden.

Een bundeling van pijpleidingen brengt evenwel ook nadelen met zich mee.

Vooreerst kan niet worden geloofd dat bundeling betekent : een grotere kwetsbaarheid en hogere gevarenkans bij ongevallen en bij sabotage. Wanneer één leiding tot ontploffing komt of gebracht wordt, is er kans dat ook andere leidingen hun bijdrage leveren tot de ramp.

Een ander nadeel heeft te maken met het landschap. Aangezien bomen en struiken uit het tracé van een leiding definitief dienen te verdwijnen is het evident dat het plaatsen van een leidingenbundel leidt tot een ware en blijvende kaalslag in een min of meer brede strook. Het plaatsen van afzonderlijke leidingen daarentegen gaat eerder gepaard met een lokaal wegnemen van opgaand groen. De leidingenbundel manifesteert zich dus veel duidelijker in het landschap.

Een bundeling kan ook tot een ernstige aantasting van het landbouwareaal leiden. Terwijl boven een afzonderlijke leiding verder agrarisch kan gewerkt worden, kan boven een leidingenbundel het landbouwgebruik beperkt of zelfs uitgesloten worden. Ook kan men verwachten dat, indien landbouw toegestaan wordt, deze geregeld zal gehinderd worden door diverse werken aan de leidingen.

Niettegenstaande de nadelen lijkt men algemeen (België, Nederland, Duitsland...) toch gewonnen voor een gebundelde uitvoering van pijpleidingen.

Wel dient gewezen op het voorbehoud ten aanzien van welbepaalde transporten.

Vooreerst is er het vervoer van gasvormige zuurstof. De Belgische wetgeving³ bepaalt : ' de leidingen (met gasvormige zuurstof) mogen in de regel niet in dezelfde ruimte gelegd worden waarin zich reeds leidingen voor het vervoer van brandbare stoffen bevinden. Wanneer zij zulkdanige ruimte bezetten worden door de Minister goedgekeurde bijzondere maatregelen genomen op gebied van veiligheid '.

³ Koninklijk Besluit van 9 mei 1969 (Belgisch Staatsblad van 23 mei 1969) betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor het vervoer van gasvormige zuurstof door middel van leidingen. Artikel 41.

Ook ten aanzien van drinkwater of van tot drinkwater om te vormen water, formuleren sommige auteurs voorbehoud. Volgens hen mogen dergelijke waterleidingen niet gekombineerd worden met leidingen voor het vervoer van andere vloeistoffen of gassen.

Uit de beschikbare gegevens is evenwel niet af te leiden wat precies bedoeld is met 'dezelfde ruimte' en 'gekombineerd'. Misschien is via het respekteren van een bepaalde afstand tussen de bedoelde leidingen en de overige leidingen een vorm van bundeling toch niet helemaal uit te sluiten.

Leidingenstraten, leidingenstroken, leidingenviadukten

De idee van bundeling van leidingen kreeg concrete gestalte in Nederland waar men de 'leidingenstraat' heeft gecreëerd. De leidingenstraat is een strook grond (bijvoorbeeld 50, 100 of 200 m breed) die wordt aangekocht of onteigend. In deze strook worden de leidingen op een verantwoorde minimale diepte gelegd (bijvoorbeeld 80 cm grondbedekking).

Afgezien van bepaalde gevallen kan de oppervlakte van de leidingenstraat verder agrarisch gebruikt worden, zij het onder zekere beperkingen.

Voor het beheer en voor het onderhoud wordt een bijzondere instantie aangewezen.

Een variatie op de leidingenstraat is de 'leidingenstrook'. In dit geval blijft de grond eigendom van de oorspronkelijke eigenaars, worden de leidingen dieper gelegd en kan het oorspronkelijk agrarisch bodemgebruik behouden blijven. Voor beheer en onderhoud wordt geen bijzondere instantie aangewezen. De werken in een leidingenstrook (herstellingen) vallen duurder uit wegens de diepere ligging van de leidingen.

Naarmate men meer leidingen kan bundelen verdient de leidingenstraat de voorkeur op de leidingenstrook.

Een bundeling van pijpleidingen kan ook bovengronds gebeuren. Aldus ontstaat een 'leidingenviadukt'. Bij deze viadukt kunnen de leidingen dicht bij elkaar geplaatst worden. De leidingen zijn echter uiteraard veel kwetsbaarder dan bij ondergrondse uitvoering; bij defekt daarentegen kan gemakkelijker opgetreden worden. Leidingenviadukten kunnen plaatselijk te verkiezen zijn, meer bepaald waar men met ruimtegebrek te kampen heeft zoals op bepaalde industrieterreinen en bij kruisingen met andere infrastrukturelementen. Bijzonder esthetisch is een leidingenviadukt echter niet.

Schema van een leidingenstraat of een leidingenstrook

Een belangrijk onderdeel van een leidingenstraat (of -strook) is de bedieningsweg. Deze weg is zeer nuttig voor een goede bereikbaarheid van de werken, voor de controle van de in bedrijf zijnde leidingen en voor het ingrijpen bij defekten.

In een pijpleidingenstraat (of -strook) dienen behalve de pijpleidingen ook kabels (elektriciteit, telekommunikatie...) hun plaats te vinden. Het is zeker zinvol buizen en kabels gescheiden te houden: beide elementen hebben geheel andere afmetingen, ingravingsdiepten en plaatsingsmethoden. Zo kan voorgesteld worden de bedieningsweg niet in het midden van de leidingenstraat (of -strook) te leggen, maar eerder extreem. De relatief smalle strook aan de ene zijde van

de weg kan in principe voorbehouden worden voor kabels; aan de andere zijde, overeenkomend met het overgrote deel van de leidingenstraat (of -strook) worden dan de pijpleidingen geplaatst.

Voor zover meerdere pijpleidingen tegelijk worden geplaatst, heeft het zin deze buizen niet willekeurig naast elkaar te leggen. Een groepering naar leidingdoorsnede (en dus ook naar de diepte van ingraving) lijkt het meest geschikt.

Zeer belangrijk is verder het aspect 'afstand' tussen de leidingen. Veiligheid en techniek spelen hier de hoofdrollen. In verband met de veiligheid dient men te weten hoe klein de onderlinge afstand mag zijn opdat, bij het ontploffen van een buis, een naastliggende buis gespaard zou blijven van schade. Terzake heersen grote meningsverschillen. Anderzijds is er de technische kant van de zaak. De afstand wordt hier bepaald door het al of niet gelijktijdig plaatsen van de leidingen, door de ingraafdiepte en door de werkwijze bij het plaatsen en herstellen. In verband met dit laatste dient een keuze gemaakt tussen drie omstandigheden:

- er wordt met machines gewerkt; deze mogen zich niet verplaatsen boven de leidingen. In dit geval is tussen de wanden van de buizen een afstand van 10-30 m nodig,
- er wordt met machines gewerkt; zij mogen zich wel verplaatsen boven de leidingen; de onderlinge afstand kan dus gevoelig verminderd worden,
- er wordt met de spade gegraven (alleen bij herstellingen). In dit geval kan de afstand tussen de wanden herleid worden tot 1 - 2 meter.

Volgend schema kan een tussenoplossing zijn: een paar buizen worden dicht bij elkaar geplaatst (1-2 meter), daarnaast wordt een strook open gelaten waarop machines kunnen opereren, daarnaast opnieuw een paar dicht bij elkaar geplaatste leidingen en zo verder. Vanop de vrije stroken wordt machinaal gewerkt aan de buizen. Aldus kan met machines gewerkt worden zonder op de leidingen te rijden, terwijl de leidingen toch relatief dicht bij elkaar liggen.

Tenslotte is er ook een landschappelijk aspect. Het aanleggen van een leidingenstraat (of -strook) vraagt het wegnemen van bomen en struiken. Heraanplanten is onmogelijk wegens gevaar voor beschadiging van de leidingen door de wortels. Ter compensatie dient aan de rand van de leidingenstraat (-strook) een aangepaste streekeigen beplanting te worden voorzien.

Kenmerken van de leidingenstraat (of -strook) die een tracékeuze helpen bepalen

De eigenschappen van een leidingenstraat (of -strook) dragen in zich een aantal desiderata en beperkingen ten aanzien van de keuze van een tracé.

Veel meer dan een afzonderlijke leiding vormt een leidingenstraat (of -strook) een barrière voor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen. Het is dus aangewezen niet rakelings langs bebouwingsconcentraties te gaan.

Een zelfde gevolgtrekking vloeit voort uit het feit dat een leidingenstraat (of -strook) een potentieel gevaar is. Behalve bebouwingsconcentraties dienen dus ook scholen, hospitalen, waterwinningsgebieden... ontweken.

De noodzakelijke kaalslag op het tracé leidt tot de wenselijkheid bossen, drevrijke gebieden en natuurgebieden in het algemeen te ontzien.



Foto Archief Intercom

Ook met het agrarisch gebruik dient rekening gehouden. Aangezien tuinbouw onder glas op een leidingenstraat (of -strook) uitgesloten is, moet men terreinen met dergelijk bodemgebruik ontwijken. Voor zover in bepaalde gevallen boven een leidingenstraat alleen weiland zou toegestaan worden of alle landbouwactiviteit zou verboden worden, is het nodig een leidingenstraat zoveel mogelijk te plaatsen volgens de overheersende richting van de percelen. Aldus vermindert men de grondversnippering. Niettegenstaande deze voorzorg kan het in deze gevallen nuttig of nodig zijn langs een leidingenstraat over te gaan tot een vorm van ruilverkaveling.

Het volgen van de overheersende perceelsrichting, tevens richting van de grachten, is ook wenselijk omdat een leidingenstraat geen sloten op haar tracé duldt.

Een leidingenstraat (of -strook) vraagt een bouwvaste en niet-overstroombare grond. Bij gebrek hieraan zijn respectievelijk grondverbetering en verankering van de buizen nodig. Het is dus duidelijk dat bij een tracékeuze de moerassige, venige, kleiige en overstroombare terreinen vermeden worden.

Anderzijds dienen ook reliëfverschillen vermeden aangezien het overwinnen van hoogten bijkomende pompstations vereist.

Omwille van de hoge onkosten dient men kruisingen met kanalen, rivieren, autowegen... te vermijden.

Tenslotte betekent een leidingenstraat (of -strook) een aantasting van de bovengrondse en ondergrondse vrije ruimte. Het tracé kan dus het best evenwijdig aangelegd worden aan bestaande of ontworpen infrastructuur. Wel dient men soms bepaalde afstanden in acht te nemen, zoals langs een waterweg (om stabiliteit van de dijken te behouden) en langs een autoweg (om beschadiging door verkeersongevallen te voorkomen).

Tenslotte...

Het principe van een leidingenstraat is niet zo nieuw als op het eerste gezicht misschien lijkt. Leidingenstraten-in-het-klein en leidingenviadukten zijn sinds lang in gebruik in grote haven- en industriegebieden, vooral waar het gaat om chemische en petrochemische bedrijven. Deze leidingenbundels vervoeren diverse producten tussen diverse bedrijven.

Voor leidingenstraten-in-het-groot moet men in Nederland zijn : er liggen er in de grond en op de tekentafels. Een eerste verwezenlijking is de leidingenstraat tussen Rotterdam en Bergen-op-Zoom, die in feite de bundeling is van leidingen die Rotterdam (zullen) verbinden met Zeeuwsch-Vlaanderen (Terneuzen), Zeeland (Sloegebied) en het Antwerpse.

Het is niet uitgesloten dat ook West-Vlaanderen op middellange termijn gekonfronteerd wordt met leidingenstraten of leidingenstroken. Zoals beschreven in het voorgaande nummer van 'West-Vlaanderen Werkt'⁴, wordt het kustgebied een energiefunctie toebedacht. De huidige uitbouw van Zeebrugge voor schepen van grote tonnenmaat zal deze haven ook een functie geven inzake aanvoer van diverse grondstoffen in massale hoeveelheden. Deze grondstoffen dienen naar het binnenland vervoerd te worden, zo mogelijk via pijpleidingen. Deze vorm van

transport is trouwens de formule bij uitstek om het achterland van een haven tot op honderden kilometer te maritimiseren. Eind 1973 heeft het WES reeds diverse studienota's dienaangaande aan de betrokken milieus overgemaakt ; in het kader van Symarindus, studiesyndikaat tussen de Dienst voor Nijverheidsbevordering en het WES, worden thans de ruimtelijke aspecten van dergelijke pijpleidingenstraten (of -stroken) bestudeerd.

Enkele geraadpleegde werken

Het vervoer door middel van pijpleidingen in Europa, in : *Echo's van Verkeerswezen*, 3-1965 en 1-1966 / *Pipelines in the United States and Europe and their legal and regulatory aspects*, OECD, Parijs, 1969 / Het vervoer door middel van pijpleidingen in België, in : *Echo's van Verkeerswezen*, 1-1969 / R. Idenburg, Buisleidingstraat, in : *Koninklijke Nederlandsche Heidemaatschappij*, oktober 1971, november 1971 en april 1972 / L.T. De Schrijver : Het Antwerps havengebied en zijn verbindingen met het hinterland door middel van pijpleidingen, in : *Hinterland*, nr 70, 1971 / C. Deutsch : Perspectives des transports terrestres par conduites, in : *Pétrole Informations*, 27-10-72 / A. van Dijk, Len Edzes-van Loon : *De pijpleidingstraat - gevaar, hinder en een litteken door het landschap*, Centraal Actiecomitee Rijnmond-Voorne, Vlaardingen, 1973 / *Leidraad voor oliepijpleidingen*, Directoraat-Generaal van de Arbeid, Ministerie van Sociale Zaken, Voorburg, 1973.

⁴ 'De valorisatie van maritieme gebieden', West-Vlaanderen Werkt, 5/1975, blz. 191-197.

de scheepvaartweg plassendale-duinkerke

ir. C. de la Kethulle de Ryhove,

Direkteur UCB Zandvoorde (Oostende),
Voorzitter van de Kamer van Handel en
Nijverheid van Oostende

ir. R. Simoen,

Hoofdingenieur-Direkteur van het
Ministerie van Openbare Werken,
Dienst der Kust

ir. E. Blomme,

wd. e.a., Ingenieur-Hoofd van Dienst -
Dienst der Kust

A. Inleiding

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke bestaat uit twee kanalen die via de achterhaven (getijhaven) te Nieuwpoort met elkaar in verbinding staan : het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Deze kanalen maken deel uit van de kustkanalen die worden beheerd door de Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken, Bestuur der Waterwegen.

De functie van het bevaarbaar waterwegennet achter de Kust is dubbel : het verzekeren van de scheepvaart en de waterbeheersing van de poldergebieden die het doorkruist. In sommige gevallen (bijvoorbeeld de rivier de IJzer en de Lovaart) overheerst zelfs de rol van waterafvoerkanaal t.o.v. de scheepvaartweg.

De polders achter de Kust beschikken voor een belangrijk deel over een eigen net van afvoerkanaalen die in de getijhavens rechtstreeks in zee lozen. Toch hebben de bevaarbare waterwegen achter de Kust ook een grote betekenis in de waterbemeesting, hetzij door de gravitaire lozing van beken uit relatief hoog gelegen gebieden, hetzij door overpompingswerken in deze waterwegen uit de laag gelegen polders. Bovendien worden sommige scheepvaartkanalen nog periodisch ingeschakeld als afvoerweg van het water afkomstig uit de binnenlandse rivieren, zoals het kanaal Brugge-Oostende. Het water in deze kanalen wordt in de droge periode ook soms aangewend voor bevoeding van de polders.

Het uitvoeren van kalibreringswerken aan de waterwegen heeft ook een gunstig effect op de waterhuishouding in deze waterlopen. Voor de rivier de IJzer is thans een kalibreringsprogramma in uitvoering dat speciaal bedoeld is voor de sanering van de IJzervlakte die thans nog zeer veel waterzieke gebieden kent.

De natte sekte die met dat doel in deze rivier zal worden verwezenlijkt zal ook voldoende zijn om scheepvaart met 1.350 ton schepen (Europees type) toe te laten tussen Nieuwpoort en de monding van het kanaal Ieper-IJzer.

Voor de algemene verbetering van het scheepvaartnet in ons land bestaat er een nationaal programma.

Voormeld programma voorziet onder meer in de kalibrering voor 2.000 ton scheepvaart op het kanaal Brugge-Oostende. Het vak Plassendale-Oostende (Sas-Slijkens) zal zelfs worden uitgebouwd als een havendok en geïntegreerd worden in de achterhaven van Oostende voor zeescheepvaart tot 6.000 à 7.000 ton.

Het kanaal Plassendale-Nieuwpoort is in het algemeen verbeteringsprogramma opgenomen in de reeks kanalen die op het Europees gabariet (1.350 ton schepen) zullen gekalibreerd worden en het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke is voorzien om op het 600-ton gabariet gebracht te worden.

B. Algemeenheden

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke is in zijn huidige toestand ingedeeld bij de vaarwegen voor binnenvaartuigen van de klasse I, die aangeduid worden met de algemene benaming 'Spits' (± 300 ton). Er is evenwel lokale diepgangbeperking, waardoor de schepen meestal slechts met beperkte lading het kanaal kunnen bevaren.

Het kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* heeft een totale lengte van 21 km. De toegelaten diepgang bedraagt 2 m en de minimale doorvaartbreedte bij de kunstwerken bedraagt overal minstens 6,14 m.

Het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke* heeft een totale lengte van 32 km waarvan 19 km gelegen zijn op Belgisch grondgebied. Het kanaalpeil is 1,50 m lager dan voor het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. De doorvaartbreedte bedraagt minstens 5,40 m of 74 cm minder dan op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. In het pand stroomaf Veurne bedraagt de toelaatbare diepgang 1,90 m. Tussen Veurne en de Franse grens is de toelaatbare diepgang 1,80 m.

Op Frans grondgebied was de toelaatbare diepgang tot voor kort tot 1,10 m beperkt over een traject van 2.600 m nabij Zuydcoote. Thans is deze diepgang reeds verhoogd tot 1,60 m en verwacht wordt dat deze begin 1976 eveneens op 1,80 m zal kunnen gebracht worden.

Het kanaal Plassendale-Duinkerke is essentieel een doorvaartkanaal met een afnemend belang. Zo noteerde men in 1968 op een totaal verkeer van 4.477 schepen, slechts 792 geladen schepen met een bestemming gelegen binnen het kanaal. In 1973 telde men slechts 2.352 schepen waarvan 534 geladen schepen met een bestemming binnen het kanaal.

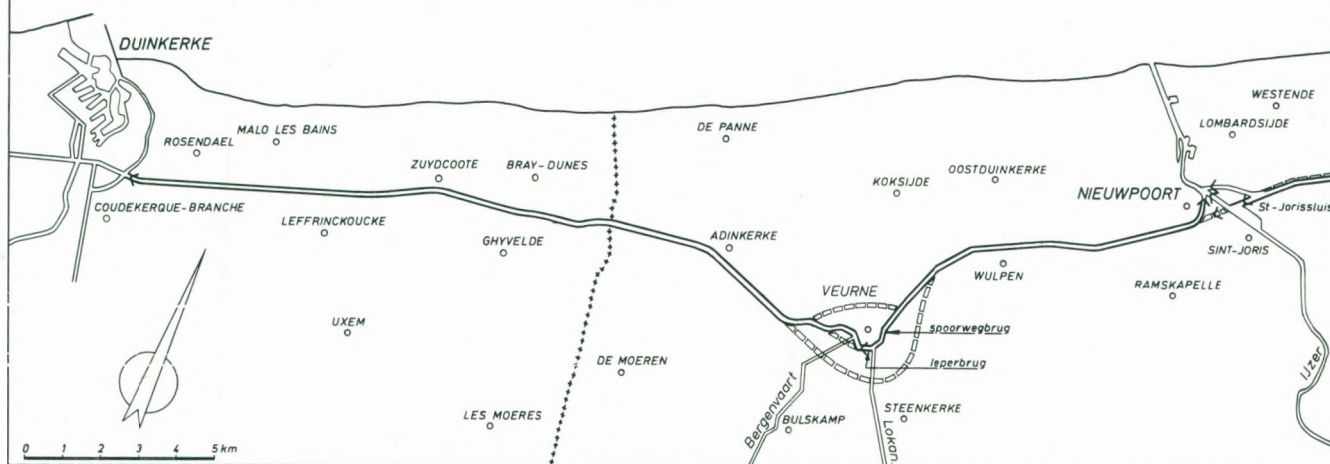
Het afnemend belang van deze scheepvaartweg blijkt zowel uit de totale scheepvaartbeweging, als uit de verhandelde goederen in de havens en uit de scheepvaartbeweging aan de grens.

C. Historiek

Tot in het begin van de 17de eeuw was alle aandacht van Brugge, voor wat het maritiem verkeer betreft gericht op Damme en Sluis. Het scheepsverkeer tussen Brugge en de steden aan de Westkust van Vlaanderen zoals Nieuwpoort, Veurne en Duinkerke was tot dan toe onbelangrijk gebleven. Het geschiedde sinds onheuglijke tijden langs waterlopen die op verschillende tijdstippen gegraven werden en overigens meer voor de waterbemeesting dan voor de scheepvaart bedoeld waren.

Nadat het Zwin in zoverre verzand was dat de haven van Sluis nog weinig betekenis had en Sluis bovendien nog onder Hollandse heerschappij was gevallen, zocht Brugge naar een nieuwe scheepvaartweg naar de zee. De keuze

Scheepvaartweg Plassendale - Duinkerke: kanaal Nieuwpoort - Duinkerke



viel op Oostende en er werd in de richting van Oostende een nieuw kanaal gegraven tot aan de sluis van Plassendale. De verbinding naar de zee geschiedde dan verder langs het bestaande krekensysteem dat onderhevig was aan de tijsschommelingen. Deze scheepvaartweg kende weinig succes gezien de verbinding tussen Plassendale en de haven van Oostende te veel moeilijkheden bood.

In die tijd kende de haven van Duinkerke een zekere bloei. Zo kwam het dat Brugge uiteindelijk zijn blikken liet vallen op deze haven temeer dat de havengeul van Nieuwpoort praktisch volledig verzand was.

De steden Brugge, Veurne en Duinkerke richtten een gezamenlijk verzoek tot de Aartschertogen Albrecht en Isabelle, teneinde toelating te bekomen om op eigen kosten de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke te mogen uitbouwen. Deze toelating werd hen verleend in 1611 en bekrachtigd door een besluit van Philips IV in 1638.

De werken werden aangevat in 1611 en beëindigd in 1661. De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke bestond uit twee kanalen die via de havengeul te Nieuwpoort met elkaar in verbinding stonden.

Het eerste kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* bestond uit twee panden gescheiden door een sluis te Rattvalle (cfr. Rattvallebrug te Slijpe). Het afwaarts pand tussen Rattvalle en Nieuwpoort werd aangewend voor de gravitaire afvoer van het oppervlaktewater der streek.

Dit pand stond aldus in open verbinding met de afvoersloten van de watering van Vladslo op de linkeroever en van de watering van Camerlinckx op de rechteroever. De beschikbare diepgang in het kanaal Plassendale-Nieuwpoort schommelde fel en bedroeg maximaal 1,30 m. De doorvaartbreedten t.p.v. de kunstwerken bedroeg nauwelijks 3,50 m.

Het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke* daarentegen bestond uit slechts één enkel pand. Het stond eveneens in open verbinding met de waterlopen van het Veurne-Ambachtse. De waterdiepte schommelde er dan ook tussen 1,20 m in de winter en 1 m in de zomer.

Bij de volledige beëindiging der werken in 1661 was de Brugse zeevaart al praktisch volledig afgestemd op Duinkerke, niettegenstaande de ernstige belemmeringen veroorzaakt door de geringe en schommelende diepgang en de beperkte doorvaartbreedten.

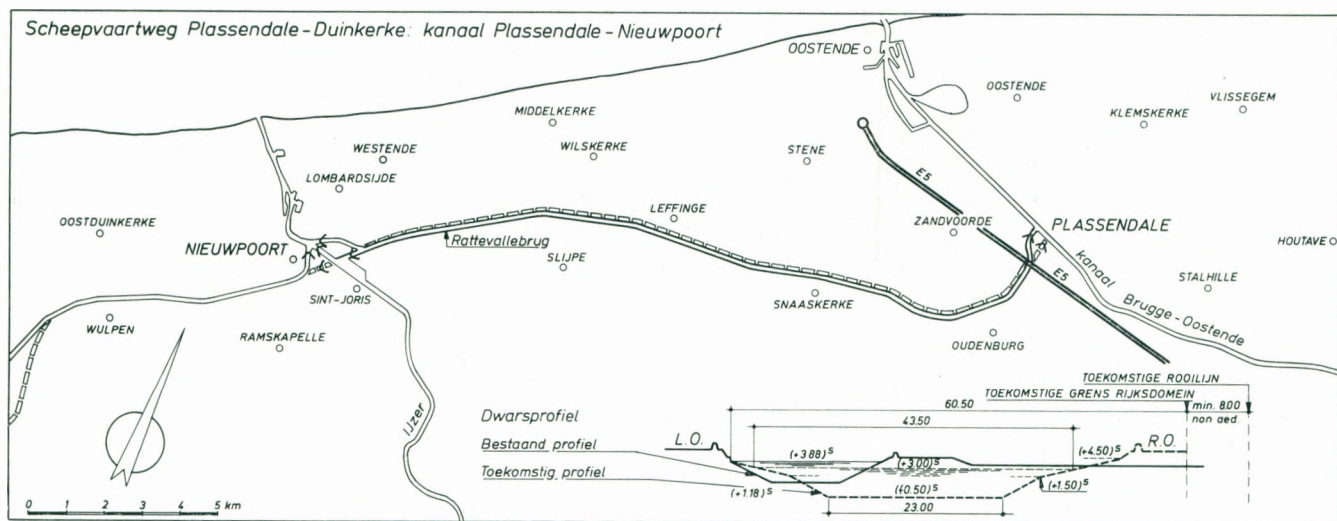
Een nieuwe tegenslag echter voor Brugge toen in 1646 Duinkerke in Franse handen overging. Door de ervaringen geleerd besloten de Bruggelingen hun eigen kanaal naar zee uit te bouwen. Het kanaal Brugge-Plassendale werd toen verbreed, verdiept en doorgetrokken tot in Oostende in de periode 1664-66.

De vrede van Utrecht van 1711 door Engeland aan Frankrijk opgedrongen kelderde de handel van Duinkerke. De toegang tot de haven van Duinkerke werd gedempt en te Zuydcoote werd in de Veurnevaart een dam opgeworpen. Deze dam werd evenwel door het stormtij van 30/12/1720 ernstig beschadigd, waarna hij door de inwoners volledig werd weggegraven. De haven van Duinkerke werd op deze manier opnieuw toegankelijk vanuit België.

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke kende een grote bloei dank zij de aanvoer van kolen die vanuit Henegouwen via de Schelde en de kanalen Gent-Brugge, Brugge-Oostende en Plassendale-Duinkerke naar de Franse Kust werden aangevoerd. De steeds groter wordende binnenschepen ondervonden ook steeds meer moeilijkheden wegens de geringe diepgang en de geringe doorvaartbreedten aan de kunstwerken. Om het kolen-transport, dat een belangrijke bron van inkomsten betekende voor onze streken, niet te verliezen werd in 1826 besloten de nodige aanpassingswerken uit te voeren. Deze werken beoogden een voldoende breedte voor het kruisen der schepen, een voldoende en vooral konstante diepgang en een grotere doorvaartbreedte aan de kunstwerken.

