

# Problemen en perspectieven voortspuitend uit de grenslijging van een Belgische streek :

Van 6 tot 8 december werd op initiatief van de Europese Economische Gemeenschap (E.E.G.) een conferentie voor regionale politiek te Brussel georganiseerd, waaraan de vooraanstaande personen die in de zes landen van de Gemeenschap een beslissende rol spelen bij de vaststelling en uitvoering van het streekbeleid, hebben deelgenomen.

Twee gespecialiseerde commissies zetelden tijdens deze conferentie.

De eerste onderzocht de problemen van bepaalde randgebieden en landbouwgebieden en van bepaalde interne grensgebieden van de E.E.G., alsmede de eventuele bijdragen tot de oplossing van deze problemen (beroepsvorming, kernpunten, integrale ontwikkeling).

De tweede hield zich hoofdzakelijk bezig met bepaalde analyse- en regionale ontwikkelingsmethodes (planning, tussenkomst van de overheid) en met name met de problemen welke verband houden met de industrialisering der gebieden (ontwikkelingskernen, overschakeling).

De heer O. Vanneste, directeur van het W.E.S., behandelde op vrijdag 8 december 1961 het thema « Problemen en vooruitzichten van Belgische grensgebieden ». De andere verslaggever van Belgische zijde was de heer F. Persoons, onderdirecteur van de Bank van Brussel, adviseur van Socorec, die het thema « Industriële omschakeling van een achteruitgaand Belgisch gebied » behandelde. De integrale tekst van de uiteenzetting van dhr. O. Vanneste wordt hier, met toestemming van de E.E.G., gepubliceerd.

# WEST-VLAANDEREN,

begrensd door

de Noordzee, Frankrijk en Nederland

**O. VANNESTE**

Directeur Westvlaams  
Economisch Studiebureau

---

## I. WEST-VLAANDEREN, GRENSGEBIED

De provincie West-Vlaanderen welke thans 1.065.000 inwoners telt, is een merkwaardig voorbeeld van een grensgebied. De twee derden van de omtrek van deze in het uiterste westen van België gelegen provincie zijn Rijks-grenzen: de kustlijn ten noorden (Noordzee), Nederland (Zeeuws-Vlaanderen) in het Noord-Oosten en Noord-Frankrijk (Département du Nord) ten zuiden en ten westen.

West-Vlaanderen kan zekerlijk beschouwd worden als een structureel zwak gebied. In de jaren 1951-54 was gemiddeld circa 15 % van de arbeiders- en bediendenbevolking werkloos en was 23 % van dezelfde groep buiten de eigenlijke provincie tewerkgesteld.

Niettegenstaande zich sinds 1958 een sterke industriële expansie voordeed, treft de werkloosheid nog steeds in volle periode van

hoogconjunctuur zoals in 1960 circa 9 % van de werknemersbevolking en zijn nog meer dan 50.000 personen op tewerkstelling in Noord-Frankrijk of in het Brusselse, Gentse of Henegouwen aangewezen.

Het is duidelijk dat de geografische situatie van West-Vlaanderen in het verleden de economische uitbouw gehinderd heeft; de afstand tussen deze provincie en het centrum van het land, en de omlijning door staatsgrenzen hebben West-Vlaanderen buiten de grote verkeersstromen gebracht.

In deze bijdrage zullen vooral de contacten met de grensgebieden in de nabuurlanden en de gevolgen van deze contacten geanalyseerd worden.

De splitsing van eenzelfde geografisch-economisch gebied over drie landen heeft geleid tot velerlei internationale contacten en tot zeer typische sociaal-economische verhou-

Grensovergang  
te Menen-Halluin

(Foto R. Vansevent)



dingen. Anderzijds werden door de geschiedenis in het algemeen, en de economische geschiedenis in het bijzonder, aanzienlijke verschillen teweeggebracht in de drie landen die hier in sterke proximateit naast elkander leven. Hierdoor zijn de verhoudingen onderling verder beïnvloed geworden.

De aanwezigheid van 67 kilometer kustlijn heeft een belangrijke invloed gehad op de economische uitbouw van West-Vlaanderen. In de loop van de 20e eeuw heeft het toerisme de gehele kuststrook van uitzicht veranderd. Talrijke buitenlandse toeristen brengen er trouwens hun vakantie door; in 1960 telde de Westvlaamse kustzone en de kunsthistorische stad Brugge 1.700.000 overnachtingen van buitenlandse toeristen.

