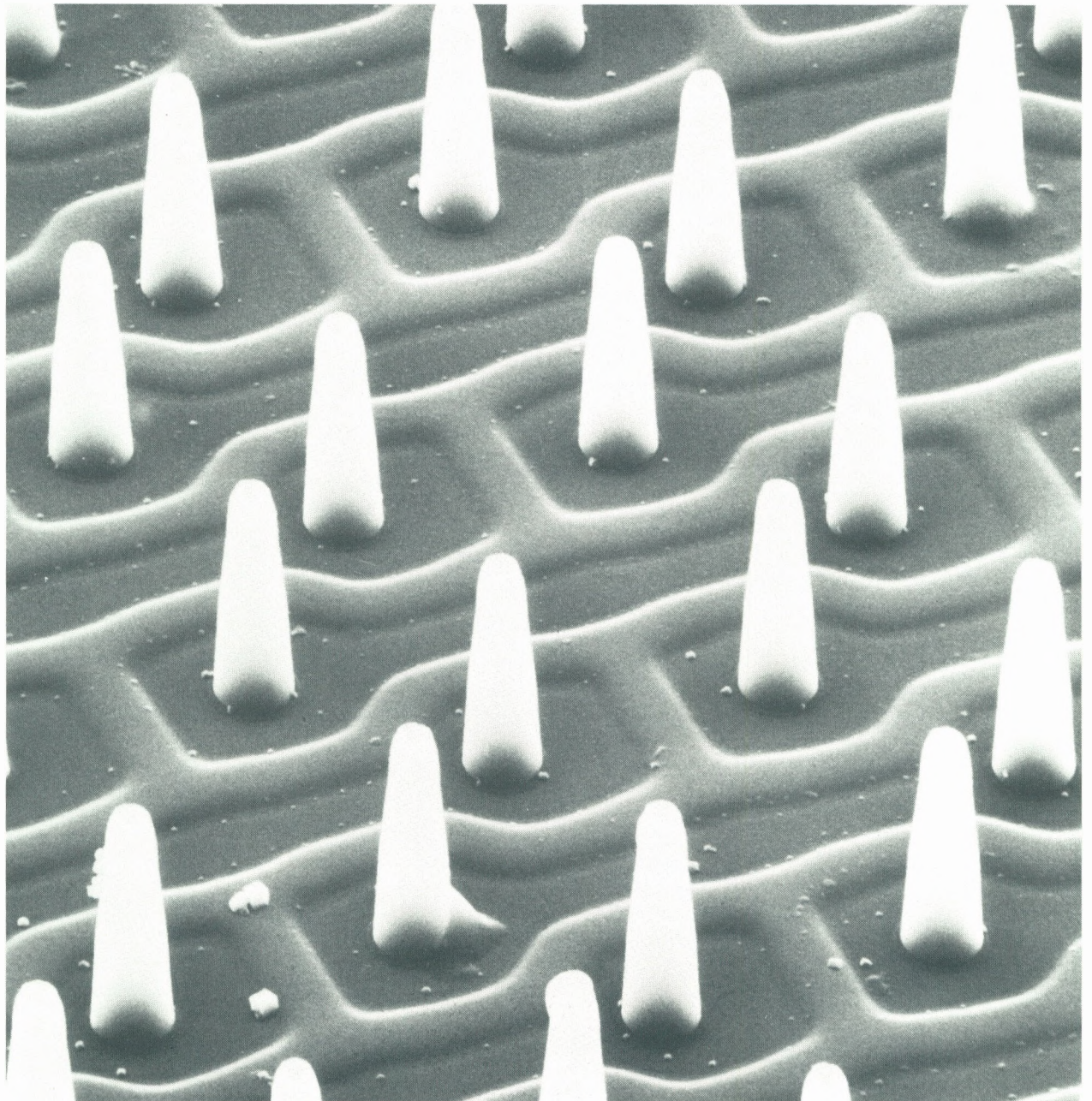


# West-Vlaanderen Werkt



**WES**

5/1990

November / december 1990  
Tweemaandelijks tijdschrift  
Verschijnt niet in juli en augustus

# West-Vlaanderen Werkt

Tweemaandelijks uitgave  
Verschijnt niet in juli en augustus

## 5.1990

32e Jaargang

## Inhoud

Redactioneel West-Vlaanderen naar 2000	225
N. Vanhove West-Vlaanderen 2000 - Een strategie voor economische ontwikkeling	226
G. Sanders Gekombineerd vervoer in West-Vlaanderen	235
O. Vanneste De drinkwatervoorziening in West-Vlaanderen	242
Tabel: Bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1989	250
Spektrum Behoud rekonversie maatschappijen /253/ Advies Afvalstoffenplan 1991-95 /253/ Oscars export: AFW - Bekaert Textiles - Kathy - Erta - Packo Inox - Sophis Systems /254/ Trelleborg /256/ Beauvoorder Paté /256/ Steenbakkerijen /257/ Ysco /257/ De Witte Lietaer /257/ OMC Europe /259/ Zeebrugge /259/ EFRO-steun voor de Westhoek /259/ Ardia /260/ REO /261/ G. Van Wijsberghe /262/ Frisa /262/ Leiedal /263/ Gemeentefinanciers /263/	
Nieuwtjes	264

# WES

Westvlaams Economisch Studiebureau

Baron Ruzettelaan 33 8320 Brugge 4  
Telefoon: 050/35.84.42  
Telefax: 050/36.31.86  
Postrekening 000-0125243-16  
BTW: 408.382.668

### Beschermkomitee

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

### Redaktiekomitee

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

### Redaktiesekretaris

De heer D. Sanders.

### Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8310 Brugge-Assebroek.

Abonnement 1990: 365 fr. (BTW en port inbegrepen)

Postrekening 000-0125243-16

WES, Baron Ruzettelaan 33, 8310 Brugge-Assebroek.

### Ontwerp lay-out

Johan Mahieu, Brugge.

### Drukkerij

Groeninghe, Kortrijk.

### Foto kaft

Archief Siemens

Viermegabit-chip

## West-Vlaanderen naar 2000

*Sinds de oprichting van de WER-WES in 1954 was de streekontwikkeling steeds gebaseerd op vijf hoofdpijlers: studie, conceptie en strategie, promotie, coördinatie en uitvoering.*

*Het uitgangspunt is de researchfase of de analyse van de bestaande toestand, de aanwezige trends, de mogelijkheden en de verwachtingen. Het is op basis van de kennis van deze elementen dat het mogelijk is een strategie uit te bouwen.*

*In de streekontwikkeling van West-Vlaanderen zijn er meerdere duidelijk aanwijsbare voorbeelden van deze benadering. Toen G. Declercq en O. Vanneste het boekwerk 'Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen' (1954) schreven, was dit een voorbeeld van een regionaal-ekonomische analyse doch tevens een strategische benadering van streekontwikkeling. In de jaren vijftig werd de uitbouw van de as Brugge-Kortrijk als ruggegraat gezien om het werkloosheidsprobleem in West-Vlaanderen op te lossen.*

*Andere voorbeelden zijn de opeenvolgende plannen voor de Westhoek. Het eerste dat in het begin van de jaren zestig tot stand kwam, opteerde voor een gebundelde de-koncentratie in een beperkt aantal kernen van de Westhoek.*

*In dezelfde lijn moeten ook vele studies in verband met de haven van Zeebrugge en de hiermee samengaande ontwikkeling van de strategie worden vermeld. Zonder deze studies zou de haven nooit het huidig ontwikkelingsniveau hebben bereikt.*

*De ontwikkeling van een strategie betekent het aanduiden van het pad of de paden die moeten worden bewandeld om de doelstellingen te bereiken.*

*Voor een streek is het uitstippelen van een strategie minder eenvoudig dan voor een onderneming. In beide gevallen is grondige voorkennis noodzakelijk en kan de keuze een grote impact hebben op de toekomst. Hetgeen een streek onderscheidt van een onderneming is de veelheid van sectoren en ondernemingen.*

*Eind de jaren zestig werd het 'Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de Westvlaamse gewesten' gepubliceerd. In deze publikatie, opgemaakt door het Studiebureau voor Ruimtelijke Ordening en Expansie (Studex) en het Westvlaams Ekonomisch Studiebureau (WES), werden de opties omschreven en de richtlijnen aangegeven voor de uitbouw van het toekomstige West-Vlaanderen. Vermits de ontwikkelingspaden werden uitgetekend was deze studie in wezen een strategisch plan.*

*Twintig jaar later nam de Bestendige Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen het initiatief om in het licht van de fel gewijzigde omstandigheden, zowel demografisch, sectorieel, infrastruktureel, technologisch als maatschappelijk, een nieuwe strategie uit te tekenen.*

*Gedurende twee jaar heeft een uitgebreid team van het WES, gesteund door de GOM-West-Vlaanderen en talrijke deskundigen uit het bedrijfsleven en instellingen, een diepgaande analyse uitgevoerd van de uiteenlopende facetten van het sociaal-ekonomisch leven. Dit leidde tot de pas voorgestelde uitvoerige studie 'West-Vlaanderen 2000. Een Strategie voor Ekonomische Ontwikkeling'. Elk van de onderwerpen — twaalf in totaal — werden bestudeerd in een tweevoudig perspectief. In de eerste plaats werden voor elk onderwerp zoveel mogelijk de sterkten en de zwakten aan een kritische benadering onderworpen. In de tweede plaats werd voor elk hoofdstuk de tijdshorizon 2000 aangehouden.*

*Dit alles vormde de basis voor het formuleren van een strategisch plan voor West-Vlaanderen 2000. In het geheel werden zes strategische assen uitgestippeld. Deze worden in het eerste artikel van dit nummer in een verkorte vorm geformuleerd. Voor elk van deze strategische opties werden de bouwstenen aangegeven die aan de strategische paden een concrete vorm moeten geven.*

*Het strategisch plan heeft betrekking op de ganse provincie en de meeste strategische opties belangen alle deelregio's van de provincie aan. De uitvoering ervan vergt evenwel een aanpak op het niveau van de provincie. Dit alles kan uiteraard niet zonder middelen die worden verschaft hetzij op het niveau van Provincie, Gewest of Rijk. Door een hechte samenwerking van alle geledingen van de Provincie, zowel regionaal als maatschappelijk, en mits inzet moet het mogelijk zijn de strategie waar te maken. Dit moet leiden tot een verdere welvaarts- en welzijnsverhoging van de Westvlamingen en tot de uitbouw van West-Vlaanderen tot een sterke streek, niet enkel binnen ons land doch ook in het eengemaakte Europa.*

*Laat ons toe het 'Redactioneel' van dit nummer af te sluiten met een passus uit het Woord Vooraf van Prof. Dr. O. Vanneste, Gouverneur van West-Vlaanderen, bij de publikatie 'West-Vlaanderen 2000': 'Vermits welvaart wordt verdiend, is de opzet van deze publikatie de strategie tot de eeuwwisseling duidelijk af te lijnen en alle krachten te mobilizeren om de doelstellingen langs wegen van de grootste efficiëntie te bereiken. Een groot deel van de toekomst van West-Vlaanderen, de welvaart en het welzijn van zijn bewoners, ligt in eigen handen. Het is een opdracht waaraan met entoesiasme kan worden gewerkt.'*

# *West-Vlaanderen 2000*

## *Een strategie voor economische ontwikkeling*

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

### **Inleiding**

Begin december werd zowel te Brussel als te Brugge de studie 'West-Vlaanderen 2000' aan de pers voorgesteld (1). Het is niet gemakkelijk, zometer onmogelijk, in enkele bladzijden de volledige inhoud van een dergelijk omvangrijk werk voor te stellen, temeer daar elk van de twaalf analysehoofdstukken in wezen een samenbundeling inhoudt van een ruimere analyse.

De opbouw van de studie is gebaseerd op meerdere hoekstenen. Uitgangspunt is het geografisch milieu dat het omgevingskader schetst maar ook potenties aanreikt.

De bevolkingsomvang en -structuur is een basiselement dat bepalend is voor velerlei behoeften. De bevolkingsevolutie met de samenstellende componenten is richtinggevend voor heel wat toekomstige elementen. Een van de primaire behoeften is de huisvesting. In de analyse wordt dan ook de passende aandacht gegeven aan alle elementen, kwantitatief en kwalitatief, die medebepalend zijn voor een adequaat aanbod van woningen. Welvaartskreatie is sterk afhankelijk van een goed evenwicht tussen aanbod van arbeid en vraag naar arbeid. In deze kontekst is inzicht in de arbeidsmarkt, nu en in de toekomst, van fundamenteel belang.

Elk van de economische sectoren, als aanbrenners van werkgelegenheid en inkomen, wordt dan ook diepgaand geanalyseerd: land- en tuinbouw, visserij, industrie en bouwbedrijf en de heterogene maar ononderbroken groeiende tertiaire sektor. Zij worden, met het oog op het optimaliseren van de potenties, ook afgetast naar hun zwakten en sterkten. Voor West-Vlaanderen is de toeristische sektor een duidelijke troef, evenwel erg kwetsbaar, met interrelaties naar aspecten van ruimtelijke ordening, milieu en verkeer. Dit impliceert een konfrontatie van belangen en een duidelijke normering bij het afwegen van sociaal-economische kosten en baten.

Het optimaal benutten van potenties, aanwezig via het geografisch milieu en in de onderscheiden economische sectoren, houdt in dat aan vereisten van bereikbaarheid en mobiliteit wordt voldaan. De verkeersinfrastructuur is een wezenlijk structurerend gegeven. Deze verkeersinfrastructuur moet evenwel dienend zijn en aspecten van milieu en leefbaarheid honoreren. Een bijzonder element is de telematica als infrastrukturelement van de toekomst.

Als randvoorwaarden tot mogelijke groei en welvaartsvorming en als elementen van het welzijn zelf, hebben diverse openbare nutsvoorzieningen, zoals elektriciteit, gas, drinkwater, waterzuivering en afvalstoffenverwerking, een stijgende betekenis. Deze elementen kregen in de studie overeenkomstige aandacht.

Van onderhavige sociaal-economische analyse wordt in het laatste hoofdstuk een syntese gebracht. Het sleu-

telement is de opbouw van de strategie om de doelstellingen te bereiken, rekening houdend met sterkten en zwakten, met opportuniteiten en bedreigingen. Bij de strategie worden ook concreet de bouwstenen aangegevoerd om tot uitvoering te kunnen komen.

Belangrijk is de optiek waarin elk van de hoofdstukken werd uitgewerkt. Het is een toekomstgerichte studie met een strategisch plan als resultante in het achterhoofd. Als tijdshorizon werd de eeuwwisseling voorgesteld. Voor het opmaken van het strategisch plan werd gebruik gemaakt van de SWOT-analyse. SWOT staat voor 'Strengths, Weaknesses, Opportunities en Threats'. Of met andere woorden er werd naar gestreefd om zoveel mogelijk de sterkten, doch ook de zwakten, de opportuniteiten zowel als de bedreigingen te onderkennen.

### **De doelstellingen 2000**

De doelstellingen van de Westvlaamse economie voor het laatste decennium van deze eeuw kunnen onder vier titels worden samengevat, met name: (a) volledige werkgelegenheid, (b) een hoogwaardige tewerkstelling, (c) een inhaalbeweging inzake de toegevoegde waarde per kapita en (d) het optimaliseren van het woonklimaat. Dit zijn zeer algemene doelstellingen die door het formuleren van objectieven een meer concrete inhoud krijgen.'

Hoewel de bevolkingsgroei gedurende de jaren negentig beperkt zal blijven tot ongeveer 9.000 personen of 0,8% over een periode van 10 jaar, zal de beroepsactieve bevolking nog verder groeien. Uit hoofde van de groei van de actieve bevolking is er een vermeerdering van het arbeidsaanbod te verwachten met 18.000 eenheden. De toename heeft voor 85% betrekking op de vrouwelijke beroepsbevolking. Vermeerderd met de effectieve reserve in de werkloosheid en in de pendel leidt dit tot een tewerkstellingsobjectief van 30.000 personen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het verlies van jobs in de bestaande industriële ondernemingen, het bouwbedrijf, de landbouw en de tertiaire sektor die inherent zijn aan de dynamiek van het economisch leven. Vooral in de industriële ondernemingen zal de rationalisatie verdergaan. Uit dien hoofde mag worden gerekend op een bijkomende 30.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de laatste decade van deze eeuw. Dit brengt het uiteindelijk tewerkstellingsobjectief tot circa 60.000 eenheden. De globale doelstelling, samen met de interne verschuivingen, vormen een uitdaging voor de streekont-

(1) Vanhove N., Theys J., met medewerking van Boerjan P., Callens J., De Keyser R., De Proost J., Hemschoote J., Lammerant J. en Tavernier P., 'West-Vlaanderen 2000. Een strategie voor economische ontwikkeling', Brugge, 1990, 467 blz.

*Dr. N. Vanhove / Dr. J. Theys*

# **West-Vlaanderen 2000**

*Een strategie  
voor  
economische ontwikkeling*

**Westvlaams Economisch Studiebureau**

# **WES**

wikkeling in West-Vlaanderen. Naar verhouding zal dit tewerkstellingsdoel het grootst zijn in de arrondissementen van de Westhoek en het Oostendse.

West-Vlaanderen leidt geen geïsoleerd bestaan. Zowel binnenlandse als intra-Europese migratiestromen kunnen de algemene balans gunstig of ongunstig beïnvloeden. Toch kan het niet de bedoeling zijn de vraag naar arbeidskrachten zo te stimuleren dat ze het arbeidsaanbod overtreft. De homogeniteit van de arbeidsmarkt heeft ook zijn waarde.

Een hoogwaardige tewerkstelling houdt in dat het niveau van de betrekkingen wordt opgetrokken. Dit kan niet beperkt blijven tot meer tewerkstelling van universitair en industrieel ingenieurs. Het betekent ook meer jobs voor afgestudeerden van het hoger onderwijs en van technici in het algemeen en dit op basis van hun kwalifikatie. De strategische paden die verder aan bod komen, leiden hiertoe.

Een betere tewerkstelling is op zichzelf reeds een stap naar een hogere toegevoegde waarde per hoofd van de bevolking. Dit is echter niet voldoende. Er zullen verschuivingen gebeuren inzake de economische activiteiten en de aard van de producten en diensten die worden geproduceerd. Globaal genomen moet als doel worden gesteld dat vóór de eeuwwisseling het inkomenniveau van het Rijk wordt gehaald.

De optimalisering van het woonklimaat is een doelstelling met grote draagwijdte en betekenis. Ze houdt ook direkt verband met het leefmilieu. Het welzijn van de eigen bevolking komt hierbij op de eerste plaats aan de orde. Doch ook om zuiver economische redenen is het verbeteren van het woonklimaat uiterst wenselijk. Een goed woonklimaat heeft een positieve invloed op de produktiviteit. West-Vlaanderen heeft daarenboven in het kader van de toeristische sektor een speciale verantwoordelijkheid ter zake. Tenslotte wordt het woonklimaat meer en meer in overweging genomen bij de vestiging van ondernemingen.

### Ongelijke groei van bevolking, beroepsbevolking, gezinnen en woningbehoeften

Hiervoor werd erop gewezen dat de bevolkingsgroei zeer beperkt zal zijn. De toename over de laatste decade van deze eeuw zal amper 0,8% bedragen. Dit geldt, met uitzondering voor het arrondissement Veurne, voor alle arrondissementen:

Arrondissement	Index bevolking (eind 1990=100)	Index beroepsbevolking (1990=100)
Kortrijk	101,0	103,0
Brugge	101,4	104,8
Roeselare	100,3	101,0
Oostende	99,9	104,9
Ieper	99,6	103,9
Tielt	100,9	102,6
Veurne	105,0	111,6
Diksmuide	98,0	100,5

Veelal wordt de bevolkingsstagnatie automatisch doorgetrokken naar de beroepsbevolking, de evolutie van de gezinnen en de huisvestingsbehoeften. Dit is ech-

ter een te simplistische en zelfs verkeerde redenering.

De groei van de beroepsbevolking is weliswaar eveneens beperkt doch groter dan de vermeerdering van de bevolking. Voor West-Vlaanderen bedraagt de verwachte groei 3,8%. Ter zake is er slechts één uitschieter, met name opnieuw het arrondissement Veurne.

Voor de ontwikkeling van het aantal gezinnen is het beeld reeds verschillend. Het aantal gezinnen zal in de periode 1990-2000 groeien van 425.000 in 1990 tot 458.000 in 2000 of een aangroei van 7,6%. Dit is echter het gemiddelde van uiteenlopende tendensen in functie van de leeftijdsklasse van het gezinshoofd:

Leeftijd gezinshoofd	Index (1990=100)
Minder dan 30 jaar	85,0
30-55 jaar	114,0
55-65 jaar	96,0
65-80 jaar	120,5
80 jaar en meer	105,2

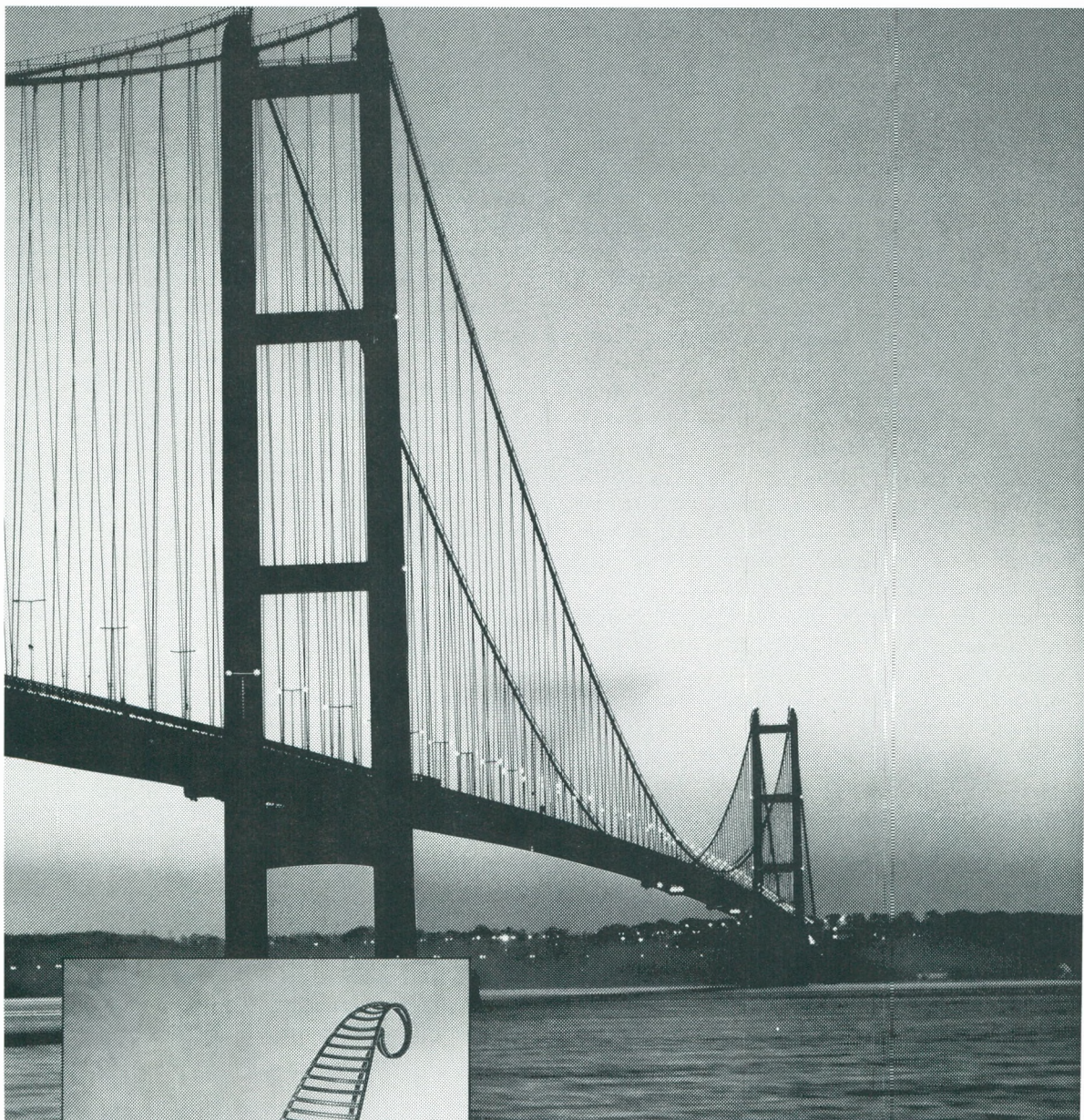
De aangroei van het aantal gezinnen zal in absolute cijfers het grootst zijn in de arrondissementen Kortrijk en Brugge.

	1990-95	1995-2000
Brugge	+4.300	+3.100
Diksmuide	+ 460	+ 360
Ieper	+1.430	+1.180
Kortrijk	+5.200	+3.800
Oostende	+2.300	+1.600
Roeselare	+2.170	+1.760
Tielt	+1.350	+1.170
Veurne	+1.290	+ 830
West-Vlaanderen	+18.500	+13.800

Dit houdt meteen een belangrijke indicatie in voor de woningbehoeften. In functie van de gezinsverlatingstrend zal de totale woningbehoefte voor de periode 1990-2000 oplopen tot circa 51.000 eenheden inzake nieuwbouw en 42.000 woningen inzake verbeteringsbouw. De nieuwbouw zelf kan worden opgesplitst in circa 33.000 eenheden uit hoofde van de demografische ontwikkeling en circa 18.000 als vervangingsbouw. Hierin zijn niet begrepen de tweede verblijven (vooral belangrijk voor de Kustzone). Per arrondissement geeft dit volgend beeld:

	Demografische behoefte	Vervangings- bouw	Verbeterings- bouw
Kortrijk	9.200	4.600	10.000
Brugge	7.600	5.200	10.200
Roeselare	4.000	1.900	4.900
Oostende	4.000	1.700	4.600
Ieper	2.600	1.600	4.800
Tielt	2.600	1.700	3.000
Veurne	2.200	900	2.500
Diksmuide	800	700	2.000

KWALITEIT IS DE DRAAD DIE ALLES VERBINDT.



JWT-Business Communications

Of het nu om een stoel of een hangbrug gaat, de kwaliteit van de Bekaertdraad verbindt alles met elkaar. In alle domeinen waar men staaldraad nodig heeft, dringt haar technologisch leiderschap zich op want Bekaert kiest duidelijk voor een beleid van Integrale Kwaliteitszorg (IKZ). De 18000 werknemers van de Bekaertgroep staan daar borg voor.

**@ BEKAERT**  
Wereldleider in staaldraad.

Hieruit kan men afleiden dat binnen West-Vlaanderen het huisvestingsbeleid met verschillende intensiteit moet georiënteerd zijn op sanering van het woningbestand, enerzijds, en op uitbreidingsbouw, anderzijds. Dit is de resultante van zowel initiële verschillen in de kwaliteit van het bestaande woningbestand als van verschillen in het groeitempo van het aantal gezinnen (demografische behoefte).

### De troeven

Een belangrijke troef is zeker het *ondernemersinitiatief*. De streek kan bogen op een weefsel van kleine, middelgrote en grote ondernemingen. Naar verhouding is het klein- en middelgroot bedrijf in West-Vlaanderen sterk vertegenwoordigd. De jaren tachtig hebben uitgewezen dat zulks een sterkte is. Doch er zijn ook nog andere indicaties in deze richting. De verschuiving van de traditionele landbouw naar de intensieve veeteelt en de merkwaardige ontwikkeling van de tuinbouw en de groentenverwerkende industrie zijn niet mogelijk zonder ondernemersinitiatief. In dezelfde richting wijzen de grondige structuurwijzigingen binnen de textielsector. De overgang van de vlasnijverheid naar andere textielbranches en naar de leem- en spaanplatenindustrie is geschied zonder overheidssteun. Jute-ondernemingen zijn overgestapt naar de kunststoffensektor.

Ook het succes van de bedrijvencentra in West-Vlaanderen was niet mogelijk zonder een gevestigde ondernemerstraditie bij de bevolking.

Een tweede troef schuilt in de produktiefaktor arbeid. De *werkhouding van de bevolking* is zeer positief. De bevolking is zich bewust dat welvaart wordt verdiend. Het goede sociaal klimaat binnen West-Vlaanderen is gekend en is voor een ruim gedeelte terug te voeren tot de werkhouding en de relatieve sterke positie van de KMO.

Een derde troef heeft betrekking op de *geo-ekonomische* ligging binnen de Europese Gemeenschap. De ligging tussen de grote agglomeraties van Greater-Londen (in wezen Zuid-Oost Engeland), de Randstad Holland, Nordrhein-Westfalen en de Rijsselse agglomeratie, samen met de nabijheid van de as Brussel-Antwerpen houden grote marktpotenties in.

Van even grote betekenis is echter de maritieme ligging. De geo-ekonomische troef kan niet anders dan versterken door het tot stand komen van de groeidriehoek Calais-Rijssel-Zeebrugge. Hierop wordt verder teruggekomen.

Dit leidt meteen tot een vierde troef van West-Vlaanderen, met name de *potenties en de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge*. De uitbouw van de achter- en voorhaven, beide in volle ontwikkeling, maken van Zeebrugge een polyvalente diepzeehaven in de ware betekenis van het woord. Zeebrugge is of wordt een leidende haven zowel inzake containertrafiek en short-sea trafiek op Groot-Brittannië (zie ro/ro-trafiek), als inzake bulkgoederen (onder meer kolen en ertsen). De energiefunctie is er reeds gevestigd en de industriële functie blijft potentieel aanwezig. De gemakkelijke toegang van de grotere schepen, de bestaande en in uitvoering zijnde infrastructuur en de capaciteit als snelhaven maken van Zeebrugge een ware hub-haven op het Europese kontinent.

Een vijfde sterkte van West-Vlaanderen schuilt in wat in de ekonomische vakliteratuur wordt genoemd de *'external economies'*. Deze laatste zijn belangrijk ten aanzien van de vestiging van ondernemingen. Een paar voorbeelden illustreren dit. De streek beschikt over een ruim net van toeleveringsbedrijven in de sectoren metaal, elektrotechniek en kunststoffen. De algemene ekonomische infrastructuur, zowel op het vlak van de verkeersmodi als inzake bedrijventerreinen en technische scholen is — alhoewel voor verbetering vatbaar — een steun voor het bedrijfsleven.