In het kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* werd de Rattvallesluis afgebroken en werden alle bruggen herbouwd; de watering van Vladslo-Ambacht en Camerlinckx werden via een grondduiker onder het kanaal met elkaar in verbinding gebracht en naar de zee geleid. In de achterhaven van Nieuwpoort werd een nieuwe scheepvaartsluis gebouwd. Vanaf de volledige beëindiging der werken in 1846 is het kanaal Plassendale-Nieuwpoort aldus in de eerste plaats een scheepvaartweg geworden.

Na 1661 werden er in het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke* geen noemenswaardige verbeteringswerken ten behoeve van de scheepvaart meer uitgevoerd. In 1819 werd in de achterhaven van Nieuwpoort de nieuwe Veurnesluis gebouwd.



In 1828-30 werd het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke verdiept tot een waterdiepte van 1,75 m (diepgang 1,55 m) en verbreed met het oog op het kruisen van 2 geladen schepen. De vaste bruggen werden vervangen door draaibruggen met een minimum doorvaartbreedte van 5,20 m. Bovendien werd de vaart stroomaf Veurne ingedijkt teneinde het kanaalpeil boven het peil van de omliggende polder te houden. Voor de evacuatie van deze polders werden dan afzonderlijke grachten gegraven.

De werken die aldus in de aanvang van de 19de eeuw werden uitgevoerd hadden tot gevolg dat het kolentransport nog in belang toenam en zelfs opliep tot 70.000 ton per jaar ten tijde van de onafhankelijkheid.

De kanalen Nieuwpoort-Duinkerke en Plassendale-Nieuwpoort die door de provincie van de gemeenten waren overgenomen, werden door de wet van 1/1/1854 onder het beheer van de Staat gesteld.

In 1859 werd het kanaal Plassendale-Nieuwpoort nogmaals verbreed en met 60 cm verdiept ; de doorvaartbreedte werd overal op minstens 6 m gebracht.

Bij een Frans-Belgisch overleg te Veurne in 1861 werd besloten aan het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke de nodige kalibreringswerken uit te voeren teneinde zijn gabariet af te stemmen op deze, die door de werken van 1859, werd verwezenlijkt op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. Bovendien werd de bouw van een nieuwe sluis te Veurne, juist stroomop de monding van de Lovaart vooropgezet, teneinde het kanaal te kunnen inschakelen voor de afvoer van het water uit de rivier de IJzer, zonder dat deze bewerking invloed zou hebben op het waterpeil in het pand Veurne-Duinkerke. Op Belgisch grondgebied werden de werken al spoedig aangevat. Op Frans grondgebied werden de werken slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Voormelde afspraak werd bekrachtigd door het Frans-Belgisch verdrag van 26 juni 1890 betreffende de regeling der aangelegenheden tot droogmaking van de Frans-Belgische moeren en wateringen, de verbetering van de Bergenvaart en van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke. Na het uitvoeren van nieuwe verbredings- en verdieplingswerken zoals in 1915, 1933 en 1937 beantwoordde het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke op Belgisch grondgebied aan de voorschriften van de voormelde konventie bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Tot op heden is dat nog steeds niet het geval voor wat het kanaal op Frans grondgebied betreft.

D. Betekenis der kanalen als waterweg

Tijdens de ontwikkeling van het kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* als scheepvaartweg werd het normaal kanaalpeil geleidelijk verhoogd van het peil der waterlopen, die aanvankelijk in open verbinding stonden met het kanaal, tot het peil van het kanaal Brugge-Oostende. Op deze wijze werd een voldoende diepte voor de scheepvaart bekomen. Het kanaal Plassendale-Nieuwpoort is rechtstreeks ingeschakeld in de waterbeheersing van een gebied met een totale oppervlakte van ca 9.000 ha.

Het peil van het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke* ligt 1,50 m lager dan in het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. Dit kanaal ontwaterd een vrij groot gebied waarvan evenwel relatief weinig gronden (slechts 3.000 ha) op Belgisch grondgebied gelegen zijn.

Niettegenstaande door de eeuwen heen inspanningen werden gedaan om het waterpeil in de kanalen op een konstant peil te houden moet nog steeds afgerekend worden met min of meer grote peilschommelingen. In de regenrijke perioden worden er schommelingen veroorzaakt door de lozingen te Nieuwpoort. De scheepvaart heeft dan periodisch af te rekenen met grote stroomsnelheden en te geringe waterdiepten.

In de droge perioden daarentegen daalt het kanaalpeil soms gedurende een min of meer lange tijd onder het normaal kanaalpeil. Deze dalingen zijn het gevolg van waterverlies door het verrassen, het bevoeien der akkerlanden en de verdamping. Deze verliezen kunnen dan niet gecompenseerd worden wegens de onvoldoende wateraanvoer.

Vooral het kanaal Plassendale-Nieuwpoort heeft soms erg te kampen met peilverlagingen gezien zijn klein hydrografisch bekken en zijn hoog waterpeil waardoor bovendien nog veel waterverlies door kwelwerking ontstaat. In principe kunnen deze verliezen gecompenseerd worden door aanvoer van Leiewater via het kanaal Brugge-Oostende. Deze aanvoermogelijkheid is evenwel de laatste jaren verminderd en bovendien is dat aangevoerd water fel bevuild. De Dienst der Kust streeft ernaar om op het einde van het winterseizoen dit kanaal boven het normaal kanaalpeil te houden om zo een zekere waterreserve op te slaan tegen dat de droge zomermaanden aanbreken.

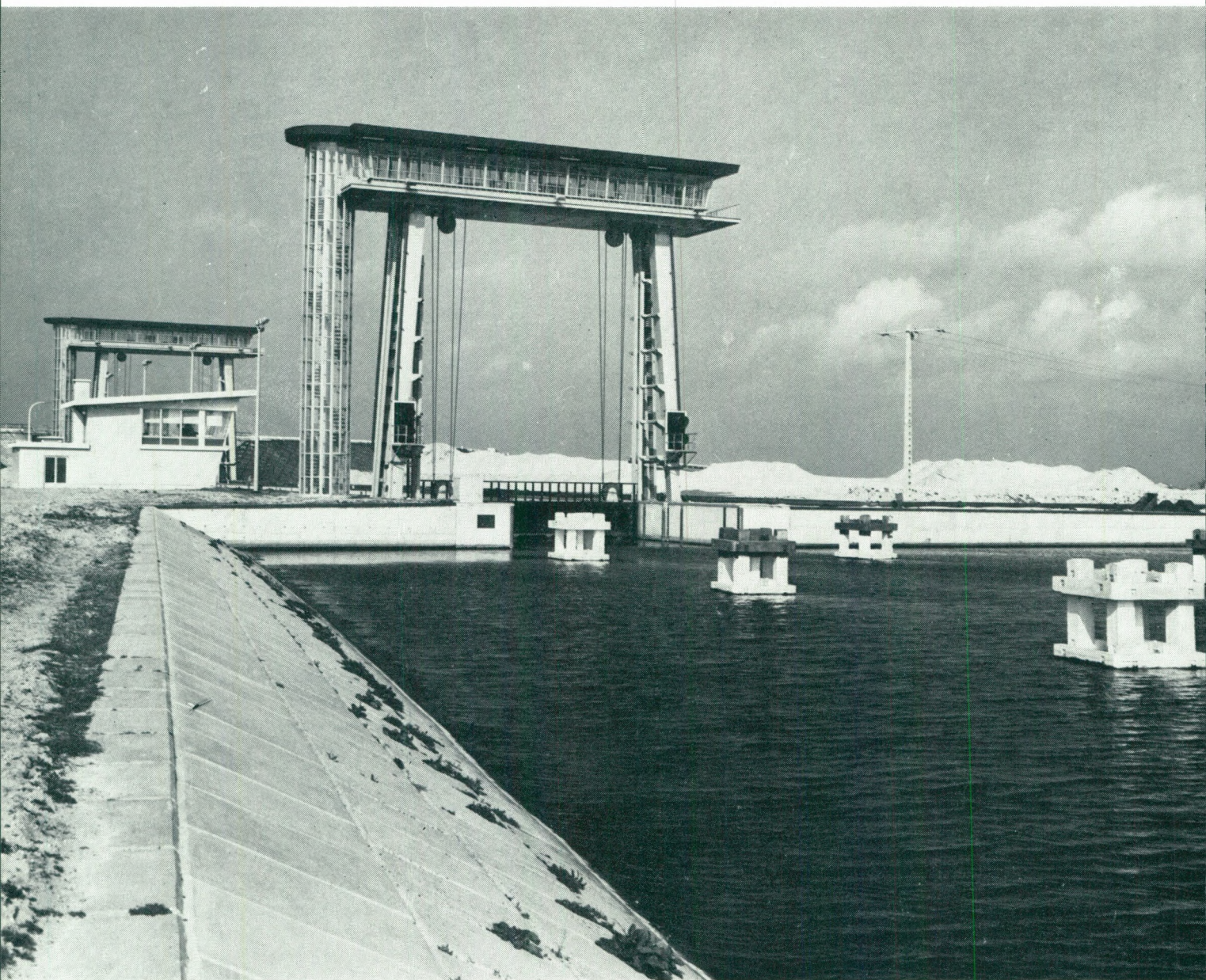


Foto Ministerie Openbare Werken - Verbindingssluis te Nieuwpoort

E. Kalibreringsprogramma

1. Huidige toestand

Op Belgisch grondgebied voldoet de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke aan het gabarriet vereist voor de Vaarwegen voor binnenvaartuigen van klasse I (300 ton-Spits). Zoals hoger uiteengezet ondervond de scheepvaart naar Duinkerke tot voor kort een ernstige belemmering door de aanwezigheid van een ondiep vak in de omgeving van Zuydcoote (nabij l'Usine des Dunes). Praktisch betekent dit dat slechts binnenschepen met een lading tot maximum 150 ton Duinkerke konden bereiken en dat hoofdzakelijk ledige schepen gebruik maakten van de kortere scheepsroute voor de terugreis van Duinkerke. Volle boten waren verplicht de omweg te maken langs de Leie en het kanaal Duinkerke-Valenciennes.

Aan deze ongunstige toestand wordt thans een einde gesteld door de in uitvoering zijnde werken op Frans grondgebied. Deze verbredings- en verdiepingswerken zijn thans reeds in zover gevorderd dat op 26/2/1975 de Franse overheid de toegelaten diepgang in het vak Zuydcoote (Usine des Dunes) - Belgische grens verhoogde van 1,10 m tot 1,60 m.

De vooruitzichten zijn zo dat deze diepgang nog in de loop van 1975 of begin 1976 tot 1,80 m zal kunnen verhoogd worden. Na de uitvoering van deze werken zal ook de Franse overheid dan eindelijk voldaan hebben aan de verplichtingen die zij op zich genomen heeft bij de ondertekening van de Frans-Belgische konventie van 26/6/1890.

Verwacht wordt dat de scheepvaart op de kanalen Nieuwpoort-Duinkerke en Plassendale-Nieuwpoort daardoor een nieuwe bloei zal kennen.

2. Toekomstige kalibrering

De scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke staat in verbinding met het kanaal Brugge-Oostende, de haven van Nieuwpoort, de rivier de IJzer, de Lovaart en de haven van Duinkerke.

Gezien het kanaal *Plassendale-Nieuwpoort* gelegen is tussen twee kanalen met een toekomstig gabarriet van respectievelijk 2.000 en 1.350 ton en bovendien de enige verbinding is van de haven van Nieuwpoort met het Belgisch achterland, werd beslist dit kanaal te kalibreren voor schepen van 1.350 ton. Een kalibrering voor 1.350 ton schepen is vooropgesteld door de Europese Konferentie der Ministers van Verkeer in verband met het streven naar homogeniteit van het waterwegennet en van de scheepvaartverbindingen van Europees belang. Volgens het reeds goedgekeurd toekomstig dwarsprofiel zal het kanaal in principe op de noorderoever verbreed worden van ongeveer 20 m tot circa 50 m gemeten aan het huidige normaal kanaalpeil. De waterdiepte zal verhoogd worden van 2,70 m tot 3,50 m. Bovendien is er een verlaging van het normaal kanaalpeil met 88 cm, van (+ 3,88)^S * tot (+ 3,-)^S voorzien. Deze peilverlaging heeft een dubbel voordeel :

(1) Er is minder watervlies uit het kanaal door de kwelwerking t.g.v. het hoogteverschil tussen het waterpeil in het kanaal en in de waterlopen van de omringende terreinen.

(2) Er ontstaat een betere waterafvoer uit de gebieden die gravitair ontwateren in het kanaal langs de Moerdijkvaart en de Oudenburgsevaart (± 7.200 ha).

Benevens de verbreding en de verdieping van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort is er ook een tracé-aanpassing voorzien tussen de autosnelweg E5 (Brussel-Oostende) en het kanaal Brugge-Oostende. In dat nieuw tracé is de bouw voorzien van een nieuwe 1.350 ton sluis, die de huidige Plassendalesluis moet vervangen.

De nieuwe St.-Jorissluis te Nieuwpoort verzekert thans reeds de rechtstreekse verbinding met de rivier de IJzer. De inplanting van voornoemde St.-Jorissluis werd zo gekozen dat zij ligt in het gepland verbindingstracé tussen het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke en Plassendale-Nieuwpoort. Door de verwezenlijking van een dergelijke verbinding zal het verkeer op de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke de achterhaven van Nieuwpoort kunnen vermijden. Daar het verrassen dan bovendien onafhankelijk van de getijbeweging in de haven van Nieuwpoort zal kunnen geschieden, zal er nog een belangrijke tijdsinstroom kunnen geboekt worden.

De verwezenlijking van het kalibreringsprogramma m.i.v. de rechtstreekse verbinding met de rivier de IJzer, de nodige onteigeningen, grondwerken, boordvoorzieningen, nieuwe bruggen, grondduikers enz. wordt thans geraamd op 1,3 miljard frank.

In tegenstelling met het kanaal Plassendale-Nieuwpoort bestaan er nog geen concrete plannen voor de kalibrering voor het kanaal *Nieuwpoort-Duinkerke*. Het feit dat deze zaak in gemeen overleg met de Franse overheid moet behandeld worden zal hieraan wel niet vreemd zijn. Zoals overigens kan blijken uit de achterstand van het programma vastgelegd door de Konventie van 1890 bestond er van Franse zijde tot nog toe slechts een matige interesse voor deze scheepvaartweg. Tot nog toe bestond bij het Bestuur der Waterwegen van het Ministerie van Openbare Werken het plan om dit kanaal te kalibreren voor schepen van 600 ton.

Het ziet er evenwel naar uit dat deze kalibrering voor schepen van 600 ton wellicht niet spoedig een realiteit zal worden. Dit moge blijken uit de overweging dat indien de scheepvaart, zoals thans het geval is, betrekkelijk onbelangrijk blijft, de uitvoering van de vooropgezette verbeteringswerken onrendabel zal blijven. Wordt daarentegen de scheepvaart in de toekomst belangrijker, eventueel t.g.v. een mogelijke weerslag van de ontwikkeling van de haven en de industriezone van Duinkerke, dan zullen meer uitgebreide kalibreringswerken wellicht noodzakelijk zijn met het oog op de scheepvaart met schepen van het Europees kaliber van 1.350 ton.

Het tracé van het kanaal in de doortocht te Veurne kan evenwel niet zonder ingrijpende en dure onteigeningen op 1.350 ton gabarriet gebracht worden. In deze veronderstelling is dan ook een nieuw tracé ten zuiden of ten noorden van Veurne te verkiezen. Het kortere noordelijk tracé is op het eerste gezicht te verkiezen. De verwezenlijking ervan is evenwel problematisch gezien de nauwe ruimte tussen de woonkern Veurne en de militaire luchthaven van Koksijde met zijn uitgebreide erfdiensbaarheidszones. Nu de beslissing werd genomen om de autosnelweg Jabbeke-Calais ten zuiden van Veurne aan te leggen, lijkt dan ook het zuidelijk tracé te verkiezen. Dit tracé is evenwel ongeveer 8 km lang, hetzij ongeveer 4 km langer dan het noordelijk tracé.

* Cofa t.o.v. vergelijkingsvlak van de Legerstaf (zg. Stafpeil).



Foto Ministerie Openbare Werken - Verbindingsluis te Nieuwpoort

De uitgave voor de kalibrering van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke voor 1.350 ton schepen op Belgisch grondgebied is te ramen op 2 miljard fr. met het zuidelijk tracé, en op 1,6 miljard fr. met het noordelijk tracé rond Veurne.

De uitgave voor het op Europees gabariet brengen van de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke op Belgisch grondgebied is aldus op minstens 2,9 miljard fr. te ramen. Verhoudingsgewijs is de uitgave voor kalibrering van het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke op Frans grondgebied op ca. 1 miljard fr. te schatten. De totale uitgave voor de kalibrering van de scheepvaartweg Plassendale-Nieuwpoort is aldus te ramen op 5,5 à 6 miljard fr.

F. Het economisch belang van de normalisering van de scheepvaart tussen Plassendale en Duinkerke

De belangstelling die van Franse, zowel als van Belgische zijde gerezen is betreffende de vaart Duinkerke-Plassendale, is toe te schrijven aan de Permanente Konferentie van de Frans-Belgische Handelskamers.

Het doel ervan is de economische ontwikkeling van de regio's aan weerszijden van de grens te bevorderen in een geest van harmonie en solidariteit.

Een van de belangrijkste punten daarvan was de aanpassing op Frans grondgebied van de diepgang van het kanaal Plassendale-Duinkerke.

Zoals reeds hoger vermeld was de situatie van dit kanaal inderdaad bijna als hopeloos te beschouwen, daar de diepgang vanaf de grens, op een deel van het Frans grondgebied slechts 1,40 m was en plaatselijk zelfs beperkt was tot 1,10 m, zodat het kanaal praktisch onbevaarbaar was tenzij voor ledige schepen.

Op deze ellendige toestand werd herhaaldelijk gewezen en het aksent werd gelegd op de vooraanstaande economische rol van deze waterweg, die de ontwikkeling van de havens van Duinkerke, Oostende en Zeebrugge in de hand kan werken. In de besluiten van het kongres te Belœil, per 18 juni 1973, die vereerd werd met de tegenwoordigheid van Prins Albert en talrijke prominenten, zowel van Franse als van Belgische zijde, werd er nogmaals nadrukkelijk op gewezen.

Aangemoedigd door deze belangstelling, zette de Handelskamer van Oostende kort daarop een economische enquête in met de medewerking van de betrokken milieus van West-Vlaanderen, en de perspectieven ervan waren zo gunstig dat ze in grote mate ertoe hebben bijgedragen de uitvoering van de nodige werken te bekomen.

Van Franse zijde werden de oeververdedigings- en baggerwerken reeds verleden winter aangevat, en in de vergadering van 11 februari 1975 te Duinkerke werd verklaard dat de vaart van Duinkerke de nodige aanpassingswerken onderging om toegankelijk te worden aan schepen met 1,80 m diepgang en de motorschepen van 38,50 m met 250 ton geladen te laten doorvaren. Deze diepgang zal nog einde 1975 of begin 1976 verwezenlijkt worden.

Deze verbetering zal gepaard gaan met een merklijke verhoging van de vervoerde tonnenmaat.

De Belgische nationale statistieken van de binnenscheepvaart van 1968 tot en met 1973, laten toe de evolutie te onderzoeken van de scheepvaart op deze waterweg gedurende deze zes opeenvolgende jaren.

Op te merken valt, eerst en vooral, de overgrote meerderheid ledige schepen die, om verstaanbare redenen, deze weg gebruikten. Van 2.550 schepen in 1968 daalt nochtans dit aantal geleidelijk tot 1.358 schepen in 1973.

Deze vermindering is het gevolg van de industrialisering van Noord-Frankrijk en de uitstekende uitrusting van de haven van Duinkerke, van uit dewelke steeds meer goederen het binnenland ingevoerd worden, zodat de schepen in grotere hoeveelheid geladen, en dus langs een andere waterweg moesten heenvaren.

Het aantal geladen schepen die deze waterweg gebruiken gaat geleidelijk naar beneden, wegens instorting van de dijken op Frans grondgebied, waardoor een vermindering van de toegelaten diepgang van 1,40 m tot 1,10 m in voege kwam.

De tolerantie qua diepgang verschilde van seizoen tot seizoen, en werd bijwijlen tot maximum 1,10 m herleid.

Het aantal geladen schepen zakte aldus van 1.927 eenheden in 1968 tot slechts 994 schepen in 1973. De vervoerde tonnenmaat verminderde in dezelfde verhouding.

Zeer opvallend is ook de gebruikte ruimte der geladen schepen. Zij is in dezelfde periode van 70 % gedaald tot slechts 64 %.

Het is wel opvallend dat menige schepen, hoe oneconomisch het ook weze, liever slechts gedeeltelijk werden geladen, om van de kortere afstand langs deze waterweg te kunnen genieten.

De evolutie in ton/km is sedert de laatste vier jaar tamelijk konstant gebleven, doch is ook met de helft gedaald in de beschouwde periode.

Het is zeer interessant de evolutie te volgen van het grensverkeer.

Het aantal ledige schepen die aanvankelijk vooral naar België terugvaardden daalt zeer sterk van 1.167 eenheden tot 395 eenheden, terwijl in de omgekeerde richting een stijging is van 51 tot 250 eenheden. Alhoewel minder in absolute cijfers is deze tendens zeer kenmerkend.

Een gelijkaardige tegenstelling, alhoewel minder opvallend, betreft de geladen schepen. Zeer sterke daling van geladen schepen in de richting Frankrijk, gepaard met een lichte stijging in de richting België.

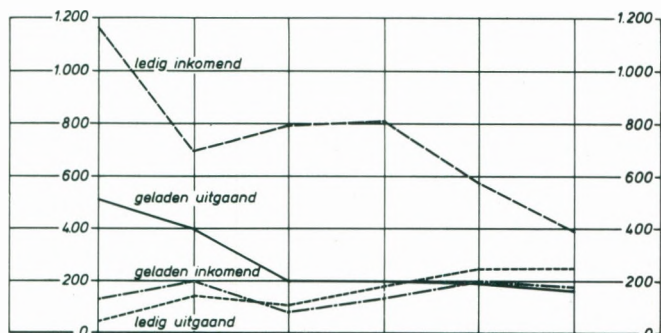
Nog meer opvallend is de vervoerde tonnenmaat. Zeer sterke daling van de in Frankrijk ingevoerde goederen van 78.000 ton tot slechts 24.000 ton, terwijl in dezelfde periode de uit Frankrijk geïmporteerde goederen stegen van 21.000 ton tot 35.000 ton. Sedert het jaar 1971 is er aldus een economisch overwicht in het voordeel van onze burens, daar ze langs deze waterweg meer exporteren dan invoeren.

G. Toekomstperspektieven

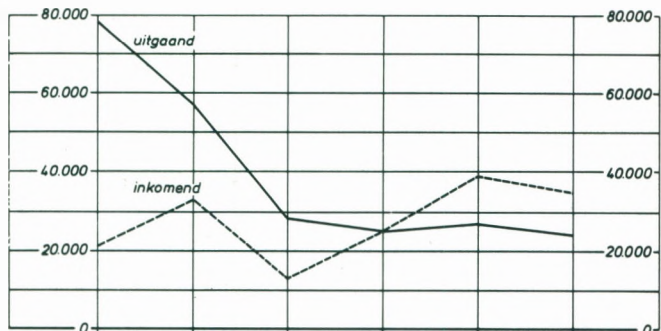
Het is duidelijk de Franse economie die het grootst profijt zal oogsten van de heropleving van het kanaal Plassendale-Duinkerke, gezien zij een nieuwe belangrijke waterweg openstelt voor de uitvoer van goederen uit de havens van Duinkerke en de industriezones van Noord-Frankrijk, maar het zal ten goede komen aan de Europese Gemeenschap, omwille van de vermindering van de vervoerkosten.

Grensoverschrijdend verkeer met Frankrijk

Aantal schepen

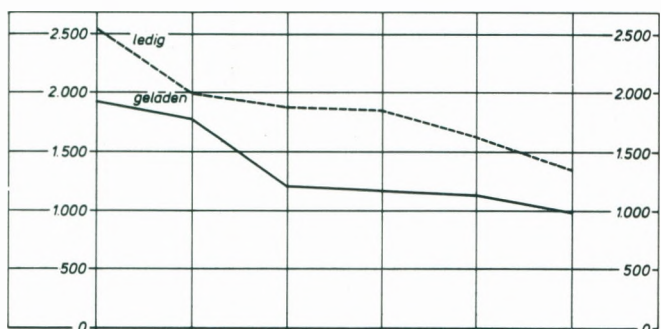


Totale tonnage

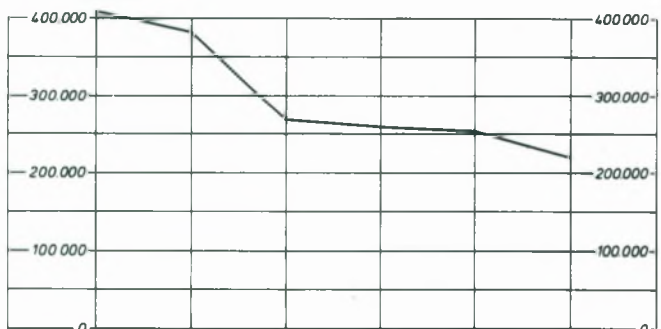


In- en uitvoer door de waterweg

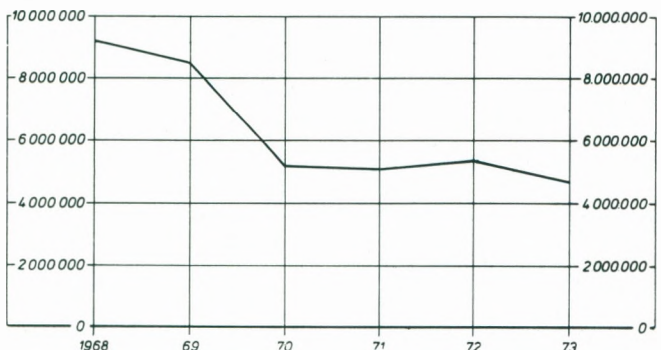
Aantal schepen



Totale tonnage



Ton km



De afstand van Duinkerke naar België, Nederland en Duitsland zal met ongeveer 100 km verkort worden, hetgeen een prijsvermindering van de vervoerkosten zal teweegbrengen van 20 %.

Ter oriëntatie kunnen de volgende afstanden in aanmerking worden genomen :

Oostende-Duinkerke

via Veurne	50 km
via Menen	240 km

Oostende-Douai

via Veurne	160 km
via Menen	170 km
via Bléharies	200 km

Gent-Duinkerke

via Veurne	120 km
via Menen	200 km
via Bléharies	240 km

De belangrijkste trafiekverhogingen zijn te voorzien op de verbinding Gent-Duinkerke, die heel gemakkelijk tot tienmaal de bestaande omvang zouden kunnen bereiken.

Indien men op een minimum rekent van 100 fr. besparing per km voor een Spitsboot van 250 ton en een aantal boten van 3.000 per jaar waarvan \pm 2.000 Duinkerke-Gent zouden varen, dan mag men grosso modo de besparing ramen op 20 miljoen fr. per jaar.