De grenslijging van West-Vlaanderen aan de zee bracht eveneens met zich mede dat West-Vlaanderen beschikt over drie havens, nl. Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort, van waaruit de zeevisserij bedreven wordt. De haven van Zeebrugge is de voornaamste groeipool geworden in de thans aan gang zijnde industriële omschakeling van West-Vlaanderen.

Met Nederland zijn de contacten nooit zeer intens geweest, wat vooral toe te schrijven is aan de structuur van het aanpalende Zeeuws-Vlaanderen zelf (agrarisch gebied) en de verkeerstechnische situatie (afsluiting door de Scheldemonding). Enkel een 100-tal arbeiders uit de noordelijk gelegen gemeenten in West-Vlaanderen gaan dagelijks in Zeeuws-Vlaanderen werken. Wel is de interpenetratie op het toeristische vlak vrij belangrijk; het aantal grensoverschrijdingen van toeristen vanuit de Belgische kust naar Zeeuws-Vlaanderen en vice versa is in de jongste jaren sterk gestegen. Het verblijfstoerisme van Nederlanders aan de Westvlaamse kust blijft echter gering omwille van de afstand tussen de verstedelijkte centra in Nederland en de Belgische kust enerzijds en de aanwezigheid anderzijds van een belangrijke uitgestrekte kuststrook in Nederland zelf.

Totaal anders liggen de verhoudingen ten opzichte van Noord-Frankrijk, één der sterkst geïndustrialiseerde streken van Frankrijk. Hier zijn de contacten zeer frekwent; zij waren reeds zeer levendig vóór de eeuwwisseling en zelfs reeds in de Middeleeuwen. Buiten de commerciële contacten — die trouwens zeer sterk beïnvloed worden door het algemeen economisch beleid van beide buurstaten en waarop de deelgebieden, met inbegrip van de grenszones, weinig invloed hebben uitgeoefend — zijn vooral wederzijds de grens-

zone een aantal verschijnselen gegroeid die typisch gebonden zijn aan de grenslijging.

Belangrijke contactpunten in een grensgebied op het sociaal-economisch vlak zijn: de migratiebeweging (A), de grensarbeid (B), de seizoenarbeid (C) en het toeristisch verkeer (D).

#### A. De migratiebeweging in 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw.

De uittocht van Westvlaamse landbouwers en arbeidersgezinnen naar Noord-Frankrijk was vrij belangrijk tussen 1850 en 1890 en na de tweede wereldoorlog; inwijking uit Frankrijk in de Westvlaamse grensstreek daarentegen is praktisch onbestaande geweest.

In 1883 bestond een zesde (circa 300.000 personen) van de bevolking van het Département du Nord uit Belgen. Halluin, Franse grensgemeente, telde 75 % Belgen, Roubaix en omliggende gemeenten (Roncq, Wervicq) telden meer Belgen dan Fransen; ook Rijsel met circa 50.000 Belgen telde 1 Belg tegenover 3 Fransen (1). In 1906 werden nog 177.138 inwoners van Belgische nationaliteit geteld in het Département du Nord; velen hebben sindsdien de Franse nationaliteit aangenomen zodat in 1954 nog amper 34.419 inwoners van Belgische nationaliteit werden geteld (2). Uit ramingen blijkt dat 80 % van de Belgische uitwijkingen die zich in Frankrijk hebben gevestigd, van Westvlaamse oorsprong zijn.

Rond de jongste eeuwwisseling viel de definitieve uitwijking vanuit België naar Noord-Frankrijk stil ten voordele van grensarbeid omwille van de opkomst van buurtspoorwegen en fietsen als vervoermiddel, door een prijzending in België van de producten welke in het arbeidersbudget een grote rol speelden en door de Franse naturalisatiewet van 1889, welke de inwijkende jonge Belgen tot militaire dienst verplichtte, toen deze algemene dienstplicht nog niet bestond in België zelf.

Na de eerste wereldoorlog weken opnieuw talrijke landbouwers en landarbeiders uit de verwoeste frontstreek definitief uit naar Frankrijk. Dit land was hen bekend door de grensen seizoenarbeid en door de verplichte uitwijking tijdens de oorlogsjaren.