De grotere zorg voor het leefmilieu, de toenemende urbanisatie en de problemen op het vlak van de mobiliteit, hebben de houding ten aanzien van de te grote steden grondig gewijzigd. Met de genoemde problemen wordt de streek niet gekonfronteerd. West-Vlaanderen steunt op een net van meerdere middelgrote en kleine steden, onderling goed met elkaar verbonden en met goede toegang tot de grotere agglomeraties in West-Europa. Dit heeft tot gevolg dat *West-Vlaanderen de voordelen heeft van de grote stad doch niet de nadelen*. Het woonklimaat is er in algemene zin goed te noemen. Dit wordt nog versterkt door de aantrekkingskracht van de kust en de waardevolle natuurlandschappen in de Westhoek, de Polders te noorden van Brugge, de boszone ten zuiden van Brugge en de Scheldestreek. In het kader van het aantrekken van nieuwe activiteiten, in het bijzonder high tech-activiteiten, is deze troef zeer waardevol.

Een laatste en zevende algemene troef is van institutionele aard. In de naoorlogse periode heeft de *Provinciale Overheid* een aantal *katalysatoren* ontwikkeld die een belangrijke rol hebben gespeeld in de ekonomische opgang van de provincie en die in de toekomst een motorische functie zullen blijven uitoefenen.

Tot deze katalysatoren behoren vooral het Provinciaal Onderzoek- en Voorlichtingscentrum voor Land- en Tuinbouw te Beitem, de Vormingsinstituten en Westtoerisme.

De algemene ekonomische uitbouw van West-Vlaanderen werd ondersteund door de WER-WES, later de GOM-WES.

Deze zeven sterke punten vormen de hoekstenen voor het uitwerken van een strategie voor het jaar 2000.

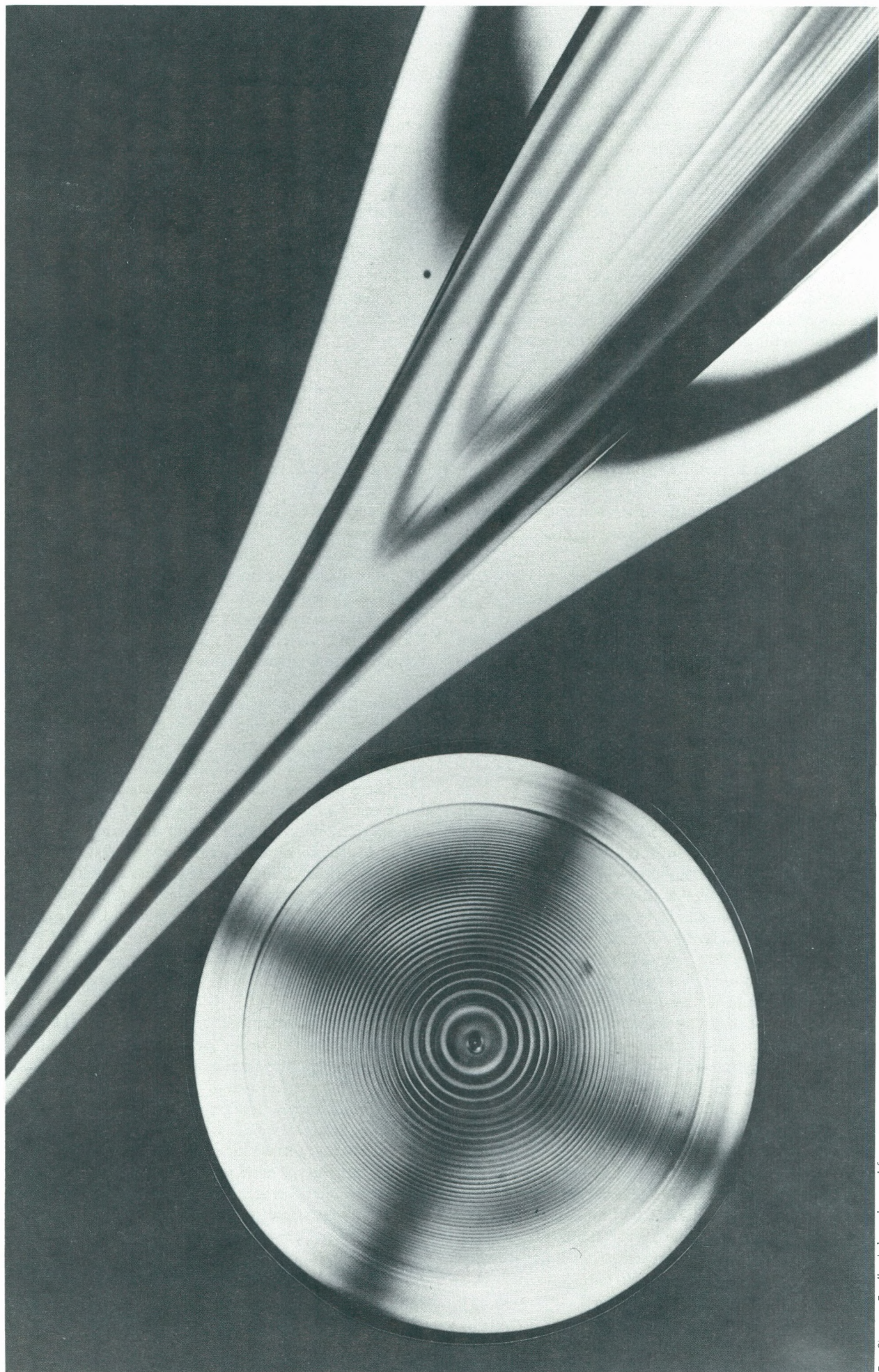
### Zwakten

Zoals elke onderneming moet een streek zich afvragen: welke zijn mijn zwakten? Zeven elementen kunnen een handicap betekenen in de toekomst:

- (a) het ongelijk ekonomisch ontwikkelingsniveau binnen de provincie;
- (b) de onvoldoende groeikracht van de industriële structuur;
- (c) de structuurproblemen van het kusttoerisme;
- (d) de onvoldoende inschakeling op het waterwegennet;
- (e) de onaangepaste watervoorziening;
- (f) de overnamedruk op de KMO's;
- (g) de afwezigheid van West-Vlaanderen in de besluitvorming.

Zeven sterkten en zeven zwakten, het lijkt op een volkomen symmetrie. Dit is echter niet het geval. De troeven hebben globaal genomen een grotere kracht dan de opgesomde problemen. Zoniet ware de opgaande trend van West-Vlaanderen in de naoorlogse periode niet





te verklaren. De zwakten houden echter een waarschuwing in waar de onderneming 'West-Vlaanderen' in het komende decennium rekening moet mee houden.

Op een paar zwakten willen we even dieper ingaan. Een zwakte is zeker het *ongelijk economisch ontwikkelingsniveau binnen de provincie*. De Westhoek heeft zijn achterstand nog niet volledig opgehaald terwijl het arrondissement Oostende bij het begin van de jaren negentig het zwakste subgewest vormt. Weliswaar heeft de Westhoek zijn positie duidelijk weten te verbeteren. Meerdere voorstellen in deze studie kunnen tot een verandering leiden in het arrondissement Oostende.

Een andere zwakte houdt verband met de *industriële structuur*. West-Vlaanderen is relatief ondervertegenwoordigd inzake kansrijke sectoren. De uitgevoerde analyse wijst op een aandeel van 31,4% inzake kansrijke sectoren voor West-Vlaanderen tegenover 45,7% voor Vlaanderen. Hoewel Vlaanderen niet als het ideale referentiekader mag worden beschouwd en hoewel elke methode of indeling aangevochten kan worden, is het verschil toch voldoende groot om hieraan niet voorbij te gaan. De kwetsbaarheid van de industriële sektor blijkt ook uit de relatief sterke aanwezigheid van meerarbeidsintensieve sectoren die de mededinging ondergaan van de opkomende nieuwe industrielanden en van de Centraal- en Oosteuropese landen.

Een belangrijke handicap houdt verband met de *onvoldoende aanwezigheid* van West-Vlaanderen in de *besluitvorming* op nationaal en Vlaams politiek vlak en binnen de nationale en Vlaamse sociale organisaties en grote parastatalen.

West-Vlaanderen zal echter op zijn hoede moeten zijn voor een Vlaams centralisme dat in de plaats treedt voor een Belgisch centralisme.

## Opportunities

Een aantal externe factoren kunnen West-Vlaanderen in de komende jaren positief beïnvloeden. De eerste opportuniteit die zich aandient is zeker de Europese interne markt. Onze ondernemingen zijn in doorsnee goed gewapend om de groeiende concurrentie in deze eenheidsmarkt aan te kunnen. De vermindering van de technische belemmeringen zal voor sommige ondernemingen marktverruimend werken. Bijkomend zijn er andere positieve impulsen te verwachten. De penetratie van ons land en de buurlanden op de Britse markt en vice versa, heeft zeker nog niet het maximaal peil bereikt. Brussel als hoofdstad — althans de facto — van Europa, zal als katalysator fungeren voor het aantrekken van hoofdkwartieren van Europese en buitenlandse ondernemingen.

Het mag paradoxaal klinken dat het streven naar een Europese eenmaking het streek-bewustzijn heeft aangescherpt. Dit is zeer sterk het geval voor Frankrijk. Het heeft ook geleid tot een toenadering van de Nord in Frankrijk en de provincie West-Vlaanderen. Op 16 oktober 1989 werd tussen het Département du Nord en de provincie West-Vlaanderen een protocol ondertekend tot samenwerking op het vlak van economische bedrijvigheid, permanente vorming, cultuur, toerisme, leefmilieu en ruimtelijke ordening. De geest van het protocol bevat in wezen de kiemen voor een nauwere samenwerking tussen de Région du Nord en West-Vlaanderen.

Een derde opportuniteit moet worden gezien in het kader van de *kanaaltunnel en het Europese net van snelle treinen*. In de onmiddellijke nabijheid van West-Vlaanderen zullen in de nabije toekomst twee belangrijke verkeersknooppunten ontstaan. Calais wordt een draaischijf op het Europese vasteland, terwijl Rijsel zich aandient als het SST station voor West-Vlaanderen. Boven werd reeds gewezen op de troef Zeebrugge die in de jaren negentig wellicht de groeihaven van Europa wordt. Wanneer deze drie groeipunten op kaart worden geplaatst, integreert West-Vlaanderen zich hierin volledig. De ligging te midden van deze drie groeipolen houdt ruime mogelijkheden in voor het aantrekken van industriële ondernemingen, doch ook op het vlak van het opwekken van belangstelling voor distributiecentra.

## Bedreigingen

Tenslotte zijn er externe factoren die een bedreiging kunnen inhouden voor West-Vlaanderen. 'West-Vlaanderen 2000' wijst een negental domeinen aan:

- (a) geleidelijke verzwakking van het Europees landbouwbeleid;
- (b) lokalizatieverschuivingen van loonintensieve produktieprocessen;
- (c) de noord-zuid verschuiving binnen Europa;
- (d) individualisering binnen de maatschappij en groeiend belang van de marketing voor consumptiegoederen;
- (e) de veroudering van de bevolking;
- (f) de kanaaltunnel;
- (g) onvoldoende beschikbare bedrijventerreinen;
- (h) de ontwikkeling van de telematica;
- (i) de verontreiniging van de zee.

Hier willen we vooral wijzen op de eerste twee punten. In de voorgaande paragraaf werd de interne eenheidsmarkt als een opportuniteit naar voren geschoven. Het beeld is echter niet zwart-wit, vooral niet omdat elke streek op uiteenlopende sectoren is gebaseerd. Dit is ook zo in West-Vlaanderen. In de streek is de landbouw nog steeds, zeker in termen van toegevoegde waarde, van betekenis. De Europese landbouwpolitiek heeft naar sterke marktorganisaties geleid. Vooral de bescherming van bepaalde landbouwproducten zoals granen, melkproducten, suikerbieten en in mindere mate vleesproducten is vrij groot. Elk van de bovenvermelde produktengroepen komt in West-Vlaanderen vrij goed aan bod.

Het is te verwachten dat het *Gemeenschappelijk Landbouwbeleid* in de komende jaren minder sterk zal zijn. Dit betekent minder interessante prijzen en zodoende vermindering van een gedeelte van de bestaanszekerheid van de Westvlaamse landbouw.

Bij de zwakten van de Westvlaamse economie werd gewezen op het relatief hoog aandeel van kansarme sectoren. Dit moet gedeeltelijk in verband worden gebracht met de mundialisering van de economie. Meer en meer ondernemingen gaan over in grotere structuren. Dit brengt *lokalizatieverschuivingen van loonintensieve produktieprocessen* mee. Doch ook eigen ondernemingen betrekken componenten met lage toegevoegde waarde uit lage-loonlanden, veelal uit eigen produktie-eenheden. Deze lageloonlanden zijn niet enkel buiten doch ook binnen de EG aanwezig. De interne markt kan dit proces in de hand werken.

De politieke omwenteling in Centraal-Europa betekent bijkomend een nieuwe bedreiging. Het loonpeil is er vrij laag, maar dit geldt dan ook weer voor het produktieniveau.

### Een strategie voor West-Vlaanderen 2000

De uitgestippelde strategie voor West-Vlaanderen 2000 is opgebouwd uit zes deelstrategieën:

- (a) het valoriseren van de draaischijffunctie in Europa;
- (b) goede ontsluiting door het inpassen van het internationaal transportnetwerk;
- (c) nadruk op de endogene streekontwikkeling;
- (d) toeristische planning en produktverbetering;
- (e) ontwikkeling van tuinbouw en sierteelten;
- (f) optimaliseren van het woonklimaat door uitbouw van het kernenpatroon.

Bij elke deelstrategie worden bouwstenen toegevoegd om tot operationaliteit te komen.

Een eerste — daarom niet de belangrijkste — strategische optie haakt in op de bovenvermelde troeven inzake geo-ekonomische ligging en de haveninfrastructuur en op de opportuniteiten geboden door de interne markt. West-Vlaanderen moet zijn ligging in het binnen- en buitenland weten te valoriseren, niet zozeer als draaischijf van verkeer doch vooral als interessante vestigingsplaats voor industriële ondernemingen en distributiecentra.

Om deze eerste marktstrategie waar te maken wordt onder meer gedacht aan:

streekmarketing door de GOM-West-Vlaanderen; internationale school op basis van Engels; een Europees headquartercenter te Brugge; uitbouw van de transportzones LAR en Zeebrugge; verdere uitbouw van de haven van Zeebrugge; realisatie renovatieplan voor de haven van Oostende; valoriseren mogelijkheden van de luchthaven van Oostende;

De tweede strategische optie sluit aan bij de eerste. In wezen is ze komplementair. Het gaat om het beter inschakelen van de streek in het internationaal transportnetwerk zowel over de weg, per spoor als te water. Dit kadert in de eerder geschetste ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, het SST-knooppunt te Rijsel en de Kanaaltunnel.

Het operationeel maken van deze strategische optie houdt een veelheid van concrete infrastructuurwerken in die betrekking heeft op autowegen, wegen, spoorwegen, waterwegen en telematica.

In het kader van de streekontwikkeling zijn er twee modellen bruikbaar. Het eerste is gebaseerd op externe groei-ondersteuning, op basis van vooral buitenlandse vestigingen. Een tweede model wil de ontwikkeling realiseren via de valorisatie van de interne groeikrachten zoals ondernemersinitiatief, kwaliteit van de factor arbeid, valorisatie van de research, enz.

Sinds het begin van de jaren tachtig legt de GOM-West-Vlaanderen nog meer dan voorheen het aksent op de endogene streekontwikkeling, met andere woorden op het valoriseren van de eigen groeikrachten van de streek. De typische KMO-struktuur van West-Vlaanderen vormt hierbij een belangrijke hoeksteen. Deze strategische optie zal in de jaren negentig onverminderd worden verdergezet. De formulering kan verfijnd en uitgebreid worden door volgende strategische optie

te poneren: *'endogene streekontwikkeling gesteund door innovatie in produkt en proces, door techniciteit en flexibiliteit in produktie, door marketing en export en door samenwerking tussen de grotere ondernemingen en de KMO's in de industrie van West-Vlaanderen'*. Elk van deze woorden heeft een betekenis.

Hoe wordt een dergelijke strategische optie ook en nog meer in de jaren negentig waargemaakt? De noodzakelijke bouwstenen zijn talrijk en gevarieerd: ondersteuning toelevering en 'co-makship'; bevordering technologische vernieuwing door technologietransfer; creatie van een innovatief produktiemilieu (onder meer kenniscentra); uitbouwen en stroomlijnen van permanente vorming en bijscholing; optimaal valoriseren van de factor arbeid; bedrijvencentra; band tussen grote ondernemingen en KMO's toehalen door:

technologisch management ondersteuning,  
export management ondersteuning;  
aanwending aangepast machinepark en aanwending informatietechnologie;  
meer aandacht voor design;  
kwaliteitsbeleid.

De toeristische sektor vormt een belangrijk onderdeel van de tertiaire sektor in West-Vlaanderen. Het is evenwel een sektor die, vooral aan de Kust, benevens een aantal sterkten, structurele zwakten kent. Om hieraan een duurzame oplossing te geven is een degelijke aanpak noodzakelijk. De strategie voor de toeristische sektor van West-Vlaanderen is kernachtig in volgende bewoordingen te formuleren: *'meer toeristische planning, grondige produktverbetering en -vernieuwing en een efficiënte marketing'*.

Tot een betere toeristische planning behoren twee hoofdelementen:

- (a) de struktuurplanning en (b) de marketingplanning.

De *struktuurplanning* behelst in de eerste plaats een lange-termijn ruimtelijke ordening. Een struktuurplan voor de Kust en het Achterland in het algemeen en voor de individuele badplaatsen in het bijzonder moet centraal staan. Centraal moeten deze elementen staan die essentieel de attractiviteit van de Kust en het Achterland uitmaken.

De tweede komponent van de planningidee is de marketingplanning. Een strategisch marketingplan is een plan op middellange termijn waarin de globale richting van het marketingbeleid wordt aangegeven, zowel de aard van de produkten, de keuze van de markten als de hoofdlijnen van het distributie- en kommunikatiebeleid.

*Produktverbetering en -vernieuwing*, kortweg produktverbetering genoemd, vormt het tweede element van de deelstrategie toerisme. De produktverbetering behelst zes deelvlakken: (a) het natuurlijk rekreatief apparaat, (b) het man-made rekreatief apparaat, (c) de urbanistische aspecten, (d) de logiesakkommodatie, (e) het onthaal van de vakantieganger en (f) het management in de toeristische sektor. De produktverbetering moet aansluiten bij het streven naar meer beleven van de vakantie, de groei van de korte vakanties, het streven naar meer kwaliteit en het milieubewustzijn van de toerist.

De analyse van de land- en tuinbouwsektor wijst dui-

delijk op de te volgen weg. De strategie ten aanzien van de sektor ligt op een dubbel vlak: uitbouw van de tuinbouw, ontwikkeling van sierteelten en veel meer aandacht voor de scholing in de land- en tuinbouw. Uit hoofde van de pedologische eigenschappen van de grond is de Westvlaamse bodem — behalve de Polders — zeer geschikt voor tuinbouw. Daarenboven is er een bijzondere ondersteuning van het Provinciaal Onderzoek- en Voorlichtingscentrum voor Land- en Tuinbouw en van de Tuinbouwveiling te Roeselare. De sier- en snijbloementeel en boomkwekerij is vooral mogelijk in de zandstreek van West-Vlaanderen.

De verdere uitbouw van de tuinbouw en de ontwikkeling van de sierteelt vergen echter als komplement een opgedreven scholing. Deze scholing en bijscholing mag niet beperkt blijven tot enkele subsectoren, doch moet zich richten naar de volledige landbouwsector. De Provinciale Overheid zou hier een waardevolle coördinerende rol kunnen vervullen.

De visserijsector, een tweede luik van de primaire sector, biedt ongetwijfeld perspectieven op het vlak van de verwerkings- en de distributiesector.

Een zesde en laatste strategische optie behelst het bewaren en uitbouwen van het bestaande kernenpatroon of met andere woorden een gedecentraliseerde concentratie. De provincie wordt niet gedomineerd door een agglomeratie noch door een stad. Ruimtelijk zit West-Vlaanderen op vier hoofdpijlers (Brugge, Kortrijk, Oostende, Roeselare) en meerdere kleinere provinciale kernen. Door deze structuur te aksentueren wordt ingespeeld op het vooropgestelde objectief van het optimaliseren van het woonklimaat. Om aan deze strategische optie een zichtbare inhoud te geven, vragen enkele punten bijzondere aandacht.

Het verdient aanbeveling om de *medische, kulturele, recreatieve, sociale en onderwijsvoorzieningen* zoveel mogelijk te concentreren in de kernen. Ook de huisvesting voor bejaarden zal tot op zekere hoogte, wegens de gemeenschappelijke dienstverlening, onvermijdelijk in de verzorgende centra plaatsgrijpen.

Om het woonklimaat te verbeteren, worden onder meer volgende bouwstenen benadrukt:

- aanleg van meerdere kleinschalige en enkele grootschalige groenzones;
- groeninkleding van de bedrijventerreinen;
- grensoverschrijdend natuur- of landschapspark;
- waarborgen kwaliteit zeewater, verbeteren van de kustverdediging en beschermen van de duinen;
- lintbebouwing tegengaan;
- ruilverkaveling in een systeem van landinrichting;
- kwaliteit van de oppervlaktewaters: brongerichte aanpak en strengere normen;
- doelmatige afvalstoffenverwerking:
  - optimaliseren van de bestaande installaties,
  - recyclage;
- mestproblematiek:
  - mestverwerking naast mestbank,
  - grondige herstructurering van de varkenssector.

\*  
\* \*

Het operationeel maken van de zes geschetste strategieën moet leiden tot de realisatie van de vooropgestelde doelen bij het einde van de eeuwwisseling. Zij zullen echter niet enkel veel financiële middelen doch ook bijzonder veel menselijke inzet vergen. De realisatie van de doelen zou de bekroning zijn van ongeveer een halve eeuw ontwikkelingswerk in West-Vlaanderen.

## KB - IMPORT-EXPORTSERVICE

Wie wil importeren of exporteren, komt al vlug terecht in een kluwen van formaliteiten. Vrij ingewikkeld om daarin z'n weg te vinden. De Kredietbank helpt u daarbij. Want met meer dan 50 jaar ervaring kennen wij beter dan wie ook het klappen van de import-exportzweep.

**Om te importeren of te exporteren hoeft u echt niet groot te zijn. Maar kies dan wel een bank waarmee u het kunt worden.**

Wij informeren via drie kanalen:

- De Import-Exportberichten
- De Landenbrochures
- De Import-Exportbrochures

Bestel onze gratis informatiebrochure door bijgaande

coupon op te sturen naar: **KREDIETBANK, CABC - Import - Exportpromotie - 8820 Broekstraat 56 1000 Brussel**

Dan kunt ook u weldra door uw import en export groot worden.

Stuur mij gratis:

- De maandelijke Import-Exportberichten
- De Landenbrochures:  Frankrijk  
 Nederland  Italië  Bondsrepubliek Duitsland  
 Spanje  Groot-Brittannië
- De Import-Exportbrochures

Voor naam: \_\_\_\_\_ Naam: \_\_\_\_\_

Bedrijf: \_\_\_\_\_

Functie: \_\_\_\_\_ BTW-nr.: \_\_\_\_\_

Adres: \_\_\_\_\_ Nr.: \_\_\_\_\_ Bus: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ Gemeente: \_\_\_\_\_



Beter met de bank van hier.

# Gekombineerd vervoer in West-Vlaanderen

Geert Sanders, Wetenschappelijk medewerker WES

## Inleiding

Gekombineerd vervoer is een nieuwe vervoerstechniek in het internationaal goederenvervoer. Hoewel de ontwikkeling ervan eerder bescheiden geweest is, krijgt deze techniek de laatste tijd opmerkelijk veel aandacht. Integratie en complementariteit van vervoersmodi is de nieuwe trend.

Na een definitie en de voordelen van gekombineerd vervoer, wordt dieper ingegaan op de organisatie ervan. Vervolgens wordt een inzicht gegeven in de trafiekevolutie. Specifieke aandacht gaat hierbij naar de situatie in West-Vlaanderen. Gekombineerd vervoer wordt zowel een Europese prioriteit als een Belgische. In een laatste punt wordt dan ook behandeld hoe West-Vlaanderen hierop kan inspelen.

## Definitie

Vandaag de dag worden termen als 'multimodaal transport', 'intermodaal transport' en 'gekombineerd vervoer' door elkaar gebruikt. Toch moeten er enkele nuanceeringen worden gemaakt omtrent deze termen.

'Multimodaal transport' is het overbrengen van goederen van deur tot deur door middel van twee of meerdere vervoerswijzen tegen een welbepaalde prijs. Hierbij neemt één persoon de verantwoordelijkheid voor de organisatie van de ganse transportketen. Het is een nieuwe benadering van de organisatie van het transportgebeuren, waarbij naast de fysische ook (ondermeer) de commerciële, juridische en verzekeringstechnische aspecten aan bod komen.

'Intermodaal transport' is eerder beperkt tot de fysieke overslag van de goederen en de infrastructuur die hiervoor nodig is.

Wordt bij dit intermodaal transport slechts van twee vervoersmodi gebruik gemaakt, dan spreekt men eerder van 'gekombineerd vervoer'.

Teoretisch kan dit gekombineerd vervoer een combinatie betekenen van twee om het even welke vervoerswijzen. De meest voorkomende is die van zee- en wegvervoer, beter gekend onder de naam van roll-on/roll-off verkeer. Het is ook mogelijk spoor- en wegvervoer te combineren, evenals binnenvaart en wegvervoer (1). In de praktijk wordt in de Europese context van vandaag met de term 'gekombineerd vervoer' bedoeld: het overbrengen van goederen van deur tot deur in een laadeenheid die een combinatie van twee specifieke vervoerswijzen benut, namelijk het spoor en de weg, en waarbij de vracht van het ene transportmiddel op het andere wordt overgeladen zonder de goederen zelf te behandelen. Het is deze definitie die verder zal worden gehanteerd.

Op technisch vlak kan een onderscheid worden gemaakt tussen de volgende types laadeenheden: de maritieme container (ISO-container) en de landcontainer; de wissellaadbak of laadkist (2) en de oplegger of trailer. Deze laadeenheden worden vertikaal met behulp van een kraan of hefvoorklift van het wegvoertuig op de spoorwagon geladen. Vroeger werd de oplegger horizontaal op de wagon gereden, maar deze situatie komt steeds minder voor (3). Een ander type is de 'Rollende Landstrasse'. Hierbij rijdt de volledige vrachtwagen horizontaal op de trein. De chauffeur vergezelt zijn voertuig in een ligrijtuig dat aan de trein is gekoppeld. 'Rollende Landstrasse' is technisch enkel mogelijk in West-Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk. Wagons voor dergelijk transport hebben immers zeer kleine wielen, wat problemen oplevert bij de vele spoorwissels in ons land.

## Waarom gekombineerd vervoer?

Het gekombineerd vervoer biedt een aantal voordelen (4). De vrachtwagen is flexibel inzetbaar en heeft een groot penetratievermogen, maar zijn laadvermogen is beperkt. De trein kan een grote massa vervoeren en is vooral over grotere afstanden relatief voordelig. Het spoor/weg-vervoer kan de sterke kanten van die twee vervoertakken op een efficiënte wijze in een deur-tot-deur vervoer combineren. De vrachtauto verzorgt het voor- en natransport en de trein het vervoer op het hoofdtraject.

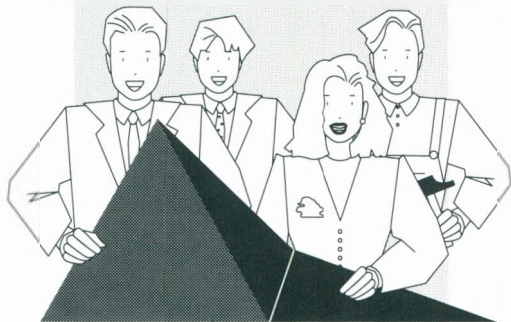
Het gekombineerd vervoer kan bijdragen tot de ontlasting van de wegen en aldus de verkeersveiligheid bevorderen. Nachtelijke en weekendrijverboden zijn te omzeilen. De milieuvriendelijkheid van het spoor speelt ook in het voordeel van het gekombineerd vervoer, hoewel in de realiteit de politici hier meer aandacht aan besteden dan de verladers zelf. Andere voordelen zijn: geen tolgelden voor het gebruiken van sommige auto-wegen en geringere variabele transportkosten.

(1) Het gekombineerd weg-watervervoer is het roll-on/roll-off vervoer van vrachtauto's, opleggers, e.d. via de binnenscheepvaart.

(2) Dit is de laadruimte van een vrachtauto, die afneembaar is en veelal op poten kan worden gezet.

(3) De kangoeroe-techniek, vooral op Frankrijk, maakt gebruik van een spoorwagon met verplaatsbare laadkuil waarin het wielstel van de oplegger wegzakt. De andere horizontale techniek is die van de Wippenwagen, waarbij een oplegger op een wipwagon geladen wordt.

(4) Nieuwenhuis, G.J., Drs. 'Het hoe en waarom van gekombineerd rail-wegvervoer' in *Tijdschrift voor Vervoerwetenschap*. Rijswijk, Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut, 1986, jrg. 22/3, blz. 244-257.



# konvert •interim•

Uw streekeigen uitzendkantoor

Kantoren te:

**Kortrijk**

Robbeplein 5  
tel. 056 / 20 29 44

**Roeselare**

Meensesteenweg 75  
tel. 051 / 22 77 30

**Brugge**

Hoefijzerlaan 38  
tel. 050 / 33 16 66

**leper**

Rijzelsestraat 144  
tel. 057 / 20 99 91

**Tielt**

Krommewalstraat 4  
tel. 051 / 40 54 51

**Harelbeke**

Gentstraat 51  
tel. 056 / 71.96.35

**Diksmuide**

Adm. Ronarchstraat 4  
tel. 051 / 50.22.67

**Izegem**

Brugstraat 21  
tel. 051 / 31.52.52

De formule van gekombineerd vervoer wordt financieel interessant op langere afstanden. Verschillende studies tonen aan dat de grens voor gekombineerd vervoer kan worden gesteld op een railtraject van 700 à 1000 km. Bij de overschrijding van natuurlijke hindernissen zoals de Alpen is de financieel-gunstige afstand duidelijk minder. Binnen België is er weinig gekombineerd vervoer. De afstanden in het binnenlands vervoer zijn doorgaans te kort. Bijna alle gekombineerd vervoer voor België is dan ook internationaal.