Het staat vast dat alle partijen, bij vertrek Duinkerke en omgeving, met bestemming België, Nederland en Duitsland, over Veurne zullen varen.

De verbinding Brugge-Duinkerke, die thans nog drie dagen vergt, zal in een enkele dag kunnen afgelegd worden.

Een groot voordeel van deze verbinding Brugge-Plassendale-Duinkerke is namelijk dat, gezien haar ligging in de maritieme vlakte er weinig sluizen onderweg zijn, terwijl de doortocht langs Menen (Leie) of Antoing (Schelde), een groot aantal sluizen behelst, waar soms veel tijd verloren gaat.

Ook is het zo dat in perioden van kongestie op Leie en Schelde door langdurige regenval, alsook bij aankomst van grote zeeboten, zowel te Gent als te Antwerpen, een gedeelte der schepen over Veurne zullen varen.

Uit het bovenstaande blijkt voldoende dat na het uitvoeren van de werken op Frans grondgebied de scheepvaart op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort-Duinkerke onmiddellijk zal heropleven. Deze nieuwe bloei zal evenwel worden geremd door de beperkte capaciteit van deze scheepvaartweg (binnenvaartuigen van klasse I : Spits).

Gezien de schaalvergroting op het gebied van de binnenvaartuigen is het te vrezen dat binnen afzienbare tijd er een nieuwe stagnatie of zelfs een regressie optreedt. Indien de ontwikkeling van de haven van Duinkerke en van de daarbij gepaard gaande industrie van economisch belang worden voor Vlaanderen zal al spoedig de noodzaak tot kalibrering op Europees gabriet (1.350 ton) van de scheepvaartweg Plassendale-Duinkerke blijken.

informatief :

fusies van gemeenten in west-vlaanderen

Onder de titel ' Informatief ' zullen in de toekomst regelmatig bijdragen verschijnen over onderwerpen die eerder omstreden zijn en waar de redactie voorlopig geen stelling wenst in te nemen, maar die voor een ruim publiek voldoende belangrijke gegevens bevatten.

Zo bekrachtigd de wet van 30 december 1975 (BS 23 januari 1976), na een heftig fusiedebat, de koninklijke besluiten van 17 september 1975 (BS 25.9.75 - samenvoeging) en van 3 oktober 1975 (modaliteiten en gevolgen). Daarmee is de fusie een wettelijk feit geworden. Hier volgt de officiële motivering van de Westvlaamse grenswijzigingen.

In het Belgisch Staatsblad van 25 september 1975 verscheen het koninklijk besluit ' houdende samenvoeging van gemeenten en wijziging van hun grenzen '.

De maatstaven voor de algemene motivering van dat plan worden in het ' Verslag aan de koning ' samengevat als volgt :

' In de loop van de jongste decennia, zijn de opdrachten van de lokale overheden, zoals die van de andere openbare besturen, in omvang en verscheidenheid toegenomen. Aldus zitten de gemeenten geprangd tussen haast twee eeuwen oude grenzen, terwijl hun bezorgdheid naar nieuwe sectoren is gegaan, nl. op economisch, sociaal, cultureel, sportief gebied, enz. Hun bevoegdheid slaat ook op de vrijetijdsbesteding, de ruimtelijke ordening en het leefmilieu, d.w.z. op sectoren die niet binnen strikte perken te houden zijn.

' Om aan de burgers de diensten te kunnen bewijzen, welke dezen van hen verwachten, moeten zij nu over geschoold personeel en gezonde financiën beschikken, zomede een toereikend bevolkingscijfer en een daarmee overeenstemmende oppervlakte hebben.

' De oprichting van intercommunale verenigingen bracht een eerste oplossing, maar deze was noodgedwongen fragmentarisch daar zij tot wel bepaalde doelstellingen beperkt was. Zij heeft trouwens geleid niet alleen tot een

buitengewone complexiteit, maar ook tot concurrentievervalsingen, die niet steeds het algemeen belang dienen.

' De niet-aangepastheid van de lokale structuren werd reeds in 1937 in het daglicht gesteld door het Studiecentrum voor de hervorming van de Staat en ook in 1959 door de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

' De wetgever heeft in 1961 bepalingen aangenomen (Wet van 14 februari 1961, artikel 91 tot 95) welke het mogelijk maakten een algemene en methodische hervorming van de gemeentelijke territoria door te voeren. Die bepalingen werden overgenomen en verbeterd door de wet van 23 juli 1971 welke door het Parlement eenparig werd goedgekeurd.

' De regeringen die elkaar sedertdien opvolgden, hebben zich, in actieve samenwerking met de bevoegde administratie en de provinciegouverneurs, beziggehouden met de systematische herverkaveling van de gemeentelijke grondgebieden.

' De huidige Regering heeft in haar investituurverklaring van 12 juni 1974 gezegd dat zij vastbesloten is de samenvoegingen van de gemeenten vóór de gemeenteraadsverkiezingen van 1976 maximaal door te voeren en dat die samenvoegingen volgens een gezamenlijk plan zullen geschieden.

' Navolgend plan betreft het hele grondgebied van het Rijk, waar het om redenen van geografische, sociale, culturele en financiële aard geboden is de gemeenten samen te voegen en terzelfdertijd bepaalde wijzigingen van hun grenzen door te voeren.

' In bijkomende orde hebben die verrichtingen ook een terugslag op de grenzen van provincies, administratieve arrondissementen en randfederaties.

' Naar de eis van de wet, werden die voorstellen tot gebiedswijzigingen door toedoen van de gouverneurs voor advies aan de betrokken gemeenteraden, bestendige deputaties van de provincieraden en raden van randfederaties voorgelegd.

' De maatstaven voor de algemene motivering van dat plan kunnen worden samengevat als volgt :

1. er werd voor gewaakt in eenzelfde gemeente te groeperen al wat aangebouwd of haast aangebouwd is, ongeacht of het volledige gemeenten of delen van gemeenten betreft, zomede de gebieden die op een zekere afstand gelegen toch tot de aantrekkingszone van die agglomeraties behoren ;
2. met de geografische factoren is ruim rekening gehouden : afstand tot het toekomstig gemeentelijk centrum, verbindingswegen, vervoermiddelen, reliëf, waterbekkens, beboste zones, alsmede de jongste gegevens die het landschap beïnvloeden, zoals de autowegen en de kanalen ;
3. de dienstencentra hebben logischerwijs als groepeeringscentra gediend ;
4. daar de economische gegevens een belangrijke factor vormen, werd rekening gehouden met de ligging van industriezones en met de handelsstromingen ;
5. aan de affiniteiten werd heel bijzonder aandacht geschonken : daar de mens centraal moet blijven, zijn de mentaliteiten en de levenswijze doorslaggevend geweest voor de keuze van de samenvoegingen, daar deze geen doel op zichzelf mogen vormen ;
6. gezorgd werd voor de leefbaarheid van de gemeenten dank zij een voldoende inwonertal, een passende oppervlakte en toereikende financiële middelen.

' Over de precieze en specifieke redenen, die geleid hebben tot de oprichting van de nieuwe gemeentelijke entiteiten, volgt hierna, gegroepeerd per provincie, een korte samenvatting.

' De benaming van de nieuwe entiteiten werd in vet gedrukt '.

HOOFDSTUK V. — Provincie West-Vlaanderen

ARRONDISSEMENT BRUGGE

192. **Sijsele + Damme + Moerkerke + Oostkerke + gehucht Vijvekapelle** van Brugge.

Bevolkingscijfer : \pm 10.000 inwoners.

Oppervlakte : \pm 8.656 ha.

Gewone ontvangsten : \pm 50 miljoen frank.

Er ontstaat een nieuwe meer leefbare entiteit die in hoofdzaak een landbouwkundig en residentieel karakter heeft. Alleen Moerkerke heeft enige industrie terwijl Damme een toenemend belang heeft als toeristisch- en ontspanningscentrum. Historische redenen pleiten voor het behoud van de naam Damme dat trouwens centraal gelegen is. Goede verkeerswegen. De kernen liggen op 5 à 7 km van Damme verwijderd. Het toevoegen van het gehucht ' Vijvekapelle ' van Brugge aan deze nieuwe entiteit steunt op geografische en sociologische redenen.

193. **Brugge** min gehucht Vijvekapelle dat om geografische en sociologische redenen gevoegd wordt bij de nieuwe entiteit Damme.

194. **Beernem + Oedelem + Sint-Joris**.

Bevolkingscijfer : 12.906 inwoners.

Oppervlakte : 7.166 ha.

Gewone ontvangsten : 87 miljoen frank.

Goed uitgeruste wegen tussen de onderscheiden kernen. Beernem ligt centraal op 3 à 6 km van de andere kernen.

195. **Oostkamp + Hertsberge + Ruddervoorde + Waardamme**.

Bevolkingscijfer : 17.333 inwoners.

Oppervlakte : 7.962 ha.

Gewone ontvangsten : 83 miljoen frank.

Degelijke verbindingswegen met afstand van 5 à 9 km tot de kernen.

196. **Zedelgem + Aatrijke + Loppem + Veldegem** min de wijk ' Wijnendaele ' van Aatrijke die naar Torhout gaat.

Bevolkingscijfer : \pm 17.855 inwoners.

Oppervlakte : \pm 6.163 ha.

Gewone ontvangsten : \pm 90 miljoen frank.

Fusie gewenst door de vier gemeenten. Zeer goede verbindingswegen. Zedelgem is centraal gelegen op 5 à 6 km van de andere kernen. Sterke sociaal-economische motieven. Het deel van de wijk ' Wijnendaele ' dat op Aatrijke ligt hoort morfologisch volledig bij Torhout.

197. **Jabbeke + Snellegem + Stalhille + Varsenare + Zerkegem**.

Bevolkingscijfer : 9.461 inwoners.

Oppervlakte : 5.371 ha.

Gewone ontvangsten : 34 miljoen frank.

Jabbeke ligt centraal op 3 à 4 km van iedere kern met goede verbindingswegen.

198. **Torhout + wijk ' Wijnendaele ' van Aatrijke** (Zedelgem) en Ichtegem.

Bevolkingscijfer : \pm 15.578 inwoners.

Oppervlakte : \pm 4.263 ha.

Gewone ontvangsten : \pm 75 miljoen frank.

Zeer goed uitgeruste gemeente die voldoende leefbaar en bestuurskrachtig is. De wijk ' Wijnendaele ' die op Ichtegem en Aatrijke ligt is morfologisch volledig afgestemd op Torhout.

199. **Zuienkerke + Houhave + Meetkerke + Nieuwmunster**, min het noord-westelijk deel dat naar de nieuwe entiteit De Haan gaat.

Bevolkingscijfer : \pm 2.295 inwoners.

Oppervlakte : \pm 4.958 ha.

Gewone ontvangsten : \pm 16 miljoen frank.

Landelijke poldergemeenten. Zelfde geaardheid en belangen. Goed uitgerust wegnen. Het gebiedsdeel dat van de gemeente Nieuwmunster wordt afgesplitst, kan als een schiereiland aangezien worden. Het sluit volledig aan bij de nieuwe entiteit De Haan.

ARRONDISSEMENT TIELT

200. **Tielt + Aarsele + Kanegem + Schuiferskapelle**.

Bevolkingscijfer : 19.252 inwoners.

Oppervlakte : 6.852 ha.

Gewone ontvangsten : 105 miljoen frank.

Afstanden 4 à 7 km. Zeer goede verbindingen.

Er ontstaat een evenwichtige nieuwe entiteit : Tielt met industrie, handel en dienstverlening, terwijl de drie andere gemeenten een landbouw karakter hebben met groen en bossen. In een subregionale kontekst is een groter Tielt niet aangewezen.

201. **Dentergem + Markegem + Oeselgem + Wakken**.

Bevolkingscijfer : 7.106 inwoners.

Oppervlakte : 2.600 ha.

Gewone ontvangsten : 29 miljoen frank.

De kernen liggen 5 à 7 km van Dentergem. Landelijke gemeenten met zelfde karakter en belang.

202. **Pittem + Egem**.

Bevolkingscijfer : 6.091 inwoners.

Oppervlakte : 3.441 ha.

Gewone ontvangsten : 28 miljoen frank.

Eerder landelijke en goed bij elkaar passende gemeenten en bevolking. Degelijk wegnen. Leefbaar en bestuurskrachtig.

203. **Ardoois + Koolskamp**.

Bevolkingscijfer : 9.164 inwoners.

Oppervlakte : 3.456 ha.

Gewone ontvangsten : 48 miljoen frank.

Zeer goede bindingen en verhoudingen. Degelijk wegnen ; onderlinge afstand : \pm 3 km.

204. **Wingene + Zwevezele**.

Bevolkingscijfer : 12.479 inwoners.

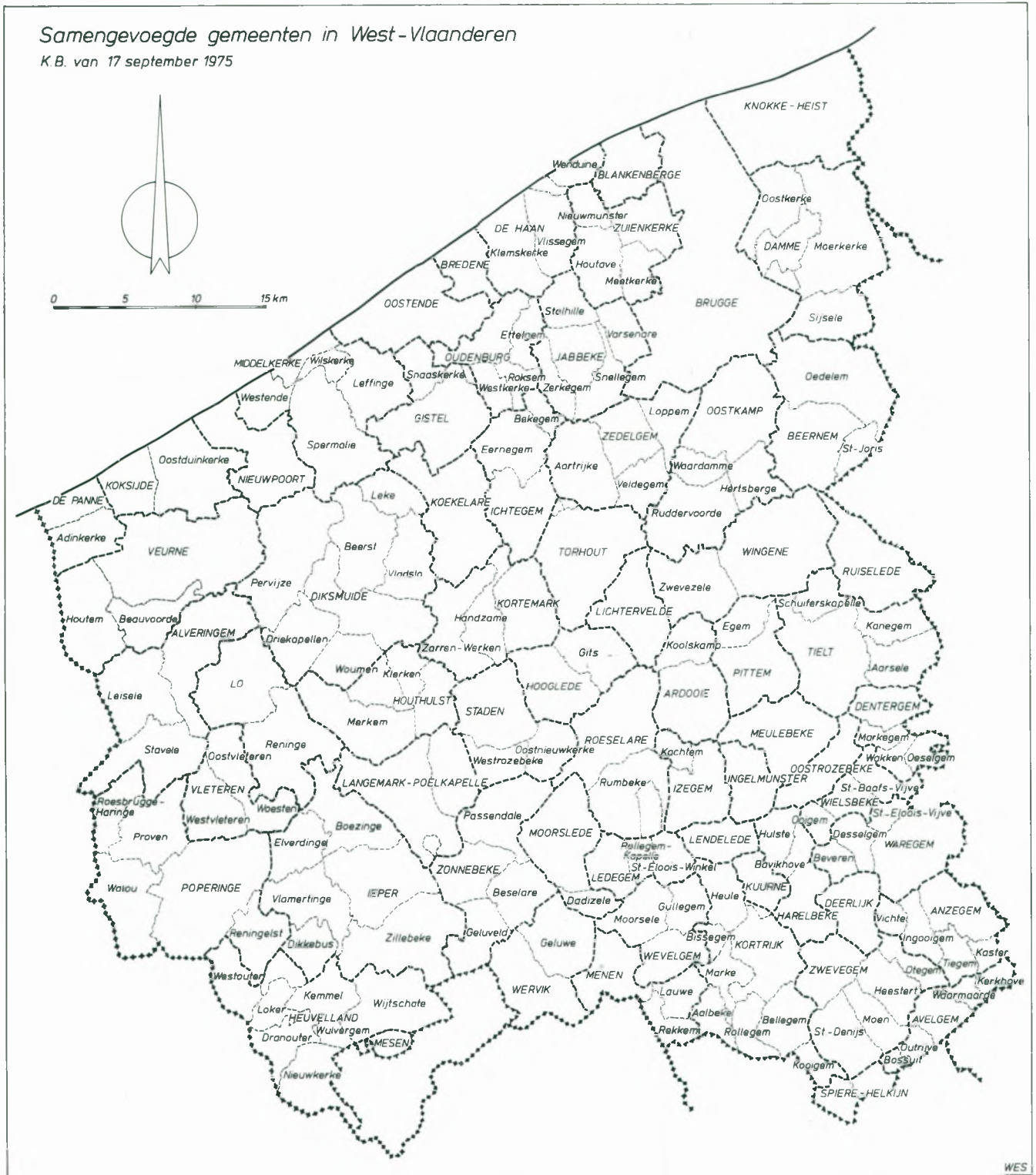
Oppervlakte : 6.839 ha.

Gewone ontvangsten : 58 miljoen frank.

Goede verbinding. Allebei landbouw- en woongemeente voor pendelaars alhoewel er ook een klein industrieterrein is. Onderlinge afstand : \pm 6 km.

Samengevoegde gemeenten in West-Vlaanderen

K.B. van 17 september 1975



205. Wielsbeke + Ooigem + Sint-Baafs-Vijve.

Bevolkingscijfer : 7.985 inwoners.
Oppervlakte : 2.096 ha.
Gewone ontvangsten : 46 miljoen frank.

Het zijn drie Leie-gemeenten met eenzelfde karakter. In de eerste plaats met een woonfunctie voor pendelaars. Voor de rest hoofdzakelijk op landbouw afgestemd, maar met toch ook een tamelijk belangrijke en groeiende industrie. Goede verbindingen. De onderlinge afstand tussen de kernen belooft 1 à 8 km.

ARRONDISSEMENT ROESELARE

206. Roeselare + Oekene + Rumbeke.

Bevolkingscijfer : 51.481 inwoners.
Oppervlakte : 6.052 ha.
Gewone ontvangsten : 386 miljoen frank.

Rumbeke is morfologisch vergroeid met Roeselare en vormt er een stedelijke agglomeratie mee. Oekene ligt als een enclave in Rumbeke. Beide gemeenten hebben een woonfunctie voor pendelaars naar Roeselare.

Sterk industrieel behalve Oekene. De onderlinge afstand tussen de kernen belooft 1 à 8 km.

207. **Izegem** + Kachtem.

Bevolkingscijfer : 26.072 inwoners.

Oppervlakte : 2.485 ha.

Gewone ontvangsten : 142 miljoen frank.

Dank zij de grote industriezone in het Mandeldal is Kachtem morfologisch vergroeid met Izegem.

208. **Moorslede** + Dadizele.

Bevolkingscijfer : 10.315 inwoners.

Oppervlakte : 3.534 ha.

Gewone ontvangsten : 44 miljoen frank.

Beide vullen elkaar aan : Moorslede is een woongemeente met industrie (maar zonder eigenlijk industrieterrein) en Dadizele is een toeristisch bedevaartsoord en een landbouwgemeente (alhoewel Dadizele ook een klein - 6 ha - volledig bezet industrieterrein heeft). Goede verbindingen. De kernen liggen op 6 km van elkaar verwijderd. Vergroeid langs de kant van 'Slijpskapelle'.

209. **Ledegem** + Rollegem-Kapelle + Sint-Eloois-Winkel.

Bevolkingscijfer : 9.095 inwoners.

Oppervlakte : 2.476 ha.

Gewone ontvangsten : 37 miljoen frank.

Lintbebouwing tussen Ledegem en Rollegem-Kapelle. Sint-Eloois-Winkel ligt op 3 km van Rollegem-Kapelle en op 7 km van Ledegem. Het zijn drie woongemeenten, doch Ledegem heeft industrie en de twee andere vooral landbouw. Door goede baan verbonden.

210. **Staden** + Oostnieuwkerke + Westrozebeke.

Bevolkingscijfer : 11.119 inwoners.

Oppervlakte : 4.623 ha.

Gewone ontvangsten : 80 miljoen frank.

De kernen liggen onderling op 4 à 7 km van elkaar verwijderd. Goede verbindingswegen voor Westrozebeke over de vroegere gemeente Vijfwegen en over Oostnieuwkerke. Hebben zelfde karakter : woongemeenten voor pendelaars met enige industrie doch vooral landbouw en bos.

211. **Hooglede** + Gits.

Bevolkingscijfer : 8.773 inwoners.

Oppervlakte : 3.783 ha.

Gewone ontvangsten : 40 miljoen frank.

De afstand tussen de 2 kernen belooft ongeveer 3 km. Het zijn gemeenten met eenzelfde plattelandskarakter en een morfologische vergroeiing van de kernen is waar te nemen. Beide gemeenten hebben een woonfunctie. Het zijn landbouwgemeenten met groeiende industrie.

ARRONDISSEMENT KORTRIJK

212. **Kortrijk** + Aalbeke + Bellegem + Bissegem + Heule + Kooigem + Marke + Rollegem + grenscorrectie : deel van Kuurne en deel van Harelbeke (Ringlaan).

Bevolkingscijfer : ± 75.660 inwoners.

Oppervlakte : ± 7.888 ha.

Gewone ontvangsten : ± 582 miljoen frank.

De kernen liggen op 3 à 11 km afstand van Kortrijk.

Zeer goede verbindingen. Al deze gemeenten vormen een morfologisch en sociaal-economisch geheel.

De samenvoeging is slechts de administratieve bevestiging van een maatschappelijk feit. Alléén verschillen in mentaliteit en gebrek aan affiniteit tussen de bevolkingen verzetten zich tegen de vorming van een nog grotere entiteit.

Om geografische redenen ligt het voor de hand de grens tussen Kortrijk en Kuurne en Harelbeke te doen samenvallen met de in aanleg zijnde Ringlaan rond Kortrijk.

213. **Kuurne** : Grenscorrectie deel van Kuurne dat naar Kortrijk gaat. Om geografische redenen ligt het voor de hand de grens tussen Kuurne en Kortrijk te doen samenvallen met de Ringlaan rond Kortrijk.

214. **Waregem** + Beveren + Desselgem + Sint-Eloois-Vijve.

Bevolkingscijfer : 30.273 inwoners.

Oppervlakte : 4.492 ha.

Gewone ontvangsten : 220 miljoen frank.

Afstand : 3 à 10 km vanaf de kernen tot Waregem-centrum. Goede wegen en verbindingen. De drie Leie-gemeenten horen thuis bij het kleine verzorgingscentrum Waregem. Zij hebben alle eenzelfde karakter en structuur ; het zijn tegelijkertijd landbouw-, woon- en industrie-gemeenten.

215. **Zwevegem** + Heestert + Moen + Otegem + Sint-Denijs.

Bevolkingscijfer : 22.245 inwoners.

Oppervlakte : 6.323 ha.

Gewone ontvangsten : 158 miljoen frank.

Deze zeer excentrisch gelegen en kleine niet-ontvoogde gemeenten hebben eenzelfde sociale en economische structuur : het zijn woongemeenten voor pendelaars naar het Kortrijkse die, alhoewel zij alle zelf enige fabrieks-nijverheid bezitten, in hoofdzaak een landbouwkarakter hebben. De nieuwe entiteit is een waarborg voor de bevolking van de zeer kleine gemeenten, van grotere welvaart en welzijn. De afstand tussen de kernen onderling belooft 3 à 9 km.

216. **Spiere** — **Helkijn**.

Bevolkingscijfer : 1.864 inwoners.

Oppervlakte : 1.078 ha.

Gewone ontvangsten : 12 miljoen frank.

Taalfaciliteitsgemeenten. Het zijn landbouw- en woongemeenten voor pendelaars vooral naar het Kortrijkse. Afstand 3 km. Hun samenvoeging verhoogt hun bestuurskracht en leefbaarheid.

217. **Wevelgem** + Gullegem + Moorsele.

Bevolkingscijfer : 27.774 inwoners.

Oppervlakte : 3.857 ha.

Gewone ontvangsten : 152 miljoen frank.

De afstand tussen de kernen bedraagt 3 à 4 km. Degelijke verbindingen. Er wordt door deze samenvoeging een sterke en voorspoedige entiteit gevormd met een in hoofdzaak verwerkend industrieel karakter, maar die ook nog een belangrijke landbouw heeft en tegelijkertijd een woonfunctie voor pendelaars. Een van de twee industrieterreinen ligt op het grondgebied van Gullegem en Moorsele.

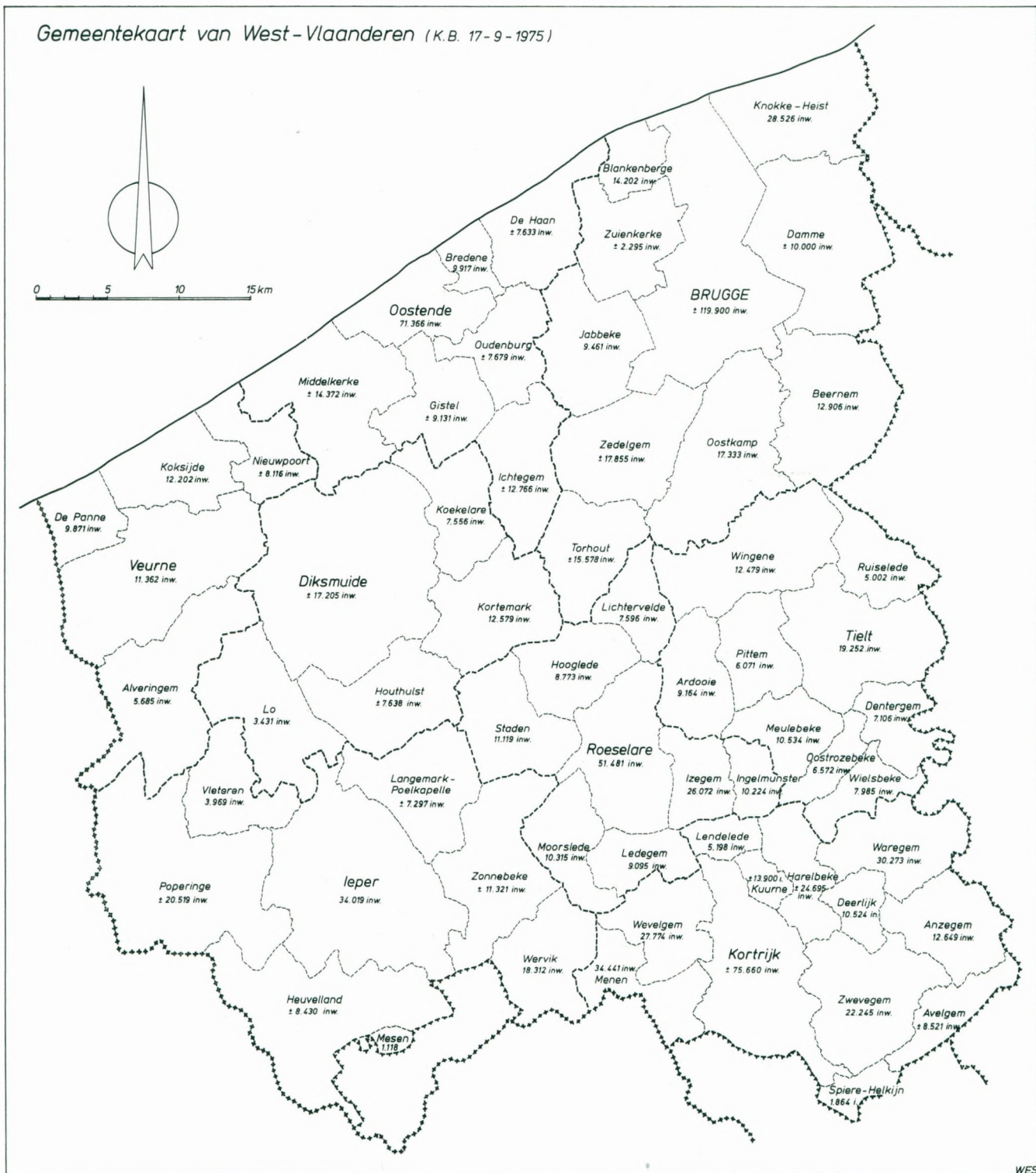
218. **Menen** + Lauwe + Rekkem.