Onrechtstreeks heeft de grenslijging van West-Vlaanderen ook de emigratie naar Noord-

(1) F. Lentacker « Les frontaliers dans la région du Nord » « Revue politique et parlementaire », mai 1959, 472.

(2) Tellingen I.N.S.E.E.

Amerika in de hand gewerkt. West-Vlaanderen bezat een emigratietraditie naar Frankrijk: toen de vestigingsmogelijkheden verminderden rond de eeuwwisseling werd een nieuwe uitweg gezocht in Noord-Amerika. Ruim 2/3 van de uitgeweken Belgen in de U.S.A. en Canada zijn eveneens Westvlamingen.

De migratie langsheen de Nederlands-Belgische grens is in de loop der jongste eeuwen vrij beperkt gebleven, wat vooral aan de structuur van de Zeelandse en Westvlaamse grenszone te wijten is.

## B. Grensarbeid.

West-Vlaanderen telt op heden nagenoeg 35.000 grensarbeiders, hetzij 9 % van de beroepsbevolking of 17 % van de Westvlaamse arbeidersmassa. Buiten West-Vlaanderen zijn nog een 10.000 grensarbeiders naar Frankrijk aan te treffen in Henegouwen, Namen en Luxemburg.

Het zuidelijk gedeelte van West-Vlaanderen is een typisch woongebied van deze arbeidskrachten welke dagelijks naar Noord-Frankrijk afreizen. Het gaat hier evenwel om een éénrichtingsstroom gezien quasi geen Franse arbeidskrachten in West-Vlaanderen worden tewerkgesteld.

De grensarbeiders zijn sterk geconcentreerd in het zuidelijk deel van West-Vlaanderen dat in zijn ligging aanleunt bij het industrie-complex Lille-Roubaix-Tourcoing en de streek van Armentières. In het westelijk gedeelte van West-Vlaanderen — een dunbevolkt, overwegend agrarisch gebleven gebied dat aanleunt bij een gelijkaardig gebied in Frankrijk — is de grensarbeid minder verspreid.

Omstreeks de eeuwwisseling hebben zich in het zuiden van West-Vlaanderen een reeks typische « dormitory towns » of « villes-dortoirs » van grensarbeiders gevormd waar op heden nog 40 %, zelfs tot 70 % van de actieve bevolking in de Noordfranse industrie werkzaam is.

Omstreeks 1850 was de industriële revolutie in Noord-Frankrijk in volle ontwikkeling op een ogenblik dat een linnen-crisis en de teloorgang van de huisnijverheid in West-Vlaanderen talrijke Westvlamingen zonder werkgelegenheid plaatste. De uittocht van Westvlamingen naar de industrie-centra van Noord-Frankrijk was in die jaren zeer groot. Omstreeks 1890 viel echter de definitieve uitwijking stil om omgezet te worden in een concentratie van bevolking in de Belgische grensgemeenten van waaruit eerst wekelijks, daarna dagelijks naar Frankrijk werd « gependeld ».

In 1910 telde West-Vlaanderen 21.802 grensarbeiders. Na de eerste wereldoorlog nam hun aantal nog steeds toe. Het aantal grensarbeiders bereikte een toppunt in de jaren dertig, vlak voor de grote conjunctuurinzinking. Men schat dat hun aantal voor geheel België in de jaren 1926-28 wel 100.000 bereikte. In 1928 kwam een overeenkomst tot stand tussen de regeringen van de twee landen waardoor het stelsel van de grenskaart werd ingevoerd. Dit werd een instrument om naar gelang de behoeften van de Noordfranse arbeidsmarkt het aantal grensarbeiders te beperken of te verhogen. In 1935 werden grenszones vastgelegd waarbinnen de Noordfranse industrie arbeidskrachten kon recruter.

De omvang van het grensarbeidersverkeer is tot op heden vrij schommelend. Bij hoogconjunctuur stijgt het aantal grensarbeiders in West-Vlaanderen vrij snel, terwijl in tijden van economische teruggang vrij spoedig een grote groep grensarbeiders werkloos wordt (1).