Volgens A.T. Kearney (5) zou het komparatieve kostenvoordeel van het gekombineerd vervoer ten opzichte van het traditionele wegvervoer tussen 15 en 18% bedragen, naar gelang van de goederen. Het gekombineerd vervoer kan bovendien zijn totale kosten nog met 17% zien krimpen door gebruik te maken van de bestaande produktiviteitsreserves op de weg- en spoorwegtraktie.

Ekonomisch gezien is het vervoer van wissellaadbakken aantrekkelijker dan van opleggers of volledige vrachtwagens. Bij de 'Rollende Landstrasse' en bij het opleggersvervoer wordt een vervoermiddel met een ander vervoermiddel vervoerd. De verhouding tussen het gewicht van de lading en het totale gewicht van de voertuigen plus lading is ongunstig. De wissellaadbak is lichter en economisch vergelijkbaar met een container en kan op een eenvoudige platte- of containerwagen per spoor worden vervoerd.

Landen in centraal Europa met een sterk transitoverkeer, zoals Zwitserland en Oostenrijk, bepleiten het gebruik van het gekombineerd vervoer. Zo willen ze trachten een deel van het transitowegvervoer over te hevelen naar het spoor. Hierdoor blijft een deel van de vervoeropbrengsten in het transitoland en wordt het beslag op de schaarse, door het land zelf te financieren, infrastructuur beperkt.

## Organizatie van het gekombineerd vervoer

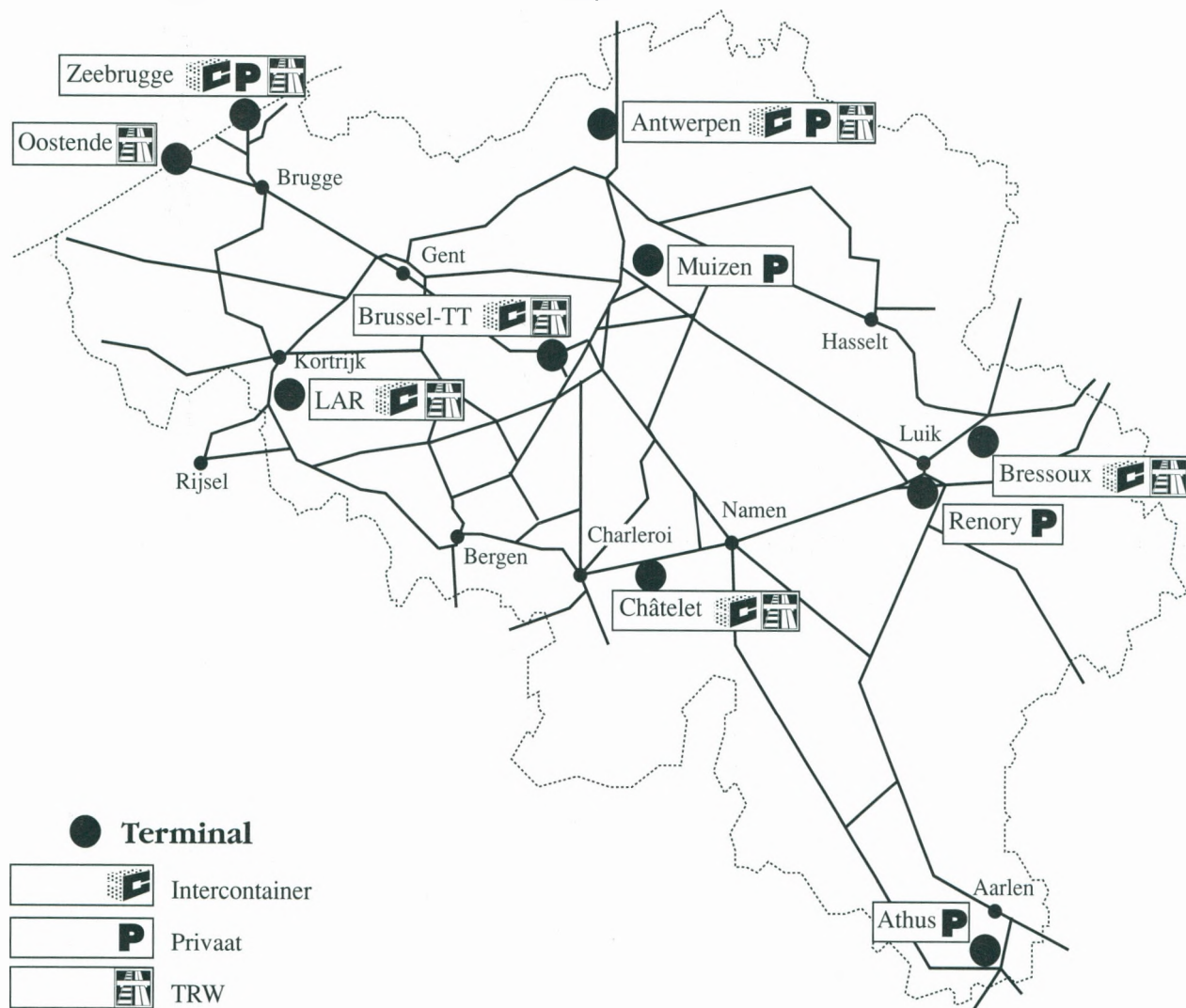
Het gekombineerd vervoer wordt in Europa georganiseerd door twee operatoren: Intercontainer en de Internationale Unie voor het Spoor/Weg-vervoer, beter bekend onder de afkorting UIRR (Union Internationale des Sociétés de Transport Combiné Rail-Route).

Intercontainer heeft zijn logistieke en commerciële organisatie uitgebouwd via de nationale spoorwegmaatschappijen. De NMBS zette met dat doel Interferry op. Intercontainer heeft als taak: de verkoop van het internationale transport van containers per spoor door geheel Europa en de organisatie van dit transport. Waar Intercontainer zich aanvankelijk beperkte tot maritieme containers, worden nu ook wissellaadbakken vervoerd.

De UIRR werd in 1970 opgericht als overkoepelend organisme van de meeste Europese spoor/wegmaatschappijen. In België wordt de UIRR vertegenwoordigd door het privébedrijf Transport Rail Weg (TRW). De ferroutagemaatschappij TRW is klant bij de spoorwegen voor het gebruik van de infrastructuur en de lokomotieven. TRW verzorgt in eerste instantie het vervoer van semi-trailers en wissellaadbakken, maar is nu

(5) A.T. Kearney, *Le transport combiné Européen*, Brussel, FEB-VBO, 29 november 1990, 26 blz.

## Behandelingsterminals voor gekombineerd vervoer in België



ook op de markt van containers aanwezig. Een knelpunt is het vervoer in het land van aankomst. Praktisch gezien betekent dit dat enkel grote vervoerders met een filiaal ter plaatse of een samenwerkingsakkoord met een plaatselijk vervoerder gebruik kunnen maken van gekombineerd vervoer.

In België bestaan nog twee andere partners voor de organisatie van het gekombineerd vervoer nl. de NMBS zelf en Railtrans. Klanten die containers of laadkisten willen verzenden binnen België kunnen rechtstreeks contact opnemen met de NMBS. Daarnaast bestaat ook Railtrans, een groeppagebedrijf voor containervervoer per spoor, dat ook boekt op Intercontainertreinen.

De behandelingsterminals in België voor containers, laadkisten en opleggers zijn op de kaart weergegeven. Intercontainer is bedrijvig op gespecialiseerde containerterminals in de havens van Antwerpen en Zeebrugge, maar ook inland in Brussel, Bressoux, Châtelet en op de transportzone LAR te Menen. TRW gebruikt zeven terminals: Antwerpen-Schijnpoort, Bressoux, Brussel, Châtelet en in West-Vlaanderen de LAR te Menen, Oostende en Zeebrugge. Daarnaast zijn er ook private terminals, waarvan de belangrijkste gevestigd zijn te Athus, Muizen en Renory en in de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

## Trafiekevolutie

Tabel 1 geeft de Intercontainertrafiekevolutie voor de Westvlaamse terminals, Antwerpen en de totale trafiek voor België tussen 1986 en 1989.

Tabel 1: Intercontainertrafiek voor België, 1986-89<sup>a</sup>

Jaar	Zeebrugge	LAR	Antwerpen Interferry terminal	Antwerpen via kaaisporen	Totaal voor België
1986	13.449	394	55.889	55.396	140.843
1987	12.494	1.070	57.023	66.630	160.279
1988	14.809	2.506	57.835	68.325	165.841
1989	24.586	2.027	64.081	87.864	205.056

(a) aantal containers zonder onderscheid van lengte; vertrek + aankomst samen; ledige containers inbegrepen.

Bron: Intercontainer

Een sterke groei is ingetreden sedert 1986. Antwerpen en Zeebrugge zijn bijna volledig verantwoordelijk voor die groei. Antwerpen is en blijft nummer één met 64.081 containers behandeld op de Interferry-terminal



Foto Archief WES



Foto P. Holder-beke, Kortrijk



in 1989. Daarnaast worden nog eens 87.864 containers op de kaaisporen behandeld voor wat de internationale trafiek betreft. Zeebrugge ziet zijn trafiek in twee jaar tijd verdubbelen. De groei is voor een groot deel toe te schrijven aan de scheepvaartlijn OOCL die nu Zeebrugge aanloopt. Op de LAR te Menen is de ontwikkeling zeer bescheiden geweest. Ruggegraat van de Intercontainertrafiek in Europa is het verkeer tussen de havens onderling en tussen de havens en Italië. Dit alles impliceert dat steeds meer maritieme containers met het spoor tussen de havens en het achterland worden vervoerd.

De trafiekgegevens worden bij TRW uitgedrukt in zendingen. Een zending komt overeen met twee afneembare laadbakken van 7 meter, één van 12 meter, een oplegger of een volledige vrachtwagen. Tabel 2 geeft de evolutie van de TRW-trafiek tussen 1986 en 1989 op de Westvlaamse terminals, de terminal te Antwerpen en de totale trafiek voor België.

Tabel 2: TRW-trafiek in België, 1986-89

Jaar	Zeebrugge	Oostende	LAR Antwerpen	Andere	Totaal	
1986	4.195	1.613	244	14.612	11.976	32.640
1987	6.382	1.460	324	17.288	8.127	33.581
1988	8.472	3.146	589	26.529	8.550	47.286
1989	12.914	2.221	1.143	35.387	8.040	59.705

Bron: TRW

Uit de tabel blijkt dat het totaal aantal zendingen in vier jaar tijd bijna is verdubbeld. Antwerpen-Schijnpoort is goed voor omzeggens 60% van alle verkeer van TRW. Ook Zeebrugge ziet het aantal zendingen spektakulair stijgen. In 1986 vertegenwoordigt Zeebrugge 13% van de totale TRW-trafiek; in 1989 is dit reeds 22%.

Voor 1990 wordt opnieuw een groei verwacht met minstens 50%. Zeebrugge heeft het voordeel verschillende laad- en losplaatsen te hebben bij diverse scheepvaartlijnen. De ro-ro trafiek stijgen er zeer snel en er is een diversifikatie van aanbod aan scheepvaartlijnen. De trafiek van Zeebrugge is vooral bestemd voor Italië en Duitsland. Momenteel stijgt de trafiek op Italië en stagneert de trafiek op Duitsland.

Oostende kent een op- en neergaande trend. 1988 was een topjaar met meer dan 3.000 zendingen. Dit aantal is in 1989 gedaald en zal in 1990 verder dalen (6). De trafiek van Oostende gebeurt hoofdzakelijk op Oostenrijk. Er is voldoende spoor en parking aanwezig om het gekombineerd vervoer te behandelen, maar er is trafiek te weinig.

De trafiek op de LAR is bijna vervijfvoudigd. De absolute cijfers moeten echter worden genuanceerd. De 1.143 zendingen, vooral naar Italië, betekenen in feite slechts 3 zendingen per dag.

De laadkist wordt het meest gebruikte transportmiddel in het Europese ferroutageverkeer. Tien jaar geleden vertegenwoordigden de opleggers 42% van de per ferroutage vervoerde eenheden in Europa, terwijl de laadkisten 53% en de 'Rollende Landstrasse' 5% voor hun rekening namen. In 1988 zagen de cijfers er als volgt uit: 27% opleggers, 60% laadkisten en 13% 'Rollende Landstrasse'.

## Een Europese prioriteit

Het gekombineerd spoor/weg-vervoer krijgt vanuit Europese kringen heel wat aandacht. In opdracht van ondermeer de Europese Commissie en van een reeks betrokkenen werden begin 1990 de resultaten van het A.T. Kearney-rapport (7) gepubliceerd. Deze studie is een inventaris van de mogelijkheden en perspectieven van het Europees gekombineerd vervoer. Het is tevens bedoeld als uitgangspunt voor de uitbouw van een geïntegreerd basisnetwerk voor gekombineerd vervoer.

Momenteel stelt deze vervoerswijze in Europa 14,1 miljoen ton voor. Dit is slechts 3,7% van de grote internationale vervoersstromen waarop het gekombineerd vervoer kan inspelen. Met een ongewijzigd marktaandeel zou het verkeersvolume in 2005 naar 23,3 miljoen ton stijgen. Wordt bovendien het aanbod verbeterd, dan mag worden gerekend met 30,2 miljoen ton. Indien daarnaast nog nieuwe klanten worden aangetrokken, dan wordt tegen het jaar 2005 bijna een verdrievoudiging van het huidige volume, namelijk 43,2 miljoen ton, vooropgesteld en een marktaandeel van 22%. Het gekombineerd vervoer zou dus een deel van de groei van de internationale vervoersstromen, die nu via de weg gebeuren, overnemen. Dit veronderstelt een globaal investeringsbedrag van ongeveer 4 miljard ECU, waarvan het deel voor internationaal gekombineerd vervoer op 2,6 à 2,9 miljard ECU over vijf tot tien jaar wordt geraamd. Een gedeelte hiervan zou door supranationale instellingen kunnen worden gedragen. De investeringen hebben vooral betrekking op gabarietaanpassingen van de infrastructuur, wagonparkuitbreiding, nieuwe laadeenheden en de capaciteitsuitbreiding van de inland terminals. Daarnaast zal iets moeten worden ondernomen om de commerciële snelheid van het gekombineerd vervoer op te drijven. Die is momenteel slechts 37 km/u, terwijl het wegvervoer een commerciële snelheid van 69 km/u haalt. Ook op administratief en organisatorisch vlak moeten er verbeteringen worden aangebracht.

Vijftien hoofdassen verbinden de regio's waartussen deze vervoerswijze zich thans beweegt. Voor ons land zijn dit hoofdzakelijk de spoortrajekten België-Luxemburg-Metz-Bazel/Noord-Italië en België-Ruhr/Scandinavië, Oostenrijk.

De vijftien andere assen beogen potentiële toekomstige verkeerstromen. Voor de Benelux zou dit naar Spanje zijn: Benelux - Aulnoye/Bettembourg - Port-Bou - Spanje en Benelux - Aulnoye - Hendaye - Spanje. Deze as is zich nu aan het ontwikkelen.

De EG-transportministerraad van eind 1990 heeft het principe weerhouden van EG-hulp aan het gekombineerd vervoer (8). Er werd een resolutie aangenomen waarbij de Europese Commissie wordt uitgenodigd een werkgroep samen te stellen met vertegenwoordigers van de lidstaten, de Europese spoorwegen en de beroepsorganisaties. Deze werkgroep moet de vereiste maatregelen

(6) De daling in 1990 is vooral toe te schrijven aan het verlies van één belangrijke klant.

(7) A.T. Kearney. *Toekomststudie over een Europees net voor gekombineerd vervoer*, Brussel, september 1989, 105 blz.

(8) Van Simaey, S., 'EG-Transportministerraad van de besluiteloosheid...', *De Lloyd*, Antwerpen, 2 november 1990, blz. 1.

len bestuderen voor een Europees net voor gekombineerd vervoer en de voorwaarden opdat dit net efficiënt zou werken (beleid, schema voor assen en terminals, economische factoren, technische en operationele aspecten,...). Op basis hiervan zou de Europese Commissie aan de Raad verslag moeten uitbrengen tegen 1 juli 1991.

### Een NMBS-prioriteit

In haar STAR-21 plan (9) vindt de NMBS dat er in de vervoerswereld complementariteit moet zijn tussen weg en spoor, teneinde vlotte uitwisselingen te bevorderen. Ze voorziet in de komende vijf jaar een belangrijke toename van het gekombineerd vervoer, met name een verhoging van 20 à 30% voor het vervoer van zeecontainers en een verdubbeling van het kontinentaal verkeer van opleggers en laadkisten. In de veronderstelling dat de totale markt van weg- en gekombineerd vervoer jaarlijks met 2,5% zou toenemen en dat het gekombineerd vervoer zijn aandeel in die markt verdubbelt, zal de NMBS in 2010 11 à 12 miljoen ton met de gekombineerde techniek vervoeren. Ten einde deze belangrijke verkeersaanwinst op te vangen is het noodzakelijk dat de laadprofielen worden vergroot, dat de terminals worden aangepast en/of uitgebouwd, dat het wagenpark wordt uitgebreid en dat de commerciële snelheid wordt opgedreven door een vermindering van de stilstanden en een verhoging van de topsnelheden. Een gecoördineerde actie op Europees vlak is hierbij noodzakelijk, aldus de NMBS.

Het gaat in België niet zozeer om de capaciteit van

de lijnen want er wordt meestal 's nachts gereden, maar om de capaciteit van de terminals. A.T. Kearney stelt dat in België inzake terminaloperaties op kritieke tijdstippen slechts 33% beschikbare capaciteit overblijft, wat operationeel onvoldoende is. Daarnaast kan worden opgemerkt dat, indien de NMBS een trafiek van bijna 12 miljoen ton vooropstelt, de prognose van A.T. Kearney met 43 miljoen ton tegen 2005 voor gans Europa, een eerder bescheiden prognose is.

### Een Westvlaamse kans

Uit de trafiekcijfers is gebleken dat gekombineerd vervoer vooral sterk staat in relatie tot de havens. Vandaar het belang van een goede verbinding van de havens met de spoorweg.

Zeebrugge kende een spectaculaire groei en heeft mogelijkheden om die groei te bestendigen. Het gekombineerd vervoer dat aan het zeevervoer van containers voorafgaat of erop volgt, wordt verwacht in Zeebrugge sterker te groeien dan in andere havens. De uitbreiding van de OCZ-terminal, de in aanbouw zijn de CAST-terminal, de goedkeuring voor de bouw van een nieuwe containerkade in het noordelijk insteekdok in de voorhaven zullen allen zeer goed met het spoor moeten worden verbonden, om de stijgende deep-sea containertrafiek op te vangen. Zeebrugge zal zich als doorvoerhaven infrastruktureel en organisatorisch op die trafiek moeten voorbereiden.

(9) NMBS, STAR 21, Brussel, 1989, hoofdstuk 3.

**design  
meubelen  
woonadvies  
bureel- &  
projektinrichting**

# intoplan

noordzandstraat 74 8000 brugge  
telefoon 050/33.58.94 fax 050/34.09.12

Een ervaren team binnenhuisarchitecten en interieurbouwers staat ter uwer beschikking om Uw bureel of studievertrek om te toveren tot behaaglijk, stimulerend "woonbureau" waar het aangenaam leven en werken is. De nieuwe bureaucollectie spreekt evenzeer de ondernemingen aan, als de zelfstandigen en de steeds groeiende potentiële groep van thuiswerkende mensen. Velen van hen wensen dit te doen in een rustige, huiselijk aandoende omgeving, die dan toch ook meer klasse uitstraalt dan het zuiver functionele bureel.

Het nieuwe programma verenigt nog beter de ergonomisch, functionele eigenschappen en de op het woongebeuren afgestemde vormgeving tot een harmonisch en stijlvol bureelmeubilair.

**intoplan** <sup>B</sup> NV

De Kanaaltrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese vasteland zal voor Zeebrugge belangrijk blijven, ook na de opening van de Kanaaltunnel. Zeebrugge is momenteel marktleider in de range van Kanaalhavens voor roll-on/roll-off verkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en het Vasteland. Oost-Europa, Oostenrijk, Zwitserland gebruiken in eerste instantie Zeebrugge als doorvoerhaven (10). Met de opening van de Oosteuropese markten bezit Zeebrugge een comparatief voordeel op de andere havens en ze zal dit moeten bestendigen. Momenteel geschiedt deze trafiek nog hoofdzakelijk met opleggers en vrachtwagens. Ook de Oostbloklanden zullen een toename van het gekombineerd vervoer mogen verwachten vooral voor trafiek op het Verenigd Koninkrijk gezien de interessante afstand. In de Oostbloklanden zal niet zomaar met laadkisten kunnen worden van start gegaan. In een aanloopfase lijken de opleggers de snelste oplossing te bieden vooral omdat een groot aantal Oostblokoperatoren op dit materieel afgestemd zijn en doorgaans over indrukwekkende wagenparken beschikken. Omdat daar thans zo goed als geen infrastructuur aanwezig is voor verticale behandeling van de opleggers wordt de idee van gekombineerd vervoer gekoppeld aan het gebruik van horizontale technieken zoals eertijds bij de start van het Westerse spoor/weg-verkeer. Die horizontale faze is echter wel bedoeld als aanloopperiode.

De Kanaaltunnel biedt naast de shuttle-treinen doorgaande goederentreinen aan die gekombineerd vervoer kunnen aantrekken. De Kanaaltunnel kan hierdoor een konkurrent worden voor de Kanaalhavens. Gevaarlijke goederen zullen echter geen gebruik kunnen maken van de Kanaaltunnel. Ze vormen wel een steeds groter aandeel in het gekombineerd vervoer. Welke service aan de Engelse zijde van het Kanaal zal worden geboden bij de spoorwegen valt ook nog af te wachten.

In ieder geval moet de spoorweginfrastructuur in de haven van Zeebrugge worden aangepast. Die is stilaan onvoldoende. Het rangeerstation te Zeebrugge wordt te klein; het moet breder en langer worden gemaakt om de aangroei van de spoorwegtrafiek op te vangen.

Het gekombineerd vervoer in Oostende stagneert vooral omdat de trafiek in de haven stagneert. Bovendien is er vanuit Oostende onvoldoende diversifikatie aan bestemmingen van lijnen op het Verenigd Koninkrijk. De herstrukturering van de haven zal mogelijkheden bieden om meer trafiek aan te trekken. Ook aan het gekombineerd vervoer moet aandacht worden besteed. In de uitvoering van het Masterplan moet bij de aanleg van de nieuwe ro-ro berths ter hoogte van de handelshaven een goede spoorverbinding aanwezig zijn. Betere rechtstreekse verbindingen tussen België en in eerste instantie Oostenrijk moeten worden uitgewerkt.

De trafiekontwikkeling op de LAR is eerder bescheiden geweest. Rijsel is voor de LAR een konkurrent. De klanten van de LAR zijn gevestigd in de Kortrijkse regio en Noord-Frankrijk. De LAR is wel goed gesitueerd om als inland dedouaneringscentrum te fungeren en als konsolidatie- en dekonsolidatiecentrum voor goederen die in containers of laadkisten worden vervoerd. Grote rederijen zenden nu reeds containers per spoor naar transportcentra nabij de Franse en Duitse grens. De LAR komt zeker in aanmerking om als één van deze inland containerterminals te fungeren. Vanuit de terminals

wordt dan het voor- en natransport per vrachtwagen verzorgd. Om dit vervoer te kunnen ontwikkelen moeten rechtstreekse treinverbindingen kunnen worden aangeboden, in eerste instantie met de havens van Antwerpen en Rotterdam. Een rechtstreekse treinverbinding met Noord-Italië zou de trafiekontwikkeling tevens ten goede komen. Wat containerverkeer betreft, zijn afstanden naar Rotterdam en Antwerpen competitief met de weg. De afstand LAR-Zeebrugge is niet konkurrentieel tegenover de weg. Infrastrukturele aanpassingen zijn tevens noodzakelijk voor de spoorterminal op de LAR. Het Centre International du Transport in Roncq (Noord-Frankrijk) wordt een nieuwe konkurrent voor de LAR.

## Besluit

Het gekombineerd vervoer vertoont een aantal duidelijke groeiende kenmerken. Om die groei op te vangen zullen gekoördineerde investeringen op Europees vlak noodzakelijk zijn. In België zal in eerste instantie moeten worden geïnvesteerd in wagons, lokomotieven en terminaluitrusting. In West-Vlaanderen zal het gekombineerd vervoer aan belang winnen in relatie tot de haven van Zeebrugge. De spoorwegen zullen daar de nodige investeringen moeten verrichten. Het gekombineerd vervoer in Oostende zal stijgen in de mate dat de ro-ro trafiek op het Verenigd Koninkrijk stijgt en er op meerdere bestemmingen wordt gevaren. De LAR te Mene heeft veel konkurrenten en een beperkt achterland. Rechtstreekse treinen en enkele infrastrukturele aanpassingen kunnen de LAR toekomstperspektieven bieden.

(10) Niet-gepubliceerde studie van het Westvlaams Economisch Studiebureau.



**BBL**



# De drinkwatervoorziening in West-Vlaanderen<sup>1</sup>

Prof. Dr. Ec. O. Vanneste, Gouverneur van West-Vlaanderen

## Inleiding

Een beleid dat op een geïntegreerde wijze streeft naar welvaart en welzijn geeft aandacht aan vele aspecten en interrelaties. Eén aspect dat zeker in West-Vlaanderen indringende aandacht vergt is de bevoorrading van (drink)water.

De drinkwaterbevoorrading is een maatschappelijke activiteit met zowel kwalitatieve als kwantitatieve aspecten. Het volstaat niet over voldoende water te beschikken, dat water moet ook van goede kwaliteit zijn. Het ontbreken van voldoende water leidt tot probleemsituaties in alle sferen van de samenleving: in de huishoudens, in de landbouw, in het bedrijfsleven en in het toerisme. Het ontbreken van voldoende water kan ook leiden tot moeilijkheden op het vlak van hygiëne en gezondheid, moeilijkheden die uiteraard nog groter worden indien de kwaliteit van het beschikbare water te wensen overlaat. De drinkwaterbevoorrading is dus een materie waarbij iedereen direkt betrokken is en is van vitaal belang. Deze dienstverlening moet dan ook optimaal werken en onder alle omstandigheden verzekerd zijn.

De problematiek is niet nieuw. Reeds in de jaren vijftig was ze voorwerp van studie en actie vanwege de provinciale overheid. Ik herinner hier aan de commissie belast met de studie van de Westvlaamse waterproblemen, opgericht in 1962. Deze commissie lag aan de basis van het huidige spaarbekken De Blankaart en de behandelingsinstallatie.

In 1970 gaf de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen opdracht aan het WES om een uitgebreide inventaris te maken over de kwaliteit van de oppervlaktewaters.

De strategie, afgelijnd op grond van diepgaand studiewerk, kreeg haar vertaling in velerlei concrete maatregelen, waarvoor de Centrale Overheid bij belangrijke investeringswerken moest worden aangesproken.

Om de waterbevoorrading zo efficiënt mogelijk voor de gehele bevolking te garanderen werden op het provinciale niveau diverse vormen van betoelaging in het leven geroepen. Ik verwijs naar de toelage aan de gezinnen voor watervoorzieningsinstallaties en aan de gemeenten voor de uitbreiding van het waterbedelingsnet in de landelijke gebieden.

## Evolutie van het drinkwaterverbruik

Inzicht in de evolutie van het waterverbruik in de voorbije decennia is instructief ten aanzien van de mogelijke evolutie van de behoeften in de toekomst.

25 jaar terug beliep het verbruik van drinkwater in West-Vlaanderen gemiddeld zowat 70.000 m<sup>3</sup> per dag;

in 1989 niet minder dan 170.000 m<sup>3</sup> of een kubus met een ribbe van 55 meter per dag.

In de gouden zestiger jaren beliep de jaarlijkse groei 7%; in de crisisjaren 2%.

West-Vlaanderen vertoont meer dan andere provincies een seizoenmatigheid in het verbruik, wat de problematiek van een aangepaste watervoorziening niet vergemakkelijkt. Op piekdagen ligt het verbruik in West-Vlaanderen — medebepaald door de toeristische activiteit — ongeveer 30% boven het gemiddelde. In 1989 werd op de dag met het hoogste verbruik in West-Vlaanderen niet minder dan 227.000 m<sup>3</sup> leidingwater gedistribueerd. Bekijkt men alleen de kustgemeenten dan ligt het verbruik op piekdagen ongeveer 100% hoger dan het gemiddelde.

Van het in West-Vlaanderen verdeelde drinkwater behoort circa 24% tot het zogenaamde 'publiek verbruik', dat niet geregistreerd wordt op de tellers. Het gaat om water dat voor kwaliteitsbewaking wordt gebruikt, om water dat aan bepaalde openbare diensten afgestaan wordt en tenslotte om lekverliezen. Van het overblijvend volume gaat circa 73% naar huishoudens en ambachtelijke gebruikers. De industrie neemt 27% op.

Aan te stippen valt dat het huishoudelijk gebruik circa 85% gaat naar persoonlijke hygiëne, sanitair gebruik, wassen van textiel en van de vaat en dergelijke meer. Slechts 5% ligt in de voeding- en drankbereiding.

## Structuur van de bevoorrading in West-Vlaanderen

Op het vlak van de drinkwatervoorziening zijn meerdere instellingen bedrijvig, elk met hun eigen territorium.

Het grootste deel van West-Vlaanderen, grosso modo de vierhoek Bredene-Kanegem-Kerkhove-Nieuwkerke-Roesbrugge, wordt bevoorrad door de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening (VMW).