Bevolkingscijfer : 34.441 inwoners.

Oppervlakte : 3.319 ha.

Gewone ontvangsten : 206 miljoen frank.

Gemeentekaart van West-Vlaanderen (K.B. 17-9-1975)



De afstand tussen de kernen belooft 2 à 6 km. Lauwe en Rekkem, alhoewel verschillend in bevolkingsaantal, zijn twee vergelijkbare gemeenten met woonfunctie voor pendelaars naar het Kortrijkse. Zij kunnen ook bogen op eigen industrie en op relatief grote landbouwbedrijven. Morfologisch zijn zij op Mene aangewezen en hun samenvoeging met dit verzorgend centrum, schept voor hen nieuwe mogelijkheden.

219. **Harelbeke** + Bavikhove + Hulste met grenscorrectie deel Harelbeke dat naar Kortrijk gaat (Ringlaan).

Bevolkingscijfer : ± 24.695 inwoners.
Oppervlakte : ± 2.944 ha.
Gewone ontvangsten : ± 145 miljoen frank.

De afstand tussen de kernen belooft 2 à 4 km. Hulste en Bavikhove hebben vooral een woonfunctie voor pendelaars en zijn morfologisch aangewezen op Harelbeke. Zeer goede verbindingen. Om geografische redenen is het aangewezen de grens tussen Harelbeke en Kortrijk te doen samenvallen in de as van de in opbouw zijnde ringlaan rond Kortrijk.

220. **Avelgem** + Bossuit + Kerkhove + Outrijve + Waarmaarde, met grenscorrectie Avelgem (W.-VI.) en Kluisbergen (O.-VI.) in de as van de gekanaliseerde Schelde.
Bevolkingscijfer : ± 8.521 inwoners.
Oppervlakte : ± 2.153 ha.
Gewone ontvangsten : ± 42 miljoen frank.

De afstand van de kernen tot Avelgem-centrum belooft 3 à 5 km. Het gaat hier om Scheldegemeenten waarvan Avelgem ontegensprekelijk het verzorgend centrum is. Buiten Avelgem zijn het zeer kleine, eerder stagnerende en onmachtige grensgemeenten die dank zij de samenvoeging nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden verwerven. Goede verbindingen. Het ligt voor de hand dat de grens tussen censeels de nieuwe gemeente Avelgem (West-Vlaanderen) en anderdeels Kluisbergen (Oost-Vlaanderen) gelegd wordt in de as van de gekanaliseerde Schelde ten einde de geografische anomalieën op te lossen.

221. **Anzegem** + Ingooigem + Kaster + Tiegem + Vichte.
Bevolkingscijfer : 12.649 inwoners.
Oppervlakte : 4.177 ha.
Gewone ontvangsten : 60 miljoen frank.

Goede verbindingen. De afstand tot de kern Anzegem bedraagt 3 tot 7 km. De vier niet-ontvoogde gemeenten zijn in grote mate aangewezen op Anzegem met zijn tamelijk sterke industriële basis. Kaster en Ingooigem hebben af te rekenen met een stagnerende bevolking en zijn in hoofdzaak landbouwgemeenten met een woonfunctie voor pendelaars. Tiegem en vooral Vichte hebben ook wel enige industrie. De samenvoeging opent de mogelijkheid van hernieuwde ontwikkeling.

ARRONDISSEMENT IEPER

222. **Ieper** + Boezinge + Dikkebus + Elverdinge + Vlamertinge + Zillebeke.
Bevolkingscijfer : 34.019 inwoners.
Oppervlakte : 13.048 ha.
Gewone ontvangsten : 203 miljoen frank.

Ieper is het belangrijkste stedelijk verzorgingscentrum van de Westhoek dat reeds in 1970 twee gemeenten en een deel van Vlamertinge toegewezen kreeg. De andere gemeenten zijn landbouwgemeenten met woonfunctie voor pendelaars o.a. naar Ieper. Naast Ieper hebben ook Dikkebus en Zillebeke een toeristisch belang : vijvers en bossen. Er is ook industrie : vooral in Ieper maar ook in Vlamertinge en Boezinge. Deze harmonieuze nieuwe gemeente heeft goede verbindingen met afstanden van 4 à 7 km.

223. **Langemark — Poelkapelle** + grenscorrectie deel van Zonnebeke.
Bevolkingscijfer : ± 7.297 inwoners.
Oppervlakte : ± 5.138 ha.
Gewone ontvangsten : ± 33 miljoen frank.

Is een typisch landelijke fusie (geringe bevolking en grote oppervlakte). Alleen Langemark heeft enige industrie. Woonfunctie voor pendelaars naar Kortrijk, Roeselare en de Kust. Goed verbonden : afstand 3 km.

224. **Wervik** + Geluwe.
Bevolkingscijfer : 18.312 inwoners.
Oppervlakte : 4.361 ha.
Gewone ontvangsten : 94 miljoen frank.

De afstand tussen de 2 kernen belooft 5 km. Zeer goede verbindingen. Wervik is een klein stedelijk verzorgend centrum met industrie en tevens de grootste tabaksproducent van België. Het wordt evenwichtig aangevuld met de eerder stagnerende landbouwgemeente Geluwe die vooral een woonfunctie heeft voor pendelaars, maar ook op enige industrie kan bogen.

225. **Zonnebeke** + Beselare + Geluvelde + Passendale, min grenscorrectie deel Zonnebeke dat naar Langemark-Poelkapelle gaat.
Bevolkingscijfer : ± 11.321 inwoners.
Oppervlakte : ± 6.871 ha.
Gewone ontvangsten : ± 55 miljoen frank.

Het gaat hier om vier gelijkwaardige niet-ontvoogde gemeenten met in hoofdzaak een landbouw karakter en woonfunctie voor pendelaars naar de ' Mandelas '. Alleen Zonnebeke en in mindere mate Passendale hebben enige industrie. Goed met elkaar verbonden. De afstand tussen de kernen onderling belooft 3 à 10 km.

226. **Heuveland** = Wijtschate + Dranouter + Kemmel + Loker + Nieuwkerke + Westouter + Wulvergem + het zuidelijk deel van Reningelst (De Klijte).
Bevolkingscijfer : ± 8.430 inwoners.
Oppervlakte : ± 8.932 ha.
Gewone ontvangsten : ± 48 miljoen frank.

Mooie en typisch landelijke fusie met geringe bevolking, grote oppervlakte en afstanden. Alle gemeenten hebben zelfde karakter en structuur : woongebied voor pendelaars, stagnerende bevolking, landbouw en bos, nabijheid van de taalgrens. Dagtoerisme neemt toe. De nieuwe entiteit kan stimulans geven tot ontwikkeling. Van Kemmel dat de meest centrale ligging heeft is de afstand tot de andere gemeenten ± 5 km. De afstand Wijtschate - Westouter is echter 13 km. Het toevoegen van het gehucht ' De Klijte ', van Reningelst aan deze nieuwe entiteit is gesteund op geografische en sociologische redenen.

227. **Poperinge** + Proven + Reningelst (min het zuidelijk deel dat naar Heuveland gaat) + Roesbrugge-Haringe + Watou.
Bevolkingscijfer : ± 20.519 inwoners.
Oppervlakte : ± 12.426 ha.
Gewone ontvangsten : ± 118 miljoen frank.

Goede wegen. De afstand tussen de kernen onderling belooft 5 à 12 km. Het zijn allemaal landbouwgemeenten met het centraal gelegen Poperinge als klein stedelijk verzorgend centrum. Alle gemeenten hebben ook woonfunctie voor pendelaars naar de Kust en Kortrijk. Het afsplitsen van het gehucht ' De Klijte ' van de gemeente Reningelst is gesteund op geografische en sociologische redenen.

228. **Vleteren** = Oostvleteren + Westvleteren + Woesten.
Bevolkingscijfer : 3.969 inwoners.
Oppervlakte : 3.814 ha.
Gewone ontvangsten : 20 miljoen frank.

Zuivere landbouwgemeenten met woonfunctie voor pendelaars naar Ieper en de Kust. Ze zijn goed verbonden. De afstand tussen de kernen onderling belooft 2 à 7 km.

ARRONDISSEMENT DIKSMUIDE

229. **Diksmuide** + Beerst + Driekapellen + Leke + Pervijze + Vladslo + Woumen (min zuid-oostelijk deel dat naar Houthulst gaat).

Bevolkingscijfer : ± 17.205 inwoners.
Oppervlakte : ± 15.899 ha.
Gewone ontvangsten : ± 112 miljoen frank.

Alleen Woumen heeft deficitaire financiën. Er ontstaat een zeer uitgestrekte nieuwe gemeente die expansiemogelijkheden opent voor Diksmuide, zelf een klein stedelijk verzorgend centrum bestaande uit drie snel naar elkaar toegroeiende kernen (fusie 1970). De andere gemeenten — meestal ook reeds resultaat van een fusie — zijn weinig expansieve woon- en landbouwgemeenten : veel pendelaars naar de Kust, Diksmuide en Kortrijk. In feite kan alleen Diksmuide bogen op industrie. Mits dynamisch beheer kan een voorspoedige en evenwichtige eenheid gevormd worden. De verbindingen zijn goed. De afstand tussen de kernen en Diksmuidecentrum, belooft 3 à 8 km. Het afsplitsen van het zuidelijk deel van Woumen, gebiedsdeel dat gevoegd wordt bij de nieuwe entiteit Houthulst, steunt op sociologische redenen (gehucht 'Jonkershove' dat volledig aansluit bij de kern Houthulst).

230. **Kortemark** + Handzame + Zarren-Werken.
Bevolkingscijfer : 12.579 inwoners.
Oppervlakte : 5.499 ha.
Gewone ontvangsten : 54 miljoen frank.

Naast elkaar gelegen langs de baan en spoorweg Tielt-Diksmuide. De afstand tussen de kernen onderling bedraagt 3 à 5 km. Vooral landbouwgemeenten met woonfunctie voor pendelaars naar de Kust, Diksmuide en de Mandelas. Er is ook enige industrie. Reeds gefusioneerd in 1970.

231. **Houthulst** + Klerken + Merkem + het zuid-oostelijk deel van Woumen.
Bevolkingscijfer : ± 7.638 inwoners.
Oppervlakte : ± 4.635 ha.
Gewone ontvangsten : ± 33 miljoen frank.

Zijn op elkaar aangewezen ; goede verbindingen met 4 à 8 km onderlinge afstand. Klerken en Houthulst waren vóór 1928 samen. Het Kerkdorp Jonkershove van Merkem ligt grotendeels op het grondgebied van Woumen. Weinig industrie. Vooral landbouwgemeenten met woonfunctie voor forensen naar de Mandelas.

232. **Lo** — Reninge.
Bevolkingscijfer : 3.431 inwoners.
Oppervlakte : 6.296 ha.
Gewone ontvangsten : 22 miljoen frank.

Alhoewel de IJzer door de twee gemeenten loopt is er een goede verbindingsweg. Afstand tussen de twee kernen : 5 km. Het is een landelijke fusie. Dagtoerisme in Lo dat ook woonfunctie heeft voor pendelaars naar de Kust.

ARRONDISSEMENT VEURNE

233. **Veurne** + Beauvoorde + Houtem.
Bevolkingscijfer : 11.362 inwoners.
Oppervlakte : 9.631 ha.
Gewone ontvangsten : 88 miljoen frank.

De onderlinge afstanden belopen 8 à 11 km. Na de fusies van 1970 is het logisch dat Veurne ook nog met Beauvoorde en Houtem samengevoegd wordt. Geo- en topografisch horen zij er bij thuis : zee- en Outlandpoldergebied. De twee landbouwgemeenten komen de landbouw

aanvullen voor Veurne dat daarbuiten nog belangrijk industrie-, handels- en dienstencentrum is en bovendien op een groeiend dagtoerisme kan bogen.

234. **Alveringem** + Leisele + Stavele.
Bevolkingscijfer : 5.685 inwoners.
Oppervlakte : 8.003 ha.
Gewone ontvangsten : 34 miljoen frank.

Het gaat hier over reeds in 1970 gefusioneerde gemeenten die in hoofdzaak een landbouw karakter hebben. Zoals voor alle 'landelijke' fusies, zal de opgave moeilijk, maar — mits een dynamisch gemeentebestuur — niet onmogelijk zijn.

235. **Koksijde** + Oostduinkerke.
Bevolkingscijfer : 12.202 inwoners.
Oppervlakte : 4.394 ha.
Gewone ontvangsten : 152 miljoen frank.

De afstand tussen de kernen belooft 3 km. Hebben geo- en topografisch eenzelfde karakter (zeepolder + duinen). Het natuurreservaat 'De Doornpanne' is gemeenschappelijk. Dit is ook voor het overgroot gedeelte van het militair vliegveld het geval. Het zijn trouwens allebei familiebadplaatsen met veel villa's, appartementen, vakantiehuisen en homes. Ook de landbouw is in beide gemeenten nog belangrijk.

236. **Nieuwpoort** + legerbasis van Westende.
Het militair domein dat deels op het grondgebied van Westende (arrondissement Oostende) ligt, wordt logischerwijze en gemakshalve best onder één gemeentebestuur gebracht.

237. **De Panne** + Adinkerke.
Bevolkingscijfer : 9.871 inwoners.
Oppervlakte : 2.390 ha.
Gewone ontvangsten : 103 miljoen frank.

De afstand tussen de kernen belooft 3 km. Goede verbindingen o.m. langs een rijksweg. Adinkerke is inzake bevolking eerder stagnerende landbouw- en woongemeente die daarbuiten slechts op enig dagtoerisme (Meli) kan rekenen. De toevoeging bij De Panne is een garantie tot vernieuwde expansie. Ook voor De Panne is de toevoeging van Adinkerke als uitwijkruimte een verrijking.

ARRONDISSEMENT OOSTENDE

238. Westende (min legerbasis gevoegd bij Nieuwpoort) + Leffinge + **Middelkerke** + Spermalie + Wilskerke.
Bevolkingscijfer : ± 14.372 inwoners.
Oppervlakte : ± 7.707 ha.
Gewone ontvangsten : ± 131 miljoen frank.

Twee aaneensluitende kustgemeenten ; deel van Westende-Bad ligt op het grondgebied van Middelkerke. Ongeveer gelijksoortig toerisme. Hebben alle woonfunctie voor Oostende en zijn voor de rest landbouwgericht. Door de nieuwe entiteit wordt ook de nodige expansie naar en solidariteit met het hinterland tot stand gebracht. De onderlinge afstanden belopen 5 à 10 km.

239. **Gistel** + Snaaskerke + gebiedsdeel ten westen van de Ware Vaart van de gemeente Westkerke.
Bevolkingscijfer : ± 9.151 inwoners.
Oppervlakte : ± 4.140 ha.
Gewone ontvangsten : ± 48 miljoen frank.

Goede verbinding : afstand 4 km. Gistel is reeds in 1970 gefusioneerd met Moere en Zevekote. Het heeft enige industrie en zelfs een beperkt verzorgende functie. In hoofdzaak blijft zij echter zoals Snaaskerke landbouwgericht. Het toevoegen van dit gebiedsdeel is enkel gesteund op geografische redenen.

240. **Oudenburg** + Ettelgem + Roksem + Westkerke (min gebiedsdeel ten westen van de Ware Vaart dat naar Gistel gaat).

Bevolkingscijfer : \pm 7.679 inwoners.

Oppervlakte : \pm 3.622 ha.

Gewone ontvangsten : \pm 43 miljoen frank.

Samenhorende landbouwgemeenten (polder) die ook alle een woonfunctie hebben voor pendelaars naar Oostende. Weinig of geen industrie. Goede verbindingswegen. De onderlinge afstand belooft ongeveer 2 km. De hiervoor vermelde grenscorrectie is gesteund op geografische redenen.

241. **Ichtegem** min de wijk 'Wijnendaele' die naar Torhout gaat + Bekegem + Eernegem.

Bevolkingscijfer : \pm 12.766 inwoners.

Oppervlakte : \pm 4.662 ha.

Gewone ontvangsten : \pm 64 miljoen frank.

Goede verbindingswegen. De onderlinge afstand tussen de kernen belooft 5 à 7 km. Het zijn gemeenten met eenzelfde karakter : landbouw- en woonfunctie voor pendelaars. Er is ook enige industrie.

242. **De Haan** = Klemskerke + Vlissegem + Wenduine + noordwestelijk deel van Nieuwmunster.

Bevolkingscijfer : \pm 7.633 inwoners.

Oppervlakte : \pm 4.152 ha.

Gewone ontvangsten : \pm 90 miljoen frank.

Afstanden van uit De Haan naar de drie kernen : 3 à 4 km. Het gaat om drie poldergemeenten (Oudlandpolder) die in grote mate op landbouw gericht zijn. Zij hebben ook alle drie een woonfunctie voor pendelaars naar Oostende en het Brugse. Alleen Vlissegem heeft een weinig industrie. Op toeristisch gebied bestaat er geen tegenstelling tussen de gemeenten (rustige familiebadplaatsen) en wordt door de samenvoeging de mogelijkheid geboden tot verdere valorisatie van de lange kust. De grenscorrectie ten nadele van Nieuwmunster is nodig om de binding van de gemeenten te verzekeren. Het toe te voegen gebiedsdeel van Nieuwmunster sluit volledig aan bij de kustinfrastructuur van de nieuwe gemeente De Haan.

**OMDAT U (en terecht !)
ZO KIESKEURIG ZIJT
WAT AL UW GELDZAKEN BETREFT**

gaat ook UW voorkeur natuurlijk
naar de

BANK VAN ROESELARE EN WEST-VLAANDEREN

de belangrijkste provinciale bank
op nationaal niveau
met internationale relaties !

Zetel : Roeselare, Noordstraat 38

65 agentschappen in West-Vlaanderen



ook uw bedrijfszekerheid zou wel eens van een draadje kunnen afhangen...

wij bedoelen het niet figuurlijk maar letterlijk!
 precies daarom besteden we zoveel aandacht aan al
 onze opdrachten.
 daarom ook hebben wij ons omringd met specialisten,
 die voor al uw automatieproblemen een efficiënte op-
 lossing vinden.

etm vandecappelle n.v.

electro-industriële apparatuur rumbekesteenweg 279, 8800 roeselare tel. 051/230.81 (3 l.)

bezoldigde tewerkstelling per gemeente, 30 juni 1974

Bron : RMZ

	Handarbeiders		Hoofdarbeiders		
	Inrich-tingen	M	V	M	
West-Vlaanderen	25.057	134.681	55.361	68.524	41.830
Aatrijke	68	275	288	78	176
Beernem	122	705	233	196	158
Blankenberge	549	851	677	742	675
Brugge	2.714	17.285	5.642	13.355	7.947
Damme	29	62	23	10	8
Hertsberge	25	81	12	7	5
Houtave	14	33	1	6	2
Jabbeke	63	286	183	92	43
Knokke-Heist	1.324	2.566	1.128	1.172	1.107
Loppem	56	172	42	190	41
Meetkerke	10	32	—	6	4
Moerkerke	55	163	17	51	24
Nieuwmunster	10	8	2	6	4
Oedelem	80	192	159	105	78
Oostkamp	137	1.589	2.032	847	429
Oostkerke	15	70	4	8	3
Ruddervoorde	112	744	280	133	112
Sijsele	71	206	108	505	234
Sint-Joris-ten-Distel	20	73	5	15	12
Snellegem	18	24	2	21	8
Stalhille	11	28	9	16	7
Torhout	321	1.260	624	875	513
Varsenare	45	114	25	39	43
Veldegem	62	486	84	53	39
Waardamme	25	209	58	24	18
Wenduine	98	178	80	85	92
Zedelgem	104	3.889	524	1.201	293
Zerkegem	20	61	2	10	7
Zuierenkerke	19	15	4	9	5
Arr. Brugge	6.197	31.657	12.248	19.857	12.087

	Inrich-tingen	Handarbeiders		Hoofdarbeiders	
		M	V	M	V
Beerst	30	121	4	18	9
Diksmuide	215	913	464	625	272
Driekapellen	18	28	4	8	7
Handzame	50	169	145	54	68
Houthulst	51	123	119	180	27
Klerken	33	179	43	34	126
Koekelare	115	264	73	165	158
Kortemark	136	856	312	150	190
Leke	22	53	5	17	10
Lo	48	98	34	51	18
Merkem	39	45	18	25	34
Reninge	34	104	14	18	13
Vladslo	20	31	6	10	14
Woumen	56	85	76	40	26
Zarren-Werken	72	132	22	43	24
Arr. Diksmuide	939	3.201	1.339	1.438	996

Beselare	34	121	6	26	12
Boezinge	44	126	14	30	19
Dikkebus	18	32	15	11	8
Dranouter	11	11	7	11	4
Elverdinge	31	107	13	19	10
Geluveld	34	173	5	33	17
Geluwe	86	186	125	63	63
Ieper	556	3.865	2.056	2.249	1.306
Kemmel	36	232	33	36	12
Lokeremark	68	276	66	130	64
Langerak	14	9	11	17	20
Mesen	13	4	4	16	12
Nieuwerkerke	37	54	121	49	26
Oostvleteren	34	55	8	53	18
Passendale	67	254	68	64	34
Poelkapelle	36	185	11	19	15
Poperinge	299	1.331	850	734	526
Proven	51	185	73	138	73
Reningelst	39	80	8	32	15
Roesbrugge-Haringe	31	36	12	33	15
Vlamertinge	49	642	43	84	51
Watou	46	55	19	41	19
Wervik	220	882	562	329	278
Westouter	38	58	44	16	7
Westvleteren	22	42	10	20	8
Wijtschate	35	96	17	58	29
Woesten	25	32	6	14	9
Wulvergem	6	1	—	4	3
Zillebeke	55	153	12	26	25
Zonnebeke	63	159	130	60	41

Arr. Ieper 2.098 9.442 4.349 4.415 2.739

Aalbeke	59	577	129	94	45
Anzegem	82	409	246	162	104
Avelgem	139	469	490	299	329
Bavikhove	54	243	43	54	27
Bellegem	71	338	46	71	39
Beveren	140	962	457	126	85

	Handarbeiders				Hoofdarbeiders			Handarbeiders				Hoofdarbeiders	
	Inrich-tingen	M	V	M	V	Inrich-tingen		M	V	M	V		
Bissegem	124	482	349	128	76	Ardoorie	142	983	388	227	145		
Bossuit	10	27	40	16	3	Dadizele	62	174	105	39	18		
Deerlijk	245	2.278	982	416	319	Gits	89	647	443	185	169		
Desselgem	115	483	220	117	84	Hooglede	86	614	237	130	71		
Gullegem	142	1.537	374	354	165	Ingelmunster	227	1.551	467	309	181		
Harelbeke	333	2.551	664	887	471	Izegem (E.)	594	4.185	1.908	1.627	887		
Heestert	45	79	230	25	26	Kachtem	40	381	102	103	43		
Helkijn	11	29	3	6	3	Ledegem	82	809	214	83	50		
Heule	214	2.593	1.399	582	383	Lichtervelde	161	1.327	158	250	131		
Hulste	53	213	78	82	30	Moorslede	112	395	170	139	117		
Ingooigem	51	342	236	33	30	Oekene	13	24	6	5	5		
Kaster	12	12	3	4	5	Oostnieuwkerke	62	248	51	27	26		
Kerkhove	17	47	25	32	13	Roeselare (B.)	1.060	7.646	4.018	4.040	2.964		
Kooigem	15	29	37	11	4	Rollegem-Kapelle	21	37	48	8	11		
Kortrijk	1.634	9.087	4.299	7.754	5.238	Rumbeke	205	1.293	274	284	172		
Kuurne	326	2.444	1.020	719	460	Sint-Eloois-Winkel	77	234	49	68	37		
Lauwe	136	1.094	724	310	191	Staden	89	563	45	111	88		
Lendelede	102	652	633	135	134	Westrozebeke	42	294	79	54	21		
Marke	128	1.019	254	337	324								
Menen	427	2.247	823	1.277	946	Arr. Roeselare	3.164	21.405	8.762	7.689	5.136		
Moen	36	482	303	61	32								
Moorsele	86	174	344	103	71								
Otegem	37	197	77	21	14	Aarsele	59	171	122	46	33		
Outryve	8	29	5	6	4	Dentergem	45	261	132	46	26		
Rekkem	64	150	53	124	38	Egem	37	121	36	19	23		
Rollegem	39	73	56	32	56	Kanegem	18	18	1	9	7		
Sint-Denijs	51	184	91	48	48	Koolekamp	43	201	56	32	22		
Sint-Eloois-Vijve	76	399	125	109	140	Markegem	19	57	32	8	4		
Spiere	21	38	9	19	7	Meulebeke	216	1.345	699	334	204		
Tiegem	33	243	31	61	25	Oeslegem	28	98	30	16	14		
Vichte	94	1.560	704	223	102	Ooigem	54	455	51	99	45		
Waarmaarde	11	14	2	4	3	Oostrozebeke	148	1.197	551	170	123		
Waregem	461	3.205	1.048	1.235	833	Pittem	103	415	248	110	92		
Wevelgem	266	1.650	443	543	313	Ruiselede	86	254	125	247	67		
Zwevegem	169	5.834	515	1.336	444	Schuijferskapelle	18	136	52	9	11		
						Sint-Baafs-Vijve	40	268	220	39	26		
Arr. Kortrijk	6.137	44.475	17.610	17.956	11.664	Tielt	377	1.459	993	989	853		
						Wakken	62	307	317	76	71		
Bekegem	9	4	2	6	6	Wielsbeke	67	821	189	145	60		
Bredene	143	443	284	255	219	Wingene	152	573	359	114	94		
Eernegem	107	322	112	95	70	Zwevezele	103	585	137	106	44		
Ettelgem	20	81	5	9	8								
Gistel	159	457	179	303	240	Arr. Tielt	1.675	8.742	4.350	2.614	1.819		
Ichtegem	100	316	145	98	59								
Klemskerke	133	272	296	222	320	Adinkerke	53	107	119	92	33		
Leffinge	35	102	5	19	17	Alveringem	50	198	19	34	18		
Middelkerke	211	351	229	227	141	Beauvoorde	17	25	26	8	4		
Oostende	1.945	8.283	3.045	9.468	4.122	De Panne	351	462	361	354	341		
Oudenburg	73	339	263	116	108	Houtem	24	24	2	10	9		
Roksem	16	18	3	9	5	Koksijde	310	465	304	832	248		
Snaaskerke	24	239	—	47	12	Leisele	34	46	12	21	23		
Spermalie	18	55	2	14	12	Nieuwpoort	286	842	287	644	243		
Vlissegem	39	58	11	13	5	Oostduinkerke	161	382	277	134	325		
Westende	126	207	123	575	103	Pervijze	33	115	6	21	29		
Westkerke	21	51	21	9	11	Stavele	24	40	9	19	6		
Wilskerke	7	9	21	4	22	Veurne	318	1.446	535	897	630		
Arr. Oostende	3.186	11.607	4.746	11.489	5.480	Arr. Veurne	1.661	4.152	1.957	3.066	1.909		

AANBEVELINGEN VOOR DE VALORISATIE VAN DE BESTAANDE LANDELIJKE KERNEN

WITAB

A. Algemene probleembenadering ¹

De kleine kernen of kerkdorpen (afzonderlijke gemeenten of deel uitmakend van een gemeente) vormen afzonderlijke entiteiten die, als elementen met gemeenschappelijke ontwikkelingspatronen, in een grotere verzameling, de streek, zijn opgenomen.