Een belangrijk gedeelte van het Westvlaams arbeidspotentieel dient als reserve voor de Noordfranse industrie. De protectionistische politiek van Frankrijk en de mededinging op de arbeidsmarkt hebben verder de industrialisering van de Belgische grenszone belemmerd. De massale uittocht van Westvlamingen naar de industrie van Noord-Frankrijk in tijden van hoogconjunctuur — waaronder heel wat personen vallen die hun emploi in België opzeggen — doorkruiste de industrialiseringspogingen in de Belgische grenszone en maakt er de arbeidsmarkt veel conjunctuurgevoeliger dan elders in het land. Samen met deze hogere conjunctuurgevoeligheid van deze grote massa arbeiders, moet gewezen worden op het lage scholingsniveau van de grensarbeiders en op het gering aantal bedienden (2).

De grensarbeid beïnvloedt aldus in hoge mate de Westvlaamse economie; circa 1/6 van de Westvlaamse arbeidersmassa is grens-

(1) Tussen 1950 en 1954 daalde de tewerkstelling van Franse arbeiders in de textielnijverheid te Roubaix-Tourcoing met 17 %; het aantal grensarbeiders daalde echter tussen dezelfde data en in dezelfde ondernemingen met 35 %.  
Gegevens Syndicat Patronal Textile de Roubaix-Tourcoing.

(2) In 1948 telde West-Vlaanderen op 38.170 grensarbeiders naar Frankrijk slechts 1,2 % bedienden; onder de overige 16.745 grensarbeiders, woonachtig in Wallonië, telde men 8,0 % bedienden. Het is duidelijk dat het taalverschil voor de Westvlaamse grensarbeiders de sociale mobiliteit naar boven toe heeft afgeremd.

arbeider ; in de grenszone zelf loopt dit aandeel op tot 2/3. Dit brengt met zich mede dat :

- de koopkracht van de Belgische grenszone in grote mate afhankelijk is van de economische situatie van Noord-Frankrijk. Het reëel loon van de grensarbeiders gebonden is aan de wisselkoers van de Franse munt en aan de koopkracht van de Belgische munt of aan overheidsinterventie terzake. Dit aspect, zomede het verschil in loonniveau heeft in het verleden een belangrijk element gebleken in de aantrekkingskracht van Noord-Frankrijk. Thans is de situatie omgekeerd ; de koopkracht van de meerderheid van de grensarbeiders belooft slechts 80 % van de arbeiders die in België zijn tewerkgesteld.
- gezien de geringere stabiliteit van betrekking van een deel van de grensarbeiders ondergaat de grenszone grotere schommelingen in haar koopkracht (1).

Het grote vraagstuk op heden is echter de continuïteit van de grensarbeid. In de jongste 25 jaar is de beroepsbevolking in Noord-Frankrijk niet toegenomen ; vanaf 1961 echter groeit de beroepsbevolking aan met 10.000 eenheden per jaar terwijl verwacht wordt dat de tewerkstelling in de textielnijverheid, mijnen, landbouw en vervoer in 1970 zal gedaald zijn met 80.000 arbeidsplaatsen (2).

Terecht heerst in de grenszone bezorgdheid over de toekomst van 35.000 grensarbeiders. Het probleem wordt echter verscherpt door het feit dat de grensarbeiders woonachtig zijn in streken waarvan het plaatselijk inkomen in grote mate afhankelijk is van de textiel (arrondissement Kortrijk, Roeselare) en landbouw (arrondissement Ieper, Veurne). Het is duidelijk dat zowel op het nationale vlak als op het vlak van de E.E.G. moet uitgezien worden naar middelen om de reconversie van de Belgische grenszone in West-Vlaanderen in de hand te werken.

Zoals reeds werd vermeld is het grensarbeidsverschijnsel in West-Vlaanderen aan de Nederlands-Belgische grens praktisch onbestaande.

### C. Seizoenarbeid.

Naast de grensarbeid kent West-Vlaanderen tevens het verschijnsel van een vrij be-

(1) Zie voetnoot (1) vorige bladzijde.