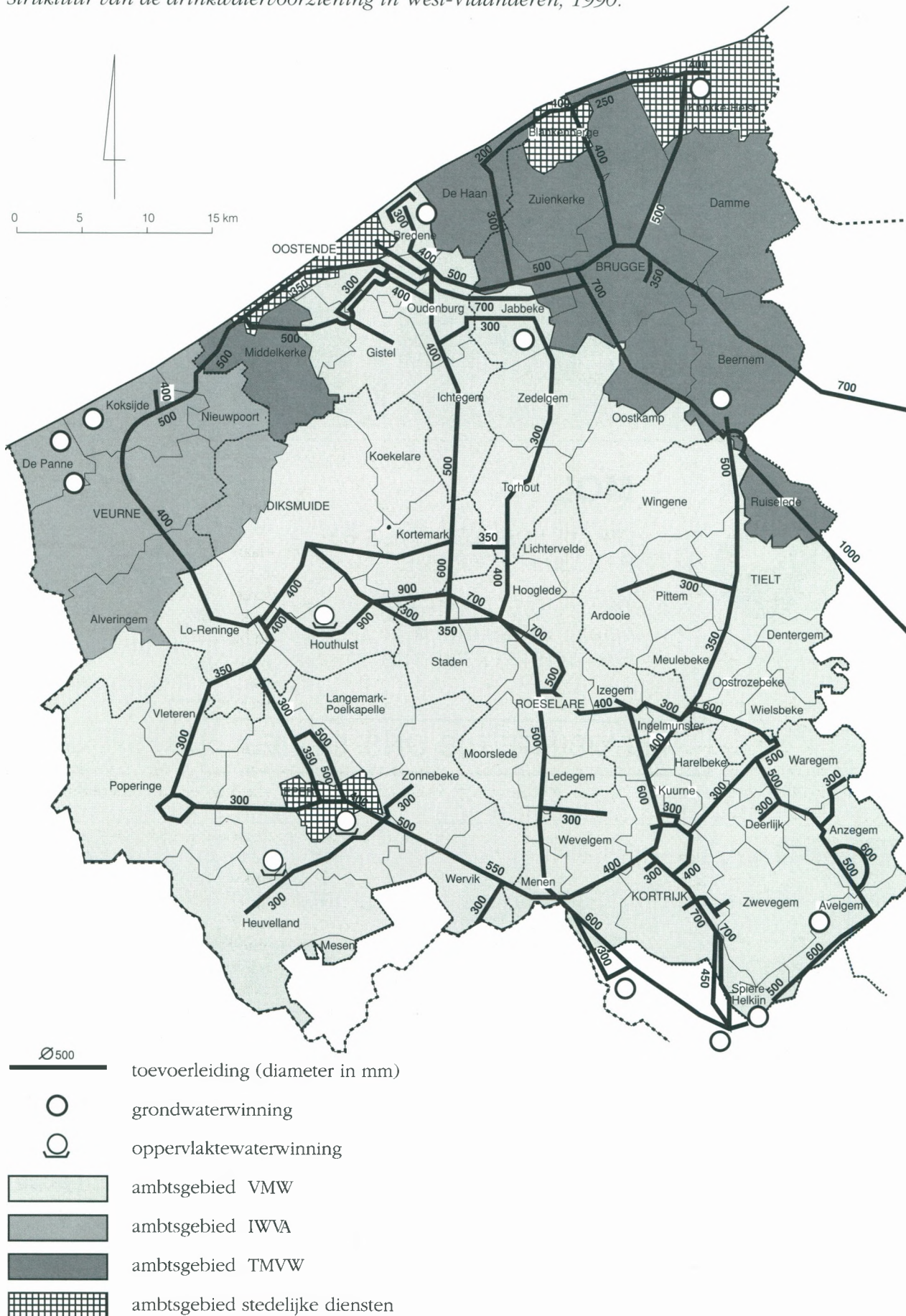
De VMW heeft eigen winningen in West-Vlaanderen. Ze heeft grondwatervoorzieningen in de Scheldestreek, in het Brugse en te Bredene. Ze heeft ook een oppervlaktewaterwinning te Woumen-Diksmuide.

Deze winningen volstaan evenwel niet om de behoeften van deze maatschappij in West-Vlaanderen te dekken en er moeten belangrijke hoeveelheden water uit Wallonië aangevoerd worden.

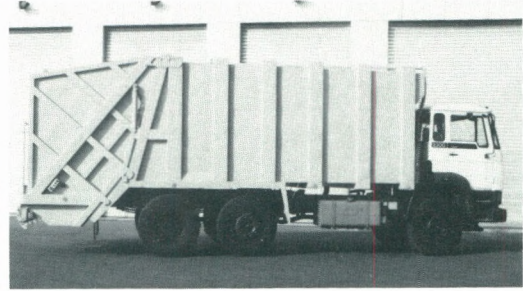
Een tweede instelling is de Tussengemeentelijke Maatschappij der Vlaanderen voor Waterbedeling (TMVW) die het Brugse en een groot deel van de

(1) Inaugurale rede, uitgesproken op 9 oktober 1990 ter gelegenheid van de openingszitting van de Provinciale Raad. De integrale tekst van de rede kan worden bekomen bij de provinciale diensten.

Struktuur van de drinkwatervoorziening in West-Vlaanderen, 1990.



MOL... ALS HET OM SPECIALE VOERTUIGEN GAAT.



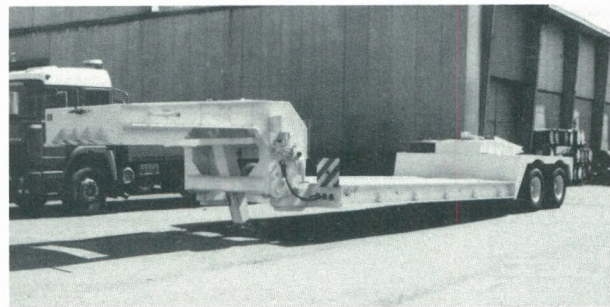
**MOL** CY N.V.

DIKSMUIDESTEENWEG 63  
B - 8830 HOOGLEDE

Tel. : (0)51 / 70.16.81  
Telex: 81949 mol b  
Fax : (0) 51 / 70.30.38



FLEXIBILITEIT IS ONS DEVIES



MOL... UW PARTNER IN HET WEGVERVOER.

Midden- en Oostkust bevoorraadt. Bovendien bedient deze interkommunale vereniging de Stedelijke Waterdiensten van Middelkerke, Oostende en Blankenberge die zelf geen eigen winningen hebben. Het ambtsgebied van de TMVW beslaat zowat 17% van alle Westvlaamse aangeslotenen op de drinkwaterbevoorrading. De TMVW heeft geen winningen in West-Vlaanderen en is, voor de bediening van haar territorium in onze provincie, in grote mate aangewezen op water uit winningen in Wallonië.

Naast de VMW en de TMVW is er nog de Interkommunale Waterleidingsmaatschappij van Veurne-Ambacht (IWVA) actief aan de Westkust en in het onmiddellijke achterland ervan. Het gaat om circa 6% van alle aansluitingen in West-Vlaanderen. Deze interkommunale vereniging heeft eigen grondwaterwinningen in duingebieden van de Westkust; deze winningen volstaan niet, zodat de maatschappij ook water verdeelt dat wordt aangekocht bij de VMW en bij de TMVW.

In een min of meer gelijkaardige situatie verkeren de steden Ieper en Knokke-Heist. Hun Stedelijke Waterdiensten hebben wel eigen winningen, maar zij zijn ook aangewezen op water dat aangekocht wordt bij respectievelijk de VMW en de TMVW.

Zoals reeds eerder vermeld, zijn er nog de Stedelijke Waterdiensten van Blankenberge, Middelkerke en Oostende die geen eigen winningen hebben en enkel water verdelen dat bij de TMVW aangekocht wordt.

### Herkomst van het water

Het gedistribueerde water in West-Vlaanderen wordt slechts gedeeltelijk binnen de provincie gewonnen.

Van de 170.000 m<sup>3</sup> water die in 1989 gemiddeld per dag werd verdeeld, kwam circa 79.000 m<sup>3</sup> of 46% uit winningen die in West-Vlaanderen liggen; ongeveer 11.000 m<sup>3</sup> of 7% kwam uit het Albertkanaal maar niet minder dan 80.000 m<sup>3</sup> of 47% kwam uit Wallonië. Voor een deel gaat het om water dat de VMW aanvoert vanaf winningen te Moeskroen, Pecq en Saint-Léger in Henegouwen, dus van net over de grens met West-Vlaanderen. Voor een ander deel gaat het om water dat de TMVW aanvoert uit Hautrage en Blicquy, eveneens in Henegouwen, maar reeds op circa 90 km van Brugge, zijnde het zwaartepunt van het ambtsgebied van de TMVW in West-Vlaanderen. Tenslotte is er ook water dat de TMVW aankoopt bij de Brusselse Interkommunale Watermaatschappij die dit water vooral wint in de streek van Namen en Dinant, dus op zowat 150 km van Brugge.

Een belangrijk deel van het bij ons gebruikte leidingwater wordt dus van op grote afstand aangevoerd, een gegeven dat een onmiskenbare weerslag heeft op de kostprijs van het water.

West-Vlaanderen is thans voor bijna de helft van zijn drinkwaterbevoorrading afhankelijk van Wallonië. Deze positie is niet kenmerkend voor onze provincie: ongeveer dezelfde situatie vindt men in Oost-Vlaanderen en in Vlaams-Brabant. Daarentegen voorzien Antwerpen en Limburg geheel of bijna geheel in eigen behoeften.

De afhankelijkheid van Wallonië is in de jongste jaren gedaald. Dit is het resultaat van een beleid dat streeft naar een valorisatie van eigen Vlaamse mogelijkheden. Het aandeel van water afkomstig uit Wallonië is vermin-

derd van 62% in 1982 tot 47% in 1989 en dit niettegenstaande een stijging van het verbruik met 16%.

Binnen de provincie West-Vlaanderen zijn er thans drie winningen van oppervlaktewater. Veruit de oudste zijn de vijvers van Zillebeke en Dikkebus (Ieper); zij ontstonden respectievelijk in de 13de en de 14de eeuw door afdamming van beken. De vijvers werden aangelegd om onder meer de Ieperse lakennijverheid van water te voorzien.

De derde oppervlaktewaterwinning is het spaarbekken De Blankaart te Woumen (Diksmuide). Dit kunstwerk is in gebruik sinds 1973 en behoort tot het productieapparaat van de VMW.

De drie eenheden, Dikkebus, Zillebeke en De Blankaart, zorgen samen voor gemiddeld circa 20.000 m<sup>3</sup> water per dag, dit is ongeveer 25% van alle in West-Vlaanderen gewonnen leidingwater.

Het gebruik van oppervlaktewater wordt op heden bemoeilijkt door de verontreiniging van de waterlopen. Hiervoor zijn niet alleen de huishoudens en de industriële bedrijven verantwoordelijk; via overbemesting en illegale lozingen van mengmest, ligt ook de landbouw aan de basis van deze nefaste situatie.

Het grootste deel, namelijk 75%, van het in West-Vlaanderen gewonnen leidingwater is afkomstig uit de ondergrond. Het kan hierbij gaan om ondiepe of om diepe winningen. Tot de ondiepe Westvlaamse winningen behoren de winningen in de duinen van Adinkerke, De Panne, Oostduinkerke en Koksijde, Bredene en Knokke-Heist, de winningen te Snellegem, te Beernem en te Avelgem, Waarmaarde en Kerkhove. De diepe winningen zijn gelegen te Spiere-Helkijn; ze zijn overigens veruit de meest produktieve van West-Vlaanderen.

Ook bij de grondwaterwinningen rijst een probleem van verontreiniging, verontreiniging die gelukkig veel minder uitgesproken is dan bij oppervlaktewater. Anderzijds is de verontreiniging van een grondwaterreserve nauwelijks omkeerbaar, zeker waar het diepe reserves betreft. Sanering is hier praktisch onmogelijk.

Zowel bij de winningen van oppervlaktewater als bij de winningen van grondwater is dus het kwaliteitsaspect van het water naar voren gekomen.

Voor de grondwaterwinningen is nog een tweede aspect van wezenlijk belang: het aspect van de grootte van de beschikbare reserves.

Hoewel de openbare drinkwatermaatschappijen geen winningen hebben in het centrale gedeelte van West-Vlaanderen, doet zich hier een problematiek voor waaraan niet kan worden voorbijgegaan. Winning van grondwater geschiedt hier op intensieve wijze door industriële bedrijven. In veel gevallen gaat het om winningen in de rotsmassa die zich op grote diepte onder de provincie bevindt. In de Scheldestreek vindt men die rotsgesteenten op circa 50 m onder zeeniveau, maar in de streek van Roeselare moet men gaan tot minus 150 m. In deze zone is er echter duidelijk sprake van overexploitatie van de reserves. Uit onderzoek dat in 1986-87 werd uitgevoerd door de GOM-West-Vlaanderen, de Belgische Geologische Dienst en het Laboratorium voor Toegepaste Geologie en Hydrologie van de Gentse Universiteit, blijkt dat men bijvoorbeeld in de streek van Roeselare en Waregem thans circa 35 m dieper moet boren om water te bereiken dan 10 jaar geleden. Met andere woorden: in de jongste 10 jaar zakte het peil van

deze waterreserve met gemiddeld 3,5 m per jaar. De daling van het peil houdt bovendien het gevaar in dat ook de kwaliteit van het water daalt.

Hierbij dient opgemerkt dat het beschreven fenomeen van dalende watervoorraad in de rotsmassa geen uniek verschijnsel is; ook bepaalde andere, minder diep gelegen voorraden in dezelfde streek, vertonen een gelijkaardige evolutie. Er moet duidelijk in de toekomst zorgvuldiger worden omgesprongen met het grondwater. Het is te betreuren dat velen zonder vergunning eigen winningen uitbaten of meer oppompen dan vergund is, hetgeen de zaken voor de beleidsverantwoordelijken niet gemakkelijker maakt. Met deze uitweiding werd in zekere mate het onderwerp van mijn uiteenzetting over de drinkwaterbevoorrading verlaten. Maar de problematiek is te belangrijk om hier onbesproken te blijven. Ik doe dan ook een oproep aan de bedrijven, die water gebruiken in hun productieproces, om hun inspanningen op te drijven tot waterbesparing.

### Kostprijzen en tarieven

Een belangrijk element in de waterproblematiek is de kostprijs en tarieven, die zeer nadelig uitvalt voor West-Vlaanderen.

De kostprijsbepalende elementen zijn de afstand tussen winning en verbruiker, de aard van de winning, de dichtheid van het distributienet en retributies van 3 fr. per m<sup>3</sup> voor het water dat aangevoerd wordt uit Wallonië. Terloops weze opgemerkt dat het nog niet duidelijk is in hoever deze retributie, bepaald bij dekreet, de bestaande taks zal vervangen. Hoe dan ook, de afhankelijkheid van Wallonië beïnvloedt de kostprijs aan verbruiker.

De diverse kostprijsbepalende factoren leiden tot uiteenlopende combinaties. Zoekt men in het geheel van de mogelijke combinaties toch een zekere lijn, dan komt men tot volgend algemeen en ruw schema.

Een eerste stap in het proces is de productie van drinkwater; kostprijs grootte-orde circa 5 à 10 fr./m<sup>3</sup>.

Een tweede stap is de toevoer naar de verbruikerscentra: ook grosso modo grootte-orde 5 à 10 fr./m<sup>3</sup>.

Een derde stap is de distributie in de verbruikerscentra: bij een dicht net: circa 10 fr./m<sup>3</sup>; bij een wijdmazig net: circa 25 fr./m<sup>3</sup>.

Het is duidelijk dat situaties waar praktisch geen transportkosten zijn (winning op korte afstand van de verbruikerscentra) en een dicht distributienet bestaat, leiden tot relatief lage kostprijzen. Situaties waarbij het water van op grote afstand vervoerd wordt naar een gebied met een wijdmazig distributiesysteem, leiden tot hoge kostprijzen.

Een en ander is in zekere mate herkenbaar in de tarieven. Dit is evenwel niet zonder meer aantoonbaar omdat de tarieven verre van eenvormig zijn.

Ofschoon de tarieven dus niet steeds direkt verhelderend kunnen zijn, is het toch mogelijk een paar markante vaststellingen te doen.

Er kan worden uitgegaan van een gezin dat per jaar 100 m<sup>3</sup> gebruikt. In West-Vlaanderen doet de gunstigste situatie zich voor in het gebied van de IWVA; deze maatschappij is gekenmerkt door een aantal gunstige omstandigheden: overwegend gebruik van zelf gewonnen grondwater, winningen die zeer dicht bij de verbruikers

liggen en een dicht distributienet. Bij de IWVA betaalt dit gezin ongeveer 2.900 fr. In een Westvlaamse gemeente die bij de VMW aangesloten is, wordt voor dezelfde hoeveelheid niet 2.900 fr. maar circa 4.400 fr. betaald. Voor het gebied van de TMVW is het moeilijker een gemiddeld cijfer voorop te stellen omdat de tarieven per gemeente verschillen, maar hier zal de prijs meestal tussen 4.000 fr. en 5.000 fr. liggen.

Voor 1989 is door de globaliteit van de Westvlaamse verbruikers ongeveer 1,9 miljard fr. betaald, waarvan 1,4 miljard fr. door huishoudens en ambachten en 0,5 miljard fr. door de industrie.

De vraag kan worden gesteld hoeveel in 1989 zou zijn betaald indien de tarieven zouden toegepast zijn die in andere Vlaamse provincies gelden.

De vraag is niet enkel zinvol voor de huishoudelijke gebruikers maar zeker ook voor de industrie. Voor diverse bestaande bedrijven en voor de vestiging van sommige nieuwe bedrijven is een adequaat aanbod van (drink)water een essentieel gegeven. Het gaat hierbij vooreerst om het garanderen van een voldoende debiet — ook bij piekactiviteit — en om de kwaliteit van het water. Op het competitieve vlak interfereert echter ook de prijs van het water, zeker bij afname van grote hoeveelheden.

Vooreerst wordt de vergelijking gemaakt voor het huishoudelijk verbruik.

Toepassing van de tarieven die gelden in het ambtsgebied TMVW in Oost-Vlaanderen zou betekenen dat niet 1,43 miljard fr. voor huishoudelijk en ambachtelijk verbruik zou worden betaald maar 1,65 miljard fr. of 15% meer. In vergelijking met de rest van Oost-Vlaanderen (ambtsgebied VMW) is er voor West-Vlaanderen in zijn globaliteit noch voordeel noch nadeel.

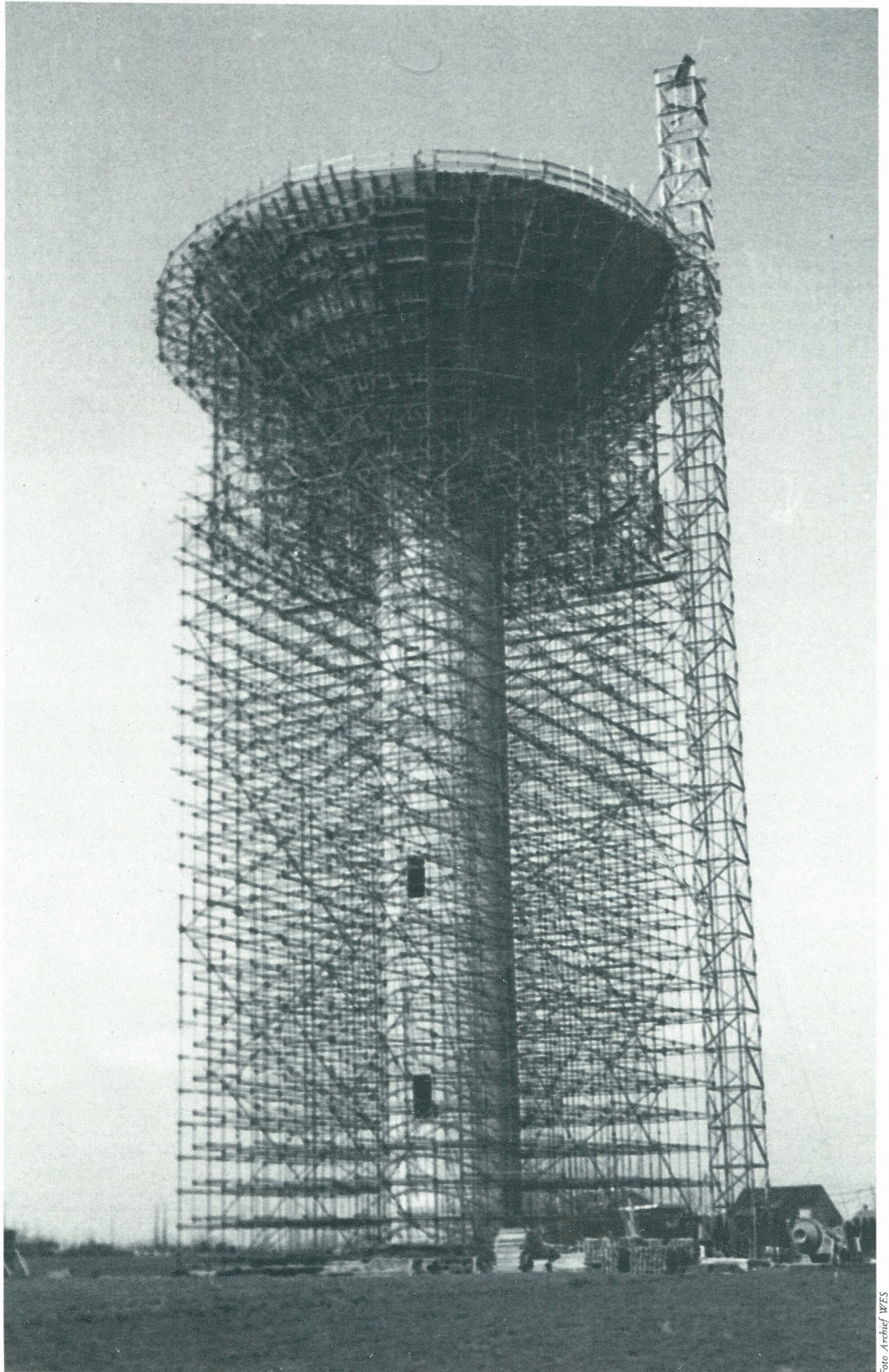
De toepassing van de tarieven van de VMW geldend voor Vlaams-Brabant zou voor West-Vlaanderen een besparing opleveren van circa 320 miljoen fr. of 22% minder dan wat nu wordt betaald.

De verschillen worden groter als wordt vergeleken met Limburg en Antwerpen. Toepassing van de tarieven die betaald worden in de provincie Antwerpen in het ambtsgebied PIDPA zou een minder-uitgave betekenen van 350 miljoen fr. of 24%. In vergelijking met Limburg (ambtsgebied VMW) wordt dit 490 miljoen fr. of 34%.

Het meest frappant is de vergelijking met het ambtsgebied AWW in de provincie Antwerpen, die de meest bevoordeligde situatie kent in Vlaanderen, zowel op het niveau van productie van water als op het niveau van distributie. West-Vlaanderen zou 710 miljoen fr. minder dienen uit te geven voor huishoudelijk en ambachtelijk gebruik. West-Vlaanderen betaalt bijna het dubbele van wat het zou doen indien de tarieven van de AWW zouden gelden.

De industrie verbruikt in West-Vlaanderen 20% van het gedistribueerde water. Voor elk van de vergelijkingen met de andere provincies is de situatie van West-Vlaanderen het minst gunstig. De meest extreme situatie levert de vergelijking op met het ambtsgebied AWW. Indien de Westvlaamse industrie zou getarifieerd worden zoals de Antwerpse industrie, dan zou 230 miljoen fr. worden betaald in plaats van 510 miljoen fr. Per m<sup>3</sup> wordt thans gemiddeld bijna 40 fr. betaald. Dit zou terugvallen op circa 18 fr. per m<sup>3</sup>.





Voor het geheel van het distributiewater (huishouden, ambacht, industrie) betaalt West-Vlaanderen nagenoeg 2 miljard fr. Tarifiëring van de AWW zou dit terugbrengen op 1 miljard fr.

Deze gegevens tonen duidelijk aan dat West-Vlaanderen zijn drinkwater duur betaalt. Dit is geen nieuw gegeven. Vanuit het bedrijfsleven werd in het verleden bij herhaling gewezen op het onlogische van deze situatie en het aantasten van het mededingingsvermogen.

In 1985 heb ik — namens de provincie West-Vlaanderen — bij de heer J. Lenssens, toenmalig Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Waterbeleid en Onderwijs, aangedrongen op een grondige aanpak van de uniformisering van de tariefstructuren. De verwachting was dat onze uitvoerige nota en onze vraag zou behandeld worden in de op 20 juni 1985 geïnstalleerde Commissie voor Vlaams Wateroverleg. Tot op heden werd echter geen vooruitgang geboekt. De vraag naar solidarisering van de watertarieven, geformuleerd in 1985 door de provincie West-Vlaanderen, blijft op heden nog steeds actueel en na vijf jaar nog steeds gesteld.

### De toekomst

Het voorspellen van de toekomstige behoeften is geen eenvoudige opgave. Nochtans is het nodig tenminste enig zinnig idee te hebben over de te verwachten evolutie.

Voor West-Vlaanderen kan men voor de periode 1989-2000 rekenen met een verdere aangroei, die echter regressief verloopt. Voor het jaar 2000 mag het verbruik geraamd worden op circa 214.000 m<sup>3</sup> per dag. Tegenover 170.000 m<sup>3</sup> in 1989 betekent dit een meerverbruik van 44.000 m<sup>3</sup> per dag.

Uiteraard zijn verschillende scenario's mogelijk wat de herkomst van het te distribueren water betreft.

Behoudt men de huidige aanvoer uit Wallonië, dan is er in 2000 een capaciteit nodig die 75.000 m<sup>3</sup> per dag hoger is dan het huidig verbruik. Indien echter wordt geopteerd om alle aanvoer uit Wallonië op te heffen, dan is in 2000 een capaciteit nodig die 176.000 m<sup>3</sup> per dag hoger is dan het huidig verbruik.

### Samenwerking

Uit het voorgaande blijkt dat, indien mogelijk en op rationele wijze uitvoerbaar, een uitbreiding van eigen waterwinning wenselijk is. Een adequaat beleid vertrekt echter van een optimaliseren van reeds bestaande winningen en van onderlinge samenwerking tussen de onderscheiden drinkwatermaatschappijen.

Samenwerking impliceert dat de verschillende netten met elkaar verbonden zijn en dat de verbindingen zo gekoncipieerd zijn, dat zij een vlotte levering kunnen waarborgen.

Thans is elk waterleidingsbedrijf in West-Vlaanderen reeds met tenminste één ander bedrijf verbonden. Belangrijk voor het oplossen van geregeld terugkerende problemen van aangepaste drinkwatervoorziening tijdens het toeristisch seizoen is de realisatie van de onderlinge verbindingen tussen de netten van IWVA, TMVW en VMW aan de Westkust; deze werd dit jaar gerealiseerd.

Bij dit alles mag niet uit het oog worden verloren dat goede interkonnekties a fortiori essentieel zijn bij extreme noodsituaties.

### Optimaal gebruik van bestaande winningen en uitbouw van nieuwe winningen

Thans zijn reeds maatregelen genomen om bestaande winningen te optimaliseren.

In dit verband is te verwijzen naar de uitvoering van werken in de vijver van Dikkebus. Door het uitbaggeren van de vijver, door het versterken van de omgevende dijk, en door een aantal aanpassingen, wordt de produktiekapaciteit opgetrokken van 4.000 tot 6.000 m<sup>3</sup> per dag. Andere potenties van aanvullende waterwinning te leper treden binnenkort in de fase van realisatie.

De doelstelling is hierbij om de bestaande winningen van Dikkebus en Zillebeke in een groter geheel te integreren: het complex 'De Verdrongen Weiden' ten zuiden van Ieper. Via de gekombineerde bouw van een droog spaarbekken voor waterbeheersing en van een nat spaarbekken voor waterwinning zal het nieuw te bouwen drinkwaterproductiecentrum van de Stedelijke Waterdienst van Ieper een leveringscapaciteit verwerven van 10.000 m<sup>3</sup> per dag. Dit is een verdubbeling van de huidige capaciteit van Dikkebus en Zillebeke.

De infrastructuurwerken ten behoeve van de oppervlaktewaterwinning van het spaarbekken, ten laste van de stad Ieper, worden geraamd op 144 miljoen fr. Door de betrokken Gemeenschapsminister werd reeds principieel een forfaitaire toelage van 44 miljoen fr. toegezegd en er zal ook een beroep worden gedaan op steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.

Ook voor het productiecentrum 'De Blankaart' te Woumen-Diksmuide, behorend tot de VMW, is een optrekken van de leveringscapaciteit aangewezen via verhoging van de mogelijkheden tot wateropname. De bestaande behandelingsinstallatie is gedimensioneerd voor een productie van 40.000 m<sup>3</sup> water per dag. Door de beperkte inhoud van het spaarbekken Blankaart I kan thans maar gemiddeld 15.000 m<sup>3</sup> per dag worden geleverd. Door de bouw van een tweede spaarbekken Blankaart II te Driekapellen-Diksmuide, aan de linkeroever van de IJzer, kan de productie worden verhoogd tot 40.000 m<sup>3</sup> per dag of 25.000 m<sup>3</sup> in meer. De kostprijs voor het bouwen van het tweede spaarbekken en voor begeleidende werken wordt op 1,4 miljard fr. geraamd. Blankaart II is opgenomen in het Indikatief Meerjarenprogramma 1988-97 van de Vlaamse Regering.

Bijzonder interessante mogelijkheden tot winning van oppervlaktewater zijn er op het kanaal Kortrijk-Bossuit. Het project is reeds in volle uitvoering. Water dat thans naar de Leie afvloeit, zal in de vijver van het provinciaal domein De Gavers een zuivering ondergaan en nadien in een behandelingsstation tot drinkwater worden omgevormd.

In een eerste fase (in gebruik in 1993) zal 15.000 m<sup>3</sup> per dag worden geproduceerd. Tegen 2000 kan dit 50.000 m<sup>3</sup> per dag worden en later worden verhoogd tot 100.000 m<sup>3</sup> en meer. De investeringen worden geraamd op 1,2 miljard fr.

West-Vlaanderen is — het werd reeds vermeld — qua waterbevoorrading geen gesloten entiteit. Een mogelijkheid naast de voorgaande is ook het aanvoeren van een groter kwantum water vanuit Antwerpen, met name vanuit het Albertkanaal, via een bijkomende verbinding met de TMVW-netten.

## Besluit

Tot besluit, geachte vergadering, wil ik volgende stellingen poneren; zij vormen als het ware een samenvatting van mijn betoog. Dankzij tijdige beslissingen en investeringen in de winning van oppervlaktewater kon West-Vlaanderen zich redden uit de kritische situatie waarin het, volgens het rapport A. Crahay (1965), in de jaren zestig was terechtgekomen. Thans is het effect hiervan weggeëbd en zijn nieuwe inspanningen noodzakelijk om de drinkwatervoorziening in 1995 en later veilig te stellen:

(a) het geheel van de besproken projecten kan de drinkwaterproductie in de provincie West-Vlaanderen waarborgen in het jaar 2000 en dit onder verantwoorde produktieomstandigheden en met behoud van de Waalse waterleveringen op ongeveer het huidige niveau;

(b) het is aangewezen prioriteit te geven aan de realisatie van de nieuwe winning bij het kanaal Kortrijk-Bossuit met een capaciteit van 50.000 m<sup>3</sup> per dag in het jaar 2000, gevolgd door de uitbouw van Blankaart II, waardoor het daggemiddelde van 15.000 tot 40.000 m<sup>3</sup> per dag kan op-

getrokken worden, en van het project Verdrongen Weiden;

(c) samen met de uitvoering van de besproken projecten moet worden gestreefd naar zuinig watergebruik en naar recyclage;

(d) de kwaliteit van het oppervlaktewater is problematisch. Een vaststelling die des te alarmerender is omdat de drinkwatervoorziening steeds meer afhankelijk wordt van de beschikbaarheid van bruikbaar oppervlaktewater. De overheid moet maatregelen treffen voor de sanering van de afgeijnde beschermingsgebieden. Vergeten we niet dat in 2000 circa 50 miljoen ton water in West-Vlaanderen zal gewonnen worden of 70% van onze behoeften;

(e) er moet gestreefd worden naar een grotere uniformisering van de drinkwatertarieven in het Vlaamse land.