Ze hebben elk hun identiteit, hun herkenningsswaarde, die ze landschappelijk zo belangrijk maakt, terwijl ook de algemene verschijningsvorm en de ecologische structuur van de streek (vgl. de polders, zandstreek) hun stempel op de vorm van de kern hebben geslagen.

Het al dan niet groeien van zo een kern hangt sterk af van de sociaal-ekonomische toestand. Het is eenieder wel bekend dat de omvang van de gezinnen enerzijds afneemt maar dat ook de gezinnen anderzijds wegtrekken uit bepaalde kleine kernen op zoek naar werk in grote en middelgrote steden. Daardoor krijgt het dorp een verouderde bevolking en het oorspronkelijk voorzieningenniveau (handel-ambachten) neemt af, terwijl ook het woningbestand vervalt (leefbaarheid neemt af). Zo ook komt het sociale groepsleven in het gedrang door verdwijning van sommige sociaal-kulturele voorzieningen zoals school, kerk, dorpscafé...

Daartegenover staat het feit dat de stadsbewoners de drukte ontvluchten en in goed gesitueerde, landelijke omgevingen leegstaande woningen gaan opzoeken, die zij tegen verhoogde prijzen opkopen. De fysische toestand van de woningen wordt terug 'opgejut', dikwijls op een 'dorpsvreemde' manier. Dit heeft voor gevolg dat de herkenningsswaarde van het dorp negatief wordt beïnvloed.

Het voorzieningenniveau is voor deze groep mensen van minder belang, daar hun woonwijze (tweede woning) gesteund is op mobiliteit, dit wil zeggen, het snel en eenvoudig bereiken van de stedelijke voorzieningen.

Deze ontwikkeling kan voor gevolg hebben dat, door de overwaardering van het woningbestand, zelfs de eenvoudige woningen financieel onbereikbaar worden voor de plaatselijke bevolking als eerste woning.

Deze toestand kan leiden tot een onevenwicht tussen autochtone bevolking en de weekend- of vakantiebevolking met een dode sfeer tijdens de week en een kunstmatige drukte tijdens de weekeinds en vakantieperiode.

Literatuur :

- P.P.D. ; De kleine kernen in Overijssel ; juni 1975.
- Dr. ir. J.P. Groot ; Dorp niet altijd in groei belemmeren ; in : **Bouw**, nr 32/33, 1975, blz. 584-586.
- Drs. A.B.M. Elkhuisen ; Een stedenbouwkundig plan voor een kleine kern ; in : **Noord-Brahant**, nr 1, 1976, blz. 3-19.
- Provinciaal Bestuur van Drenthe ; Drentse dorpen ; dec. 1975.
- WITAB in samenwerking met Studex ; Aanbevelingen voor de valorisatie van de bestaande landelijke kern, voorbereid door W. Lievens.

Dit alles houdt in dat de doeleinden en de maatstaven voor het behoud en verbetering van de bestaande typische structuur van de kleine kernen enerzijds en voor de ontwikkeling van evenwichtige uitbreidingsmogelijkheden voor die structuur anderzijds, nauw met een verantwoord sociaal beleid zullen moeten verbonden worden (het begrip leefbaarheid wordt hier onderkend).

Tot besluit eerst enkele vaststellingen :

1. een vermindering van het voorzieningenniveau is vast te stellen ingevolge de daling van het aantal inwoners, waardoor de bestaansmogelijkheden van de kleine kernen een terugloop kennen (kwijnende dorpen) ;
2. de kleine kernen zijn nochtans van uitzonderlijke betekenis, cultuurhistorisch gezien ; voor hun architectonische waarde ; omwille van hun actuele cultuurwaarde : zij zijn een voorbeeld van de optimale integratie van mensgebouwde omgeving-landschap ; omwille van hun waardevolle milieudifferentiatie ;
3. immigratieprocessen in de kleine kernen kunnen het bestaand sociaal-kultureel klimaat negatief beïnvloeden ;
4. de vormgebondenheid van de kleine kernen wordt bedreigd vanuit diverse hoeken. Wij vermelden alleen deze die kaderen in deze nota nl. vorm-, kleur-, materiaal- en sfeerveranderingen (het willen doen zoals in de stad) door de ongecontroleerde en planloze dorpsvernieuwing.

Daaruit volgt een dubbele probleemstelling :

1. de leefbaarheid van de kleine dorpen gaat permanent achteruit ;
2. een zeer belangrijk stuk van ons cultuurpatrimonium gaat verloren.

Vandaar de noodzaak aan een ingrijpen van de overheid om verdere degeneratie te voorkomen.

B. Motivering van het behoud en bescherming van kleine kernen

Hier zijn o.m. drie hoofdredenen te onderscheiden :

1. het besef van de waarde van de streekgebonden geschiedenis (in de brede zin) en evolutie maakt het verantwoord de materiële uitingen van die evolutie, het historisch patrimonium, kwalitatief te begeleiden ;
2. het contrast tussen het gesloten dorpslandschap en het open natuurlandschap wordt beklemtoond in de mate dat het ' open-gesloten ' karakter ervan behouden blijft ;
3. te weinig komt het sociaal leven van de autochtone bevolking (diegene die er geboren en getogen zijn) zelf aan de orde. Voor de beantwoording van de vraag of kleine kernen al of niet moeten worden uitgebreid en zo ja, in welke mate en in welk tempo en voor wie, lijkt een benadering uit gezichtshoek van het menselijk groepsleven van de kleine kernen op zijn plaats.

Het is derhalve ook zo dat elk behoud of elke bescherming, het gevaar insluit van een te strakke behoudsgezindheid. Dit behouden en beschermen dient gezien te worden als een schakel in de continue regeneratie (zowel naar vorm en inhoud, naar bebouwd patrimonium en wonende mens) van het bestaande dorp.

C. Doelstellingen

Zonder afbreuk te willen doen aan de onderkenning van het eigen karakter van iedere kleine kern, menen wij thans hier enkele aanbevelingen te mogen formuleren omtrent algemene doelstellingen die aan de basis zouden moeten liggen bij het stedenbouwkundig werk in kleine kernen.

1. Er moet gestreefd worden naar leefbare dorpsgemeenschappen. Dit streven moet gericht zijn op een voldoende verzorgingssituatie ter plaatse of op overbrugbare afstand.

In dit verband dringt een rangorde van kernen zich op. Zo moeten de kernen in geografisch verband worden gezien en wel in hun onderlinge samenhang. Inherent aan dit fenomeen is de noodzaak dat bepaalde kernen zullen moeten worden gestimuleerd, anderen afgeremd.

2. De omsluitende, geborgenheid gevende dorpskernstructuur, dient bewaard en waar nodig hersteld (gaten in de straatwand).

Een aangepaste straatvormgeving (kleinschalige straatbedekking, zithoeken) en groenaanleg kan de visuele kracht beklemtonen en de bruikbaarheid verhogen.

Ook de straatwanden kunnen aan bruikbaarheid winnen door ze ' herbergzaam ' te maken, dit wil zeggen door het vermijden van grote vlakke uitstralramen en het toepassen van uitbouwen (zitbank, toonbank van winkelwaren), nissen en luifels.

De maatgeving, de schaal, de vormgeving en de materiaalkeuze van de omgevende gebouwen is een maatstaf voor de inpassing van nieuwe aanvullende bebouwing ; het geheel dient voorrang te hebben op het deel. Noch een eenzijdig technologisch gerichte bouwstijl (grote glasoppervlakten, verkeerd gebruik van plastics) noch een neofobe (vrees voor het nieuwe) heimatarchitectuur zijn hier op hun plaats.

Kerk en kerkhof vormen een samenhangend geheel. Kerkhof is niet uitsluitend begraafplaats maar in de eerste plaats het hof van de kerk. In deze optiek heeft het kerkhof een welbepaalde overgangsfunctie.

De onaangepaste bestaande woningen kunnen meestal met niet eens zo hoge kosten en een aangepast subsidiebeleid, tot volwaardige woningen worden verbeterd.

Het weren van stedelijke straatmeubilering en bebouwingsinvloeden (winkelpuien, verlichtingselementen, reclameborden...).

Verkavelingsstructuur, karakter, omvang van het bestaande, nemen als uitgangspunt voor het nieuwe.

In de plannen moet de mogelijkheid ingebouwd worden dat de zo gewenste differentiatie wordt ondersteund en daar waar nodig nog versterkt.

3. Om een dergelijk kompleks en zeer gevoelig probleem te behandelen is er behoefte aan een planmatige aanpak. In het raam van een globale politiek van dorpssherwaardering, zal moeten gedacht worden in de richting van een structuurstudie, die het probleem veelzijdig analyseert en concrete richtlijnen kan opleveren.
4. Dorpssherwaardering mag niet leiden tot dode museakultuur, maar sociale kulturele achtergronden moeten centraal staan.

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

de toepassingen met microfilm zijn
immers aardig op weg om vandaag,
en ook in de toekomst,
de meest efficiënte oplossingen te
bieden voor informatieverwerking.

de gebruiksmogelijkheden zijn
zo uitgebreid dat wij er zeker
van zijn dat er ook voor uw
problemen, bij ons een oplossing
ligt.

daar wij uw documenten opnemen,
ontwikkelen en afwerken
is deze moderne techniek nu ook
door u te benutten.

aan u om "up to date" te zijn.
aan u om informatie te vragen bij



**sercu
microfilm
service**

kortrijksestraat 2
8850 ardoois
tel. 051 / 74.40.65

HEBT U EEN PROBLEEM MET

Bevoorrading van uw personeel
voor wat betreft DRANKEN en VOEDING.

TELEFONEER ONS

SCHRIJF ONS

**Wij zijn specialisten inzake verkoopsautomaten
voor grote en kleine bedrijven, burelen enz...**

AUTOMATEN VOOR :

verse koffie

chocolademelk

limonaden

chocolade

patisserie

sandwichen

sigaretten



Delputte Automatic Company

Kuurnesteenweg 44

8500 KORTRIJK

Tel. : 056/21.10.53

D. Voorstel

Er is aldus een duidelijke noodzaak om de kleine kernen in hun ontwikkeling te begeleiden. Zoals reeds vermeld in de doelstellingen, is dit slechts mogelijk door een goed uitgewerkte methodiek : de structuurplanning.

Het hoeft niet meer gezegd dat onze kleine kernen beschouwd moeten worden als een kostbaar patrimonium, wat betekent dat ze uiteindelijk als waardevolle landschappelijke en cultuurelementen toebehoren aan de gemeenschap, die zich ook voor deze kernen verantwoordelijk moet voelen.

Vandaar dat er :

1. nood is aan een algemene studie die enerzijds de achtergronden van de kwijnende dorpen achterhaalt en anderzijds bepaalt wat kleine kernen zijn. Verder moet in deze optiek onderzocht worden indien een hiërarchie van kleine kernen al of niet noodzakelijk is, welke kleine kernen niet mogen worden uitgebreid en waarbinnen dient gestreefd naar kwaliteitsverbetering, welke beperkt mogen worden uitgebreid en welke mogen worden uitgebreid ;
2. per kern behoefte is aan het opstellen van een structuurplan, dat de geformuleerde doelstellingen in beeld brengt. Daarbij moet het opmaken van een structuurplan voor deze kleine kernen gezien worden als een actieve dorpsherwaardering.

THANS OOK REGLEMENTERING VOOR VERBRANDINGSINSTALLATIES VAN DE INDUSTRIE

Tot het konkretiseren van de kaderwet van 28 december 1964 (Belgisch Staatsblad van 14 januari 1965) betreffende de bestrijding van de luchtverontreiniging kunnen tot op heden drie uitvoeringsbesluiten gesignaleerd worden die rechtstreeks bijdragen tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Een eerste uitvoeringsbesluit betreft de verontreiniging die veroorzaakt wordt door de verwarmingstoestellen (Koninklijk Besluit van 26 juli 1971, Belgische Staatsblad van 5 augustus 1971, gewijzigd bij KB van 3 juli 1972, BS 26 september 1972 en bij KB van 29 januari 1974, BS 2 maart 1974). Onder meer worden eisen gesteld aan de brandstof die wordt gebruikt voor de verwarming van gebouwen. Zo mag het zwavelgehalte van vloeibare brandstoffen niet meer bedragen dan 1 % van het gewicht terwijl in vaste brandstoffen het gehalte vluchtige zwavel niet meer dan 1 % van het gewicht mag bedragen. In feite heeft dit uitvoeringsbesluit voor West-Vlaanderen weinig of geen betekenis aangezien het enkel van kracht is in de zogenaamde beschermde zones die bij KB van 26 juli 1971 werden omschreven. Deze beschermde zones vallen praktisch samen met de vijf grote agglomeraties : Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik.

Een tweede uitvoeringsbesluit bestrijdt de luchtverontreiniging die ontstaat via de uitlaat van motorvoertuigen met elektrische ontsteking (KB 9 november 1971, BS 11 november 1971). Bij stationair toerental mogen de uitlaatgassen niet meer dan 4,5 % koolmonoxyde bevatten.

Een derde en zeer recent uitvoeringsbesluit behelst de industriële verontreiniging, meer bepaald de verontreiniging met zwaveldioxyde en stofdeeltjes door industriële verbrandingsinstallaties (KB 8 augustus 1975, BS 2 oktober 1975). Dit besluit treedt in werking op 2 april 1976. Enkele elementen van dit uitvoeringsbesluit worden hierna toegelicht.

Vooreerst worden in het uitvoeringsbesluit een aantal bepalingen geformuleerd die toepasselijk zijn op klassieke termische elektrische centrales. Dergelijke centrales die geheel of gedeeltelijk met kolen gestookt worden mogen in hun rookgassen niet meer dan 500 mg per Nm³ of 350 mg per Nm³ stof bevatten naargelang het as-gehalte van de gebruikte steenkool (Nm³ of normaal-kubieke meter is een m³ gas herleid tot een temperatuur van 0° C en een druk van 760 mm kwik). Deze bepaling maakt het gebruik van ontstoffingsinstallaties noodzakelijk.

Klassieke termische elektrische centrales die geheel of gedeeltelijk op vloeibare brandstof werken krijgen beperkingen inzake het gehalte aan zwaveldioxyde in de rookgassen. Dit mag vanaf januari 1980 niet meer bedragen dan 5 g per Nm³. Wanneer het weder een goede verspreiding van de rookgassen ongunstig beïnvloedt mag het gehalte zwaveldioxyde slechts 2 g per Nm³ bedragen.

Betreffende deze ongunstige weersomstandigheden wordt in het uitvoeringsbesluit gezegd : ' In afwachting dat het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin de nodige informatie verstrekt over de slechte verspreiding van de verontreinigende stoffen, moet de exploitant de voor een goede verspreiding der verontreinigende stoffen ongunstige weersgesteldheid beoordelen aan de hand van plaatselijke meetapparaten '.

De clausule over de lozing bij ongunstig weder dwingt de uitbater te beschikken over een voorraad zwavelarme brandstof die, volgens het uitvoeringsbesluit, moet volstaan om de installatie gedurende 7 opeenvolgende dagen in bedrijf te houden.

Het uitvoeringsbesluit voorziet ook in een formule voor het berekenen van de nodige hoogte van de schoorsteen waaruit de bedoelde rookgassen mogen geloosd worden. In de hoger genoemde beschermde zones dient de volgens deze formule berekende schoorsteenhoogte nog met 40 % vermeerderd te worden.

Alle totnogtoe vermelde gegevens hebben betrekking op de kenmerken van de gassen op het ogenblik dat zij de schoorsteen verlaten (emissie). Voor centrales met een totaal geïnstalleerd vermogen van meer dan 200 megawatt moet de exploitant metingen doen betreffende de kwaliteit van de lucht nabij de grond (immissie). Zodra de gemiddelde concentratie over 24 uur van zwaveldioxyde nabij de grond meer dan 500 mikrogram per m³ bedraagt (1 mikrogram = 0,001 mg) moet de uitbater het nodige doen om het zwavelgehalte van de rookgassen bij het verlaten van de schoorsteen (emissie) te brengen onder 2 g per Nm³.

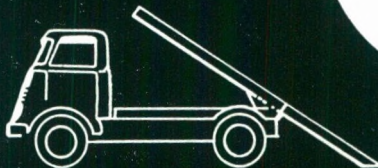
Naast de bepalingen voor elektrische centrales voorziet het uitvoeringsbesluit van 8 augustus 1975 ook bepalingen die toepasselijk zijn op de andere industriële verbrandingsinstallaties. Deze bepalingen zijn strenger binnen de beschermde zones dan erbuiten. Aangezien West-Vlaanderen geen beschermde zones heeft beperkt men zich hierna tot de normen die gelden buiten deze zones.

**met bedrijfsafval
geen problemen...**

TRANSCOBEL

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

zorgt voor overname en
vernietiging van bedrijfsafval
onder alle vormen



TEL:
056 / 51.34.39
51.12.39



Ook verhuring van containers

10 jaar ondervinding

Ruime marktpositie

De rookgassen uit schoorstenen van installaties die met vaste brandstof worden gestookt mogen niet meer dan 300 mg stof per Nm³ bevatten.

Voor installaties die met vloeibare brandstof werken zijn er normen betreffende het gehalte aan zwaveldioxyde in de rookgassen. Deze normen verschillen naargelang het stookvermogen van de installaties minder of meer is dan 1 miljoen kilokalorie per uur ; ook worden zij in de periode tussen 1 januari 1976 en 1 oktober 1980 geleidelijk strenger.

Bijgaande tabel geeft terzake een overzicht.

Ook voor de industriële verbrandingsinstallaties is een berekeningswijze van de schoorsteenhoogte voorzien.

Bijkomende bepalingen zijn opgenomen voor de verbrandingsinstallaties van petroleumraffinerijen.

Om de uitvoerbaarheid van het uitvoeringsbesluit te verbeteren wordt ook het zwavelgehalte van de te verkopen vloeibare brandstoffen bepaald. Voor de diverse soorten (van gasolie tot zeer zware stookolie) wordt een maximaal zwavelgehalte opgelegd dat in de periode tussen 1 oktober 1976 en 1 oktober 1980 steeds lager wordt. Het zwavelgehalte van de verkochte brandstof moet op de faktuur vermeld worden.

Praktisch alle bepalingen van het uitvoeringsbesluit van 8 augustus 1975 hebben betrekking op de emissie, met andere woorden op de kenmerken van de rookgassen die de schoorsteen verlaten ; ook is alleen aandacht besteed aan zwaveldioxyde en stof. Thans werkt de bevoegde overheid aan normen voor de kwaliteit van de lucht nabij de grond, met name op het niveau waarop ze ingeademd wordt ; ook wordt hierbij meer dan zwaveldioxyde en stof beschouwd.

Normen voor het zwaveldioxyde-gehalte van rookgassen voor wat betreft industriële verbrandingsinstallaties, gelegen buiten de beschermde zones en gestookt met vloeibare brandstof (elektrische centrales uitgezonderd)

Stookvermogen in kilokalorie/uur	Aanvangsdatum			
	1-1-76	1-10-76	1-1-78	1-10-80
	Max. emissie van zwaveldioxyde in G/Nm ³	Max. emissie van zwaveldioxyde in G/Nm ³	Max. emissie van zwaveldioxyde in G/Nm ³	Max. emissie van zwaveldioxyde in G/Nm ³
< 1.000.000	1,5	1,35	1,15	0,85
	1-7-77		Op een bij Ministerieel Besluit vóór 1-7-78 te bepalen datum	
	Max. emissie van zwaveldioxyde in G/Nm ³		Max. emissie van zwaveldioxyde in G/Nm ³	
> 1.000.000	5,9		4,7	

' PRINCESSE MARIE-CHRISTINE ' INGEVAREN

Begin januari kwam de nieuwe car-ferry ' Princesse Marie-Christine ' van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) te Oostende in de vaart. Het is het vierde multipurpose schip dat door RMT op Engeland wordt ingelegd, en het is tevens het laatste van twee ' derde generatie ' car-ferries van de RMT.

Bijna 129 jaar geleden begon de Belgische Staat met de exploitatie van de Oostende-Dover lijn. Sedert 4 maart 1846 hebben het Bestuur van het Zeewezen en sedert 1971, de Regie voor Maritiem Transport er steeds naar gestreefd een optimaal comfort te verschaffen aan de reizigers door regelmatige uitbreiding en vernieuwing van de vloot, alsook van de in- en ontschepingsinstallaties.

In 1971 trad de Regie voor Maritiem Transport toe tot Sealink, merknaam voor het geheel van de scheepvaartlijnen die worden geëxploiteerd door de Belgische Regie voor Maritiem Transport, de Britse Spoorwegen, de Franse Spoorwegen en de Stoomvaartmaatschappij Zeeland. Dank zij de nauwe samenwerking met de Scheepvaart-

afdeling van de Britse Spoorwegen werd de modernisering van de vloot nog bespoedigd. Verder werden talrijke infrastructuurwerken uitgevoerd te Oostende, Dover en te Folkestone : zo werd te Oostende sedert juli 1974 een derde aanlegpost voor carferries in gebruik genomen en dit jaar wordt begonnen met belangrijke aanpassingswerken aan de in- en ontschepingsinstallaties voor de reizigers. Ook te Dover Western Docks werd een gloednieuwe carferryterminal gebouwd, zodat bij vertrek uit Oostende nu drie verschillende diensten naar Groot-Brittannië worden verzorgd, nl. Dover Eastern Docks (3 tot 8 afvaarten per dag), Dover Western Docks (3 tot 8 afvaarten per dag) en Folkestone (minstens 2 afvaarten per dag).

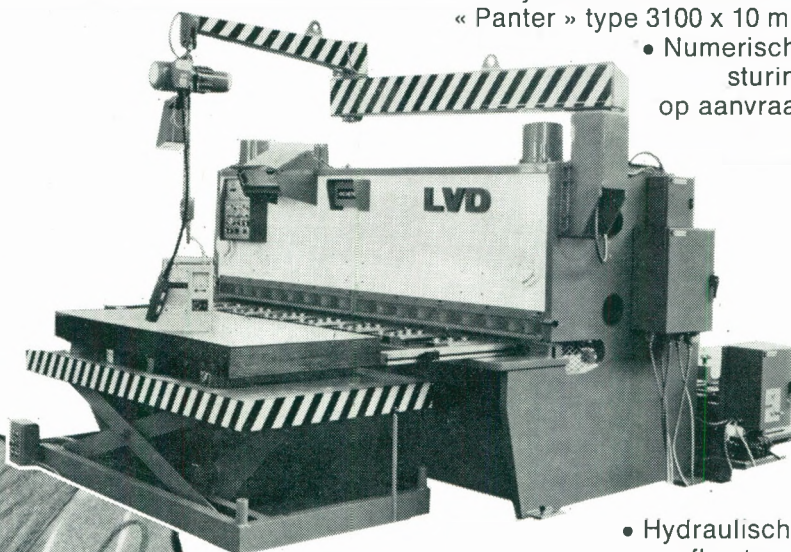
Wat de vlootvernieuwing zelf betreft, is de introductie van de multipurpose schepen de belangrijkste nieuwigheid van de laatste jaren. De steeds aangroeiende verkeersstroom van personenwagens en vooral de ' boom ' van het vrachtwagenverkeer vergt schepen die naast een groot aantal reizigers, ook een grote hoeveelheid personenwagens en vrachtwagens kunnen vervoeren. Naast de 2 Britse schepen, de ' Hengist ' en de ' Horsa ' die om beurten worden ingezet op de Oostende-Folkestonelijn, beschikte de RMT over drie dergelijke multipurpose schepen : de ' Prins Philippe ' (1973), de ' Prince Laurent ' (1974) en de ' Prinses Maria-Esmeralda ' (1975) gebouwd bij Cockerill Yards Hoboken.

LVD

OVERAL TER WERELD

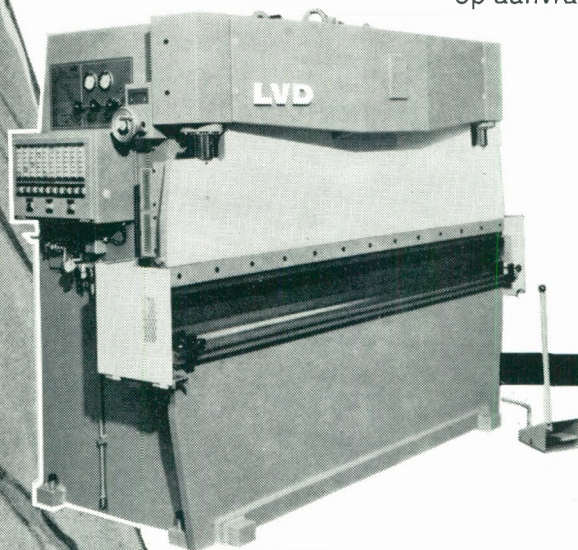
Hydraulische
en mechanische
plaatbewerkingsmachines

- Hydraulische tafelschaar
« Panter » type 3100 x 10 mm
- Numerische
sturing
op aanvraag



- Hydraulische
afkantpers
type PP-NMZ 50 T x 3000 mm

Numerische sturing
op aanvraag



Wij nodigen u uit
voor een bezoek
aan onze modern
geoutilleerde fabriek.
U belt ons op
en wij regelen
alles.

LVD

LVD Company p.v.b.a.
Nijverheidslaan 2
B - 8630 GULLEGEM (België)
Tel. (056) 41 25 81
Telex : 85.317

De 'Princesse Marie-Christine' komt als vierde de reeks vervoegen.

Het ontwerp van de schepen is ook een resultaat van een ver doorgedreven samenwerking tussen scheepsbouwer CYH en rederij, waarbij de modernste car-ferry-technieken gekoppeld werden aan de uitbatingservaring en de te voorziene toekomstige comfort- en exploitatieëisen.

De trend tot het in lijn brengen van één-klasse gecombineerde passagiers- en voertuigveerboten werd in de twee nieuwe schepen consequent doorgetrokken. Als doel werd gesteld binnen welbepaalde scheepsafmetingen een maximum aantal voertuigen te kunnen verschepen, met een maximale flexibiliteit tussen vracht- en personen-voertuigen, samengaand met het passagierscomfort van een 'cruise' vaartuig, maar in het perspectief van een 3 u. 30 durend verblijf aan boord.

Als eerste streefdoel, wat de faciliteiten aangeboden aan de reizigers betreft, werd gesteld dat het comfort en diensten minstens moesten evenwaardig zijn aan deze van de jongste 'ferries' op het Kanaal, doch aangepast aan de bestemming van het schip en aan de huidige en toekomstige voorzienbare eisen. Daarenboven moest voor iedere passagier een zitplaats aangeboden worden op een binnendek.

Op de twee schepen is aan deze eisen ruimschoots voldaan. Voor de 1.200 passagiers staan er 1.359 zitplaatsen, op een gesloten dek, ter beschikking. De beschutte dekoppervlakte per passagier bedraagt 2 m², wat ver boven het internationaal gemiddelde ligt.

Naast de gebruikelijke lounges en salons zijn er drie bars, een winkelruimte, discoteek met dansruimte, een zelfbedienings- en een stewards bediend restaurant, een kinderverzorgingslokaal, een damessalon, opschikken met stortbaden en een wasserette.