(2) R. Nistri - F. Lentacker : « Peuplement et population active de la région du Nord et perspectives d'évolution de 1954 à 1970 », CERES, Lille, 1956, 73.

langrijk aantal seizoenarbeiders welke jaarlijks naar Frankrijk uitwijken. Dit verschijnsel is gegroeid uit de combinatie van grensligging en eigen economische situatie. In het midden van de 19e eeuw ontstond in West-Vlaanderen een sterk agrarische druk ; de herhaalde mislukkingen van de oogst, het verdwijnen van de huisnijverheid en de prijsdrukking op de landbouwprodukten door de invoer uit nieuwe continenten, veroorzaakten een diepe crisis in de landbouwsector.

Gezien het tekort aan werkgelegenheid in de industrie, de dichtheid van de landbouwbevolking en de hoge pachtprizen, ontstond de seizoenarbeid in het centraal gedeelte van West-Vlaanderen.

De seizoenarbeid richtte zich aanvankelijk evengoed naar de landbouwgewesten van het eigen land als naar Frankrijk. Vrij spoedig echter nam het merendeel van de Westvlamingen de weg naar Frankrijk ; de gevestigde wisselkoers tot vóór de tweede wereldoorlog en de aanwezigheid van vele Westvlaamse landbouwers in Frankrijk na de eerste wereldoorlog, zijn oorzaak en reden tot bestending van deze verschuiving. Jaarlijks trokken de seizoenarbeiders onder leiding van de bendebazen naar Frankrijk om van hoeve tot hoeve tegen forfaitair loon handarbeid te verrichten. Ook deze vorm van mobiliteit doet zich enkel voor in één richting ; inwijking van Franse seizoenarbeiders in de grensstreek is onbestaande.

Rond de eeuwwisseling bedroeg het aantal Belgische seizoenarbeiders in Frankrijk circa 40.000, waarvan ruim de helft woonachtig was in West-Vlaanderen. Hoewel het verschijnsel sindsdien fel terugliep, bleef de seizoenarbeid als massaverschijnsel bestaan in bepaalde zware Westvlaamse bevolkingskernen met zuiver agrarische structuren. Voor velen blijft hij immers nog steeds een oplossing om samen met het bewerken van een eigen lapje grond, een inkomen, deels in loon en deels in natura te bekomen. In de eerste helft van de 20e eeuw speelde de traditie een belangrijke rol. Op heden bedraagt het aantal afreizen naar Frankrijk nog circa 4.600 eenheden tegenover 18.000 in 1946. De mechanisering in de landbouw en de contingenteringsmaatregelen van de Franse overheid heeft deze vermindering in de hand gewerkt.

De terugloop van het aantal seizoenarbeiders, in absolute cijfers, gaat echter gepaard met een zeer duidelijke concentratie van het fenomeen in West-Vlaanderen : in 1948 bedroeg het aandeel van West-Vlaanderen in België 60 % ; op heden is dit gestegen tot 70 %.

Deze bij uitstek marginale vorm van werkgelegenheid is een typisch Westvlaams verschijnsel geworden, en houdt verband met het plaatselijk werkgelegenheidstekort en met de ligging van West-Vlaanderen aan de grens; circa 50 % van de Westvlaamse uitwijkende seizoenarbeiders naar Frankrijk komen in de aangrenzende departementen terecht.

De trek van Westvlaamse seizoenarbeiders naar Nederland en vice versa is onbestaande.

#### D. Toeristisch verkeer.

Met de opkomst van het toeristisch verkeer zijn nieuwe interpenetratiepunten gegroeid. Vooral de Westkust — nl. de zone van De Panne tot Nieuwpoort — is een fel geapprecieerd recreatieoord geworden voor de bewoners van Noord-Frankrijk. Het zuiden van West-Vlaanderen is de invalspoort voor Franse toeristen uit de agglomeratie Rijsel-Roubaix, op weg naar de Westvlaamse kust. In 1960 werden circa 500.000 overnachtingen van Fransen geregistreerd aan de Westvlaamse kust. De Westvlaamse bergen, gelegen aan de Belgisch-Franse grens, worden druk bezocht door Franse toeristen; het verblijfstoerisme wordt er praktisch alleen door Franse toeristen bedreven.

De Nederlandse toeristen in de Westvlaamse badplaatsen zijn weinig talrijk: in 1960 werden ongeveer 70.000 overnachtingen genoteerd. In tegenstelling met de bezoekers uit Frankrijk zijn zij overwegend afkomstig uit gebieden buiten de eigenlijke grensstreek.