Met nadruk kan worden gesteld dat de zorg om de drinkwatervoorziening niet los kan of mag worden gezien van de zorg voor de kwaliteit van het water van onze rivieren en van onze ondergrond. Steeds meer en meer moet in ons denken en in het beleid een integrale benadering als streefdoel vooropstaan.



## "DE VRUCHTEN BELEG IK BIJ HET BEROEPSKREDIET"



FEDERALE KAS VOOR HET  
BEROEPSKREDIET

Kredieten

Sparen

Beleggen

Waarborgfonds

Participatiefonds

## GELD VOOR DE KLEINE GROTEN

Kortrijk 056/ 21 28 01 • Oostende 059/ 50 88 93 • Menen 056/ 51 33 55 • Waregem 056/ 60 79 61  
Izegem 056/ 31 35 06 • Poperinge 057/ 33 36 32 • Torhout 050/ 21 25 34 • Veurne 058/ 31 31 53  
Ieper 057/ 20 80 60 • Wervik 056/ 31 20 87 • Blankenberge 050/ 42 96 25

# Bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1989 (Bron: RSZ)

Bedrijfstakken NACE-kode	Prov. W.-Vlaanderen			Arr. Brugge			Arr. Diksmuide			Arr. Ieper		
	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal
Landbouw, bosbouw, visserij	2.441	850	3.291	727	70	797	87	59	146	212	72	284
Vaste brandstoffen en cokesovens	212	4	216	212	4	216	—	—	—	—	—	—
Aardolieraffinaderijen	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elektriciteit, gas, warmte, water	1.966	241	2.207	632	86	718	37	1	38	97	8	105
Winning en eerste verwerking metalen	5.010	445	5.455	8	1	9	14	1	15	4	—	4
Winning en vervaardigen niet-metalen delfstoffen	3.998	462	4.460	696	25	721	221	9	230	284	9	293
Chemische industrie	1.761	437	2.198	250	64	314	—	—	—	187	139	326
Metaalprodukten	6.766	790	7.556	807	124	931	325	33	358	294	16	310
Machines	11.900	808	12.708	5.472	371	5.843	124	19	143	2.082	95	2.177
Elektrotechnische indust.	4.086	3.138	7.224	2.122	1.676	3.798	3	1	4	134	132	266
Transportmiddelen	4.134	222	4.356	1.232	76	1.308	6	—	6	38	12	50
Fijnmechanische en optische industrie	159	110	269	39	20	59	1	—	1	1	—	1
Voeding	8.119	4.189	12.308	1.192	669	1.861	435	282	717	819	532	1.351
Drank	1.127	174	1.301	475	77	552	27	4	31	65	13	78
Tabak	95	268	363	8	64	72	16	94	110	26	26	52
Textiel	13.570	8.566	22.136	180	215	395	151	171	322	198	215	413
Leder	96	424	520	46	326	372	—	—	—	3	14	17
Schoenen en kleding	1.010	8.042	9.052	56	470	526	11	243	254	182	1.301	1.483
Houtindustrie en houten meubelen	9.773	1.722	11.495	1.851	413	2.264	388	43	431	651	195	846
Papier	443	297	740	57	40	97	—	—	—	49	37	86
Drukkerij	2.381	1.172	3.553	684	242	926	15	16	31	95	89	184
Rubber en plastic	2.162	599	2.761	131	26	157	6	—	6	2	1	3
Diversen	508	420	928	23	14	37	43	15	58	4	1	5
Bouw	20.871	850	21.721	4.271	171	4.442	1.288	33	1.321	2.054	72	2.126
Handel	16.077	16.416	32.493	3.443	4.295	7.738	527	364	891	998	1.029	2.027
Hotel, restaurant, café	5.890	8.193	14.083	1.962	2.225	4.187	44	101	145	368	622	990
Reparatie	3.412	458	3.870	795	95	890	183	31	214	251	44	295
Vervoer - Verkeer	16.610	2.647	19.257	4.683	768	5.451	446	50	496	1.090	125	1.215
Bank-, krediet- en verzekeringswezen	4.645	2.709	7.354	1.155	712	1.867	110	53	163	282	129	411
Dienstverlening, verhuur	9.356	7.335	16.691	2.393	2.006	4.399	91	105	196	352	317	669
Overheid, onderwijs	31.807	25.040	56.847	11.262	7.526	18.788	905	1.000	1.905	2.394	2.060	4.454
Diversen	13.869	36.167	50.036	4.509	11.044	15.553	226	960	1.186	1.476	3.209	4.685
Algemeen totaal	204.257	133.195	337.452	51.373	33.915	85.288	5.730	3.688	9.418	14.692	10.514	25.206

Arr. Kortrijk			Arr. Oostende			Arr. Roeselare			Arr. Tielt			Arr. Veurne		
M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal	M.	V.	Totaal
270	132	402	394	29	423	289	287	576	235	195	430	227	6	233
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
655	100	755	272	15	287	144	23	167	30	2	32	99	6	105
4.142	394	4.536	—	—	—	842	49	891	—	—	—	—	—	—
1.791	252	2.043	291	16	307	388	116	504	278	28	306	49	7	56
582	145	727	637	60	697	34	12	46	71	17	88	—	—	—
2.557	295	2.852	204	15	219	1.538	133	1.671	938	136	1.074	103	38	141
2.123	177	2.300	165	19	184	1.439	107	1.546	242	8	250	253	12	265
924	693	1.617	14	4	18	784	615	1.399	105	17	122	—	—	—
450	40	490	417	24	441	1.827	61	1.888	130	5	135	34	4	38
48	20	68	40	27	67	28	42	70	2	—	2	—	1	1
1.184	518	1.702	527	526	1.053	2.343	821	3.164	914	343	1.257	705	498	1.203
225	19	244	6	1	7	223	39	262	96	20	116	10	1	11
44	79	123	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	4	5
9.134	5.408	14.542	232	72	304	825	514	1.339	2.599	1.781	4.380	251	190	441
1	3	4	3	13	16	29	50	79	14	18	32	—	—	—
319	2.751	3.070	13	160	173	237	1.594	1.831	191	1.465	1.656	1	58	59
2.429	401	2.830	152	17	169	2.142	416	2.558	2.024	220	2.244	136	17	153
247	123	370	5	29	34	72	48	120	13	20	33	—	—	—
631	318	949	90	44	134	695	330	1.025	159	119	278	12	14	26
607	136	743	39	7	46	728	220	948	643	209	852	6	—	6
318	199	517	56	56	112	48	111	159	16	22	38	—	2	2
5.914	280	6.194	1.911	70	1.981	2.762	129	2.891	1.916	69	1.985	755	26	781
5.420	4.558	9.978	1.705	2.208	3.913	2.303	2.316	4.619	1.049	853	1.902	632	793	1.425
884	1.481	2.365	1.416	1.862	3.278	413	563	976	70	187	257	733	1.152	1.885
916	103	1.019	313	54	367	609	85	694	212	31	243	133	15	148
3.367	670	4.037	3.937	622	4.559	1.664	198	1.862	909	83	992	514	131	645
1.600	889	2.489	431	319	750	728	432	1.160	200	105	305	139	70	209
4.468	2.790	7.258	747	898	1.645	820	642	1.462	202	203	405	283	374	657
6.403	6.300	12.703	4.275	2.831	7.106	2.859	2.623	5.482	1.227	1.443	2.670	2.482	1.257	3.739
2.968	8.691	11.659	1.856	4.349	6.205	1.707	4.772	6.479	473	1.643	2.116	654	1.499	2.153
60.621	37.965	98.586	20.151	14.347	34.498	28.520	17.348	45.868	14.958	9.243	24.201	8.212	6.175	14.387

# HET GEMEENTEKREDIET, UW FINANCIËLE PARTNER !

Automatische systemen voor de onmiddellijke  
inning van uw ontvangsten en betaling van uw uitgaven.

Een uitgebreid gamma kredieten  
voor de financiering van uw activiteiten.

Snelle beslissingen inzake krediet.

Een volledig gamma beleggingsprodukten.

Persoonlijke adviezen van vakmensen:  
gespecialiseerde regionale teams en zelfstandige agentschapsdirecteurs.

De agentschapsdirecteurs van het Gemeentekrediet  
staan steeds te uwer beschikking.

Zij zullen u met genoeg persoonlijk ontvangen.

Aarzel niet om voor eender welk financieel probleem met hen contact op te nemen.



**Gemeentekrediet**  
MET MIJN BANK KOM IK VOORUIT.

## GOM-West-Vlaanderen bepleitte behoud rekonversie maatschappijen tot eind 1992

Op 12 december deed de GOM-West-Vlaanderen een ultimatum oproep tot de parlementairen van Limburg, De Kempen, De Waalse rekonversiegebieden en de Westhoek:

'De besprekingen in het Parlement rond het statuut van de rekonversie maatschappijen komen in een beslissende fase.

Reeds herhaalde malen werd door de GOM-West-Vlaanderen het belang beklemtoond van het behoud van het rekonversiestatuut voor nieuwe projecten in de door de Europese Gemeenschap erkende ontwikkelingsgebieden.

Hierbij richt de GOM-West-Vlaanderen een ultimatum en dringende oproep tot alle parlementsleden van de betrokken gebieden.

Indien het rekonversiestatuut niet wordt verlengd valt praktisch alle overheidssteun weg die een bijkomende aantrekkingskracht geeft aan die gebieden. De ontwikkelingsrelatie die de laatste jaren op gang was gekomen, dreigt abrupt te worden afgebroken.

Twee maatregelen dringen zich op:

1. het behoud van de mogelijkheid om rekonversie maatschappijen op te richten tot eind 1992;
2. de beperking van de toekenning van het statuut van rekonversievennootschap tot de economische stuwende sectoren zoals industrie en toerisme.

Als basisargumenten worden daarbij aangehaald: de efficiënte investerings- en tewerkstellingseffekten; de voor de overheid budgettair interessante aspecten; de versterking van de concurrentiepositie van de betrokken regio's ten opzichte van de met overheidssteun overlade aangrenzende buitenlandse gebieden; het behoud van de prioritaire benadering van de ontwikkelingsgebieden door de Europese Gemeenschap.

Een gezamenlijke inzet voor een voltooiing van het succesvol ontwikkelingsbeleid in de ontwikkelingsgebieden is een noodzaak en vraagt nu om een gezamenlijk optreden in het parlementaire debat'.

## GOM-West-Vlaanderen adviseert het ontwerp Afalstoffenplan 1991-95

In de zitting van de Raad van Beheer van 11 december 1990 heeft de GOM-West-Vlaanderen zijn advies op het Ontwerp Afvalstoffenplan 1991-95 uitgebracht. Dit advies werd mede gebaseerd op de 210 bezwaren en adviezen die rechtstreeks of via de gemeenten, overeenkomstig de gangbare procedure, aan de GOM-West-Vlaanderen werden overgemaakt.

De GOM-West-Vlaanderen onderschrijft genuanceerd de basisdoelstellingen van het Ontwerp Afvalstoffenplan en de prioriteiten die worden toegekend. Deze basisdoelstellingen zijn: ten eerste het voorkomen van de produktie van afvalstoffen, en tweede het hergebruik en de recyclage van afvalstoffen voor zover dit kan ge-

schieden binnen milieuhygiënisch verantwoorde en economisch aanvaardbare voorwaarden, ten derde de verbranding met energierecuperatie en emissiebeperking van niet-recycleerbare afvalstoffen en tenslotte het gekontroleerd storten van niet-recycleerbare, niet-brandbare afvalstoffen en afvalverwerkingsresiduen.

De GOM-West-Vlaanderen heeft echter wel fundamentele opmerkingen op de uitvoering van het afvalstoffenbeleid en vraagt dat bij de samenstelling van het definitieve Afvalstoffenplan 1991-95 met deze opmerkingen zou rekening worden gehouden en dat deze ook in concrete acties zouden worden omgezet.

Uit een uitgebreide nota kunnen volgende hoofdpijnen worden geciteerd. Algemeen dient het Afvalstoffenplan geïntegreerd te worden in het algemeen beleid en in het milieubeleid in het bijzonder. Daarom mag de oplossing van de afvalstoffenproblematiek niet worden losgekoppeld van andere kompartimenten van het leefmilieu (bodem, grond- en oppervlaktewater, lucht, verkeer). Tevens dient het Afvalstoffenplan reeds rekening te houden met de vooropgestelde koerswijzigingen in het milieubeleid en de milieuwetgeving en dienen internationale afspraken inzake het leefmilieu te worden gerespecteerd. Anderzijds dient rekening te worden gehouden met de Europese normen en reglementeringen en dringt overleg zich op, zowel op nationaal als op Europees niveau om te komen tot een uniform afvalstoffenbeleid waardoor de concurrentiekracht van de bedrijven niet wordt ondergraven.

De GOM-West-Vlaanderen vraagt in zijn advies dat de provincies in samenwerking met de interkommunales een regulerende functie en coördinerende functie toebedeeld krijgen, zowel wat betreft de verzekerde afzetmogelijkheden van selectief ingezameld afval en te recycleren afval als op gebied van een verantwoorde afvalverwerking.

De GOM-West-Vlaanderen dringt er verder op aan dat de gemeentelijke inspanningen inzake gescheiden op-haling en recyclage zouden worden gekompenseerd via het terugvloeien van een deel van de opbrengst uit de heffingen naar de gemeenten.

De GOM-West-Vlaanderen verdedigt een effectieve realisatie van het preventiebeleid via onder meer het invoeren van een grondstoffen- en een afvalboekhouding en het stimuleren van milieuvriendelijke produkten en produktieprocedures. Recyclageactiviteiten dienen echter eerst getoet te worden aan de afzetmogelijkheden en de economische haalbaarheid en een globale milieubalans. De GOM-West-Vlaanderen pleit daarbij wel voor de oprichting van overslag- en sorteercentra.

Inzake afvalverbranding verwerpt de GOM-West-Vlaanderen voor de provincie de idee van de grootschaligheid. De bestaande infrastructuur moet aangepast en geoptimaliseerd worden in functie van de strengere milieueisen en de evoluties in het afvalstoffenaanbod. Voor wat de toewijzing van gemeenten aan samenwerkingsgebieden betreft, pleit de GOM-West-Vlaanderen voor het behoud van de gemeentelijke autonomie.

Wat betreft het gekontroleerd storten dient de

bestaande stortcapaciteit in hydrogeologisch veilige sites optimaal te worden benut.

Voor Bijzondere Afvalstoffen vraagt de GOM-West-Vlaanderen specifieke aandacht voor de oplossing van het baggerspecieprobleem, de verbranding van het rioolwaterzuiveringslib en de uitbouw van afgiftemogelijkheden voor afvaloliën van de scheepvaart in alle Vlaamse havens, conform de Marpol Conventie. Wat betreft de landbouwoverschotten kiest de GOM-West-Vlaanderen resoluut voor mestverwerking. De milieuheffingen tenslotte dienen in evenredigheid te worden gebracht met de effectieve milieubelasting.

## Oscars voor de Export

Begin december werden te Brussel de Oscars voor de Export uitgereikt. In totaal gingen 7 prijzen naar West-vlaamse bedrijven.

In de categorie verbruiksgoederen ging een Oscar naar de Algemene Weverij AFW uit Ledegem (ontwikkeling en productie van hoogwaardige Jacquardmeubel en -dekoratiestoffen), naar Bekaert Textiles uit Waregem (matrastijk en wandtextiel) en naar Chocolaterie Kathy uit Brugge (chocoladeartikelen).

De firma's Erta uit Tielt (technische kunststoffen voor de industrie), Packo Inox uit Zedelgem (uitrusting voor landbouwindustrie en koeltanks) en Glaverbel, met onder meer een vestiging te Zeebrugge (veiligheids- en spiegglas) ontvingen een Oscar in de categorie uitrustingsgoederen.

In de categorie diensten ging de Grote Oscar naar de firma Sophis Systems uit Wevelgem (met hard- en software voor de textielindustrie).

### *AFW - Algemene Weverij gelauwerd?*

De Algemene Weverij AFW uit Ledegem, zelfstandige divisie van de groep KTM-Kortrijkse Textielmaatschappij nv uit Ledegem ontving begin december een Oscar voor de Belgische Export 1990, in de categorie consumptiegoederen.

De Oscar werd toegekend op basis van het dynamisme bij de export en de uitzonderlijke groei van de exportprestaties de laatste 5 jaar. De omzet ging van 120 miljoen fr. in 1985 naar ongeveer 520 miljoen fr. in 1990; 95% daarvan werd gerealiseerd in export. De afzet naar Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en de USA kende een groei van meer dan 30% per jaar.

AFW werd reeds in 1923 opgericht als weverij van tafelfluweel en tapijten; later volgde een oriëntatie naar meubelstoffen. In 1927 richtte zij de Kortrijkse Katoenspinnerij (KKS) op, die garens leverde aan de West-vlaamse textielbedrijven.

In de eerste zeventiger jaren hadden AFW en KKS samen bijna 1.500 tewerkgestelden. De crisisjaren en enkele specifieke problemen leidden in 1980 tot een fusie en het ontstaan van de Kortrijkse Textielmaatschappij (KTM) nv.

Tussen 1984 en 1988 werd een herstructurering doorgevoerd in het kader van het Textielplan.

Het bedrijf kreeg een nieuwe kapitaalstructuur, met verse geldmiddelen van het Textielplan en van nieuwe privé-aandeelhouders. Tussen 1983 en 1985 werden er bijna 400 miljoen fr. kapitaalsverhoging doorgevoerd. Er werd een ambitieus investerings- en automatizeringsprogramma opgestart. Tevens werden er nieuwe markten opgezocht, er werd een niche-strategie uitgewerkt, samen met een verdere specialisatie en diversificatie in kwaliteitsprodukten. Tenslotte werd ook het top-management vernieuwd.

De resultaten lieten niet op zich wachten. De verkoop verviervoudigde van 1983-84 tot 1990. De investeringen in de weverij kenden een evenredige stijging; tussen 1986 en 1990 werden gemiddeld 10% van de omzet, zijnde ongeveer 200 miljoen fr., geïnvesteerd. De jaaromzet bedraagt gemiddeld 500 miljoen fr. tegenover slechts een 120 miljoen fr. in 1984; ook de tewerkstelling steeg tot 100 personen in 1990 tegenover 50 in 1984.

De totale produktiekapaciteit ligt rond 1,5 miljoen lopende meter per jaar. Op een bedrijfsoppervlakte van 9 ha zijn er 1,5 ha overbouwd. De produktie omvat platte stukken, dubbelstuk fluweel en épinglé-stoffen (lusweefsels). De recente aankopen betroffen hoogproductieve getouwen, een elektronisch gestuurde sektoriële scheermolen, R&D-laboratoria, een CAD/CAM-ontwerpcomputer en elektronische jacquardmechanieken voor de sturing van de getouwen.

Daarnaast werd er heel wat geïnvesteerd in creativiteit en produktontwikkeling in een eigen designbureau (4 designers en gemiddeld 1,5 nieuwe dessins per dag). Service en soepelheid tegenover de klanten en een hoog kwaliteitsimago zijn nog enkele waardevolle elementen.

### *Bekaert Textiles exporteert voor 90%*

Bekaert Textiles uit Waregem ontving zopas een Oscar voor de export. Bekaert Textiles is een groep die momenteel 5 Belgische werkmaatschappijen en een Australische produktie-eenheid uitmaakt.

De Australische eenheid te Lyndshurst produceert bijna uitsluitend Jacquard-matrasstof voor de Australische markt. De Belgische werkmaatschappijen zijn alle gevestigd in de regio's Kortrijk en Oudenaarde. Ieder heeft een produkt-verantwoordelijkheid voor één welomschreven marktsegment in de sektor woning-textiel. Te Waregem produceert Bekaert Mattress Ticking (BMT) matrasdekoratie; Saint-Hubert is gespecialiseerd in raamdekoratie en Bekaert Wall Textiles (BWT) in wanddekoratie. In Wevelgem produceert Plush zitmeubeldecoratie en te Ronse verzorgt de firma Gambier tuinmeubelstoffen (en in mindere mate kledingstoffen). De groep beschikt nog over enkele produktiecentra te Moen, Vichte en Oudenaarde.

De groep verzekert een gekoördineerd administratief en financieel beheer, maar de operationele verantwoordelijkheden zijn volledig gedecentraliseerd. Vroeger trad Bekaert Textiles op als leverancier van een be-



perkt aantal klanten: grossiers, importeurs en exporteurs. Momenteel wordt er meer geleverd aan industriële klanten met groot verbruik: matras- en zitmeubelfabrikanten. Zo halen BMT, Plush en Cambier zowat 80% van hun zakencijfer op basis van 20 tot 50 vaste klanten.

Sinds 1987 is de vroeger tot België beperkte markt van 10 miljoen inwoners 35 maal vergroot in het kader van de EG en de EFTA; momenteel wordt ongeveer 90% van de productie uitgevoerd.

## *Chocolaterie Kathy in de prijzen*

Het Brugse bedrijf Chocolaterie Kathy werd zopas bedacht met een Oscar voor de Export van de BDBH. Chocolaterie Kathy voert immers ruim 70% van zijn productie uit, zowel naar de buurlanden als naar Amerika, Hongkong, Canada of Japan.

Het bedrijf werd in 1979 gesticht; vanaf 1984 begon de levering naar het buitenland. In 1989 werd een nieuw bedrijf opgestart op een nieuwe vestigingsplaats.

In de oude vestiging worden de chocoladeprodukten geproduceerd: de nieuwe afdeling van 9.600 m<sup>2</sup> staat in voor de afwerking en het opslaan van de produkten.

De omzet moet in 1990 ongeveer 700 miljoen fr. bedragen tegenover 500 miljoen fr. in 1988. Naast de produkten onder eigen merk, worden er ook produkten gemaakt voor de grote distributieketens.

De tewerkstelling omvat 110 personen in vast verband, aangevuld met 35 personen bij de seizoenperiode. De meesten daarvan zijn tewerkgesteld in het zusterbedrijf Qualityprice Chocolats, gevestigd in de nieuwe gebouwen bij Kathy nv dat instaat voor het vervoer en de administratie.

## *Erta krijgt exportbekroning*

Erta nv. uit Tielt, kunststoffenverwerking, ontving te Brussel de Oscar voor de Export.

Erta is een dochteronderneming van DSM, het Nederlandse chemieconcern. De groep heeft vestigingen in Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland, de USA en Spanje. Erta telt drie produktmarktgroepen.

Erta-Epec (Engineering plastics extruded and cost) giet en extrudeert engineering plastics tot kunststofhalfmaterialen die worden bewerkt tot industriële onderdelen. De high performance materials van de nieuwe generatie zijn daarbij grote groeiers, die voor 90% worden uitgevoerd.

Erta-EPS (Engineering Plastics Services) verdeelt de Epec-produkten in België, inbegrepen het verspanen van halfabrikaten tot eindprodukten zoals bewegende onderdelen met grote slijtvastheid.

Erta-CMS (Custom Moulding Services) beweegt zich op het vlak van het precisiespuiten van technische onderdelen uit engineering plastics; 60 tot 65% daarvan is bestemd voor de export.

De tewerkstelling bedraagt 320 personen, hoofdzakelijk uit de onmiddellijke omgeving van het bedrijf. De omzet bedraagt ongeveer 2 miljard fr.

## *Packo Inox krijgt tweede Export-Oscar*

In 1981 verwierf de firma Packo uit Zedelgem een eerste maal een Oscar voor de Export; eind 1990 kwam daar een nieuwe Oscar bij, als beloning voor zijn doorgedreven exportinspanningen. In 1987 exporteerde Packo Inox nog maar voor 76% van zijn totale omzet van 416 miljoen fr.; in 1989 bedroeg de export 83% van een omzet van 550 miljoen fr.

Het bedrijf is gespecialiseerd in machines in roestvrij staal. De eerste groei werd gerealiseerd in de melksector, gaande van melkmachines tot mini-melkerijen. Later werd er gedifferentieerd naar centrifugaalpomp, procestanks voor de farmaceutische nijverheid en cryogene diepvriesapparatuur.

Een nieuw produkt werd zopas voorgesteld, met name een produktielijn voor papaine, een poeder afkomstig van de papaya. Papaine wordt gebruikt in de voedingsmiddelen- en de farmaceutische nijverheid. De nieuwe produktie-eenheid is bestemd voor Mexico. Zij heeft een capaciteit van 35 ton droogvriespapaine per jaar.

Packo Inox (zijnde een groep van Packo Inox-Zedelgem, Packo-Fullwood-Diksmuide, Packo France en Packo Blackwater (Ierland) heeft in 1990 een omzet van 1,3 miljard fr. en een tewerkstelling van 250 personen.

Naast Packo Inox bestaan nog Packo Agri te Zedelgem en Packo Landbouwmachines te Loppem. Deze twee firma's zijn nog steeds in handen van de familie Packo. Packo Inox werd een afzonderlijk geheel, na een management buy-out vóór enkele jaren.

## *Sophis Systems bekroond*

Bij de Oscar voor de Export-bekroonden uit West-Vlaanderen is ook het bedrijf Sophis Systems uit Welvelgem. Sophis Systems is gespecialiseerd in de aanwending van CAD/CAM/CIM-systemen in de textielbranche. Het ontwerpt papieren stalen voor de textiel voor geweven en voor gedrukte produkten. Dit gebeurt met eigen ontworpen software-matige aanpassingen aan onder meer de gebruikte printers. Dit laat toe een reliëf-effekt te bekomen van de ontwerpen, waardoor de realiteit ten zeerste wordt benaderd.

De activiteiten werden aangevat in 1977 als eenmanszaak. In 1983 werd Sophis een pvba en in 1986 een nv. Als jonge starter koos het bedrijf in mei 1985 het Bedrijvencentrum Regio Kortrijk als vestigingsplaats. Sinds augustus 1988 beschikt het over een eigen behuizing in de onmiddellijke nabijheid. Er zijn filialen in Italië, Duitsland en de USA.

De omzet bedroeg in 1990 320 miljoen fr., 80% is gerealiseerd door export. De tewerkstelling bedraagt 52 personeelsleden. Vanaf januari 1991 krijgt Sophis Systems een holding-structuur, met drie autonome business-units: Sophis Weaving, Sophis Printing en Sophis CIM.

# Spektrum

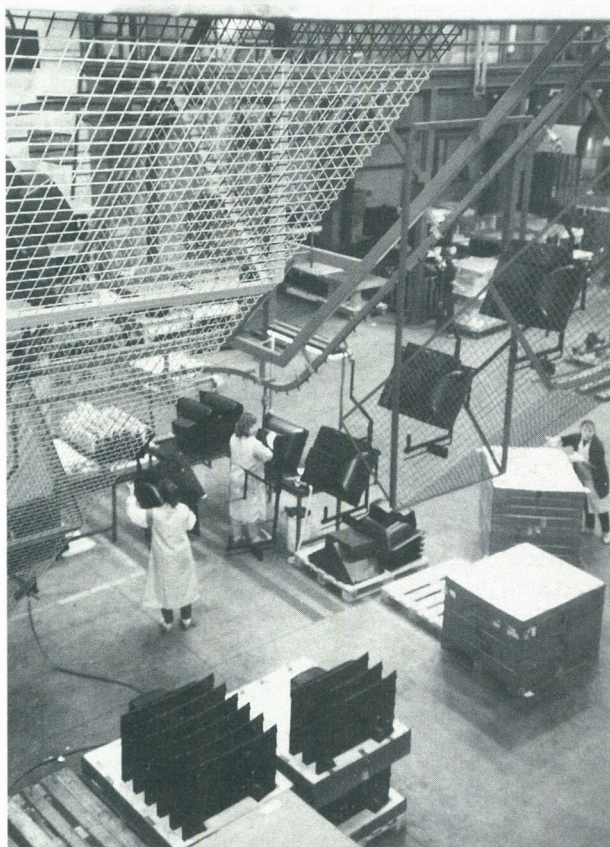
## Trelleborg investeerde zwaar

In 1987 startte Trelleborg Plastics nv te Brugge een nieuw bedrijf voor de levering van televisiekasten aan het nabijgelegen Philips, dat overigens een grote stimulans is geweest voor de inplanting van het nieuw bedrijf.

Philips Brugge en Trelleborg tekenden in januari 1987 een overeenkomst voor verzekerde afname van televisiekasten, dit naar aanleiding van het overbrengen van de televisie-afdeling Philips Zweden naar Philips Brugge. De vraag aan Trelleborg om zich ook te Brugge te vestigen paste tevens in de optiek van een brede expansiepolitiek van Trelleborg AB.

In april 1987 werden de eerste palen geheid en in maart 1988 verlieten de eerste produkten het bedrijf. Er waren 25 tewerkgestelden. De omzet steeg van 80 miljoen fr. naar 207 miljoen fr. in 1989 en 375 miljoen fr. in 1990. Er waren 89 vaste en een 5-tal interimaire tewerkgestelden.

Er werden reeds 400 miljoen fr. geïnvesteerd in het bedrijf; voor 1990 komen daar nog 32 miljoen fr. bij. Deze investeringen zijn vooral bedoeld voor de uitbreiding van de logistiek en in het automatizeringsproces. De magazijnruimte wordt met 2.000 m<sup>2</sup> uitgebreid en er wordt een derde lakstraat geïnstalleerd.



Deze aanpassingen laten toe beter in te spelen op de just-in-time vereisten van de klanten, de capaciteit wordt verhoogd met 300.000 stuks per jaar, er kan gewerkt worden in 5 ploegen. Tevens kunnen nevenactiviteiten zoals deelasssemblage en begeleiding van klanten verder worden uitgebreid.