Dat de voortdurend nagestreefde verbeteringen op alle vlakken hun vruchten afwerpen bewijzen de bedrijfsresultaten. In 1974 werden meer dan 2.200.000 reizigers en ongeveer 315.000 voertuigen getransporteerd; in 1975 steeg het reizigersaantal tot 2.535.975 en daalde het aantal personenwagens tot 253.349. De evolutie van de vrachtwagens werd niet medegedeeld.

Gezien het belang van deze trafieken beloofde de heer J. Chabert, Minister van Verkeerswezen bij de tewaterlating van de 'Princesse Marie-Christine' op 8 september 1975 dat de in- en ontschepingsinstallaties voor de passagiers te Oostende en te Dover zullen worden gemoderniseerd met inschepingsvloeren die afzonderlijk zullen zijn voor voertuigen en voor passagiers. In Oostende zijn de werken reeds gestart voor de aanleg van de tellingen van voetgangers en de transportbanden voor de bagage. Vervolgens zal er een nieuwe aanlegplaats voor polyvalente schepen worden gebouwd.

25 JAAR HUISVESTINGSBELEID TE POPERINGE

Van 2 tot 8 december 1975 ging te Poperinge een uitgebreide tentoonstelling door ter gelegenheid van de viering 25 jaar huisvestingsbeleid van de stad Poperinge.

Toen in 1950 een kwalitatieve woningtelling doorging, bleek daaruit dat Poperinge op 3.273 woningen er 723 telde

die hygiënisch onvoldoende waren, terwijl er samen 3.598 gezinnen moesten worden gehuisvest. Er was dus een tekort van 1.048 aangepaste huizen.

In 1975 telt Poperinge reeds 4.000 woningen voor 4.200 gezinnen en zijn er nog slechts 367 hygiënisch onvoldoende. Het woningtekort is op deze wijze teruggelopen tot 567 woningen.

Deze merkelijke vooruitgang is te wijten aan de bouwinspanning inzake sociale woningbouw van de stad zelf (168 woningen), van diverse bouwmaatschappijen (447) en van privé-personen (692). Voor deze initiatieven stelde de KOO 182 percelen bouwgrond ter beschikking.

In dezelfde periode werden er 182 krotten gesloopt en 179 huizen onbewoonbaar verklaard. Sinds 1973 werden door de stad 47 saneringspremies toegekend, ten belope van 20 % van de uitgevoerde saneringswerken, met een maximum van 20.000 fr, per aanvraag.

Deze inspanning inzake huisvesting gaf ondertussen aanleiding tot een meer-globale aanpak van de gestelde problemen. Bij de opmaak van het Stedelijk Structuurplan door de WITAB, in opdracht van het Stadsbestuur, werd uitgerekend dat de bestaande nood kan worden weggewerkt mits er tot 1990 jaarlijks circa 150 nieuwe woningen opgericht worden. Dit zal uiteraard gepaard gaan met een reële politiek van stadskernvernieuwing, teneinde de bestaande grondreserves niet uit te putten en het bestaand patrimonium te valoriseren.

Op deze wijze kan de stad Poperinge erin slagen opnieuw een zekere aantrekkingskracht uit te oefenen op zijn omgeving.

Na een groeiperiode (12.350 inwoners in 1961 en 12.671 in 1970), daalde deze bevolking immers zeer traag tot 12.613 in 1974. Voor 1975 laten de eerste ramingen echter toe een groei boven de 12.700 te voorzien en dit hoofdzakelijk door inwijking.

AANLEGGEN VAN ELEKTRISCHE HOOGSPANNINGSLIJN GENT-BRUGGE

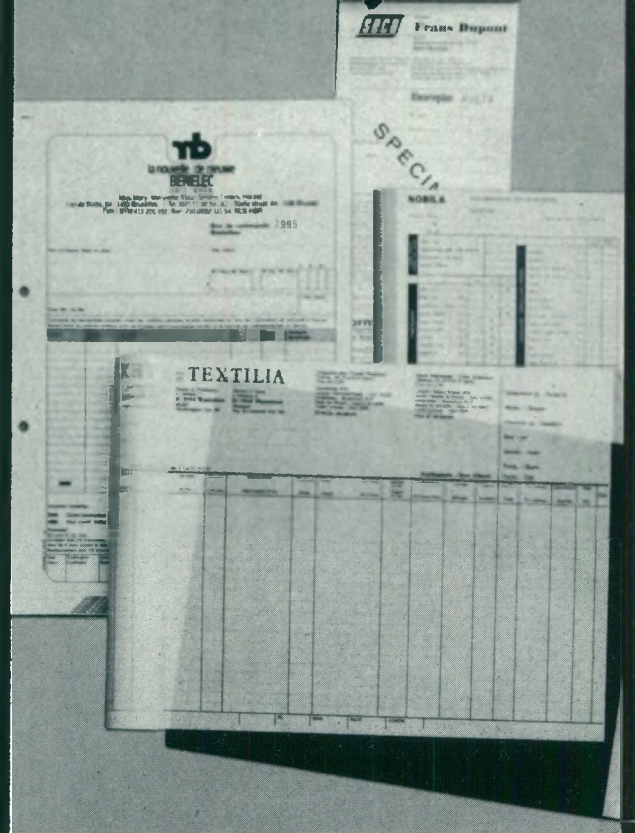
Een studie heeft uitgewezen dat tengevolge van de stijging van het energieverbruik in de streek van Brugge en de Kust en ten einde in de betrokken streek stroomonderbrekingen te vermijden een bijkomend vermogen diende geïnjecteerd te worden door het aanleggen van een 150 Kv hoogspanningslijn Gent (Rodenhuize) - Brugge (Waggelwater).

Door Gecoli sm te Brussel werd een aanvraag ingediend tot het bekomen van de voorgeschreven wegvergunning.

Daar waar eerst ontworpen werd deze lijn over geheel de afstand bovengronds aan te leggen werd tijdens een bijeenkomst met alle betrokken instanties o.m. bereikt dat het dwarsen van de Damse Vaart in elk geval ondergronds zou geschieden.

Ten zeerste bekommerd om het gaaf behoud van het uniek Polderlandschap, gelegen ten zuiden van de Damsevaart, te vrijwaren drukte de Bestendige Deputatie,

Doorschrijfbloks



Wilt u meer informatie over
"Doorschrijfbloks",
zendt dan onderstaande bon aan

**Drukkerij
Strobbe pvba**

Kasteelstraat 1
8700 Izegem



(051) 30 23 44

BON

Graag ontvang ik gratis en vrijblijvend documentatie en
informatie over "Doorschrijfbloks",

Firma/naam/stempel

Adres

Te contacteren persoon



Zonder
staaldraad
zou de wereld
er heel anders
uitzien.

Het zou alleen al de nodige akrobatie
vragen uw bril terechter plaats staande
te houden. Maar denk eens aan een
radarinstallatie of een telescoop.
Zonder staaldraad zou ons uitzicht
drastisch beperkt worden. En niet
alleen ons uitzicht. Staaldraad is overal
tot in de banden van uw auto. Wie 't
maakt? Bekaert, uit het kleine
Zwevegem. Bekaert maakt staaldraad
voor heel de wereld.

BEKAERT

zorgt voor de staaldraad in het leven.

Bekaert telt 15 000 medewerkers. In 38 fabrieken
in 15 landen. Zij produceren 30 miljoen kilometer
staaldraad dat u terugvindt in autobanden, aan de
operatietafel, in meubels en ZB-wagentjes. In liftkabels
en gitaarsnaren, in kernreactoren en keukens, in
gewapend beton en radiotelescopen.

ter gelegenheid van het uitbrengen van haar advies daarenboven de wens uit om de ondergrondse leiding te laten geschieden in plaats vanaf mast 120a (aflossingsvaart) vanaf mast 115a, d.i. 1,7 km meer oostwaarts en aldus landschapsschending te voorkomen.

Bij KB 31 oktober 1974 wordt de gevraagde wegvergunning verleend. Met spijt stelt het Provinciaal Kollege vast dat in dit KB geen rekening wordt gehouden met voorbedeelde wens.

Het verlengen van deze ondergrondse verbinding over die 1,7 km. tot aan de mast 115a zou volgens de motivering van het koninklijk besluit uit economische en technische overwegingen niet te rechtvaardigen zijn.

Zo het ontwerp ter zake inderdaad in ruime mate rekening houdt met de esthetische belangen van de polderstreek gelegen rond Brugge en het ondergronds brengen van de hoogspanningslijn om het natuurkader, gevormd door de Damse Vaart, te beschermen reeds geschiedt ten koste van een aanzienlijke meeruitgave, kan de Bestendige Deputatie zich toch van de indruk niet ontdoen dat het verlengen van bedoelde ondergrondse verbinding het uitzicht van dit enig mooi natuurkader en kultuurlandschap toch nog beter had ten goede gekomen.

De Bestendige Deputatie stelt het op prijs haar vroeger ingenomen standpunt te bevestigen en hoopt dat in de toekomst bij de economische ontwikkeling van ons gewest er steeds zal gestreefd worden naar een optimaal en rationeel natuurbehoud en landschapsbescherming.

Top-Technologie

OFF-SHORE HOOGZEESCHEPEN TE WATER GELATEN

Op 14 december werd te Oostende, op de scheepswerven Beliard-Murdoch nv, de OSA Ostend te water gelaten. Deze sleper is in aanbouw voor Ahlers nv als partner en managing owner van het Schelde Sleepvaartbedrijf nv en vennoten.

De OSA Ostend is ontworpen voor het slepen en bevoorraden van petroleumbooreilanden, hoofdzakelijk in het Noordzeegebied en voor de verhandeling van de zware ankers en kettingen voor het verankeren van deze booreilanden.

Voor de Belgische middelgrote scheepswerven is dit een primeur, temeer daar het de eerste maal is dat dit speciaal type alhier gebouwd werd.

Het hoofddek kan 400 ton boorpijpen en ander materieel dragen, terwijl de indeling van de ruimen van 240 à 310 m³ boorwater kan bergen, samen met 200 m³ cement ofwel een analoge inhoud aan ankerketens voor booreilanden.

Het schip is 60 m lang, 13 m breed, heeft 6,4 m holte en een diepgang van 5 m. Het is berekend op de zeer ruwe weersomstandigheden die in de Noordzee kunnen heersen.

De voortstuwing geschiedt door twee MAK-motoren van 3.000 PK elk, die verstelbare schroeven aandrijven. Deze schroeven draaien in vaste kortstraalbuizen.

Een boegschroef met een 500 PH motor zal in aanzienlijke mate de beweeglijkheid van het schip ten goede komen.

Bij de bouw kon gerekend worden op de know-how van Beliard-Murdoch Oostende ; zo werden aldaar in 1969 reeds twee reddingslepers gebouwd, nl. de Jacques Letzer en de Wielingen, besteld door de Union de Remorquage et de Sauvetage nv, Antwerpen. In 1972 werd Oostende de zwaarste sleper met brandweerinstallatie gebouwd die ooit in België in gebruik werd genomen, nl. de Wrestler voor de Remorquage Letzer sa te Antwerpen.

In opdracht van de Union de remorquage et de sauvetage sa, Antwerpen, staat nu ook een oceaansleper op stapel.

Voor de Bahama-eilanden werden, in opdracht van de Nassau Towing Ltd, Island of New Providence, twee slepers met uitgebreide brandbestrijdingsinstallatie geleverd.

Tenslotte worden binnenkort voor Solinus, Lichtenstein, op de Oostendse werf twee oceaanslepers op stapel gezet, die eveneens een uitgebreide brandbestrijdingsinstallatie aan boord hebben.

DE UITBOUW VAN DE ACHTERHAVEN TE ZEEBRUGGE

Dienst Pers en Voorlichting M.O.W.

In de planning van de uitbouw van de haven van Zeebrugge wordt de achterhaven onderverdeeld in twee delen.

Het noordelijk deel, namelijk het deel gelegen ten noorden van het te graven verbindingsdok met het Boudewijnkanaal, is voorbestemd om een typische portuaire functie te vervullen, ter aanvulling van de voorhaven.

Naargelang de noodwendigheid zullen de oevers uitgerust worden met kaaimuren.

Nu reeds wordt in dit gedeelte van de achterhaven een noordwaarts gericht met kaaimuren uitgerust insteekdok gebouwd. Dit deel van de haven is bereikbaar voor spoor- en wegvervoer via Zeebrugge.

Het zuidelijk deel van het achterhavengebied krijgt een industrieel karakter toegewezen. Alle terreinen zullen er langs diepwater gelegen zijn, namelijk langs de rechteroever van het te verbreden en te verdiepen Boudewijnkanaal, en langs weerszijden van het nieuw te graven zuidwaarts gericht havendok. De oevers van dit gedeelte, dat bereikbaar is voor spoor- en wegvervoer via Dudzele, zullen onder glooiing gemaakt worden.

Overzichtelijk gezien omvat het programma van de uitbouw van de achterhaven te Zeebrugge : het verbreden en verdiepen van het Boudewijnkanaal ten noorden van de Dudzelebrug ; het graven van een verbindingsdok tussen de nieuwe zeesluis en het Boudewijnkanaal nl. het verbindingsdok dat het achterhavengebied in twee delen splitst ; het graven van een zuidwaarts gericht havendok ; het bouwen van een noordwaarts gericht insteekdok uitgerust met kaaimuren ; het aanleggen van de nodige spoor- en weginfrastructuur ; het ophogen van de toekomstige haventerreinen met ongeveer 3 m.



Overbodige afval wordt nuttige energie

VIF

de fantastische speciaalketel voor om het even welke brandbare afval van grote, middelgrote en kleinere bedrijven

de verbranding is niet alleen de ideale oplossing van het "waar-met-die-afval-naartoe"-probleem, maar eveneens een financieel succes, dank zij deze nieuwe warmte-energiebron. bovendien is die VIF-ketel niet zo duur als u denkt.

om het even welke brandbare afval kan erin gestookt worden en zelfs volautomatisch met de VIMAT C-brander.

vanzelfsprekend kan gekombineerd worden met klassieke brandstoffen (kolen - olie - gas).

de VIF wordt gebouwd in capaciteiten vanaf 30.000 kcal tot 10.000.000 kcal en zet de warmte om in stoom, warm o^o oververhit water en termische olie voor verwarmings- of productie-doeleinden of productie van elektrische energie.



industriële warmtetechniek

VYNCKE

pvba vyncke warmtetechniek
gentseseenweg 224
b-8730 harelbeke
telefoon (056) 71 14 56

Q anrex 75/1

Het wateroppervlak van alle dokken met inbegrip van het verbrede Boudewijnkanaal zal circa 400 ha bedragen. Er zullen nagenoeg 1.000 ha haven- en industrieterreinen beschikbaar zijn.

Het graven van het verbindingsdok en van het zuidwaarts gericht havendok zal een aanvang nemen vanaf 1976. De diepgang van deze dokken zal 17,50 m zijn en de bodembreedte zal er overal minimum 200 m bedragen.

Het noordwaarts gericht insteedok — ook containerdok genoemd — en waaraan de werken momenteel bezig zijn, zal een diepgang hebben van 13,50 m. Deze diepte is voldoende om grote containerschepen te ontvangen. Aan de ingang van het dok is de breedte 275 m, aan het uiteinde 225 m. Het dok wordt uitgerust met kaaimuren met een lengte van 1.100 m aan de westkant en 900 m aan de oostkant. Aan het uiteinde van het dok zal een helling voorzien worden over de volledige breedte voor Ro/Ro-schepen.

De aanbesteding voor het bouwen van de kaaimuren voor dit insteedok vond plaats op 7 maart 1974. De laagste inschrijver was de Ondernemingen SBBM nv met een bedrag van 848.531.931 fr. Er werd geopteerd voor een type kaaimuur gefundeerd op geheide damwanden en palen in gewapend beton.

De werken namen een aanvang op 1 oktober 1974 en zullen ongeveer 4 jaar in beslag nemen.

Tot nu toe werden voornamelijk grondwerken uitgevoerd, doch in de zuidwestelijke hoek werden ook reeds betonnen palen en damplanken geheid.

Zeer binnenkort zullen de betonneringswerken van de kaaimuur zelf een aanvang nemen.

SUNAIR 20 JAAR

Begin december vierde Sunair in het Casino-Kursaal te Oostende twintig jaar activiteit in de toeristische branche. De feestsittingen waren vervangen door werkvergaderingen rond een nieuw genomen initiatief van 'Joint Publicity' en rond de dienstverlening van de tour-operator aan de reisbureaus.

Iets meer dan 20 jaar geleden startte wat nu Sunair wordt genoemd, als een exploitatie van toeristische autocars, de West Belgium Coach Company, met praktisch direkt 200 autocars die de (Engelse) toeristen van het vliegveld van Middelkerke doorheen gans Europa voerden.

Sindsdien is daar heel wat meer bij komen kijken. De groep Sunair, genoemd naar een belangrijk onderdeel 'Sunair' dat slechts sinds een zevental jaren bestaat, omvat momenteel immers 9 tour-operators (Sunair België nv, Sunair Nederland bx, Sunair France sarl, Centra-tours nv, Tourauto nv, Apartair nv, Superrail nv, Go Britain en Southbound Tours Ltd. London), 1 reisagentschap dat met eigen autocars rijdt (West Belgium Coach Company Sun Reizen nv), een afdeling receptief toerisme dat vooral beroep doet op zelfstandige autocaristen (West Belgian Coach Company nv) en een afdeling transport met vervangbussen van de NMBS (West Belgium Coach Transport Company nv).

Voor deze zeer diverse 'bedrijven' werden voor 1976 11 diverse brochures uitgegeven, steeds in meerdere talen. Zo geeft een basisbrochure van 228 blz. alle vliegvakanties

naar de zon voor de zomer 1976; andere brochures zijn gewijd aan de autocarritten, het verblijf in villa's en appartementen, aan de Holiday-club voor sportieve en aan de top-selection voor gastronomische vakanties. Engeland, Ierland en Jersey zijn meer klassieke bestemmingen. Nieuw zijn in ieder geval de Cruises, terwijl, wat de vliegvluchten betreft, heel wat aandacht is besteed aan reizen op de bestaande vluchten, dit in aanvulling met de chartervluchten. Tevens wordt er meer en meer voor gezorgd dat, eenmaal de gezamenlijke vlucht gedaan, de vakantiegangers hun eigen verlof kunnen organiseren indien zij dit wensen.

Meer en meer groeien deze diverse entiteiten naar een gemeenschappelijke naam en juridische eenheid toe. Daarbij is 1977 een streefdatum. Een eerste realisatie was, in 1974, de samenwerking tussen de toeristische belangen van de Van Moerkerke familie (60%), samengebracht in de 'Sun International' groep, samen met enkele nieuwe partners: Assubel nv (10%), Oranje Nassau Mijnen bv (15%) en Sofina nv (15%).

Het zakencijfer steeg van 1,4 miljard frank in 1973 tot 2,5 miljard frank in 1975. De tour-operators realiseerden in 1974 voor België alleen 150.000 bookings, op een totaal van 242.000 voor het geheel van tour-operators. Voor 1975 wordt dit cijfer ongeveer 115.000 voor België tegenover ongeveer 280.000 voor het geheel.

De personeelsbezetting bedraagt 250 bedienden bij de diverse tour-operators, 27 bedienden bij de reisagentschappen, 22 bedienden voor het receptief toerisme en 35 bedienden in de sektor transport. In de zomer wordt het korps hostessen uitgebreid van 50 tot 450.

De uitbreiding van deze zeer gevarieerde activiteiten en de tewerkstelling van het personeel, met computers, televerbindingen e.a.d. vergde voor een paar jaar een totaal nieuwe huisvesting. Op het WIER-industrieterrein werd een nieuw administratief gebouw geplaatst van 1.044 m², met 5 verdiepingen, evenals een garage van 3.772 m². In totaal werd te Oostende reeds een oppervlakte van 33.250 m² uitgerust en in gebruik genomen, terwijl er daarnaast nog een nieuw terrein op zijn bestemming wacht.

Top-Technologie

BEKAERT NV IN OFFSHORE

Rond 1960 verschoof de booractiviteit naar aardprodukten van het land stilaan naar de kuststrook in zee, meer bepaald op de kust voor Houston (USA); daarmee was de offshore, de buiten-de-kust-activiteit gestart. Betrekkelijk snel ging men, in navolging van Houston, op andere kusten boren, waarbij steeds verder van de kustlijn en dus steeds dieper werd gezocht. Waar dit in de meeste Opec-landen nog in betrekkelijk kalm water kon gebeuren, is men, bij de jongste vindplaatsen in de Noordzee, voor een eskalatie van de moeilijkheden komen te staan: de diepten werden groter en de zee is traditioneel gekend als woelig en stormachtig.

Vandaar de nieuwe en zeer hoge technologische eisen, gesteld aan mensen en materieel, met op korte tijd een uitermate groot aantal aanpassingen aan het bestaande machinepark en aan de vroeger gebruikelijke technische normen.

Diepte, koude van het water en golfslag stellen immers alle menselijke realisaties zwaar op proef. De snelle technologische evolutie brengt ook mee dat veel voorgestelde oplossingen in feite nog in een experimenteel stadium verkeren, of verband houden met proefboringen, wat voor de leveringen op langere duur zeer specifieke vraagstukken stelt.

Bekaert nv in offshore

Bekaert nv is bij de offshore-activiteiten in de Noordzee en ook verder in de wereld betrokken als toeleverancier van basiselementen (vb. draad, staalkoord) die door anderen worden verwerkt (tot kabels, in spanbeton, in transportslangen), teneinde bij de booractiviteit of de evacuatie van het ontgonnen produkt op de booreilanden te worden gebruikt.

In vele gevallen is het voor Bekaert moeilijk door de diverse tussenschakels de eindbestemmingen te kennen, al kan door voorschriften en specificaties toch in bepaalde gevallen worden nagegaan voor welk gebruik of bestemming de produkten voorzien zijn. Zo kan ook worden vastgesteld dat heel wat toeleveringen terecht komen bij de Noorse Akergroep, één van de leaders in deze bedrijfstak en o.a. de ontwerper van de betonnen vlottende half-verzonken (condeep) boorplatforms. Samen met booreilanden van het duikboottype (voorzien voor de grote dieptes) zijn deze types zeer gebruikelijk in de Noordzee, dit in tegenstelling met de boortorens van het Jack-up-type die te land, vlak op de kustlijn en in kalme zeeën met kleinere diepten worden gebruikt.

De eigen bijdrage van Bekaert nv is te situeren in de exploratie- en in de exploitatiefase.

Bekaert levert o.a. voor de exploratie heel wat staaldraad, waaronder als zeer belangrijk kunnen gerangschikt worden diverse kabeldraden en lasdraden van hoge kwaliteit voor diverse gebruiken. Deze dienen zowel voor het slepen van de boortorens naar de aangeduide plaats als voor het vastankeren van de toren. Dergelijke ankerkabels kunnen tot 100 ton per stuk wegen. Gezien het gevaar voor knappen kan hun leeftijdsduur gaan van 1 dag tot ongeveer 1 jaar. Reservekabels moeten steeds aanwezig of uiterst snel geleverd kunnen worden. Een derde opdracht bij de exploratie is het bedienen van de boor zelf. Een boorkabel kan een lengte hebben tot 1.500-2.000 m en is versleten na 6 maand tot 1 jaar. In bijkomende orde wordt staaldraad nog gebruikt in de liftkabels en de hijskabels voor kranen.

Eenmaal de exploitatie begonnen worden er, buiten de ankerkabels voor het vastleggen van het booreiland, de kabels bij het leggen van pijplijnen en enkele supplementaire hijs- en liftkabels, niet zoveel kabels meer verbruikt. Dan komen eerder de slangen aan bod en de wapening voor de beton.

Boorslangen en transportslangen in rubber worden, teneinde te weerstaan aan de grote inwendige en uitwendige druk, gewapend zoals dit in de autobandenindustrie ook gebeurt. Sommige transportslangen worden gebruikt tussen de boortoren of de nieuwe boorschepen enerzijds en het vasteland of de drijvende opslagplaatsen anderzijds. Dergelijke slangen kunnen tot 0,25 ton wegen. Ook gewapend beton, met daarin uiteraard wapeningsdraad van Bekaert, wordt meer en meer gebruikt in offshore. Sommige booreilanden worden niet meer in metaal, maar in gewapend beton uitgevoerd. Zo een betonnen eiland kan tot 2.000 ton spanbeton behelzen.

Daarnaast is er de betonnen bescherming van bepaalde pijpleidingen op de zeebodem, waarbij ook heel wat versterking te pas komt, o.m. met vlechtwerken in gelaste gazen.

Huidige produktie en toekomst

Momenteel voert Bekaert nv ongeveer 10 à 12 % van zijn kabeldraad en 5 % van zijn spanbetondraad uit naar de boorders en exploitanten, in hoofdzaak in de Noordzee. De staalkoordproduktie is, wat de offshore betreft, eerder in een experimentele fase. Wat echter nu reeds, door zijn zeer hoge toegevoegde waarde, een zeer interessante activiteit is.

Gezien de zeer snel evoluerende technologie is de toekomst hier nog minder dan elders, zeer duidelijk, maar zij kan, voor wat Bekaert betreft, in een of andere richting interessant zijn.

Wordt de *exploratie* verder doorgezet met vlottende half-verzonken boorplatforms dan komt de staaldraad verder aan bod. Momenteel zijn er 75 booreilanden in konstruktie en 200 verwacht tegen 1980. Wordt echter meer gebruik gemaakt van boorschepen, dan vervalt de staaldraadlevering voor verankering e.a.d. praktisch totaal, maar de kans zit er dan in dat andere toepassingen aan bod komen, nl. bij het boren zelf.

De opkomst en verdere uitbouw van booreilanden, de drijvende opslagplaatsen en de wapening van olieslangen biedt wel heel wat toekomstperspektieven voor betonwapening.

Het gebruik van drijvende soepele boorslangen en transportslangen zal bij de *exploitatie* in ieder geval niet verminderen, integendeel. Medegerekend dat sommigen een doormeter van 600 mm kunnen bereiken en, bij maximale lengte, tot 18 ton kunnen wegen, betekent de exploratie integendeel een gegarandeerde afzetmarkt van formaat.

CONTAINER-WOLTRAFIEK OP ZEEBRUGGE

Eind 1975 werden er twee belangrijke beslissingen aangekondigd, die voor de container-trafiek op Zeebrugge zeer grote gevolgen zullen hebben : de aanduiding van Zeebrugge als aanloophaven voor de South and South-East African Conference Lines (SAFCON) en de beslissing van het huidig consortium Australia-Europe Container Services (AECS) haar diensten op Zeebrugge sterk uit te breiden.

Op 18 december 1975 besliste de Raad van Beheer van SAFCON Zeebrugge aan te duiden als Belgische aanloophaven voor haar toekomstige ingaande en uitgaande containertrafiek. Deze beslissing zal ingaan in september 1977, bij de inwerkingstelling van de nieuwe containerdienst, met nieuwe derde-generatie containerschepen die nu in aanbouw zijn.

SAFCON is het tweede grootste consortium van containervervoer ter wereld. Het bestaat uit volgende reders : Compagnie Maritime Belge, België ; Koninklijke Nedlloyd, Nederland ; South African Marine Corporation, Zuid-Afrika ; Deutsche Ost-Africa Linie, Duitsland ; Overseas Containers Limited, Groot-Brittannië ; Harrison-Ellerman Lines, Groot-Brittannië ; British and

Commonwealth Shipping Cy, Groot-Brittannië ;
Compagnie Générale Maritime, Frankrijk ; Compagnie des
Chargeurs Réunis, Frankrijk ; Lloyd Triestino, Italië.

Het lossen en laden zal gebeuren aan de Ocelan
Containerterminal te Zeebrugge (OCZ), geëxploiteerd door
de Société Anglo-belge des ferryboats (SBA) ; in deze laatste
maatschappij heeft de NMBS een belangrijke participatie.

Door deze beslissing gaat Zeebrugge een grote stap
vooruit als Europese wolhaven. Deze promotie hangt echter
niet alleen af van SAFCON. Ook de Australische en
Nieuw Zeelandse woltrafiek over Zeebrugge zal worden
versterkt. Het consortium Australia-Europe Container
Services (AECS), dat nu reeds gebruiker is van de OCZ,
zal in de toekomst zijn diensten sterk uitbreiden door
Nieuw Zeeland in het vaarschema op te nemen. Daarbij
wordt de naam van het Consortium gewijzigd in Australia-
New Zealand-Europe Container Services (ANZECS).
Deelnemers in het consortium zijn de volgende rederijen :
Overseas Containers Limited (OCL), Londen ; Compagnie
Générale Maritime (CGM), Parijs ; Hapag Lloyd,
Hamburg ; Koninklijke Nedlloyd, Rotterdam ;
Lloyd Triestino, Trieste.

Heden heeft het consortium tien containerschepen van
de tweede generatie in de vaart om de verbinding Australië-
Europa te verzekeren. Een omvaart Australië-Europa en
terug duurt 75 dagen. Te Zeebrugge wordt door dit
consortium 24 maal per jaar aangelopen.

Wegens de insluiting van Nieuw Zeeland in het
vaarprogramma zal men het aantal schepen verhogen tot 14.
Vier containerschepen van de derde generatie (de grootste
containerschepen op dit ogenblik in gebruik) zullen de

bestaande vloot komen vervoegen. Deze schepen hebben
een capaciteit van 1.950 containers.

De omlooptijd der schepen blijft onveranderd op
75 dagen behouden. Te Zeebrugge worden in de nieuwe
dienst 32 aanloopbeurten per jaar voorzien, wat een
verhoging van 33 procent van de huidige activiteit van dit
consortium betekent.

Een nieuwe rederij komt de reeds eerder genoemde
partners vervoegen. Het is de Nieuw Zeelandse nationale
rederij New Zealand Shipping Corporation.

In Nieuw Zeeland zullen volgende havens worden
aangelopen : Auckland en Wellington, Zuidereiland
Lyttleton en Port Chalmers.

BESCHERMING VAN DUINEN EN STRAND

R. Simoen

Toestand

Het ontstaan en de uitbouw van onze badplaatsen is
gepaard gegaan met de aanleg van wandeldijken of
promenaden van waarop rechtstreeks zicht op strand en zee
geboden werd. Sommige promenaden bestonden
aanvankelijk alleen uit een horizontale verharding die
vanzelfsprekend door een nivellering van zeeduinen werd
voorafgegaan (te De Panne en te Oostduinkerke is het
thans nog zo). Zeedijkvlooiingen werden er naderhand



VOOR AL UW FINANCIËLE VERRICHTINGEN

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

RAADPLEEG DE AGENT VAN HET

GEMEENTEKREDIET

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



gebouwd nadat door strand- en duinregressie de toestand er te onveilig werd. Op andere plaatsen werden van meetaf aan samen met die promenaden beschermende zeedijkvlooiingen gebouwd.

De oudste van die gemetselde zeedijkvlooiingen dateren van einde vorige eeuw (zelfs vanaf 1860). Naarmate de uitbouw van de badplaatsen langs de kustlijn groeide, werden die zeedijkvlooiingen mede verlengd. Thans is er circa 38 km zeedijkvlooiing langs onze kust. De langste ononderbroken gedeelten zijn Westende-Middelkerke-Oostende (tot aan de havengeul) : 13,500 km, en vanaf de uitwateringssluizen te Heist tot Knokke-Zoute : 9,500 km.

De opvatting en de bouwwijze van de zeedijkvlooiingen wijzen erop dat ze oorspronkelijk niet bestemd waren om de functie van echte zeeweringen te moeten vervullen zoals dit thans meestal wel het geval is wegens de strand- en duinafslag die zich voor die vlooiingen heeft voorgedaan. Die vlooiingen zijn te zwak voor de golfaanvallen die ze thans te verduren krijgen. Het metselwerk van bakstenen of breukstenen op het vroegere zeeduin barst, is verweerd, is ondicht en is oorzaak van zandverlies waardoor holten ontstaan onder de vlooiingen. Ook de houten beschoeiing is ondicht en laat zand door. Bij stormaanvallen bestaat het gevaar dat te holle en te zwakke vlooiingen plaatselijk ingebeukt worden, vooral daar waar wegens de lage ligging van de stranden, de golven onvoldoende geremd worden (Knokke-Zoute en tussen Middelkerke en Raversijde). De betere remming van de golven op hoger gelegen stranden heeft precies voor gevolg dat zeedijkvlooiingen er geen schade lijden niettegenstaande hun ouderdom en hun zwakke constructie (bv. Blankenberge).

Het herbouwen van door de storm beschadigde vlooiingen en het versterken van te zwakke vlooiingen

gebeurt volgens een versterkt en verbeterd type : dichte beschoeiing met stalen damwanden ; dichte en weerstandbiedende vlooiingen in gewapend beton versterkt met ribben ; platbermen voor de zeedijkvoet om ontschoeiingen te voorkomen ; een betere profilering van de vlooiing ; zachte aanloop aan de voet ; opstaande kruin ; aanbrengen van een stormmuur waar mogelijk. Het wijzigen van de te steile helling is spijtig genoeg meestal onmogelijk.

Onmiddellijk na de stormvloed van 1953 werden circa 4.000 strekkende meter vernielde zeewering aldus herbouwd. Naderhand, dwz. in de periode na 1953 en tot de hevige storm van december 1973 werden nog circa 800 strekkende meter zeedijkvlooiingen versterkt, vooral in Knokke-Zoute.

Onmiddellijk na de storm van december 1973 werden de alsdan vernielde zeedijken, alsook nog een ander deel zwakke zeedijken herbouwd of versterkt en dit over een lengte van 972 m. te Knokke-Zoute, 45 m. te Middelkerke (Raversijde) en 87 m. te Middelkerke (Crocodile).

Thans worden er te Knokke-Zoute nog 650 strekkende meter zeedijkvlooiing versterkt ; de aanbesteding had plaats in 1975 en de uitvoering nadert de voltooiing.

Te Knokke-Zoute zijn nu nog circa 1.000 strekkende meter zeedijk die nog niet versterkt werden. De aanbestedingsdocumenten voor 500 strekkende meter zijn klaar en de aanbesteding kan binnenkort doorgaan (raming 60 miljoen fr.). De resterende 500 strekkende meter zullen in 1977 aanbesteed worden.

Verder zijn ook nog aanbestedingsdocumenten klaar voor de versterking van nog 200 strekkende meter zeedijk te Middelkerke (Crocodile) en 240 strekkende meter zeedijk

financieringsstructuur nog een bemerking worden afge-
eid. Het blijkt inderdaad dat een sterkere financierings-
structuur een lichtjes hoger steunniveau oplevert na be-
astingen en in de mate dat voldoende positieve
aten worden geboekt. Vóór belastingen
bij negatieve exploitatie wordt meer
het bedrijf met de zwakkere finan-
klaring hiervoor ligt enerzijds
kening van de kapitaalpre-
plan geen uitstel van te
anderzijds in het feit
gedurende een periode
premie onrechtstreekt
vermindering van de
belastingsdruk over
ekt wordt uitges
voor dat de bela-
nilder is dan op
een duidelijker v
iseerde waarde
te eigen middelen
premie, te stellen
ve waarde van de
afhankelijk van de
ijele aangelegenh
en dus van de ren
manifesteert zich voor
verking (L). Deze techn
endabiliteit van de eigen

de arbeidskrachten. De industrialisatie van West-Vlaan-
deren, minder dan een halve eeuw geleden aangevat
heeft nu een niveau van volwassenheid bereikt waarop
zich moet voltrekken via kwa
teande industriële
aan hie

WIJ KENNEN DE MOGELIJKHEDEN VAN

- ★ Computerzetwerk
- ★ Rotatiedrukwerk

op aanvraag bezorgen wij U meer inlichtingen



DRUKKERIJ SANSEN p.v.b.a.

Gasthuisstraat 19-23
8970 POPERINGE
Tel. 057/33 40 16

UITGEVER

**HET WEKELIJKS
NIEUWS**

4WEST PARTNER

ten oosten van de havengeul van Oostende ; de aanbesteding kan ook spoedig doorgaan (raming : 43 miljoen fr.).

Strand- en duinverdediging en -verbetering

Op de vakken van onze kust waar geen zeedijken werden gebouwd, zijn het hoog strand en de zeeduinen de natuurlijke zeederingen. De ideale toestand is een strand, zonder strandhoofden en zonder zeedijken, dat hoog genoeg ligt om er de golven te laten op uitlopen, en waarachter een duinenrij ligt die in staat is de hoogste stormgolven te keren ; tussen de natuurlijke zandvoeding door de zeestromingen en de winden, en de strandafslag bij stormaanvallen dient er evenwicht te zijn ; de zeeduinen en het hoog strand vormen een soort zandbuffer ; alternatieve perioden van natuurlijke zandaanvoer op hoog strand en zeeduinen, en van zandafvoer vormen een wisselwerking die in evenwicht is.

Die ideale toestand is helaas zeldzaam op onze kust : alleen de stranden voor Oostduinkerke en De Panne beantwoorden hieraan nog ongeveer en zijn nagenoeg in evenwicht hoewel tussen De Panne en de Franse grens reeds een regressie van de zeeduinen waargenomen wordt waaraan de uitbouw van de haven van Duinkerke en de systematische indijking van grote duingebieden in dit nieuw havengebied niet vreemd zijn.

Kritieke plaatsen langs onze kust met snel voortschrijdende regressie en afslag van de zeeduinen (± 1 m. per jaar) zijn de volgende : Lombardsijde (voor het militair domein) ; Klemskerke (Vosseslag) ; tussen het oostelijk uiteinde van de zeedijk te Knokke-Zoute en de Nederlandse grens.

Spijts de genomen maatregelen (duinbeplantingen, plaatsen van hagen) om de duinvoet aan te dikken met eolisch zand, bouwen van strandverdedigingswerken (kribben of korte strandhoofden), kon op die plaatsen geen evenwicht bereikt worden, zodat andere maatregelen dienen genomen te worden om een einde te stellen aan die regressie. Die maatregelen kunnen naargelang de plaats en de omstandigheden de volgende zijn : bouwen van gepaste strandverbeteringswerken om de natuurlijke zandvoeding te bevorderen vooral aan de laagwaterlijn, om een nieuw evenwicht van een hoger badstrand in de hand te werken ; kunstmatige zandvoeding op het strand ; intense beplantingen op de zeeduinen (afsluiten voor het publiek) en maatregelen om eolisch zand voor de duinvoet te winnen.

In elk geval dient een verdere bedijking van de zeeduinen tussen de badplaatsen vermeden te worden gezien dit het einde betekent van de natuurlijke wisselwerking tussen duin en strand.

Vanzelfsprekend dienen de strandverdedigings- en strandverbeteringswerken voor de met zeedijken beschermde badplaatsen ook voortgezet te worden en dit met een dubbel oogmerk :

- (1) om veiligheidsredenen : zoals hoger vermeld worden de golven beter geremd op een hoger strand en zijn de zeedijken hierdoor minder geëxposeerd ;
- (2) om toeristische redenen : een behoorlijke toeristische uitbating is slechts mogelijk waar een strook droog strand boven de hoogwaterlijn voorhanden is.

De meest kritieke plaatsen met belangrijke strandafslag en ontschoeiing voor de voet van de zeedijkglooiingen zijn de volgende :

Knokke-Zoute : Het programma van de strandverbeteringswerken maakt er deel uit van de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge. Het vullen van de Appelzakkuil beneden de laagwaterlijn ; het verder uitbouwen van strandhoofden en massale kunstmatige zandopspuitingen zijn de belangrijke fazen in dat programma. Thans reeds werd een aanvang gemaakt met het uitstorten van baggerspecie in de Appelzakkuil. Ook is een aanneming voor het verlengen van strandhoofden thans in uitvoering.

Tussen Oostende (Raversijde) en Middelkerke : Het strand ligt er zeer laag en de zeedijken zijn er zeer kwetsbaar. Een serie van acht strandhoofden, te bouwen van oost naar west, dient er dringend gebouwd te worden als eerste beveiliging. Twee hiervan werden aanbesteed in 1975 (uitvoering pas aangevangen) en nog twee worden in 1976 aanbesteed (aanbestedingsdocumenten zijn klaar). Gebeurlijk kan er naderhand ook aan kunstmatige zandvoeding gedacht worden indien de natuurlijke zandwinst volgens een te traag proces geschiedt.

Tussen Middelkerke en Westende (wijk Crocodile) : Zeer laag gelegen strand en kwetsbare zeedijk. Een drietal strandhoofden dienen er dringend gebouwd te worden.

Nieuwpoort-Bad (west van de havengeul) : Het strand is er de laatste jaren veel verlaagd. Een eigenlijke zeedijkglooiing is er niet ; alleen een verstevigde voet op het strand die tijdens de vorige winter erg beschadigd werd en die thans hersteld en verbeterd wordt. Een drietal strandhoofden dienen er dringend gebouwd te worden (zo mogelijk reeds twee in 1976).

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat talrijke stranden langs onze kust probleemgebieden zijn. Het programma van strandverdedigings- en strandverbeteringswerken dient volgens een versneld ritme uitgevoerd te worden. Een jaarlijks krediet van 300 miljoen frank gedurende 8 à 10 jaar is hiertoe nodig.

Nieuwe zware stormaanvallen zoals in 1953 en in 1973, en zoals op 3 à 4 januari jl. zijn niet te voorspellen doch steeds mogelijk. Voor sommige smalle zeeduingordels is een verdere regressie veiligheidshalve niet meer duldbaar. Verdere strandverlaging voor sommige badplaatsen is evenmin nog duldbaar. Bij zeer zware stormvloed van uitzonderlijk lange duur zou de schade aan de zeedijken en aan de zeeduingordel die afmetingen kunnen aannemen dat diepe doorspoelingen dienen gevreesd te worden die waterschade zouden aanrichten aan gebouwen gelegen op en achter de zeedijken en in de laaggelegen woonwijken van de badplaatsen, alsook in de laaggelegen poldergebieden.

**Voor publiciteit in
West-Vlaanderen
werkt
vraagt onze tarieven.**

700 mln fr. extra voor Leie en bijkanalen

Na een werkvergadering te Kortrijk heeft de heer J. Defraigne, Minister van Openbare Werken, verhoogde kredieten toegezegd voor de modernisering van de Leie en haar bijkanalen. De bedoeling is de Leie overstromingsvrij te maken en haar bevaarbaarheid tevens op te drijven tot 1.350 ton.

Aan de vroeger vastgelegde bedragen : 310 mln fr. voor 1976 en 900 mln fr. voor 1977 werd niets meer gewijzigd. Voor 1978 werd 900 ipv 800 mln fr. voorzien ; voor 1970 900 ipv 700 mln fr. en voor 1980 600 ipv 550 mln fr.

In 1981 worden daaraan toegevoegd 350 mln fr. voor de doorvaart te Kortrijk. Inzake waterbeheersing van de Leie rond Gent worden tussen 1974 en 1978 435 mln fr. uitgetrokken voor de afwerking van het kanaal Gent-Brugge tussen Schipdonk en de Gentse Ringvaart.

Sport- en Kulturcentrum te Wingene

Begin december werden te Wingene, in het Sport- en Kulturcentrum, de WITAB-sporthal en de nieuwe feestzaal plechtig ingewijd.

De sporthal is van het economische type B en omvat een grote zaal van 23 op 42 m en een bijkomende zaal van 9 op 12 m. Tevens zijn er twee bergruimten, een technische ruimte en twee kleedkamereenheden. Mits de nodige afspraken kan er door een 12-tal sportverenigingen gebruik gemaakt worden van de zalen. Het geheel is toegankelijk voor en aangepast aan gehandicapten. De eindprijs van de zaal bedraagt 13 miljoen fr., exclusief de uitrusting van 560.000 fr.

In 1975 werd ook een feestzaal gebouwd die plaats biedt aan ruim 350 personen. Er zijn verschillende vergaderlokalen ter beschikking van de jeugdbewegingen. De kostprijs bedraagt nagenoeg 6 miljoen fr.

In het verleden (1971) werd reeds een competitieveld voor voetbal aangelegd, ingericht met een overdekte tribune, kleedkamers, sanitaire inrichting en kantien. Er is ook een oefenterrein en een looppiste. In 1972 werd daar een overdekt zwembad van het type WITAB aan toegevoegd, met een zwembad van 25 × 10 m en een instructiebad van 8 × 10 m. Er zijn 50 persoonlijke en 2 gezamenlijke kabines. De kostprijs bedroeg 15 miljoen fr.

Het ganse sport- en kulturcentrum werd in 6 jaar voltooid en kostte ongeveer 40 miljoen fr., waarvan ongeveer 10 miljoen fr. ten laste van Staat en provincie.

Logiesreservatiedienst te Oostende

In 1976 start te Oostende een reservatiedienst voor logies. In 1975 startte de dienst PTO (Promotie Toerisme Oostende) deze reservatie voor de kongres-toeristen. In 1976 wordt deze mogelijkheid uitgebreid voor gewone toeristen.

De logiesreservatie begon in West-Vlaanderen in de Stedelijke Dienst voor Toerisme te Brugge. In 1976 begint ook Knokke-Heist met deze interessante formule.

Verbrandingsoven voor huisvuil te Izegem officieel in gebruik genomen

Op zaterdag 31 januari werd de huisvuilverbrandingsoven voor de Interkommunale Vereniging IVIO officieel in gebruik genomen. Het is de eerste van de reeks Westvlaamse ovens, vooropgesteld door de WITAB, die in werking is.

Na een diepgaande voorstudie inzake de mogelijke vormen van huisvuilverwerking, inbegrepen de problemen rond de ophaling van het huisvuil in de Provincie West-Vlaanderen, stelde de WITAB einde 1971 aan de provinciale overheid een plan voor. Dit plan omvatte de werking van de provincie in meerdere sectoren, waarbinnen het probleem van het huisvuil zou worden opgelost.

In de loop van 1972 werden de gemeenten per sektor samengeroepen teneinde de gemaakte voorstellen te bestuderen en tot reële samenwerking te komen.

Door de WITAB werden in 1972 de modelstatuten opgemaakt voor de afzonderlijke verenigingen die de diverse verbrandingsovens zullen beheren. Dit leidde tot de oprichting van de Interkommunale Vereniging voor Vuilverwijdering en -verwerking voor Izegem en Ommeland op 17 december 1973.

In afwachting van die oprichting liet de WITAB de procedure wijzigen voor de bouw van de verbrandingsinstallatie van de sektor.

Op 24 januari 1972 gaf de Minister van Volksgezondheid zijn vaste belofte voor betoelaging voor het elektro-mechanisch gedeelte.

De werken voor burgerlijke bouwkunde startten op 4 juli 1973. De proefbranding gebeurde op 25 augustus 1975.

Sinds de indeling in sectoren door de WITAB werd door het Ministerie van Volksgezondheid een nieuwe indeling vooropgesteld, dit ingevolge de snel stijgende kostprijs voor de oprichting en de werking van de verbrandingsovens.

Door deze nieuwe gebiedsindeling komt o.m. de vroegere sektor Tielt nu niet meer in aanmerking voor de bouw van een eigen verbrandingsinstallatie. De sektor Tielt blijft uiteraard vrij haar keuze voor vuilverwerking zelf te bepalen, maar indien zij de verbrandingsformule verkiest zal dit dienen te geschieden te Izegem. De goede nabuurschap van beide sectoren zal in deze materie zeker tot een voor beide partijen gunstige oplossing leiden.

Projekt Noordzeepoort te Zeebrugge

Op 13 januari jl. werd te Brussel een gewijzigd Plan Mortelmans voor een eiland in zee voorgesteld. Dit voorstel van een kunstmatig eiland op de Thorntonbank wordt gepatroneerd door ir. J. Mortelmans, Ballast-Nedamgroep nv, Seghers International nv, Socol nv en het Studiebureau Courtoy. Het is bestemd voor kerncentrales en ontziltingsinstallaties (60 ha), olieopslag en havenfunctie (45 ha), algemene diensten en akkomodaties (40 ha) en reserveterreinen voor water- en energiegebonden, maar milieuonvriendelijke industrie (135 ha).

Sinds 1919

voor eigen mensen
door eigen mensen

DE KORTRIJKSE VERZEKERING NV

Zetel en kantoren : KORTRIJK

Lange Steenstraat 20

Lekkerbeetstraat 3

Tel. (056) 21.16.91

Bijhuis te BRUGGE, Garenmarkt 6

Tel. (050) 33.24.40

Inspekties over het ganse Vlaamse landsgedeelte.

De Vlaamse verzekeringsmaatschappij die U en uw provincie best kent.

Zitdagen van de handelsprospectors

De Regionale Directie voor West-Vlaanderen van de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel (Baron Ruzettelaan 33, 8320 Brugge 4, tel. 050/33.81.40) deelt mede dat de volgende handelsprospectors op de hiernavermelde data en plaatsen de afgevaardigden van onze bedrijven die belangstelling hebben voor afzetmogelijkheden in hun ambtsgebied, zullen ontvangen :

Land	Prospektor	Standplaats	Datum	Kamer
Zwitserland	Hissel Van Goidsenhoven	Bern Zürich	11-3-75	Ieper
Nigeria	Tack	Lagos	16-3-75	Kortrijk
USA	Norrington Lefebvre	Chicago	22-3-75	Roeselare
DBR	Daelemens (Peters) Elsen Cornelis	Düsseldorf Frankfurt München	5-4-75	Ieper
USSR	Khoudokormoff	Moskou	12-4-75	Roeselare
Argentinië	François	Buenos Aires	13-4-75	Kortrijk
Thailand	Maurissen	Bangkok	20-4-75	Kortrijk
Oostenrijk	Bontinck	Wenen	13-5-75	Kortrijk
Indië	Hebbalkar	Bombay	10-6-75	Kortrijk
Ivoorkust	Gueben	Abidjan	15-6-75	Kortrijk
Brazilië	D'Haenens	Sao Paulo	17-6-75	Roeselare

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

Deze afspraak dient aangevraagd te worden bij de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel, Regionale Directie West-Vlaanderen of bij de Kamers van Koophandel.

De Regionale Directie zal het uur bepalen waarop de afgevaardigde van de firma zich dient aan te bieden bij de Kamer van Koophandel.

Jaaroverzicht Westtoerisme 1976

De heer A. Legein, Bestendig Afgevaardigde en voorzitter van Westtoerisme, heeft half december een aantal beschouwingen gewijd aan het toerisme in West-Vlaanderen in 1975.

De resultaten van het seizoen waren verrassend goed, dank zij het goed weder, het feit dat de bevolking de inflatie niet te sterk liet spelen en de gevoerde publicitaire campagnes.

Voor de toekomst moet nog een kwaliteitsverbetering nagestreefd worden o.m. op het vlak van de appartementen, kampeerterrinen en vakantieverblijfparken. Het parkeerprobleem blijft nijpend, de netheid van het strand vraagt nog een grote opvoeding van het publiek. De evolutie van de prijzen dient van dichtbij gevolgd, evenals de gewenste uitbouw van de toeristische infrastructuur.

Voor 1976 werd speciaal een verbetering van de animatie van de kust vooropgesteld, meer speciaal in het kader van het landschappenjaar.

Tenslotte moet ook het WES-voorstel inzake vakantiespreiding voor de toekomst zeer gunstig uitvallen voor de Belgische kust.

Uitbreiding woongebied te Aarsele

Gedurende de laatste jaren mocht reeds heel wat veranderen in de westelijke kern van de gemeente Aarsele.

Nadat het bpa 2 tuinwijk-west werd goedgekeurd bij koninklijk besluit verwierf de Westvlaamse Interkommunale voor Huisvestingsbeleid er 9,5 ha grond. Uit dit project dat begrensd is door de Schoolstraat, Kanegemstraat, Markt en Sterrestraat nam de bouwmaatschappij 'Helpt Elkander' uit Waregem 3 ha over waarop, in een eerste fase, 40 woningen werden opgericht. Na de uitvoering van dit ganse terrein kan de bouwmaatschappij over nog anderhalve ha beschikken. De commissie van openbare onderstand kocht op haar beurt 33 a aan en bouwde er 10 bejaardenwoningen op.

Aan de gemeente werden door de WIH 2,8 ha verkocht voor de aanleg van haar sportcentrum. Binnen zeer afzienbare tijd wordt hier de bouw aangevat van een sporthalle.

Ten gerieve van deze aanzienlijke uitbreiding van de woonkern van de gemeente, wordt eerlang ook een nieuw postgebouw opgericht.

De WIH zelf heeft gelijktijdig met de aanleg der infrastructuurwerken ten behoeve van de sociale woningen, haar eigen verkaveling compleet laten uitrusten. Wegen- en rioleringswerken zijn tot op heden nagenoeg voltooid en alle nutsvoorzieningen zijn aangelegd : net voor drinkwaterbedeling, ondergronds elektriciteitsnet, TV en FM distributie en openbare verlichting.

De verkaveling, die zeer dicht paalt aan het nieuwe sportcentrum en de lagere school, bevat 26 percelen voor vrijstaande woningbouw. Deze percelen bedragen om en bij de 600 m² en worden door de WIH te koop gesteld tegen de gemiddelde prijs van 395 fr./m². Sinds de recente aanvang van de verkoop werden in een minimum van tijd reeds 10 percelen verkocht.

Cobar in Senegal

Via één enkele zender van 100 Watt startte Senegal met zwart/wit uitzendingen in 1963.

In 1973 sloot Cobar Barco Electronic nv Kortrijk met de Sosea nv (Société Sénégalaise Appliquée) een samenwerkingsakkoord dat in verscheidene fasen werd uitgewerkt.

Tot eind 1973 voerde Barco complete zwart/wit-toestellen naar Senegal uit. Sosea nv zorgde voor de verdeling in Senegal en in verscheidene buurlanden.

Begin 1974 werden half-afgewerkte toestellen geleverd. De samenstelling gebeurde ter plaatse met behulp van een Barco-techniker, die meteen plaatselijke medewerkers opleidde.

In Thies -- een 65-tal km ten noorden van Dakar -- werd geleidelijk door Barco-Sosea nv een autonome produktie-eenheid opgebouwd. De keuze viel op Thies omdat daar een nieuwe zender van 10 kW de eerste kleurenproefuitzendingen biedt. Barco-Sosea Thies bestaat momenteel uit een 100-tal medewerkers, die instaan voor de eindmontage en afregeling van de in onderdelen geleverde Barco-apparaten.

De uitbouw van een eigen produktie wordt er sterk in de hand gewerkt door het modulaire systeemconcept waarop de ganse Barco-produktie is gebaseerd.

WIH-verkaveling te Ledegem

In het kader van het grondbeleid dat de westvlaamse intercommunale voor huisvestingsbeleid (WIH) voert te Ledegem in nauwe samenwerking met de gemeente werd eind verleden jaar een eerste fase voltooid van het bijzonder plan van aanleg tuinwijk.