Van bij het begin was Trelleborg Brugge sterk afhankelijk van Philips Brugge. Systematisch wordt deze afhankelijkheid verminderd. In het vijfjarenplan wordt voorzien dat aan Philips nog slechts voor 30 tot 35% maximaal moet worden toegeleverd. Nu reeds worden grotere gespoten stukken — de specialiteit van Trelleborg — geleverd aan Honda en Peugeot-France (bumpers en supplementaire dash-board onderdelen) en aan Cabelprint. In 1991 komt er tevens een diversifikatie naar stores-deuren voor meubels.

De belangrijkste activiteiten van Trelleborg Brugge blijven het spuiten van grote stukken, inbegrepen het gas-tegendruk spuitgieten en het bakken.

Het spuitgieten gebeurt met 5 zware spuitgietmachines (1 van 1.000 ton, 3 van 1.300 ton en 1 van 1.800 ton). Het bakken gebeurt in twee halfautomatische baklijnen met samen een capaciteit van 3.500 stuks per dag. Wel werd nu in de bakkerij gerobotiseerd.

Inzake kwaliteit is er een 100% kwaliteitscontrole; het bedrijf staat ook in voor de kwaliteitsopleiding van het personeel. In 1991 zal het personeelsbestand overigens uitgebreid worden van 89 naar 115 tewerkgestelden.

Financieel moet in 1990 het break-even punt bereikt worden. Het bedrijf startte immers, met zeer zware investeringen, als een volledig bedrijf, waar geleidelijk de nodige bijkomende investeringen moeten bijkomen.

## Beauvoorder breidt reeds uit

De Beauvoorder Paté nv heeft sinds eind september 1989 zijn nieuwe bedrijfsgebouw te Veurne in gebruik genomen. Het bedrijf werd reeds in 1974 opgericht te Beauvoorde.

Te Veurne werd een bedrijfsgebouw van 2.000 m<sup>2</sup> opgericht, op een terrein van 7.200 m<sup>2</sup>. In februari wordt gestart met de bouw van een nieuw atelier, dat per 1 juni 1991 in gebruik moet worden genomen. In dit atelier van ongeveer 1.650 m<sup>2</sup> komt de verpakking, de stockage en de (gemoderniseerde) expeditie. Tevens wordt er een R&D-afdeling in ondergebracht.

Deze R&D-afdeling dient specifiek te zoeken naar mogelijkheden buiten de paté-sektor, met name bij de kalorie-arme vleesprodukten.

Beauvoorde paté maakt in hoofdzaak boerepaté en levercrème. De omzet bedroeg in 1989 80 miljoen fr. en 125 miljoen fr. in 1990. Voor 1991 wordt gestreefd naar een omzet van 140 miljoen fr.

Er zijn 20 personen tewerkgesteld. De uitbreiding moet een bijkomende tewerkstelling van 5 personen mogelijk maken. Ongeveer 95% van de produktie wordt in eigen land verkocht.

## Joint-Ventures in de steenbakkerijen

De groep Desimpel uit Kortemark en Huguénot-Fénel uit Frankrijk hebben de joint-venture vennootschap Huguénot-Fénel-België opgericht, met ieder 50% van de aandelen. De groep heeft een kapitaal van 30 miljoen fr. en voorziet voor 1991 een zakencijfer van 350 tot 400 miljoen fr.

Huguénot-Fénel, dat deel uitmaakt van de franse groep IMETAL, speelt een leidende rol in de dakpannenfabricatie en heeft verscheidene fabrieken in het Noorden van Frankrijk. HF heeft sinds 20 jaar de verkoop van haar producten in België gepromoot met de hulp van een zestal partners, die importeerden.

Desimpel Kortemark importeert sinds meer dan tien jaar, langs zijn filiaal Eurogres te Deinze, ook Dakpannencenter Desimpel genaamd, kleidakpannen hoofdzakelijk afkomstig van de groep IMETAL (IRB en Huguénot-Fénel). Desimpel heeft deze kleidakpannen gepromoot samen met haar eigen producten.

Er bestaat dus een echte synergie tussen de kleiprodukten, bakstenen en dakpannen van Huguénot-Fénel en Desimpel. Daarom hebben beide partners besloten deze samenwerking uit te breiden op de Belgische markt. Huguénot-Fénel-België heeft als taak al de produkten van Huguénot-Fénel en IRB te verdelen bij de handelaars in bouwmaterialen.

Om de commerciële taak van HF-België te versterken, zal het commercieel team van Desimpel-Kortemark verder deze taak op zich nemen.

Het voordeel voor beide partners in dit akkoord ligt in de ontwikkeling van hun respectievelijke activiteiten, nl. kleidakpannen en bakstenen. Bovendien profiteert HF van de commerciële slagkracht van Desimpel, die op zijn beurt, de rendabiliteit van zijn verkoopploegen verhoogt.

Begin november 1990 hebben de familieholdings Duvanco (van de Koramic-Terca-Partners Dumolin en Van Biervliet) en Speiebeek (familie Desimpel) een 50-50 deal aangegaan om de Nielse steenbakkerij Janssens, een familiebedrijf zonder eigen opvolgers, over te nemen. De Nielse Steenbakkerij produceert snelbouwstenen en telt 20 werknemers en heeft een omzet van ongeveer 100 miljoen fr. Koramic-Terca en de groep Desimpel zagen deze overname als een reddingsoperatie voor een bedrijfje met in hoofdzaak plaatselijke betekenis: beide groepen blijven elkaar bekonkurreren door een agressieve aankooppolitiek in binnen- en buitenland. Koramic-Terca heeft een jaaromzet van ongeveer 7 miljard fr., de groep Desimpel benadert de 3 miljard fr. omzet.

## Ysco investeerde fors

Ysco, roomijsfabriek uit Langemark, heeft in de laatste vijf jaar ruim 500 miljoen fr. geïnvesteerd. Sinds 1984 wordt ernaar gestreefd om het eindprodukt een grotere toegevoegde waarde te verlenen. Daarom ging men naast bulkijis ook konsumptie-ijs produceren.

Daartoe werd de produktiehal uitgebreid. Er staan nu twee chocoladelijnen, één van 18.000 choco's per uur en één van 22.000 per uur. Er kwam ook een tweede lijn voor cornets, met een capaciteit van 18.000 stuks per uur. De cornets worden overigens door robots uit de koeltunnel gehaald en in dozen gelegd.

In het investeringspakket komt ook een eigen wafelbakkerij voor die in 1990 ongeveer 60 miljoen cornetwafels heeft gebakken.

Voor de jaren 1992-93 wordt nu opnieuw gewerkt aan een automatizerings- en een informatizeringsprogramma voor ongeveer 150 miljoen fr.

Ysco heeft een omzet van 1,5 miljard fr. in 1989 en 1,7 miljard fr. in 1990. In 1985 werd er 20,7 miljoen liter ijs en roomijs gemaakt, in 1989 40 miljoen liter en in 1990 reeds 45 miljoen liter. In totaal zijn er meer dan 500 produkten, in drie diverse groepen: cornets, choco's en ijstaarten. Het werk wordt in drie ploegen uitgevoerd, 24 uur op 24 uur. Er zijn 200 personen in vaste dienst, oplopend tot 300 in het seizoen.

De uitvoer bedraagt ruim 90% met als voornaamste afnemers Frankrijk, Duitsland, Nederland en Denemarken. De afnemers zijn in hoofdzaak grote distributiebedrijven, wat meebrengt dat heel wat Ysco-produkten onder private labels worden verkocht.

## De Witte Lietaer werkt samen met Seiren C°

Op 29 november 1990 zijn er drie samenwerkingsovereenkomsten afgesloten tussen Textiles De Witte Lietaer nv en Seiren C° Ltd in Japan.

Een eerste kontrakt betreft technische bijstand van Seiren C° voor de bouw in België van een afwerkingsbedrijf van gebreide textiel bestemd voor de automobiellindustrie.

Een tweede kontrakt omvat de uitwisseling van 'tekeningen' en informatie tussen beide ondernemingen en het derde kontrakt is een wederzijds technisch bijstandkontrakt voor de massaproductie van textiel bestemd voor de automobiellindustrie.

De drie kontrakten werden opgesteld in een sfeer van wederzijds vertrouwen.

Seiren is in Japan de belangrijkste producent voor wagens. Tevens heeft zij een grote waaier van meubileringsstoffen, voor de medische- of elektronische sektor, voor modestoffen en textiel voor sport en vrije tijdskledij. Seiren heeft tevens een grote ervaring op het gebied van konstruktie van textielmachines.

De Witte Lietaer van haar kant produceert textiel voor wagens, tafellinnen, sponsartikelen en meubileringsstoffen.

De samenwerking tussen beide firma's zal beiden toelaten aan de Europese en Japanse automobiellsektor textiel aan te bieden die geproduceerd is met de modernste uitrusting en de best beschikbare technische kennis. Tevens krijgen de automobiellkonstruktors de gelegenheid een keuze te maken uit een wijder gamma van stijl als kwaliteit voor hun betere wagens.



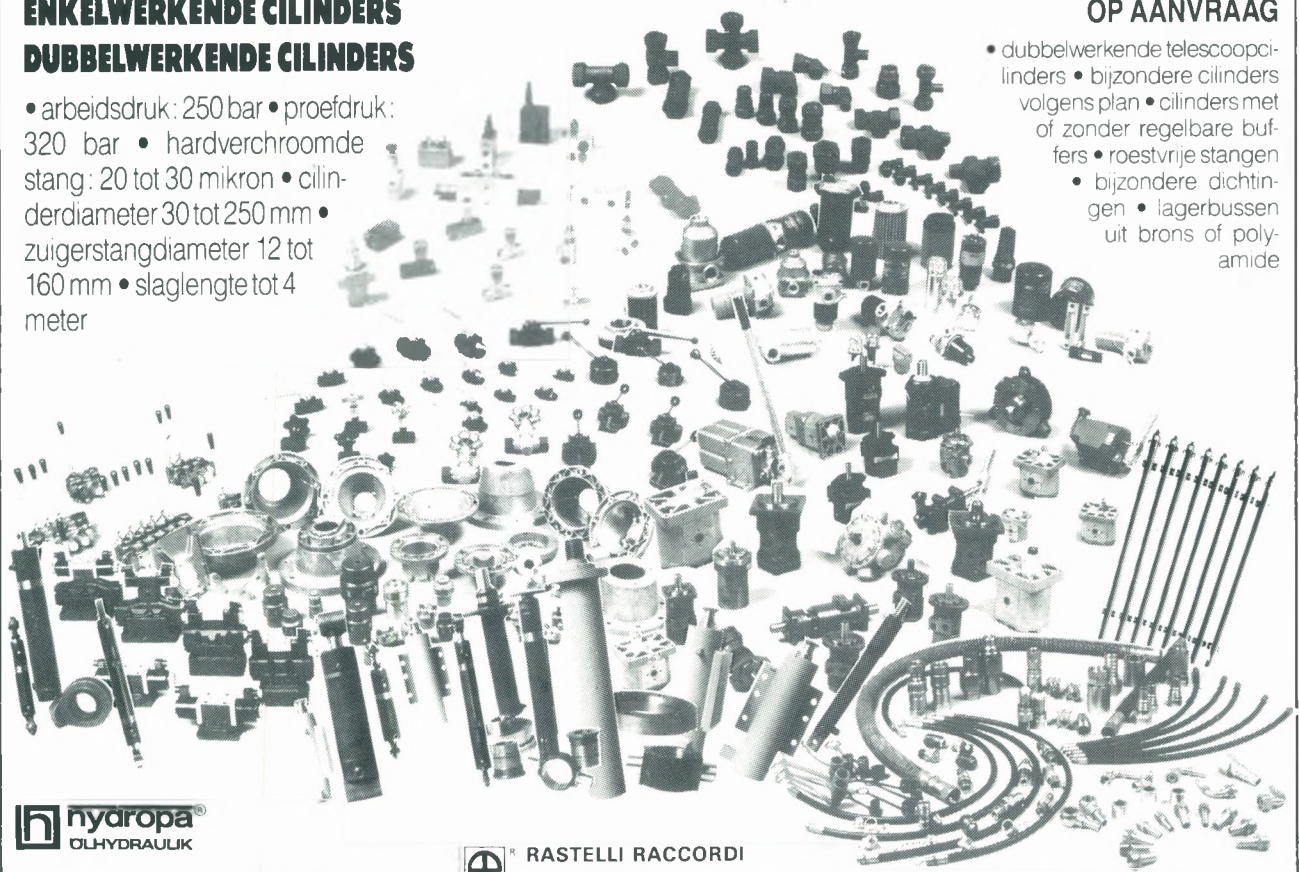
# HYDRAULISCHE CILINDERS HYDRAULISCHE GROEPEN

## ENKELWERKENDE CILINDERS DUBBELWERKENDE CILINDERS

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

## OP AANVRAAG

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



**nyropa**  
OLHYDRAULIK

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

**Oil Control**

**atos**

**ZETA FLUID**  
ACCESSORI PER  
FLUIDODINAMICA

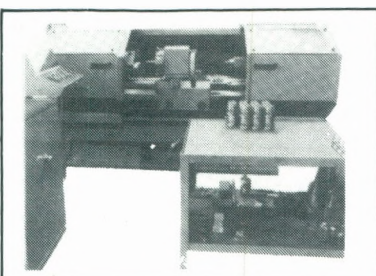
**RASTELLI RACCORDI**

**ITC**

**BIGNOZZI**

**FBO**  
**ioni  
strozzi**

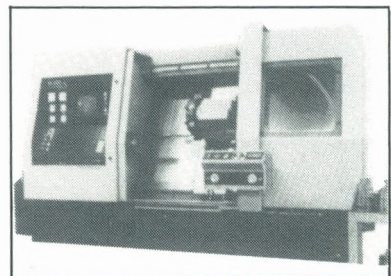
**S.A.M.**  
**HYDRAULIK**



# VAPO

HYDRAULICS n.v.  
Industrielaan 8  
8658 DADIZELE

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



## OMC Europe verwerft Franse bootbouwer

OMC Europe, gevestigd te Brugge en producent van buitenboordmotoren, heeft in november '90 in Frankrijk twee Franse bedrijven verworven. Beide bedrijven werken samen; zij vervaardigen en verdelen de Kelt-motorboten.

De firma's Kelt sa en SCI du Lisiec uit Vannes produceren een reeks glasvezelboten met vaste of met buitenboordmotor. De boten variëren van 5 tot 10 m lengte; zij worden over West-Europa verdeeld.

Op gebied van bootconstructie beschikt OMC Europe nu over twee komplementaire bedrijven, te Vannes en te Ryds (Zweden). Dit laatste bedrijf werd twee jaar geleden verworven.

OMC had in 1989 een omzet van 5,7 miljard fr., tegenover 117,5 miljoen fr. kapitaal en 27 miljoen fr. reserves. Er was een tewerkstelling van 700 personen.

## Zeebrugge in 1990

De haven van Zeebrugge groeide in 1990 met 18% tegenover 1989. Deze groei lag tussen 1988 en 1989 op 30%; sinds 1986 verdubbelde de trafiek en sinds 1982 is zij meer dan verdrievoudigd. Voor de zevende maal noteert Zeebrugge het hoogste groeicijfer van alle middelgrote en grote havens in de Hamburg-Le Havre range.

Per groep is de evolutie 1989-1990 als volgt ( $\times 1.000$  ton):

	1990	1989	+/-	
Ro/ro	12.410	11.386	+1.024	+ 9%
Container	4.000	3.574	+ 426	+12%
Stukgoed	725	588	+ 137	+23%
Vloeibare bulk	4.560	4.170	+ 390	+ 9%
Vaste bulk	8.740	6.088	+2.652	+44%
	30.435	25.806	+4.629	+18%

Alle sectoren kenden een groei, gaande van 9 tot 44%.

Inzake ro/ro trafiek blijft Zeebrugge de absolute marktleider. Alle bestaande lijnen — in hoofdzaak op Groot-Brittannië gericht — bereikten een nieuw trafiek-rekord.

De toename (+12%) in de containersector was licht voor de Inter-Europese trafiek; interkontinentaal kende zij een sprong van 35%. Aan de basis daarvan lagen de nieuwe lijndiensten, met vooral OOCL. Voor de toekomst zijn de komst van CAST, evenals de uitbouw van de nieuwe containerkade een garantie voor een verdere gunstige ontwikkeling in de gekende richting.

De stukgoederen groeiden voor het tweede opeenvolgende jaar met een vierde aan. Vooral de fruit-trafiek (onder meer kiwi's) kenden een spektakulaire toename: van 335.000 ton in '89 naar 520.000 ton in '90

(+55%). Deze fruit-trafiek is zeer arbeidsintensief, Zeebrugge is momenteel de 3<sup>e</sup> belangrijkste fruithaven van Europa. Bij de stukgoederen was er ook een stevige groei voor de aardappel- en de houtrafiek.

Bij de vloeibare bulk speelt de LNG-terminal een belangrijke rol: zij werkt sinds 1989 op volle capaciteit. De verhoging van trafiek is in 1990 vooral te wijten aan de verhoogde bunkertrafiek.

Bijzonder groot is de toename van de vaste bulk, met name steenkolen en erts ( $\times 1.000$  ton):

	1988	1989	1990
Kolen en kooks	2.132	2.275	3.805
Ersen	434	2.212	3.300
Totaal	2.566	4.487	7.105

Deze trafiek werd gerealiseerd aan de bestaande diepwaterkade in de achterhaven. Deze kade kan maximaal tot 8 miljoen ton verwerken.

Zeebrugge is een snelhaven voor ro/ro- en containerverkeer, een massagoedhaven voor grote en diepe bulkschepen en een stukgoedhaven voor gespecialiseerde bedrijven.

Drie voorname infrastructuurwerken zullen ertoe bijdragen om deze opdrachten nog beter te vervullen. Vooreerst is er de uitrusting van de kade voor CAST. Alle bestellingen voor de gebouwen, de kranen en de straddle carriers zijn of worden eerstdaags geplaatst.

Verder is er de uitbouw van de diepwaterkaai voor kolen en erts in het zuidelijk insteekdok in de achterhaven. De verlenging zal SBM toelaten binnen korte tijd de grens van 1 miljoen ton kolen en erts te overschrijden.

Tenslotte is de bouw van de containerkade in de voorhaven (kostprijs 3 miljard fr.) door de Vlaamse Regering reeds goedgekeurd. De eerste aanbestedingen zijn begin januari toegekend.

## EFRO-steun voor Westhoek

In het raam van het Geïntegreerd Actieprogramma (GAP) voor de Westhoek, bij Beschikking van 20 juli 1989 goedgekeurd door de EG-Kommissie, kwamen het EFRO-Komitee en het Stuurkomitee op 12 november 1990 bijeen te Ieper. Het EFRO-Komitee kan beslissen over de konkrete toewijzing aan projecten van de EFRO-steun die reeds op 22 oktober 1987 als totaalpakket goedgekeurd werd via het Nationaal Programma van Kommunautair Belang (NPCB). Het overkoepelend Stuurkomitee begeleidt en koördineert de werking van het EFRO-Komitee (en van het ESF-Komitee en het Landbouw- en Visserijkomitee).

Op 12 november 1990 werd steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling toegewezen aan 5 projecten, voor een totaal bedrag van circa 84.757.000 fr.

De projecten die EFRO-steun verkrijgen zijn:  
Openluchtmuseum Bachten de Kupe te Izenberge/Alveringem (vzw Regionale Heemmusea Bachten de Kupe): 5.760.000 fr.;  
Restauratie en toeristische valorizatie van de 18de eeuwse kapel op de abdijhoeve Ten Bogaerde te Koksijde (Kerkfabriek Sint-Salvator): 7.020.000 fr.;  
Fietspaden langs waterwegen in de Westhoek (Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust): 13.934.000 fr.;  
Bouwen van een spaarbekken in de Verdrongen Weiden te Ieper (stad Ieper): 38.377.000 fr.;  
Wegen- en rioleringswerken, openbare verlichting en waterbedeling, Bedrijventerreinen Veurne I, 2de faze, te Veurne (WIER): 19.666.000 fr.

Het NPCB voorziet voor de jaren 1987-91 een totaal aan EFRO-steun van 500.596.766 fr. Tot op heden werd reeds voor 474.520.000 fr. EFRO-steun toegewezen aan 51 projecten, waarvan er inmiddels 16 zijn voltooid.

Bij de GOM-West-Vlaanderen, die het sekretariaat waarneemt van het EFRO-Komitee en het Stuurkomitee, zijn thans nog enkele projecten ingeleid. Normaliter zal over het resterend gedeelte van de nog toewijsbare EFRO-steun op de eerstvolgende bijeenkomst (begin 1991) kunnen worden beslist.

## Ardia diversificeert

Ardia wasspeldenfabriek uit Ardoorie is het enig bedrijf in West-Europa dat nog wasspelden fabriceert. Dank zij eigen vindingrijkheid gebeurt dit nu hoofdzakelijk machinaal. De ruggegraat van de produktie ligt bij de eigen zagerij, waar per jaar ongeveer 3.000 m<sup>3</sup> hout verwerkt worden; de veertjes vertegenwoordigen ongeveer 150 ton draad.

Een verruiming van de produktie binnen het produkt werd gezocht langs een joint venture met een bedrijf in het Verre Oosten en een Oosteupees bedrijf. Voor het spuiten en assembleren van plastic-knijpers doet Ardia voor ongeveer één derde een beroep op een Duits bedrijf. Vanaf begin 1991 moeten de resultaten daarvan zichtbaar worden.

Sinds enkele jaren bestaat er een samenwerking met PDC Brush uit Izegem, België's belangrijkste borstelfabrikant en met New Manta uit Wilrijk, producent van vaat- en stofdoeken. Er wordt gestreefd naar een gezamenlijke marktbedeling langs grootwarenhuizen tot drogistieren.

De omzet van Ardia steeg tussen 1985 en 1990 van 42 miljoen fr. naar 100 miljoen fr. Voor 1991 wordt een omzet van 150 miljoen fr. geprojecteerd. Bij Ardia zijn 10 arbeiders en 4 bedienden tewerkgesteld.

**DE BANK  
DIE JE RUIMTE GEEFT.**



## Veiling REO breidt uit

De Veiling REO te Roeselare neemt begin 1991 haar nieuwe gebouwen in gebruik. Naast de 6 ha overbouw op het bestaande terrein van 9,5 ha worden nu 7 ha nieuw gebouwd op een tweede terrein van 17 ha.

De bestaande loods en worden verder gebruikt en in een volgende fase worden de veilingszaal en het administratief complex vervangen door loods en.

In het nieuw complex komt een ruime ontvangstloods van 180 op 360 m voor groenten, geklimatiseerd en toegankelijk gemaakt langs tweemaal 60 laadkaaien. Centraal komen de koelinstallaties. Langs een nieuwe toegangsweg komen de burelen en de nieuwe verkoopzaal met zes klokken voor simultaan verkoop. Deze verkoopzaal is rechtstreeks verbonden met de diverse Vlaamse groenten- en fruitveilingen. Iedere lessonaar bevat overigens de mogelijkheid voor het aansluiten van telefoon en telefax.

Tussen de oude en de nieuwe veilinggebouwen werd een tunnel gebouwd met 3 rijstroken, een gronddiepte van 7,5 m en een vrije hoogte van 4,5 m.

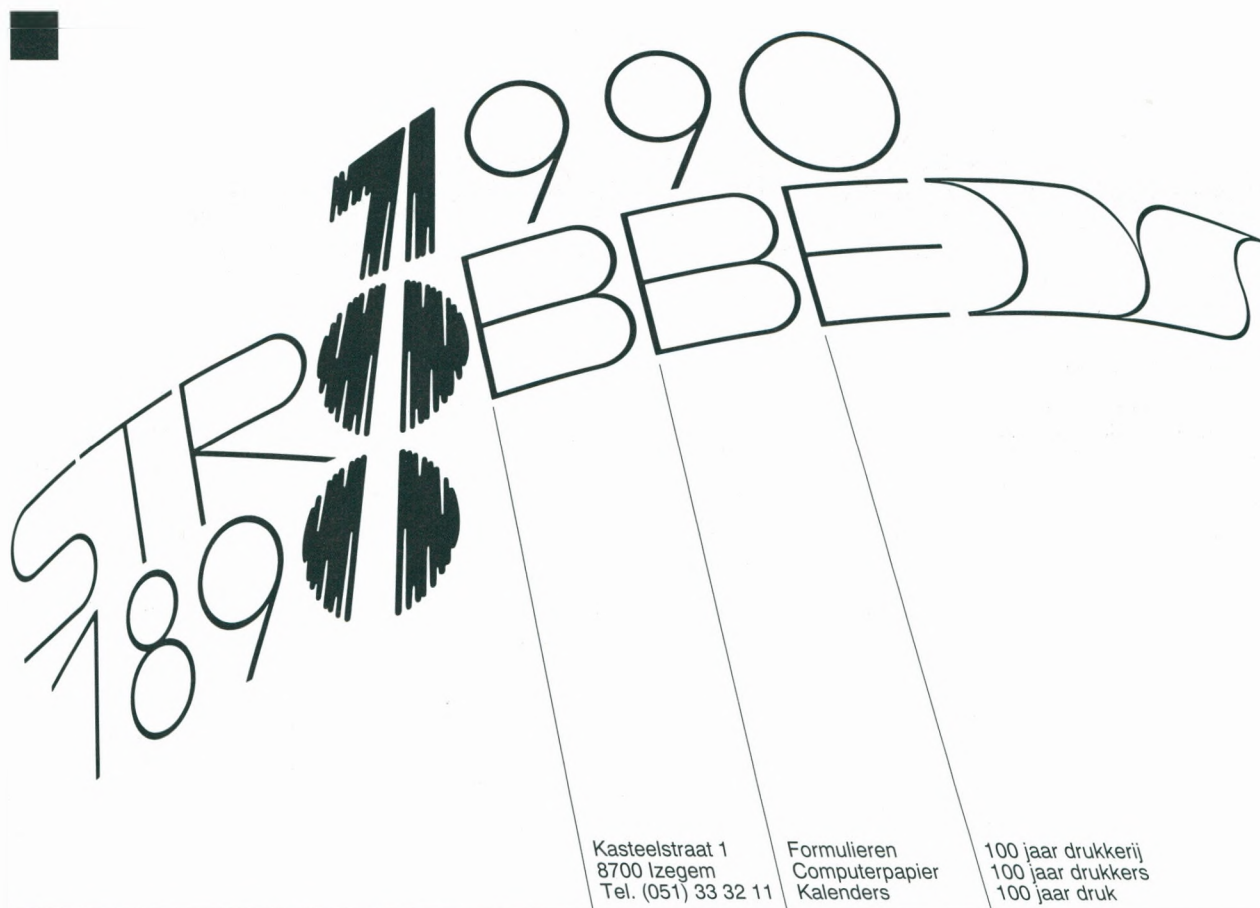
De voltooiing is voorzien voor 1 maart 1991. De investering bedraagt 1 miljard fr. tot op heden; de volgende fase (afbreken oude gebouwen en vervanging door een opslagloods) wordt op 36 miljoen fr. geraamd.

Tot de bouw van een volledig nieuw complex werd niet zo maar overgegaan. REO is een samenwerkende vennootschap die, sinds haar oprichting in 1942 en haar eerste veilingdag op 22 november 1944, een bestendige groei heeft gekend. Deze groei uitte zich ondermeer door de steeds terugkerende nood aan ruimte, tweemaal in Roeselare zelf en sinds 1954 in de huidige vestigingsplaats. In 1965 werd daar de „Eerste Steen” gelegd van het nu gebruikte complex; in 1991 komt daar dus het nieuw geheel bij.

Het aantal leden steeg van 611 in 1944 tot 2.831 in 1989; tussen 1985 en 1989 was er een groei van 27,87%. Per jaar komen er de laatste jaren gemiddeld 120 leden bij, in feite het saldo van de nieuwkomers en de gepensioneerden en andere van het eerste uur.

De omzet bedroeg in 1989 3 miljard fr., tegenover 2,7 miljard fr. in 1987 en 1988. Van 1988 naar 1989 steeg de omzet met 12%. Tussen 1985 en 1989 steeg de omzet in franken met 50,71%. De aanvoerstijging is wel nog hoger dan de omzetstijging. Er werden in 1989 circa 156,5 miljoen kg produkten aangevoerd, wat een stijging van 20 miljoen kg betekent of circa 15%. De binnenlandse afzet is goed voor 37%, de uitvoer voor 52%; de industrie neemt slechts weinig deel aan het gebeuren.

De groentenveiling van Roeselare heeft de sterkste groei van de Vlaamse groentenveilingen. Ook is het



Kasteelstraat 1  
8700 Izegem  
Tel. (051) 33 32 11

Formulieren  
Computerpapier  
Kalenders

100 jaar drukkerij  
100 jaar drukkers  
100 jaar druk

assortiment zeer gevarieerd en goed gespreid over de diverse groenten. Zo bereikt serresla 18,4% van de productie, tomaat 17,9%, champignons 15,1% en witloof 12,2%. Kleinere segmenten zijn dan: prei: 7,6%, bloemkool 5,6%, vollegrondsla 5,5%, aardbeien 2,6% en diversen 15,0%. Dit in tegenstelling overigens met de Mechelse tuinbouwveiling die voor 50% berust op de tomatenverkoop en met de Centrale voor Glasgroenten met 77% tomaten en 12% serresla.

Technisch is, sinds 1983, een grote evolutie in de verkoopvorm. De blokverkoop bedroeg in 1989 97%, de individuele verkoop nog maar 3%. Blokverkoop betekent een voorbereidende keuring en selectie door REO, wat een simultaan verkoop op de klok, zonder het tonen van stalen, mogelijk maakt. Vastgesteld wordt ook dat de verhoogde aanvoer geen vermindering dient in te houden van de prijs, aangezien steeds meer kopers vanuit andere veilingen te Roeselare kopen: in 1983 was dit slechts 10%, in 1989 klimt dit op tot 28%.

Momenteel wordt alleen verkocht aan Belgische kopers, enkele Nederlandse kopers uitgezonderd. Voor de toekomst kan wel een hogere samenwerking nagestreefd worden. De Belgische uitvoerders staan immers in voor ongeveer 50% van de afzet. Twee derde daarvan gaan naar Frankrijk, de rest naar Nederland en Duitsland, maar ook naar Italië en Spanje. Engeland blijft terzake een moeilijk gebied.

## G. Van Wijnsberghe bouwt

Op het Industrierrein I van de WIER te Veurne heeft de firma G. Van Wijnsberghe nv haar gebouwen uitgebreid. Begin februari 1991 worden een nieuw bedrijfspand van 5.000 m<sup>2</sup> en een toonzaal van 2.000 m<sup>2</sup> opengesteld. Te Ghislenghien bij Aat wordt de firma Bourleau Manurail uit Braine-le-Comte overgeplaatst. Beide operaties samen vertegenwoordigen een investering van 80 tot 85 miljoen fr. De firma G. Van Wijnsberghe bestaat als groep uit meerdere bedrijven.