Uit dit plan dat meer dan elf ha beslaat en dat volledig bij de gemeentekern aansluit, werden door de WIH einde 1974 ongeveer 2 ha 20 a grond aangekocht bestemd voor open en halfopen woningbouw. Deze gronden zijn ondermeer begrensd door de Boomlandstraat, de Kortwagenstraat en de rijkslagere school.

Mede dank zij de tussenkomsten van de gemeente in de infrastructuurwerken werd beslist geen beroep te doen op staatssteun. Aldus zouden nodige wegenwerken binnen de verkaveling en de verbeteringswerken aan enkele aanpalende straten onmiddellijk gebeuren.

Enmaal de wegen- en rioleringswerken voldoende gevorderd waren werden de diverse nutsvoorzieningen aangelegd: gasleidingsnet, drinkwaterleiding, TV- en FM-distributie, ondergronds elektriciteitsnet en openbare verlichting. Voor de laatste twee genoemde voorzieningen mocht de WIH rekenen op de bijzondere tussenkomst vanwege de gemeente.

De verkoop der compleet uitgeruste verkaveling, 10 percelen voor vrijstaande woningbouw ($\pm 700 \text{ m}^2$) en 24 percelen voor halve villabouw ($\pm 500 \text{ m}^2$) werd halverwege december 1975 vrijgegeven. Onmiddellijk werden 22 percelen verkocht.

Bescherming van de kust tegen storm

Op initiatief van Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur van West-Vlaanderen, werd tijdens de vergadering van de heren Burgemeesters van de kust op 9 januari jl. door de heer ir. R. Simoen, hoofdinspecteur-directeur van de kust, een uiteenzetting gegeven nopens de toestand van de kustverdediging (zie Spektrum).

De stormaanvallen op de Belgische Kust op 3 en 4 januari jl. hebben schade aangebracht aan de zeedijkvloeiingen te Knokke-Heist en te Middelkerke (Raversijde). De herstelling van de schade is thans volop aan gang.

In 1976 wordt het lopend programma van strand- en kustverdediging met een zeer ruim krediet in versneld tempo voortgezet. Hierbij zal de grootste aandacht worden geschonken aan de prioritaire probleemgebieden, nl. te Klemmerke (Vosseslag), tussen Middelkerke en Oostende (Raversijde) en te Knokke-Heist (Het Zoute). Ook voor het natuurreservaat van de Westhoek tussen De Panne en de Franse Grens wordt ingegrepen.

Wegen in West-Vlaanderen in 1975

Bij het Bestuur der Wegen van het Ministerie van Openbare Werken in West-Vlaanderen werden gedurende het jaar 1975 voor $\pm 2,9$ miljard fr. werken aanbesteed.

Hieronder waren 1,3 miljard fr. voor rekening van het Wegenfonds en 1,3 miljard fr. voor rekening van de Intercommunale Vereniging voor de Autowegen van West-Vlaanderen.

The world wide travel

WASTEELS

Verg.: 'A' 1246

OOSTSTRAAT 115 8800 ROESELARE

Tel. (051) 20 16 72 (6 l.)

St. Jakobstraat 22 8000 Brugge

Tel. (050) 33 65 31 (2 l.)

is een volwaardig reisbureau, lid van de B.B.R. verkoopt **alle** reizen zonder grenzen zoals haar 'service'

beveelt zijn voordelig A.B.C.-vluchtenprogramma op Noord-Amerika aan waarover inlichtingen op aanvraag.

INTERGARDE

P.V.B.A.

Chaussée de Bruxelles 483 - 1410 Waterloo

Tel. : (02) 384 80 00

Gemachtigd bij Kon. Besluit 22-7-69

INDUSTRIELE BEWAKING

SCHEEPSBEWAKING

PRIVEBEWAKING

HOME SECURITY PATROL

WAARDETRANSPORTEN

ALARMAPPARATUREN

24 uren op 24 te uwer beschikking

Gewestelijke Directies :

Gouvernementstraat 6 - 9000 Gent

Tel. : (091) 23 73 91

Duinpad 49 - 8380 Zeebrugge

Tel. : (050) 54 54 57

WIH-verkaveling te Dadizele

In het kader van het grondbeleid door de Westvlaamse Interkommunale voor Huisvestingsbeleid (WIH) te Dadizele gevoerd, werd in samenwerking met de gemeente overgegaan tot een eerste gedeeltelijke uitvoering van het bijzonder plan van aanleg Kleppestraat.

De bouwrijp gemaakte gronden in de verkaveling WIH zijn te bereiken vanaf de Kleppestraat en zijn zeer centraal gelegen. Dank zij een gemeentelijke tussenkomst in de openbare verlichting was het mogelijk de verkoopprijs van de gronden te drukken. Alle nutsvoorzieningen zoals gasleiding, ondergronds elektriciteitsnet, waterleidingsnet, TV en FM distributie en openbare verlichting zijn aanwezig.

De verkaveling WIH omvat 8 percelen voor alleenstaande bebouwing en 2 percelen voor koppelbouw zodat thans reeds 14 kavels ter beschikking zijn van de kopers.

Buitenlandse participatie bij Vandekerckhove nv te Roeselare

Na een tweejarlange onderhandeling heeft VDK, Vandekerckhove nv te Roeselare, machinekonstruktie en konstruktie van vuilniswagens, een gedeelte van haar aandelen overgedragen aan Sime Darby uit Singapore. Sime Darby is gespecialiseerd in het domein van de palmolieplantages en in de verkoop van zwaar materieel voor ontginning van bossen, van vrachtwagens en personenwagens. Sime Darby was reeds jaren klant bij VDK.

WVT verdedigt vakantiespreiding

Op 21 januari jl. bestudeerde de WVT het vraagstuk van de vakantiespreiding in ons land.

De WVT schrijft de negatieve reacties toe aan een gebrekkige voorlichting, waarbij her-indeling van het schooljaar en verschuifbare zomervakanties door elkaar worden gebruikt.

De WVT onderstreept de gunstige gevolgen van de voorgestelde vakantiespreiding zoals de verruimde keuzemogelijkheden van de gezinnen, een betere mogelijkheid tot dienstverlening, genivelleerde huurprijzen en een afzwakking van allerlei massaverschijnselen.

Opleiding van Indonesische ambtenaren

Eind januari kwam een groep van 7 Indonesische ambtenaren aan te Brugge, waar ze gedurende één jaar een opleiding zullen ontvangen inzake planning en industriële promotie op het Westvlaams Economisch Studiebureau. Het is de zesde groep ambtenaren die in het kader van de Belgisch-Indonesische samenwerking een opleiding van één jaar zullen ontvangen op het WES. In de eerstvolgende weken zullen nogmaals drie Indonesische stagiairs het WES vervoegen, wat hun aantal op tien brengt.

De betrokken ambtenaren zijn werkzaam op de regionale planningsdiensten van respectievelijk Jambi (Midden-Sumatra), Bandung (West-Java), Jakarta, Jogyakarta (Midden-Java), Kupang (West-Timor) en Bali.

Een KB-krediet naar maat, dàt telt!

U hebt ongetwijfeld plannen. Lang gekoesterde plannen, meermaals gewikt en gewogen. Hun verwezenlijking kost geld. Een krediet kan hier het passende antwoord zijn. Wij zouden geen **Kredietbank** heten moesten wij u niet kunnen helpen.

Er zijn vele soorten van krediet : o.m. een gamma commerciële kredieten, investeringskredieten (met of zonder overheidssteun), persoonlijke leningen en financieringen, te veel om hier te behandelen. Kom eens praten over kredietmogelijkheden, vormen, voorwaarden, overheidssteun. Een zaak is zeker : u kunt zich geen situatie inbeelden waarvoor u bij ons niet te rade kunt. Krediet is een kwestie van vertrouwen. Iets om onder vier ogen te bespreken.

Mensen die vooruit willen hebben een duwtje nodig en zo'n duwtje geven wij graag. Kom eens langs : wij staan klaar.

Wie vooruit wil heeft een duwtje nodig



Wij nemen graag tijd voor u.

KB KREDIETBANK

Minister Defraigne belooft vervroegde bouw van nieuwe Luipaardbrug te Harelbeke

Tijdens een werkbezoek te Kortrijk beloofde J. Defraigne, Minister van Openbare Werken, dat de Luipaardbrug, gelegen op het grondgebied van de stad Harelbeke (Stasegem), vervroegd zal herbouwd worden. Momenteel is deze smalle brug een hinderpaal voor de definitieve ontsluiting van het nabijgelegen, door Leiedal gerealiseerd, industriepark Harelbeke-E3.

In 1967 werd de realisatie van deze industriezone aangevat.

De interne uitrusting : riolering, wegen en spoorafkapping werd volledig uitgevoerd. Dank zij haar goede ligging kende deze zone een vrij snelle en integrale bezetting van de beschikbare gronden.

Vijf bedrijven kwamen er zich vestigen : Kortrijkse Katoenspinnerij nv, Buysmetal nv, D. Stadsbader-Flamand nv, Korbeton nv en Despriet nv met zusterbedrijven Kortarmac nv en Westoil.

Deze bedrijven oefenen er een activiteit uit, die veelvuldig en zwaar verkeer met zich meebrengt. Dit verkeer gaat voornamelijk in de richting van de Ringlaan rond Kortrijk en de autoweg E3. Een goede, veilige en snelle verbindingsmogelijkheid met deze belangrijke wegen is daarom onontbeerlijk.

Toeleveringsbeurs

Op 11 februari jl. heeft te Brussel de stichtingsvergadering plaats gehad van de vzw Interregio. Deze vereniging heeft als opdracht vanaf 1976 ieder jaar een nationale tentoonstelling voor de toelevering in te richten. Volgens een nog af te spreken beurtrol zal de manifestatie afwisselend doorgaan in één van de landsgedeelten. Initiatiefnemers tot deze vaktentoonstelling zijn : het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Middenstand, de drie Staatssekretariaten voor Streek-economie en de instanties die zich sinds vele jaren inlaten met de toelevering (waaronder de WER). Het dagelijks beheer berust in handen van het Economisch en Sociaal Instituut voor de Middenstand. De heer L. Olivier, Minister van Middenstand, heeft eraan gehouden de stichtingsvergadering persoonlijk voor te zitten en heeft bij die gelegenheid de vurige wens uitgesproken dat de op nationale schaal geplande tentoonstelling reële groeikansen zal bieden aan onze KMO. Het Westvlaamse ondernemingsleven, in sterke mate gekenmerkt door onafhankelijke bedrijven van beperkte afmeting, heeft alle redenen om zich actief in te schakelen in dit veelbelovende initiatief ter bevordering van de toelevering.

Amerikaanse toeristische expert bezoekt WES

Op donderdag 4 en vrijdag 5 december 1975 ontving het Westvlaams Economisch Studiebureau het bezoek van Prof. Dr. J. Crampon, Professor aan de universiteit van Hawaï te Honolulu. Prof. Dr. J. Crampon is een zeer bekende naam in de Verenigde Staten op het vlak van marketing in het toerisme en op het vlak van toeristisch economisch onderzoek. Hij maakte gebruik van een trip in Europa om met de directie van het Westvlaams Economisch Studiebureau

de methodes van toeristisch economisch onderzoek aan de Belgische Kust te bespreken en te vergelijken met die welke in de Verenigde Staten worden toegepast.

Voor het Westvlaams Economisch Studiebureau was dit bezoek ongetwijfeld zeer leerrijk ; er werd ook beslist in de toekomst verder via korrespondentie uitwisseling te doen van de specifieke methodes van toeristisch onderzoek.

Voordrachten

Dr. O. Vanneste, directeur WER/WES sprak op :
28 januari te Knokke over ' De maritieme industrialisering ', Stadsbestuur Knokke.

Dr. N. Vanhove, adjunct-direkteur WER/WES sprak op :
21 januari te Wenduine over ' Vakantiespreiding ', Vereniging van het Vlaamse boek.

24 januari te Knokke over ' Vakantiespreiding ', Jonge Economische Kamer, Knokke.

25 februari te Veurne over ' Vakantiespreiding ', Oudervereniging Brugge.

Dr. O. Vanneste, Dr. N. Vanhove, Dr. S. Beernaert en de heer P. Verhaeghe spraken op :

6 februari te Brugge over ' Energiefunctie van de kust ', paneelgesprek georganiseerd door Centrubeweging, Jonge Economische Kamer, Brugge, Kamer voor Handel en Nijverheid, Brugge en het NCMV.

Voor uw vormingsprogramma's, planning, studiebijeenkomsten of training van personeelskader, kunt u steeds terecht op het conferentieoord

DE BLANKAART

Hartelijke service in huiselijke sfeer.
Akkommodatie voor 35 personen.
Ideale vergaderruimten (privacy én ruimte !),
goede keuken (met personeel), vijftien
slaapkamers, ontspanningsmogelijkheid binnen
en buiten. Vlakbij ligt het uniek gelijknamig
natuurreservaat (100 ha).

DE BLANKAART biedt méér voor matige
prijzen.

DE BLANKAART is meteen beschikbaar,
is makkelijk bereikbaar en ligt centraal in
West-Vlaanderen (6 km onder Diksmuide).

Kontaktadres : De Blankaart, Ieperseweg 44
8178 Woumen. Tel. 051/50.06.42.

Packo breidt uit in Nederland

De firma Packo Melkkoeling nv, dochterfirma van Packo nv uit Zedelgem, heeft in november 1975 een nieuwe bedrijfsinplanting gedaan te Reuver (Nederland). Packo Nederland startte in Venlo in 1967. De snelle expansie noopte tot het inrichten van nieuwe gebouwen.

Verkeerswisselaar A17-E3 te Wevelgem voltooid tegen einde 1976

De Raad van Beheer van de Interkommunale Vereniging voor de Autowegen van West-Vlaanderen heeft tijdens de laatste zitting van 1975 de bouw van de verkeerswisselaar te Wevelgem en de bouw van twee bovenbruggen toegewezen.

Deze werken vormen het sluitstuk op de autoweg A17 tussen Rumbeke en de E3 te Marke.

De werken zullen onmiddellijk aanvangen en moeten voltooid zijn tegen einde 1976.

Samen met de thans in uitvoering zijnde werken zal er naar gestreefd worden om tegen begin 1977 het vak Rumbeke-E3 voor het verkeer open te stellen.

ENKELE VAN DE MEEST-RECENTE UITGAVEN VAN DE WER - WES :

N. Vanhove, *Het Belgisch Kusttoerisme - Vandaag en Morgen*, 520 blz., 477 fr.

De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970 - Statistische tabellen, 128 blz., 191 fr.

In de reeks : Facetten van West-Vlaanderen :

N. Vanhove, *Vakantiespreiding. Een nieuw voorstel voor België*, 56 blz., 85 fr.

S. Beernaert

- a) *De waterverontreiniging in het IJzerbekken*, 124 blz., 133 fr.
- b) *De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust*, 105 blz., 133 fr.
- c) *De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde*, 88 blz., 133 fr.

De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel (Verslag Colloquium te Brugge), 80 blz., 133 fr.

Air Canada te Oostende

Op 9 december 1975 ontving het air-cargocentrum van Oostende een cargovlucht uit Montreal per DC 8-55 F van Air Canada. Deze vlucht was de eerste van vier.

Het was de eerste maal dat Air Canada op Oostende vloog. Het was ook de eerste maal dat Belgavia haar speciaal afladingsmateriaal voor gepalletiseerde vracht gebruikte.

Beplantingen op de Rijksweg 905 te Brugge

De Raad van Beheer van de IVAW heeft het ontwerp-dossier goedgekeurd voor de aanleg van de beplantingen op het laatst opengestelde vak van de rijksweg 905 te St.-Andries en St.-Michels-Brugge. Teneinde de bebouwde omgeving te vrijwaren van het weglawaai en het landschap te verfraaien werd door de Raad voorrang gegeven aan dit gedeelte.

Op aandringen van het stadsbestuur van Brugge had de aanbesteding reeds plaats op 29 januari 1976, zodat de aanleg nog vóór het seizoen van dit jaar kon uitgevoerd worden.

Rekening houdend met de aanbevelingen van het plaatselijk comité expresweg, werden er geen grondoverschotten verkocht en zullen er tevens enkele plaatsen met rustbanken uitgerust worden.

Rondplein J.F. Kennedy te Oostende

Door het Ministerie van Openbare Werken werden nieuwe plannen voorgelegd aan het stadsbestuur van Oostende voor de verbinding van het J.F. Kennedy-rondplein en de Voorhavenbrug. Daaruit blijkt dat de autosnelweg tussen Jabbeke en Oostende op tweemaal drie rijstroken zal worden aangelegd; het rondplein zelf verdwijnt. De Elisabethlaan wordt doorgetrokken met een brug over de autosnelweg, om via een tunnel onder de spoorweg nabij de Voorhavenbrug uit te monden.

Sociale woningbouw te Brugge

In de stadskern te Brugge, op de terreinen van het vroegere St-Lodewijkskollege zullen in de nabije toekomst door de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting 105 woningen worden opgericht. De NMVH besliste op 11 maart 1975 deze woningen op te richten in combinatie met bureelruimten en met een ondergrondse parking voor van buitenhuis komende wagens. Op deze wijze kan de kleinschalige structuur van de binnenstad worden bewaard.

Bepaalde nutsvoorzieningen en een gedeelte van de aanleg van de binnenpatio vallen binnen het domein van de wet Brunfaut, wat de mogelijkheid biedt tot een 100 % subsidiëring; de oprichting gebeurt op cijnsgrond, met een cijnspacht van 60 jaar. De woningen zijn bij voorkeur voorbehouden aan stadsgebonden inwoners die de binnenstad moeten verlaten wegens een stadskernvernieuwing.

Alles dient te worden gerealiseerd tegen begin 1977.

publikaties wer/wes

REEKS VAN HET WESTVLAAMS EKONOMISCH STUDIEBUREAU (BTW inbegrepen)

1. G. Declercq & O. Vanneste, De Economische Situatie en Mogelijkheden van het Arrondissement Ieper, 1958, 207 blz. (uitgeput).
2. O. Vanneste & P. Hovart, De Belgische Zeevisserij - een Economische Studie, 1959, 358 blz., 212 fr.
3. O. Vanneste & P. Hovart, La pêche Maritime Belge - Etude Economique, 1959, 358 pp., 212 fr.
4. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Brugge - Een Regionaal Economische Studie, 1961, 463 blz. (uitgeput).
5. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Oostende - Een Regionaal Economische Studie, 1962, 444 blz., 265 fr.
6. O. Vanneste & J. Theys, Menen - Een Economische Studie van een Grensstad, 1962, 256 blz. (uitgeput).
7. O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Roeselare - Een Regionaal Economische Studie, 1963, 336 blz. (uitgeput).
8. J. Theys o.l.v. O. Vanneste, Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk, 1964, 144 blz., 159 fr.
9. J. Theys s.l.d. O. Vanneste, Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France, 1964, 144 pp., 159 fr.
10. O. Vanneste & J. Theys, Veurne - Een Economische Studie, 1964, 189 blz. (uitgeput).
11. M. Zwaenepoel & N. Vanhove, De landbouw in West-Vlaanderen, 1965, 352 blz. (uitgeput).
12. O. Vanneste, Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek, 1967, 376 blz., 265 fr.
13. O. Vanneste & J. Theys, Het Arrondissement Tielt - Een Regionaal Economische Studie, 1968, 410 blz., 265 fr.
14. J. Theys, Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk, 1969, 248 blz., 265 fr.
15. M. Zwaenepoel, Vrije Tijd - Een sociologische analyse van het vrijetijdsgebruik en de vrijetijdsbehoeften van de westvlaamse bevolking, 1969, 332 blz. (uitgeput).
16. N. Vanhove, Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking, 1969, 264 blz., 265 fr.
17. N. Vanhove, Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge, 1969, 264 pp., 265 fr.
18. J.M.L. Demeyere, Demografische facetstudies, 1969, 144 blz., 159 fr.
19. R. Branson, J. Theys, H. Van Reybrouck, o.l.v. N. Vanhove, Tertiaire sektor en verzorgende centra van West-Vlaanderen, 1971, 356 blz., 318 fr.
20. J. Hemschoote, Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen - Bronnen, toestand en bestrijding door de ruimtelijke ordening, 1972, 209 blz., 265 fr.
21. N. Vanhove, Het Belgisch Kusttoerisme - Vandaag en Morgen, 1973, 520 blz., 477 fr.
22. L. Schepens, Van Vlaskutser tot Fransman - Bijdrage tot de geschiedenis van de Westvlaamse plattelandsbevolking in de negentiende eeuw, 1973, 294 blz., 371 fr.
23. De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970 - Statistische tabellen, Volkstelling 1970, 1974, 128 blz., 191 fr.

REEKS FACETTEN VAN WEST-VLAANDEREN (BTW inbegrepen)

1. R. Simoen en O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge: Openbare werken in verleden en toekomst - De haven en de toeristische belangen van de Oostkust, 1972, 48 blz. (uitgeput).
2. C. Vermeersch, Het rekreatief buitenverblijf - Inplantings- en aanlegmogelijkheden, 1973, 100 blz., 106 fr.
3. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 133 fr.
4. Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 74 fr.
5. S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 133 fr.
6. N. Vanhove, Vakantiespreiding. Een nieuw voorstel voor België, 1975, 56 blz., 85 fr.
7. S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 133 fr.
8. De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 80 blz., 133 fr.

REEKS TOERISTISCH ABONNEMENT WES

Rapporten toeristisch-economisch onderzoek 1974

60. Attitude-onderzoek bij de Duitse verblijfstoeristen aan de Belgische Kust, 1972, 190 blz.
61. Attitude-onderzoek bij de Britse verblijftoeristen aan de Belgische Kust, 1972, 162 blz.
62. Bestedingsonderzoek bij de Duitse, Britse en Nederlandse vakantiegangers aan de Belgische Kust, 1972-73, 90 blz.
63. Attitude-onderzoek bij de Nederlandse verblijftoeristen aan de Belgische Kust, 1973, 206 blz.
64. Toeristische index WES - Kust en Achterland 1974, 23 blz.

Rapporten toeristisch-economisch onderzoek 1975

65. Structuur en Ontwikkeling van het Vakantiepatroon van de Belgische Bevolking 1967-72, 210 blz.
66. N. Vanhove, Vakantiespreiding - Een nieuw voorstel voor België, 56 blz.
67. Attitude-onderzoek ten aanzien van de Belgische Kust bij de Noordfranse bevolking, 1975, 180 blz.

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

UITGAVEN WESTVLAAMSE EKONOMISCHE RAAD

- O. Vanneste & G. Declercq, Kust en Hinterland - Proeve van een toeristisch-economische studie, 1955, 226 blz. (uitgeput).
- O. Vanneste & G. Declercq, Le Littoral et son Hinterland - Essai d'une étude d'économie touristique, 1955, 266 pp., (uitgeput).
- G. Declercq & O. Vanneste, Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957, 2 delen, 130 blz. + 278 blz. (uitgeput).
- West-Vlaanderens economische groei 1954-64, 1965, 98 foto's, 172 blz. (uitgeput).
- Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1971, 275 fr. Jaarverslagen WER-WES.
- (Uitgaven vrij van BTW.)*

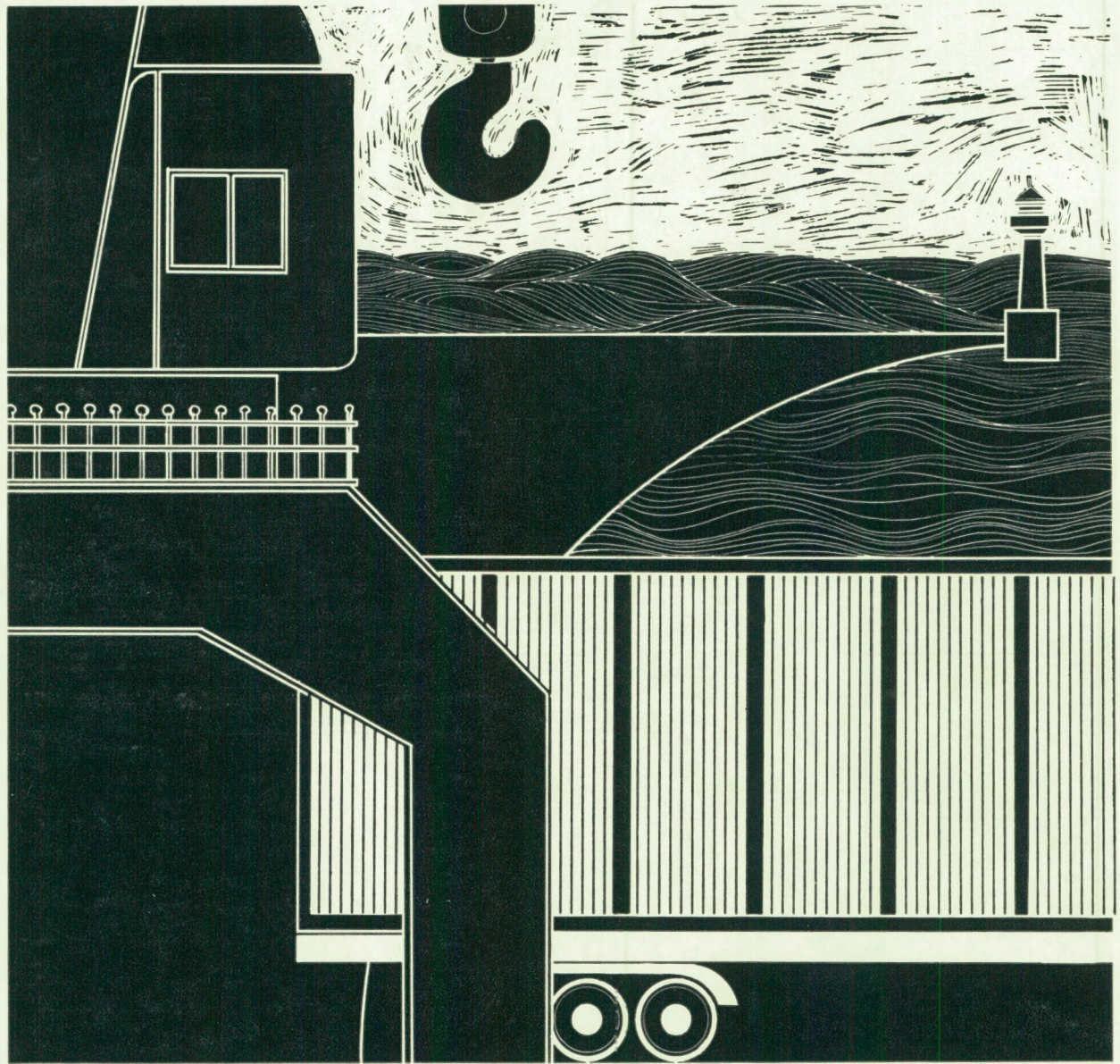
TIJDSCHRIFT 'WEST-VLAANDEREN WERKT'

Tweemaandelijks uitgave - verschijnt niet in juli en augustus - abonnement 1976: 170 fr. (BTW inbegrepen)

STEUNENDE LEDEN - 1976

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

ZEEBRUGGE



DE SNELHAVEN OP ENKELE KILOMETER VAN UW BEDRIJF

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

MBZ Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen
Louis Coiseaukaai 2 B-8000 Brugge-Belgium Telefoon (050) 33 30 65