VW Slachttechniek, met 90 personeelsleden, is gespecialiseerd in de constructie van installaties voor slachthuizen. Bij VW Development nv (17 personeelsleden) worden de plannen voor de slachtlijnen ontworpen en uitgetekend. VW Inox Construct staat met 42 personeelsleden in voor de bouw van de talrijke roestvrijstaalprodukten. Deze snelgroeïende sektor had dringend behoefte aan nieuwe ruimte, wat tot de verdere uitbouw aanzette. De nieuwe gebouwen zullen VW Inox Construct huisvesten. Begin 1991 start VW Logistic, dat zich moet inlaten met de diversifikatie van de interne transportsystemen.

In Ghislenghien staat het vroeger ingekochte Bourleau Manurail, dat ook een bedrijf voor slachttechnieken is, gespecialiseerd in hangsporen voor de vleesindustrie.

In het buitenland is VWV aanwezig met VW Equipment sa te Fache-Tumelille (verkoopkantoor in wisselstukken en 5 tewerkgestelden) en met G. Van Wijns-

berghe Ltd. te Rugby (verkoopbureau met 2 tewerkgestelden). In Nederland is de uitbouw nog in onderzoek.

De leiding van het bedrijf is gecentraliseerd te Veurne, waar ook twee productie-eenheden zijn; de derde productie-eenheid is in Wallonië gevestigd. Te Veurne zijn er 180 tot 190 personen tewerkgesteld en in Wallonië een 50-tal. Een groot aantal personen werkt op de werven, waar de realisaties worden uitgevoerd.

De omzet van de groep was 600 miljoen fr. in 1989 om ongeveer 800 miljoen fr. te bereiken in 1990.

Traditioneel werd de omzet bereikt door de installatie van convoyers (transportlijnen) voor slachthuizen. Stilaan zijn het er een 80-tal, terwijl een 90-tal andere werden aangepast aan de EG-normen. Bij deze inrichtingen zaten steeds meer eigen aanpassingen. Zo was een zelf ontworpen gasbrander voor varkens reeds het pronkstuk van de Expo '88 te Brussel.

Stilaan echter werden er andere produkten gemaakt voor de vleesverwerkende en nu ook vis- en andere voedingsverwerkende bedrijven: werk- en snijtafels, rekken en kasten, rook- en kookinstallaties, afwasbakken, vloergoten, transportbanden en rolbanen, industriële afwasinstallaties. Sommige produkten zijn aanpassingen van bestaande apparaten, andere — zoals een laadarm voor de slachterijen of een stempelmachine voor geslachte dieren — zijn eigen ontwerpen. Vooral de evolutie van de vleessektor in het kader van de EG verplicht het bedrijf ertoe ook de andere voedingssectoren te prospekteren en te bevoorraden.

## Frisa vierde 20-jarig bestaan

De firma Frisa nv, ijsroomproducent uit Kuurne, vierde haar 20-jarig bestaan. Gevestigd op het industrierrein Heule-Kuurne, werd Frisa opgericht in 1970, als voortzetting van een familiale verkoop van ijskreeam die in 1948 werd opgestart.

Het bedrijf kende vooral in de jaren '80 een ware expansie. De verkoop van roomijs werd over gans België georganiseerd, de gebouwen werden uitgebreid en de apparatuur aangepast; er wordt in 1985 reeds een omzet van 350 miljoen fr. bereikt.

Sindsdien is Frisa ook actief in het buitenland: Nederland, Frankrijk en Luxemburg zijn goed voor 56% van de totale omzet. De investeringen volgen met nieuwe machines en andere technieken. Recent werd er nog 30 miljoen fr. geïnvesteerd in een zuiveringsstation.

De distributie zoekt ook een verruiming van het assortiment, met diepvriesprodukten voor de konsument en voor de groot-keuken en de horeca.

In 1989 produceerde Frisa 12 miljoen liter roomijs; de omzet steeg tot 600 miljoen fr. De totale opslagcapaciteit bedraagt 15.000 m<sup>3</sup>. Naast de verkoop aan de grootindustrie, blijft er een huis-aan-huis-verkoop, die georganiseerd is door een zusterfirma Fricold uit Kuurne. De omzet van Fricold bedroeg in 1988 75 miljoen fr., met een vaste personeelsbezetting van 24 personen. Frisa stelt, buiten de seizoenperiode, 86 personen tewerk.



## 30 jaar Leiedal

De Interkommunale Vereniging Leiedal bestaat 30 jaar. Dit werd feestelijk gevierd te Kortrijk op 16 november jongstleden, in aanwezigheid van talrijke prominenten. In de loop der jaren sloten alle 12 gemeenten van het arrondissement Kortrijk aan bij de vereniging; voor Menen en Waregem geldt dit alleen voor de vroegere randgemeenten die bij de fusie door de kerngemeenten werden opgenomen. De aangesloten bevolking bedraagt 230.763 inwoners (eind 1988).

Leiedal begeleidde ontelbare gemeentelijke projecten die uitmondten in gewijzigde plannen van aanleg, verkeersplannen, algemene of meer specifieke bedrijventerreinen zoals de LAR, de binnenhaven Avelgem, het Kennedy-park of de industriezone te Kortrijk-Wevelgem.

In totaal werden er door Leiedal ruim 1.030 ha bedrijventerreinen (netto-oppervlakte 880 ha) bouwrijp gemaakt voor vrije vestiging van bedrijven. Momenteel zijn er nog slechts 10,2 ha beschikbaar op klassieke bedrijventerreinen en 12,3 ha op gespecialiseerde terreinen.

Inzake woningbouw waren er (eind 1989) 159 ha grond aangekocht, uitgerust en verkaveld; 143 ha werden doorverkocht. Er werden 710 kavels verkocht zonder woning en 86 met een woning.

## Westvlaamse gemeentefinancies: voorzichtigheid geboden

Het gekumuleerd netto-rezultaat van de lopende verrichtingen van de Westvlaamse gemeenten bedroeg in 1989 ca. 3,9 miljard fr., hetzij afgerond 3.600 fr. per inwoner. Dat resultaat kan worden afgelezen uit de jaarrekeningen van de gemeenten over 1989. Van het totale boni is ongeveer 31% afkomstig van de grote gemeenten (meer dan 50.000 inwoners, hetzij 3.900 fr. per inwoner). De gemeenten met minder dan 10.000 inwoners nemen 19% voor hun rekening (4.200 fr. per inwoner).

In 1988 vertoonden de jaarrekeningen een gekumuleerd overschot van 4,4 miljard fr. De sedert 1983 gestage aangroei van de overschotten lijkt tot stilstand te zijn gekomen. Het overschot van de verrichtingen eigen aan het dienstjaar zelf bedroeg in 1989 ca. 340 miljoen fr. (313 fr. per inwoner). In 1988 beliep hetzelfde resultaat nog 480 miljoen fr. (441 fr. per inwoner).

Bij de onderlinge vergelijking van die cijfers mag niet uit het oog verloren worden dat in het resultaat van 1989 ook de niet gebruikte gedeelten van de toelagen steken die de gemeenten in 1989 van de Vlaamse overheid ontvingen om een beleid voor de kansarme bevolkingsgroepen uit te bouwen. Aldus kregen de Westvlaamse gemeenten ca. 418 miljoen fr. aan toelagen voor de bestrijding van de kansarmoede waarvan in 1989 één derde werd gebruikt. Wanneer de nog te gebruiken toelagen uit het cijfer voor 1989 worden gelicht, bedraagt het resultaat van het eigen dienstjaar nog slechts enkele tientallen miljoenen.

Uiteraard doen er zich verschillen voor tussen de ge-

meenten onderling. Er zijn gemeenten die op de lopende verrichtingen van 1989 een boni wisten te boeken, terwijl andere heel wat meer hebben uitgegeven dan ze ontvingen. In 1989 sloten ca. 40% van de Westvlaamse gemeenten het eigen dienstjaar af met een tekort.

Niettegenstaande dat er in 1990 fikse belastingverhogingen werden doorgevoerd (30 gemeenten verhoogden het aantal opcentiemen op de onroerende voorheffing en 17 gemeenten dikten het procent aanvullende personenbelasting aan) slaagden slechts 22% van de gemeenten erin om de begroting van het eigen dienstjaar in evenwicht af te sluiten. Het laat zich dan ook aanzien dat de uitvoering van die budgetten in heel wat gemeenten een verdere afkalving van de reserves zal veroorzaken.

Wel kunnen de rekeningen gunstiger uitvallen dan de ramingen. Het begrotingsjaar 1991 kondigt zich voor de gemeenten hoe dan ook niet gemakkelijk aan. Een aantal externe factoren zullen bovendien de financieel-budgettaire ontwikkeling rechtstreeks beïnvloeden: de opwaartse trend van de rentelasten, de invloed van de hervorming van de personenbelasting, de aangroei van de personeelskosten en de gestegen inflatie.

Positief is dat de gemeenten vanaf 1990 een meerjarig financieel plan dienen voor te leggen, wat hen een uitstekend beleidsinstrument ter hand moet stellen. Tevens wordt de tussenkomst van het Gemeentefonds onafhankelijk gemaakt van de jaarlijkse begrotingswisselvalligheden en moet het Investeringsfonds een financiële stabiliteit garanderen.



# BANK VAN ROESELARE

JA. UW AANPAK LIGT ONS.

## Aziatische transportmanagers in het WES

Het Westvlaams Economisch Studie bureau (WES) organiseert reeds sinds 1970 opleidingsprogramma's voor Aziatische managers. De belangrijkste programma's hadden betrekking op streekontwikkeling en regionale planning, havenbeheer, maritiem transportbeheer en toerisme. Ze liepen steeds in samenwerking met het Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking (ABOS) en de betrokken instanties uit de Aziatische landen.

Onlangs is het vier maand durend 'Multimodal Transport Management'-programma van start gegaan. Voor deze cursus werden veertien kandidaten geselecteerd uit 11 verschillende Aziatische landen: India, Sri Lanka, Nepal, Thailand, Laos, Vietnam, Indonesië, Maleisië, Zuid-Korea, de Volksrepubliek China en de Filippijnen. Alle deelnemers zijn op een of andere manier betrokken bij het multimodaal transportgebeuren in hun land. Onder hen bevinden zich expediteurs, vertegenwoordigers van scheepvaartlijnen, van havens, van containerterminals, van de spoorwegen en van het Ministerie van Transport. De deelnemers ontvangen een stagebeurs van het ABOS. Een stagebeurs is bedoeld om ingezetenen van ontwikkelingslanden die al in het arbeidscircuit opgenomen zijn een aanvullende opleiding aan te bieden die op de praktijk is afgestemd.

Multimodaal transport is het overbrengen van goederen van deur tot deur in een laadeenheid (de container) die minstens twee transportmodi benut. Voor dit transportgebeuren wordt één prijs gevraagd door één persoon die zich verantwoordelijk stelt voor de organisatie van dit transport. Deze vorm van transport wordt nu heel frekwent toegepast in West-Europa en begint stilaan ingang te vinden in de Aziatische ontwikkelingslanden.

In het opleidingsprogramma wordt een overzicht gegeven van de multimodale infrastructuur en de invloed ervan op de havens en de inland transportmodi. Ook de commerciële, juridische, documentaire en verzekeringsaspecten worden behandeld. De theoretische aspecten van planningstechnieken, netwerken, kosten-batenanalyse en transportstatistiek komen ook aan bod. In de lessen worden Europese gevallenstudies uitgewerkt, alsook praktijkgevallen uit ontwikkelingslanden. Daarnaast worden bezoeken gebracht aan de Belgische havens, inland en maritieme containerterminals, de spoorwegen en de privé-bedrijven.

## Charter 99 krijgt structuur

Begin 1990 werd door Vera cv, in opdracht van de Kamers voor Handel en Nijverheid van Kortrijk en Roeselare, een strategisch plan 'Charter 99' uitgewerkt dat een leidraad wil zijn voor de industriële ontwikkeling van het zuiden van West-Vlaanderen.

Teneinde de realisatie van dit plan te begeleiden werd de ontwerpende studiegroep Vera CV omgevormd tot een nieuwe samenwerkend vennootschap Charter 99 cv, met als deelnemers: de Kamers voor Handel en Nijverheid van Kortrijk en van Roeselare (1 miljoen fr. inbreng), 33 bedrijven uit de regio (33 x 150.000 fr. per jaar gedurende

3 tot 10 jaar), de 32 vennoten van Vera (totale inbreng 3,3 miljoen fr.) en 5 banken met vestiging in de regio. De GOM-West-Vlaanderen heeft een waarnemer in de Raad van Beheer.

De opdracht is het bundelen van het industrieel potentieel in de streek en het verzamelen van financiële middelen voor het in stand houden van een 'think tank' en voor een financiële fondsvorming om sommige initiatieven te financieren.

## Exportprijs voor Deceuninck

De groep Deceuninck Plastics Industries uit Roeselare ontving in Parijs de 'Prijs voor Internationale Promotie van de Industrie' van het Internationaal Instituut voor Promotie en Prestige. Deceuninck Plastics kreeg de prijs voor de belangrijke vooruitgang van haar activiteiten en haar resultaten de laatste vijf jaar. Deceuninck heeft 7 filialen in Europa en exporteert 70% van haar produktie.

## PPSV-Hoog-Kortrijk opgericht

In het jaar 1990 ging er een meervoudige stedenbouwkundige opdracht door rond de samenhangende ontwikkeling van Hoog-Kortrijk, het stadsdeel gelegen ten zuiden van de E17.

Vier ontwerpen werden ingediend en het ontwerp van Bernardo Sechi werd bekroond. De vier ontwerpen werden overigens gepubliceerd in een rijkgeïllustreerde uitgave 'Hoog-Kortrijk'.

Parallel met de stedenbouwkundige studie van het gebied werd ook de oprichting voorbereid van een geëigende, permanente begeleidingsstructuur.

Gezocht werd naar een liefst publiekrechtelijk samenwerkingsverband tussen stad en streek, waarin zowel de publieke als de privé-sektor aanwezig kunnen zijn.

In afwachting van een definitieve structuur werd nu een vzw opgericht, genoemd PPSV (Publiek-privaat samenwerkingsverband)-Hoog-Kortrijk. Alle stichtende leden zijn toetreders ten persoonlijke titel. Betracht wordt eventueel te komen tot een gemengde interkommunale vereniging waarin naast de stad Kortrijk ook Leiedal en enkele aangrenzende gemeenten aanwezig kunnen zijn, samen met privé-sponsors die de concrete realisatie een financiële ruggegraat kunnen bezorgen.

## Bekroning Varam

De firma Varam uit Menen, zitmeubelen, heeft op de Meubelbeurs te Brussel de Gouden Stoel behaald met een salonmodel Lotus.

Varam werd in 1948 opgericht; zij stelt momenteel 70 personen tewerk. Er wordt voor 75% gewerkt voor de Belgische markt. De produktie verloopt op een semi-industriële wijze, gezien de menigvuldige variaties in de gevraagde modellen.

# Nieuwtjes

## Zitdagen handelsattachés 1991

Land	Attaché	Standplaats	Datum	Kamer van
Bulgarije	D. Vandenberghe	Sofia	12.02.91	Kortrijk
Tsjechoslovakije	K. Haverbeke	Praag	18.02.91	Brugge
Bondsrepubliek	E. Vrancken	Düsseldorf	19.02.91	Ieper
Duitsland	J. Elsen	Frankfurt		
	W. Vander Auwera	Hamburg		
	P. Grillet	München		
	R. Geerardijn	Berlijn		
Frankrijk	F. Maurissen	Parijs	05.03.91	Oostende
	C. Andoulsi	Rijsel		
	A. Leonard	Lyon		
	F. Noyen	Marseille	05.03.91	Brugge
	M. Darras	Bordeaux		
	G. Van Belle	Straatsburg		
Mexico	G. Cole	Mexico	12.03.91	Kortrijk
Spanje	R. Joliet	Madrid	18.03.91	Roeselare
	J. Philippen	Barcelona		
Marokko	M. Loos	Casablanca	21.03.91	Kortrijk
Portugal	A.M. Buyckx-Van Meeuwen	Lissabon	08.04.91	Roeselare
Korea	B. De Guchteneere	Seoul	25.04.91	Kortrijk
Verenigde Staten	P. Bauwens	Atlanta	11.04.91	Roeselare
	G. Meerbergen	New York		
	L. Kerkhof	Los Angeles		
Japan	K. Kobori	Tokio	15.04.91	Roeselare
	S. Yokoyama	Osaka		
Verenigd Koninkrijk	G. Mauchant	Londen	15.04.91	Brugge
	P. Bogaerts	Birmingham		
	A. De Craene	Edinburg		
Iran	J.J. Manigart	Teheran	18.04.91	Roeselare
Algerije	A. Struyvelt	Algiers	22.04.91	Roeselare
Libië	F. Dubois	Tripoli	23.04.91	Kortrijk
Zweden	E. Schmitz	Stockholm	29.04.91	Roeselare
Noorwegen	L. Vandenbossche	Oslo	29.04.91	Roeselare
Finland	P.J. Van Linthoudt	Helsinki	29.04.91	Roeselare
Polen	G. Scharpé	Warschau	02.05.91	Roeselare
Egypte, Cyprus	F. de Maurissens	Cairo	07.05.91	Kortrijk
Syrië	M. Amirza	Damascus	13.05.91	Roeselare
Zimbabwe, Botswana	M. Bricteux	Harare	16.05.91	Kortrijk
Maleisië	P. De Bruyn	Kuala Lumpur	30.05.91	Kortrijk
Chili	J.B. Boucher	Santiago	04.06.91	Kortrijk
Filippijnen	J. De Clercq	Manila	11.06.91	Kortrijk
U.S.S.R.	J. Cachet	Moskou	17.06.91	Roeselare

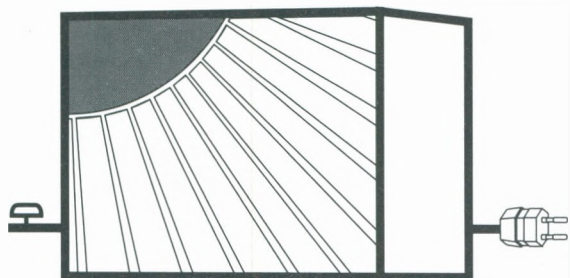
Bedrijven die exportproblemen in deze landen hebben of die er contacten wensen te leggen, doen er goed aan zo spoedig mogelijk een afspraak vast te leggen, opdat de attachés zo mogelijk nog vóór hun terugkeer het gesprek kunnen voorbereiden. Deze afspraak dient aangevraagd te worden bij de gewestelijke directie van de Dienst voor de Buitenlandse Handel (BDBH) West-Vlaanderen, Baron Ruzettelaan 33, 8310 Brugge-Assebroek - tel. 050/35.81.40 - telefax 050/35.87.57.

### Brugge die scone

In het kader van het Europees Jaar van het Toerisme (EJT) werd een wedstrijd gehouden voor de properste stad van Europa. Brugge kwam daarbij als laureaat voor België naar voren. De week daarop ging de Europese verkiezing door,

en daar haalde Brugge de tweede plaats, na het Deense Aalborg; derde werd het Noorse Bergen.

Naar aanleiding van de Belgische prijsuitreiking gaf Dr. N. Vanhove, voorzitter van het Nationaal Komitee van het Europese Jaar, een overzicht van de diverse initiatieven die in ons land in dit kader werden genomen.



**ENERGIEKE DIENSTVERLENING**  
**GASELWEST**

*Altijd de zon in huis, want wij leveren u  
aardgas, elektriciteit en televisiesignalen.*

Rijselsestraat 57  
8500 KORTRIJK  
Tel. 056/36 92 11



**INTERNATIONAL  
BIO-SYNTHETICS**

**INDUSTRIËLE ENZYMEN**  
voor de wasmiddelenindustrie,  
de zetmeelindustrie en de  
textielverwerkende nijverheid

**Komvest 43, 8000 Brugge (België)**  
**Tel. 050/44.91.11 - Telefax 050/33.68.49**

**EEN MIJLPAAL  
IN UW BANKRELATIE**

**DIRECT BANKING®**

**EEN VOLLEDIG EN  
GEÏNTEGREERD  
AANBOD**

De Generale Bank heeft de beslissende stap gezet op het gebied van elektronisch bankieren: Direct Banking.

Hiermee optimaliseert u zowel uw bankverrichtingen, uw beheerstaken als uw administratie. Dat gaat van het rechtstreeks raadplegen van de actuele stand van uw rekeningen (bij de Generale Bank én andere banken) tot de automatische verwerking ervan in uw boekhouding. Van de automatisering van uw binnen- en buitenlands betalingsverkeer tot het optima-

liseren van uw treasury management.

Direct Banking geeft u daarnaast ook toegang tot een uitgebreid financieel-economisch informatiepakket: van interestvoeten, wisselkoersen en conjunctuurgegevens tot de balansen van uw klanten en prospecten. Door de complete integratie van alle bankproducten, biedt Direct Banking u het antwoord op elk van uw vragen.

Hoe klein of groot uw onderneming ook is, of ze al dan niet geautomatiseerd is, of ze over een telex, PC of mainframe beschikt, Direct Banking is dermate modulair dat het in elke omgeving operationeel is.

**ADVIES EN  
BEGELEIDING VAN  
VAKSPECIALISTEN**

Onze Direct Banking-specialisten bekijken samen met u wat u precies nodig hebt. Zij begeleiden u bij het opstarten van de nodige infrastructuur qua informatica en telecommunicatie en zorgen ervoor dat die steeds

aan uw nieuwe behoeften wordt aangepast.

**DIRECT BANKING IS DE  
TOEKOMST**

Voor welke uitdagingen u straks ook staat, hoe de markt zich ook ontwikkelt, met Direct Banking beschikt u over een sterk competitief voordeel.



**G-BUSINESS**

ONDERNEMEN MET SUCCES

GS-002-N

# Nieuwtjes

## Voordrachten

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

29 november te Brussel over België en het Europees Jaar voor het Toerisme, IPC, Voorstelling van het projekt 'Car-  
naval '91'.

30 november te Oostende over 'Het impulsprogramma Oostende', Handelskamer van Oostende.

4 december te Brussel op de nationale persvoorstelling van het boek 'West-Vlaanderen 2000 - Een strategie voor economische ontwikkeling'.

4 december te Brugge op de voorstelling van het boek 'West-Vlaanderen 2000 - Een strategie voor economische ontwikkeling'.

4 december te Diksmuide over 'West-Vlaanderen 2000', Overleg van de Burgemeesters van de Westhoek.

6 december te Brugge over 'De properste stad in Europa', Het Europees Jaar voor het Toerisme.

13 december te Brugge over 'De dynamiek van de Provincie West-Vlaanderen', Seminarie BEMAT-centre.

Dr. iur. J. Callens sprak op vrijdag 9 november 1990 op de Frans-Belgische ontmoetingsdag te Ieper over 'Samenwerking met Noord-Frankrijk gezien vanuit de mogelijkheden van de Westhoek'.

## AG Plastics marktleider

AG Plastics in Stasegem-Harelbeke is marktleider in België in 'dak-licht' (zijnde produkten die het natuurlijk licht doorlaten via het dak). De hoofdactiviteit bestaat in de productie van lichtkoepels, lichtstraten, dakrandprofielen en golfpolyester. De omzet 1990 bedraagt ruim 850 miljoen fr. tegenover 674 miljoen fr. in 1988 en 567 miljoen fr. in 1987. In dezelfde periode klom de tewerkstelling op van 62 personen in 1987 tot 100 in 1990.

## Overlegorgaan Luchthaven Oostende

Op 8 november 1990 greep de installatievergadering plaats van het Overlegorgaan Luchthaven Oostende. Dit overlegorgaan kadert in het algemeen beleidsplan 'Regionale luchthavens Vlaanderen' dat in april 1990 door Gemeenschapsminister J. Sawwens werd gepubliceerd.

Het doel van het overlegorgaan is het realiseren van gekoördineerde regelingen en afspraken inzake onder meer veiligheid, leefmilieu en ruimtelijke ordening. Algemeen wordt hierbij betracht een goed nabuurschap en een goede balans tot stand te brengen tussen de belangen en de behoeften van de luchtvaart enerzijds en die van de omwonenden anderzijds. Het overlegorgaan moet hierbij uitgroeien tot een forum waarop eventuele problemen worden besproken en gezamenlijke oplossingen worden uitgewerkt tussen alle rechtstreeks en onrechtstreeks bij de luchthavenactiviteit betrokken instanties en personen.

## Sofinal-Cotesa neemt Deweer Plastics over

De Waregemse groep Sofinal-Cotesa nam eind 1990 Deweer Plastics uit Avelgem over. Deweer Plastics is gespecialiseerd in textielcoating voor de medische sektor, de meubelen en de schoenen. De overname moet toelaten de coating op industrieel niveau te exploiteren. Commercieel zal Deweer aansluiten bij Gevaco, een zustermaatschappij van Sofinal. Deweer stelt een 40-tal personen tewerk.

## Vakbeursprogramma van de Vlaamse GOM's

De Vlaamse GOM's voorzien de organisatie van een groepstand voor KMO's op de volgende internationale vakbeurzen:

Naam en plaats	Data	Onderwerp
Bouwbeurs te Utrecht	4 - 9/2/1991	bouwmaterialen
Macropak te Utrecht	13 - 19/4/1991	verpakking
Interzum te Köln	3 - 7/5/1991	meubeltoebehoren
Anuga te Köln	12 - 17/10/1991	voeding
Equip'Auto te Parijs	18 - 24/10/1991	auto-uitrusting
AEF te Istanbul	30/5 - 4/6/1991	algemeen
Pakex te Birmingham	31/5 - 5/6/1992	verpakking

Deze lijst is niet limitatief.

De groepstand van de Vlaamse GOM's heeft als voorname voordeel dat heel wat organisatieproblemen in verband met de deelname aan de vakbeurs door de GOM's worden behartigd zodat de deelnemers zich maximaal kunnen concentreren op hun commerciële opdracht.

## Gevuld orderboek bij BN

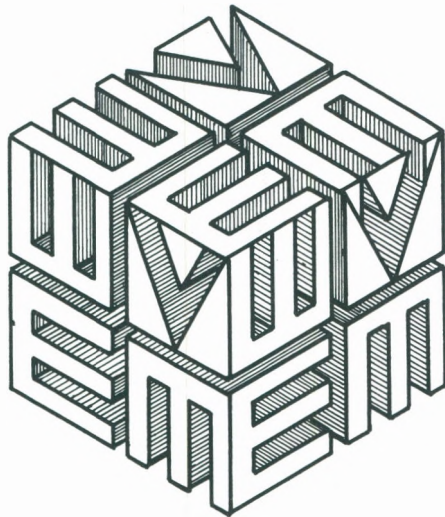
BN uit Brugge heeft een gevuld orderboek van ongeveer 23 miljard fr. Dit resultaat is des te belangrijker daar het orderboek begin 1989 slechts 1,5 miljard fr. bedroeg. De uitvoering van de huidige opdrachten zal dan ook een bijkomende bestelling van 250 tot 300 arbeiders met zich brengen.

Ongeveer 33 procent van de bestellingen betreft de speciale voertuigen voor de Kanaaltunnel, namelijk de Euroshuttle; 20 procent gaat verder naar de SST-treinen en 10 procent betreft de bouw van treinen voor Marokko (1 miljard fr.) en voor Indonesië (1,5 miljard fr.). Naast een NMBS-bestelling van 2,5 miljard fr. voor 17 stoptreinen en tussenkasten, wordt er ook gewerkt in de afdeling trams voor Nederland en voor Londen.

De groep BN had in 1989 een gekonsolideerd zaken-cijfer van 7,1 miljard fr., met 274 miljoen fr. winst.

Belangrijk voor de toekomst is dat BN, dat in het Canadese Bombardier is opgenomen, naar een steviger en regelmatiger samenwerking zoekt met zijn trouwe toeleveranciers in Nederland, maar ook in Frankrijk en Groot-Brittannië.

c.v. west – vlaamsche  
elektriciteitsmaatschappij



interkommunale vereniging voor :  
elektriciteit aardgas kabeltelevisie

hoogstraat 41 8000 brugge  
tel : 050 / 33 79 51

**GROEP A.D.M.B.**

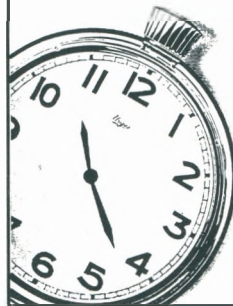
Sint-Clarastraat 48  
8000 BRUGGE

Telefoon : 050/33 99 01 (18 lijnen)  
Telefax : 050/33 99 69

**IN DIENST  
VAN  
WERKGEVERS  
EN  
ZELFSTANDIGEN**

Sociaal Bureau  
Kinderbijslagfonds  
I.K.M.O.  
Arbeidsgeneeskunde  
A.D.M.B.  
Afwezigheidscontrole  
A.D.M.B.  
Select  
A.D.M.B.  
Rechtsbijstand

S.V.M.B.  
Sociaal statuut  
zelfstandigen  
Patronale  
Verenigingsdienst  
NaCeBo  
Borgstellingskas  
NaCeBo  
Ziektefonds voor  
Middenstand en Beroepen  
M.-infofoon



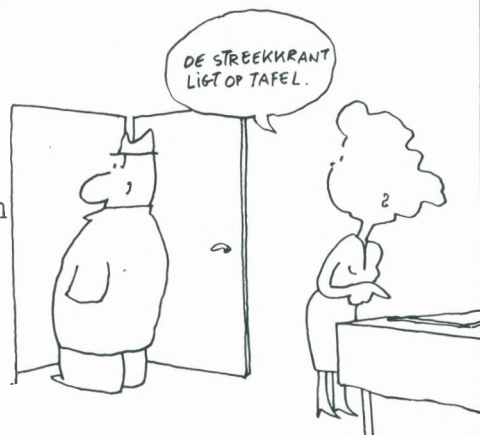
**ADMB**  
GROEP

# ZOEK HET NIET TE VER



ALS JE EEN  
JOB WIL, ZOEK  
HEM DAN NIET  
TE VER.

De Streekkrant heeft voor elke streek een aparte editie. Als ondernemer kunt u dus zelf de edities die u interesseren kiezen en het gebied afbakenen waarin u personeel wil rekruteren. Als sollicitant krijgt u heel wat mogelijkheden aangeboden voor werk in eigen streek



DE STREEKCRANT  
LIGT OP TAFEL.

Voor alle informatie over de rubriek  
**STREEKPERSONEEL**

Kontakteer Greet Beyls 051/23 23 11

# Nieuwtjes

## Ter Molst overgenomen

De Weverij Ter Molst International uit Oostrozebeke is overgenomen door de Weverij J. Clarysse uit Pittem en Oostrowood Impex uit Deinze. Ter Molst beschikt over een gordijnencenter; het had in 1989 een bedrijfsopbrengst van 752 miljoen fr. en maakte 53 miljoen fr. winst. De tewerkstelling bedroeg 144 personen.

Clarysse uit Pittem maakt handdoeken en stelde in 1989 157 personen tewerk. De bedrijfsopbrengsten bedroegen 1,5 miljard fr. en er was 27 miljoen fr. winst.

## Bekaert en de kwaliteitszorg

Afgevaardigd Bestuurder V. Vinck van Bekaert nv ontving eind 1990 de European Quality Award for tradership in Total quality Management (EFQM). De prijs werd in 1988 opgericht en nu voor het eerst toegekend. Zij wenst een Europese aanpak te promoten van integrale kwaliteitszorg (IKZ). Onder de 14 Europese oprichters waren onder meer Fiat, KLM, Nestlé, Olivetti en Volkswagen. Momenteel zijn er reeds 52 deelnemende ondernemingen.

Bekaert startte in 1980, als een van de eerste Belgische ondernemingen, met een IKZ; vanaf 1985 is IKZ een van haar strategische beleidslijnen.

Naast de kwaliteitszorg die in eigen bedrijf wordt betracht, werkt het bedrijf dit kwaliteitsstreven ook bij zijn toeleveranciers in de hand. Zo pas bekroonde hij de firma Saarstahl AG met de 'Vincent Gaeremynck Award' omwille van de konstantheid van het hoge kwaliteitsniveau en de ontwikkeling van systemen voor just-in-time-belevering.

## Recordjaar voor Jetfoils

De cijfers voor de eerste 10 maanden van 1990 laten toe te voorspellen dat de twee jetfoils van de RMT een recordjaar tegemoet gaan. Er werden 316.000 passagiers vervoerd op de lijn Oostende-Dover, wat ruim 26.000 méér is dan in dezelfde periode in 1989.

Gehoopt wordt dat de 324.000 passagiers in 1989 in 1990 tot 339.000 kunnen stijgen. Dit cijfer werd ook in 1984 bereikt. In 1991 is de jetfoil reeds 10 jaar in gebruik. Er zullen dan ongeveer 3 miljoen reizigers vervoerd zijn.

## Colloquium Oost-Europa

Op 29 november jongstleden ging te Kortrijk een colloquium door over 'Oost-Europa: perspectieven voor onze textielindustrie'. De 90 aanwezigen hadden belangstelling zowel voor de institutionele, commerciële en financiële kontekst, inbegrepen de rol van de banken, als voor de praktijkervaringen van enkele 'getuigen' die sinds langere tijd reeds met Oost-Europa 'werken'. Het colloquium was toegespitst op de textielsector. De organisatie gebeurde door de GOM's van Oost- en West-Vlaanderen en door Febeltex.

## Slibbehandeling in de Spuikom

Op 13 juni 1990 werd door de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer de onderhandse overeenkomst ondertekend met het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO) voor de studie over het dispereren en uitstrooien van krijt als ontstlibbings- en saneringsmiddel voor de Spuikom te Oostende.

De studie werd aangevat op 1 oktober 1990 en op 3 en 4 december werd een eerste krijtverspreiding van zowat 200 ton uitgevoerd aan de voorhavenbrug.

De spuikom heeft een oppervlakte van 86 ha en zij is de enige gemakkelijk-toegankelijke, ondiepe waterplas in ons land. Zij ging de laatste jaren biologisch sterk achteruit: bepaalde diersoorten verdwenen en bepaalde wieren kenden een ongebreidelde ontwikkeling.

Een eerste proef op kleine schaal toonde aan dat het slib door het krijt ontbindt en gemakkelijker afvloeit. In de spuikom worden op beperkte schaal sleuven gebaggerd waarin het krijt komt; de afvloeiing gebeurt naar een centrale overdiepte.

De totale kostprijs bedraagt 18 miljoen fr., waarvan 4,75 miljoen fr. voor de studieopdracht van het IZWO.

## Beslissing Zeebrugse containerkade

Op 15 november jongstleden gaf de Vlaamse Executieve de toelating tot het bouwen van een containerkade in het zuidelijk insteekdok in de buitenhaven te Zeebrugge. De MBZ zal daar voor 715 miljoen fr. moeten tussenkomen en 2,023 miljard fr. vallen ten laste van het Vlaamse Gewest. De totale kostprijs is dus 2,738 miljard fr.

De kaaimuur zal 1.026 m lang zijn, bij een waterdiepte van 15 meter bij laagwater. Achter de kaai worden de terreinen opgehoogd met baggerzand.

De nieuwe containerkade moet helpen de toekomst verzekeren bij een groeiende containertrafiek die tegen 2000 ongeveer zal worden verdubbeld. Vlaanderen zou, volgens de Vlaamse Havencommissie, daartoe tussen 3,3 en 3,6 km bijkomende kaaimuren aanleggen.

## Ford New Holland reikt prijzen uit

Ford New Holland, derde grootste fabrikant van landbouw- en industriële werktuigen, heeft in oktober jongstleden aan 22 Europese bedrijven de '91 Preferred Quality Award' uitgereikt.

Deze Award bekroont de inspanningen van de leveranciers op het vlak van de kwaliteit van de geleverde onderdelen (wat zowel het kwaliteitspeil als het konstante behouden van dit peil inhoudt), het eerbiedigen van het 'just-in-time'-leveringsschema, de gevolgde produktieprocedures en de plannen voor kwaliteitsverbeteringen van het bedrijf.

Winnaars van de Award krijgen meteen ook de status van 'voorkeursleverancier' bij eventuele nieuwe Ford New Holland-producten en zij komen ook in aanmerking voor het afsluiten van leveringskontrakten op lange termijn.

# Nieuwtjes

## RMT en P & O herzien samenwerking

Sinds 1987 werken RMT en P & O samen in een pool, waarbij zowel Oostende-Dover als Zeebrugge-Dover en Zeebrugge-Felixstowe betrokken zijn.

De bestaande overeenkomst die van jaar tot jaar werd verlengd, werd nu opgezegd. Meteen begonnen de onderhandelingen over een mogelijke nieuwe overeenkomst. Daarin komen de verdeelsleutel van de bedrijfsresultaten en het in de vaart brengen van de nieuwe RMT-jumbo-schepen voor.

## IJzerproject

Op 8 november 1990 werd te Brugge een samenwerkingsovereenkomst ondertekend tussen de Provincie West-Vlaanderen, Samenlevingsopbouw Westhoek en de Koning Boudewijn-Stichting. Dit initiatief is de voorbode van een 'IJzerproject', waaraan naast de Belgische deelnemers ook het Franse CARFO meewerkt. Het 'IJzerproject' kadert overigens in het Samenwerkingsprotocol West-Vlaanderen/Département du Nord. Specifiek komen in het 'IJzerproject' de elementen waterkwaliteit en -zuivering, waterbeheersing en natuurbehoud aan bod.

## Media Center in 1991

De twee belangrijkste activiteiten in het Media Center te Oostende in 1991 zijn de Sea Side Show '91 (van 13 tot 21 januari) en Technik' Hotel '91 (van 21 tot 27 februari).

Sea Side Show is een nationale vakbeurs voor fabrikanten en groothandelaars in een brede range van geschenkartikelen, sport-, camping-, glas- en glaswerk tot etalagemateriaal.

Technik' Hotel is een internationale vakbeurs voor alle materiaal voor hotel, restauratie, gemeenschappen, hospita-  
talen.

## Meubelbedrijf Verschaeve breidt uit

Het meubelbedrijf Verschaeve uit Torhout heeft zijn bedrijfsgebouwen met 8.000 m<sup>2</sup> uitgebreid tot 30.000 m<sup>2</sup>. De uitbreiding omvat een montage- en verzendingshal. Daarenboven heeft het bedrijf nog 3 ha industriegrond bijgekocht voor latere uitbreidingen.

Verschaeve produceert eetplaatsen en slaapkamers in grote reeksen, die hoofdzakelijk (98%) worden geëxporteerd naar Frankrijk (90%) en ook naar Duitsland en zelfs Zwitserland.

De omzet was 700 miljoen fr. in 1990. Er werden voor 350 miljoen fr. investeringen uitgevoerd, bijna uitsluitend in autofinanciering.

De investeringen van de laatste jaren betroffen niet alleen nieuwe gebouwen en machines, maar ook tal van voorzieningen in verband met het milieu en met de brandveiligheid.

De tewerkstelling bedraagt 200 personen. Het eigen wagenpark bestaat uit 8 trekkers en 15 opleggers.

## Barco Graphics opent demonstratiecentrum

Op 30 november jongstleden werd het Internationaal Demonstratiecentrum van Barco Graphics geopend te Gent. Barco Graphics is een divisie van de Barco Groep uit Kortrijk. Zij bundelt de kennis en ervaring van Disc, Aesthetes en Barco Creative Systems, allen topbedrijven uit de grafische sector.

Barco Graphics is gespecialiseerd in de ontwikkeling, productie en installatie van computergestuurde design- en pre-press systemen voor de grafische industrie, CAM- en lasterplotter-systemen voor de elektronikasektor (PCB-producenten) en design- en preproductiesystemen voor diverse toepassingen in verschillende industriële sectoren.

Het Internationaal Demonstratiecentrum beslaat 1.200 m<sup>2</sup> hightech prepress apparatuur en 3.200 m<sup>2</sup> kantoren voor het Corporate Management.

## Met de ASLK is het goed zaken doen

op de leest van uw zaak worden geschoeid. En zoals steeds behoren de ASLK-tarieven ook voor dit soort leningen tot de interessantste op de markt. Beginnende middenstanders en trouwe klanten genieten bovendien in veel gevallen van een aanzienlijke korting. Komt u dus in ieder geval eens met ons praten. Ook als u daar niet meteen een aanleiding toe ziet. Door onze know-how op gebied van bedrijfsfinanciering en krediet in de ruimste zin van het woord, kunnen wij u vaak nieuwe wegen wijzen. U kunt het beste via uw ASLK-agentschap even contact opnemen met de kredietexpert voor uw regio. U zal merken: met de ASLK is het goed zaken doen.

Een echte partner is net zo begaan met de zaak als uzelf. Zo'n partner is de ASLK. Bij ons komen overleg en advies op de eerste plaats. Want bankservice is maatwerk. Zeker als het om kredieten gaat. De ASLK biedt een brede gamma van kredietformules, zowel kort- als langlopende, zowel courante als minder courante, die exact

**ASLK**  
KREDIET VOOR DE KMO



# Nieuwtjes

## Agrotel in nieuwbouw

Half 1990 verhuisde de firma Agrotel naar het Industrie-terrein te Oostende. De nieuwbouw vertegenwoordigde een investering van ruim 40 miljoen fr.

Agrotel is een Horeca-Trade. In een gemeenschappelijk showroom van 500 m<sup>2</sup> wordt een doorlopende expositie gehouden met een aantal toeleveringsbedrijven voor de horeca. Momenteel stellen 16 firma's hun produkten tentoon, zodat de gespecialiseerde vakman in één ruimte een volledig pakket produkten vindt voor de te realiseren inrichting.

## Bellewaerde gaat samen met Walibi

Eind november 1990 werd de toetreding bekendgemaakt van Bellewaerde tot de groep Walibi. Deze groep omvat, naast Walibi zelf, ook een wassenbeeldmuseum en Brupark te Brussel. In Frankrijk beschikt de groep over Walibi Rhones-Alpes en over Walibi Aquitaine, in opbouw. Tevens heeft zij een participatie in La Toison d'Or te Dijon.

Bellewaerde verwacht voor 1990 een omzet van 500 miljoen fr. door de ticketverkoop en de resultaten van de horecabedrijvigheid in het park. In 1988-89 werden er voor ongeveer 300 miljoen fr. geïnvesteerd en voor 1990-91 zijn opnieuw voor 400 miljoen fr. investeringen voorzien. Deze investeringen gaan naar een Mexikaanse attractie met een 8-tal taferelen met computergestuurde, levensgrote poppen. Er komen twee grote hallen, van bijna 5.000 m<sup>2</sup> oppervlakte.

De tewerkstelling bedraagt 170 vaste personeelsleden; zij komt niet in gevaar door de fusie.

## Westimex doet overname

Westimex uit Veurne, producent van chips, heeft het bedrijf Samo overgenomen. De bedoeling ligt voor een nog betere positie in de Europese markt te verwerven. Samo was een dochter van Konver Knabber, Westimex behoort tot de Britse groep United Biscuits.

Westimex, met de produktmerken Crocky, stelt 600 personen tewerk. Per jaar worden ruim 30.000 ton chips geproduceerd; Samo is goed voor 1.500 ton chips. Samo was vroeger nog een dochtermaatschappij van Vandemoortele uit Izegem. Zijn produktie gebeurt hoofdzakelijk in Frankrijk.

## Bekroningen voor Lannoo Tielt

Aan Drukkerij-Uitgeverij Lannoo uit Tielt werden zopas opnieuw twee belangrijke bekroningen uitgereikt.

Op de Antwerpse Boekenbeurs werd door de beroepsvereniging VBVB (Vereniging ter Bevordering van het Vlaamse Boekwezen) een zilveren legpenning overhandigd in de 'Plantin-Moretusprijs 1990'. De bekroning werd toegekend aan het kunstboek 'De Albums van Anselmus De Boodt (1550-1632)'.  
Een bronzen legpenning werd toegekend aan het boek 'Het waren twee koningskinderen', gedrukt bij Lannoo en uitgegeven door het Davidsfonds.

In de wedstrijd 'Schönste Bücher aus aller Welt', die wordt ingericht door het Börsenverein der Deutschen Buchhändler zu Leipzig, werd een bronzen medaille toegekend voor het boek 'Ijs en Sorbet'. Deze zal worden uitgereikt ter gelegenheid van de Internationale Buchmesse in het voorjaar 1991.

Westtoerisme heeft zopas twee brochures uitgegeven. 'Dag-uitstappen en verblijfsarrangementen voor groepen 1991' geeft aan groepen een overzicht van 32 pakketten voor trips in West-Vlaanderen. Voor het eerst (het initiatief startte zeven jaar geleden) zijn er ook meerdaagse groepsuitstapten voorzien.

## Nieuwe Westtoerisme-brochures

De 'Nieuwe vakantieids 1991: met zicht op zee' is aan zijn derde herdruk toe. Volgend jaar komt er overigens een herwerking. In alfabetische orde wordt basisinformatie verstrekt over de kustplaatsen en de toeristische centra in het achterland.

North Sea Ferries haalt rekordcijfers

North Sea Ferries kende op zijn passagiers- en vrachtschepen tussen Zeebrugge en Hull en Middlesbrough een rekordjaar. Het aantal passagiers steeg van 323.000 in 1989 naar 380.000 in 1990. Op de NSF-lijnen samen tussen Zeebrugge, respectievelijk Rotterdam en Hull werd voor het eerst de miljoenste passagier op één jaar genoteerd en (te Zeebrugge) gevierd.

De vracht in Zeebrugge steeg van 1.814.000 ton in 1989 naar 1.977.000 ton in 1990, een stijging van ongeveer 9 procent.

Zowel voor passagiers als voor vracht wordt stilaan uitgekeken naar grotere ro/ro-ferries en naar enkele grotere ingehuurd charter-schepen voor vrachtvervoer.

## Het Beste van bij ons

'Het Beste van bij ons' vzw uit Ieper bestaat één jaar. Het ligt in de bedoeling van deze vereniging een selectie van streekprodukten uit de Westhoek te promoten, in hoofdzak langs het beschikbaar stellen tegen redelijke prijzen van geschenkpakketten van zeer uiteenlopende samenstelling. Ook voor recepties en koffietafels kan op 'Het Beste van bij ons' een beroep worden gedaan.

In 1989-1990 werden 800 pakketten samengesteld, 500 op vraag van bedrijven en 300 op partikuliere bestelling. Voor 1991 wordt een grotere aanwezigheid op diverse manifestaties nagestreefd, terwijl systematisch de aangeboden produkten worden aangevuld met nieuwe lekkernijen. Ook wordt een uitwisseling met Noord-Frankrijk op stapel gezet.

'Het Beste' is gevestigd in de Westhoek-Expo te Ieper.

# Inhoudstafel - 32e jaargang 1990

## 1

- 1 Redactioneel: GOM-initiatief - Technologisch Management Ondersteuning van KMO's
- 3 R. De Keyser: De financiële toestand van de Westvlaamse industriële ondernemingen, 1984-88
- 9 P. Geldhof: Beleidsopties voor de rekreative valorizatie van het Westvlaams Achterland
- 13 E. De Backer: Technologiebegeleiding in West-Vlaanderen
- 20 Tabel: Evolutie van de bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1987-88
- 23 Spektrum: Westhoek-komitees gestart / Telematica / Christiaens / Desimpel / Poppies / EFRO-steun / WITAB / Cast / Europese oktroyen / WIER / Picanol / Ruilverkaveling Beveren-IJzer / Leiedal / De Witte Lietaer / Barco / Bekaert / Gaselwest / Decospan / WIH / Natuurreservaat / Destrooper / Sioen / Bellewaerde / WVEM / Colaert / Lano / Béliard-Polyship
- 40 Nieuwtjes

## 2

- 49 Bevolkingsevolutie in West-Vlaanderen
- 51 Evolutie van de economische sectoren
- 54 Werkloosheid
- 62 Grensarbeid en pendel
- 63 Zeehavenverkeer en luchtvaart
- 68 Huisvesting, ruimtelijke ordening en openbare werken
- 74 Jaarverslag 1989 - GOM-West-Vlaanderen
- 96 Statistische bijlagen (5)
- 101 Publikaties WES 1989
- 103 Subsidiërende bedrijven 1989

## 3

- 105 Redactioneel: West-Vlaanderen en Star 21
- 106 R. De Keyser: De evolutie van het vakantiegedrag van de Belgen in de periode 1982-88
- 114 J.A. van Houtte: Kortrijk - Achthonderd jaar stadsgeschiedenis
- 120 R. Sarrazyn: De Westvlaamse witloofteelt in volle expansie
- 124 Tabel: Zelfstandige verzekeringsplichtigen, 1988
- 127 Spektrum: Star 21 / Haven Oostende / Desimpel / Technologiebegeleiding / Geldhof / BC-Brugge / CNO / Gaselwest / Deceuninck / Soubry / Superia / Imewo / Bekaert konstruktiehuizen / Barco / WVEM / Remi Claeys Aluminium / Petros / Sea Trade Center
- 141 Nieuwtjes

## 4

- 149 O. Vanneste: Aktuele milieuproblematiek en evoluties in het milieubeleid
- 150 B. Beckers: Ervaringen met milieu-effekt-rapportering door de MER-maker
- 155 L. Vanacker/P. Tavernier: Evolutie van de produktie en de verwerking van vaste afval in West-Vlaanderen
- 166 F. Huysman/W. Verstraete: Mengmestverwerking versus mestbank
- 173 I. Cappaert: Waterzuivering in West-Vlaanderen
- 177 J. G. Kretzschmar: Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen
- 189 P. D'Hondt: De verontreiniging van de Noordzee na de Derde Noordzeekonferentie
- 199 Spektrum: Herziening gewestplannen / Rekonversiegebieden / Vlaams Impulsprogramma Milieutechnologie / B.C. Waregem / Barco Automation / ZBM / Mutoh Industries / Avasco / Hoog Kortrijk / Provinciale begroting / Barco groep / Milieu en Veiligheid / Brusselle Marine Industries / Intermed / Industriële werkgelegenheid / Bekaert-Moen / Ford New Holland / Pinguin / Leiemeersen te Oostkamp / Westhoek 1992-Fonds / Kapitaalfonds Westhoek / Visserskade Zeebrugge / OMC Europe / Investeringssteun bedrijven / Derere Industries / Ysco / Trislot Systems / Europese steun beroepsopleiding / NSF / P & O / REO / RMT /
- 216 Nieuwtjes

## 5

- 225 Redactioneel: West-Vlaanderen naar 2000
- 226 N. Vanhove: West-Vlaanderen 2000 - Een strategie voor economische strategie
- 235 G. Sanders: Gekombineerd vervoer in West-Vlaanderen
- 242 O. Vanneste: De drinkwatervoorziening in West-Vlaanderen
- 250 Tabel: Bezoldigde tewerkstelling in West-Vlaanderen, 30 juni 1989
- 253 Spektrum: Behoud rekonversie maatschappijen / Advies Afvalstoffenplan 1991-95 / Oscars export: AFW - Bekaert Textiles - Kathy - Erta - Packo Inox - Sophis Systems / Trelleborg / Beauvoorder Paté / Steenbakkerijen / Ysco / De Witte Lietaer / OMC Europe / Zeebrugge / EFRO-steun voor de Westhoek / Ardia / REO / G. Van Wijnsberghe / Frisa / Leiedal / Gemeentefinancies
- 264 Nieuwtjes

# Publikaties Wer/Wes/Gom - West-Vlaanderen

## Uitgaven Wer en Gom - West-Vlaanderen

- O. Vanneste & G. Declercq, Kust en Hinterland, 1955.\*  
O. Vanneste & G. Declercq, Le Littoral et son Hinterland, 1955.\*  
G. Declercq & O. Vanneste, Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen, 1957.\*  
West-Vlaanderens economische groei, 1965, 172 blz.\*  
Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1978.\*  
Repertorium Toeleveranciers (2e druk) - Kunststoffen en Rubber, 1988, 750 fr.  
Repertorium Toeleveranciers (2e druk) - Metaalsektor, 1986, 750 fr.\*  
Repertorium Toeleveranciers - Sektor elektrotechniek, 1987, 750 fr.  
Biotechnologisch Repertorium voor Vlaanderen, 1987, 1.500 fr.

## Reeks Wes (BTW en port inbegrepen)

- 1 G. Declercq & O. Vanneste, Het Arrondissement Ieper, 1958, 207 blz.\*
- 2 O. Vanneste & P. Hovart, De Belgische Zeevisserij, 1959, 358 blz.\*
- 3 O. Vanneste & P. Hovart, La pêche Maritime Belge, 1959, 358 pp.\*
- 4 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Brugge, 1961, 463 blz.\*
- 5 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Oostende, 1962, 444 blz., 297 fr.
- 6 O. Vanneste & J. Theys, Menen, 1962, 256 blz.\*
- 7 O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, Het Arrondissement Roeselare, 1963, 336 blz.\*
- 8 J. Theys o.l.v. O. Vanneste, Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk, 1964, 144 blz., 184 fr.
- 9 J. Theys s.l.d. O. Vanneste, Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France, 1964, 144 pp., 184 fr.
- 10 O. Vanneste & J. Theys, Veurne, 1964, 189 blz.\*
- 11 M. Zwaenepoel & N. Vanhove, De landbouw in West-Vlaanderen, 1965, 352 blz.\*
- 12 O. Vanneste, Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek, 1967, 376 blz., 297 fr.
- 13 O. Vanneste & J. Theys, Het Arrondissement Tielt, 1968, 410 blz., 297 fr.
- 14 J. Theys, Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk, 1969, 248 blz., 297 fr.
- 15 M. Zwaenepoel, Vrije Tijd, 1969, 332 blz.\*
- 16 N. Vanhove, Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking, 1969, 264 blz., 297 fr.
- 17 N. Vanhove, Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge, 1969, 264 pp., 297 fr.
- 18 J.M.I. Demeyere, Demografische facetstudies, 1969, 144 blz., 184 fr.
- 19 R. Branson, J. Theys, H. Van Reybrouck, o.l.v. N. Vanhove, Tertiaire sektor en verzorgende centra van West-Vlaanderen, 1971, 356 blz., 350 fr.
- 20 J. Hemschoote, Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen, 1972, 209 blz., 290 fr.
- 21 N. Vanhove, Het Belgisch Kusttoerisme - Vandaag en Morgen, 1973, 520 blz., 509 fr.
- 22 L. Schepens, Van Vlaskuter tot Fransman, 1973, 294 blz., 403 fr.
- 23 De Westvlaamse gemeenten in de Volkstelling 1970, 1974, 128 blz., 216 fr.
- 24 Symarindus. De energiefunctie van de Belgische Kust en de maritieme industrialisering, 1977, 448 blz., 682 fr.
- 25 P. van Outryve d'Ydewalle, Verzamelde toespraken, 1980, 816 blz., 910 fr.
- 26 West-Vlaanderen in kaart, 1981, 220 blz., 445 fr.
- 27 E. Omey, De Zeevisserij, 1981, 256 blz., 500 fr.
- 28 Land- en tuinbouw in West-Vlaanderen, 1982, 400 blz., 774 fr.
- 29 E. Omey, Kwalitatieve discrepanties in de arbeidsallokatie, 1985, 424 blz., 819 fr.
- 30 O. Vanneste, Verzamelde toespraken, 1980-1989, 1990, 520 blz., 1.060 fr.
- 31 N. Vanhove, J. Theys, West-Vlaanderen 2000 - Een strategie voor economische ontwikkeling, 1990, 468 blz., 1.020 fr.

\* Uitgeput

## Reeks facetten van West-Vlaanderen (BTW en port inbegrepen)

- 1 R. Simoen & O. Vanneste, De uitbouw van de haven van Zeebrugge, 1972, 48 blz.\*
- 2 C. Vermeersch, Het recreatief buitenverblijf, 1973, 100 blz., 124 fr.
- 3 S. Beernaert, De Waterverontreiniging in het IJzerbekken, 1973, 124 blz., 158 fr.
- 4 Distributiebedrijven en handelscentra in West-Vlaanderen, 1974, 68 blz., 92 fr.
- 5 S. Beernaert, De waterverontreiniging van de binnenwaters van Midden- en Oostkust, 1974, 105 blz., 151 fr.
- 6 N. Vanhove, Vakantiespreiding, 1975, 56 blz., 103 fr.
- 7 S. Beernaert, De waterverontreiniging in het hydrografisch bekken van de Leie en de Schelde, 1975, 88 blz., 151 fr.
- 8 De Haven van Brugge-Zeebrugge na de chunnel, 1975, 80 blz., 151 fr.
- 9 P. Boerjan, De toeristische statistiek in België, 1976, 84 blz., 151 fr.
- 10 S. Beernaert e.a., Waterbeleid in West-Vlaanderen, 1976, 64 blz., 124 fr.
- 11 J. Theys, Evolutie van de werkloosheid in West-Vlaanderen, 1977, 104 blz., 177 fr.
- 12 S. Beernaert, De algemene waterbevoorrading van West-Vlaanderen, 1978, 40 blz., 82 fr.
- 13 Prognose van de bevolking en actieve bevolking in West-Vlaanderen, 1978, 48 blz., 105 fr.
- 14 P. Boerjan, De ontwikkeling van het vakantiegedrag van de Belgische bevolking, 1978, 124 blz., 255 fr.
- 15 Prognose van het aantal gezinnen en raming van de huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1979, 60 blz., 129 fr.
- 16 Terreinbehoeften voor Tewerkstelling, Toerisme en Recreatie in West-Vlaanderen, 1979, 80 blz., 166 fr.
- 17 Milieuzorg in West-Vlaanderen, 1979, 76 blz., 159 fr.
- 18 Infrastructurale behoeften, 1979, 80 blz., 166 fr.
- 19 Struktuuranalyse van de textielnijverheid in West-Vlaanderen, 1980, 140 blz., 285 fr.
- 20 Zeebrugge en de maritimisering van zijn achterland, 1981, 120 blz., 248 fr.
- 21 Struktuuranalyse van de metaalnijverheid in West-Vlaanderen, 1982, 156 blz., 314 fr.
- 22 Struktuuranalyse van de voedingsnijverheid in West-Vlaanderen, 1983, 120 blz., 248 fr.
- 23 Onderzoek naar de mogelijkheden tot inbreiding in vijf Westvlaamse gemeenten, 1983, 104 blz., 211 fr.
- 24 Vakantie van de Belgen in 1982, 1984, 192 blz., 381 fr.
- 25 Financiële analyse van de Westvlaamse industriële ondernemingen, 1984, 56 blz., 124 fr.
- 26 Studie ter voorbereiding van een geïntegreerde actie voor de Westhoek, 1986, 116 blz., 280 fr.
- 27 Marktstrategie voor de Britse toeristische markt, 1986, 176 blz., 600 fr.
- 28 Huisvestingsbehoeften in West-Vlaanderen, 1985-95, 1987, 76 blz., 175 fr.
- 29 Het kanaal Zeebrugge-Merendree, Sociaal-economische verantwoording en milieu-effectenrapportering, 1987, 112 blz., 250 fr.
- 30 Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende, 1988, 36 blz., 95 fr.
- 31 Een vernieuwd toeristisch aanbodbeleid voor West-Vlaanderen, 1988, 32 blz., 85 fr.
- 32 Ready for the tunnel, 1988, 36 blz., 154 fr.
- 33 Hoeveel toerisme in de Westhoek, 1989, 88 blz., 226 fr.
- 34 Telekommunikatie morgen - Telematicadiensten en ISDN-netwerk, 1990, 28 blz., 95 fr.

## Rapporten Toeristisch Onderzoek (TO)

Abonnement TO 1990: 2.000 fr. (BTW en port inbegrepen).

- 123 Het toeristisch prijsindexcijfer van de Belgische Kust, 1989, 22 blz.
- 124 Toeristische Index WES Kust en Achterland 1989, 1989, 10 blz.
- 125 Marketingstrategie voor de Franse toeristische markt, 1990, 306 blz.
- 126 Het toeristisch prijsindexcijfer van de Belgische Kust, 1990, 21 blz.

## Tijdschrift 'West-Vlaanderen Werkt'

Abonnement 1990: 365 fr. (BTW en port inbegrepen).  
Buitenland: 550 fr. (port en kosten inbegrepen).

Steunende leden ontvangen het tijdschrift en de andere publikaties van het jaar, de reeks 'TO' uitgezonderd.  
België 1990: 825 fr. (BTW inbegrepen).  
Buitenland: 1.100 fr. (port en kosten inbegrepen).



# Z E E B R U G G E

E e n n i e u w e h a v e n v o o r e e n n i e u w E u r o p a

*Havenbestuur:*

M.B.Z.  
L. Coiseaukaai 2  
B - 8000 Brugge  
Tel. 050 / 44.42.11  
Fax. 050 / 44.42.24  
Telex 81.201