De haven van Oostende bracht in 1960 665.000 reizigers aan, de luchthaven van Oostende vervoerde 214.000 passagiers. Vooral de ligging van de Westvlaamse kust ten opzichte van Groot-Brittannië leidt tot een sterk toeristisch verkeer. In 1960 werden 750.000 overnachtingen van Britten geregistreerd.

Het eigenlijk toeristisch verkeer van Westvlamingen naar de grensgebieden in Nederland en Frankrijk is gering; enkel Lille wordt druk door de bewoners van de Westvlaamse grensstreek bezocht.

## II. GEVOLGEN VAN DE GRENSLIGGING

Op een zeer breed doch in het bijzonder op het sociaal-economisch vlak heeft de grensligging specifieke problemen in het leven geroepen.

### A. Algemeen.

Grensgebieden zijn uiteraard excentrisch gelegen ten opzichte van de centrale gewesten; door een gebrek aan doorstroming van verkeer wordt het gebied gehandicapeerd in zijn ontplooiing. De inschakeling in de eigen nationale huishouding is vaak moeilijk en politieke grenzen, omgezet in de loop der jaren tot economische grenzen, maken van grensstreken een eindpunt waar de transportfactor als kostenelement wordt verzwaard.

De contacten tussen grensgebieden zijn verder op het ambtelijk vlak zeer moeilijk; ze worden trouwens door het centraal gezag veelal te kritisch bekeken.

De grenzen belemmeren door hun « grens-zijn » de natuurlijke ontwikkeling van de streken. De grensgebieden hebben noodzakelijkerwijze het sterkst te lijden onder de maatregelen, die de natuurlijke uitwisseling van personen, goederen en diensten in de weg staan.

### B. Infrastructuur.

De grensligging heeft vooral belangrijke gevolgen op het vlak van de infrastructurale uitbouw, element dat in de moderne economie nog steeds aan betekenis wint.

#### 1) Waterwegen.

- Het verschil in kalibrering belemmert de normale interpenetratie;
- er is een gebrek aan afspraak over de toekomstplannen, vooral op het gebied van de timing.

#### 2) Watervoorziening, afvalwaters.

- gemeenschappelijke studies betreffende watervoorraden en watervoorzieningen voor de plaatselijke bevolking, industrie en landbouw zijn dringend noodzakelijk;
- ook overleg over zuiveren van bevuilde afvalwaters; thans worden bevuilde waters doorgegeven (b.v. de Leie, Spiere).

#### 3) Spoorwegen.

- er wordt niet altijd voldoende rekening gehouden met de werkelijke behoeften van vervoer van personen en goederen over de grenzen, bijzonder qua uurregeling.



### Grensovergang

De Dronkaert, Rekkem

(Foto R. Vansevenant)

#### 4) Wegen.

De voornaamste knelpunten zijn :

- gebrek aan behoorlijke verbindingen over de grenzen heen en oponthoud aan de tolkantoren ;
- onvoldoende of laattijdige aanpassing van de grensovergangen aan de vereisten van het groeiende verkeer ; nieuwe noden inzake grensovergangen bij verschuiving van trafiek worden niet of te laat ondervangen ;
- gebrek aan eenheid in de planning en de uitvoering der wegen ;
- geen rekening wordt gehouden met de interregionale relaties over de grenzen heen ;
- geringe ruggespraak over timing, breedte, wegbedekking en ligging van nieuwe verkeersaders.

In dit verband kan gewezen worden op de noodzakelijkheid om de E3-weg (autosnelweg Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen) uit te bouwen teneinde het toenemend verkeer buiten de eigenlijke centra te houden. In verband met het toerisme kan eveneens gewezen worden op de noodzakelijkheid om nieuwe invalsmogelijkheden te maken van Noord-Frankrijk naar de Belgische kust ; op huidig ogenblik neemt de grensoverschrijding op het weekend méér dan één uur in beslag. De verbetering van de verbindingen Armentières-leper-Diksmuide-Oostende zou het toeristisch verkeer tussen Noord-Frankrijk en de Middenkust bevorderen ; door betere ontsluiting van Poperinge zou eveneens de aanvoer en afvloeijing van toeristen naar en van de Westkust verbeteren.

ring van de verbindingen Armentières-leper-Diksmuide-Oostende zou het toeristisch verkeer tussen Noord-Frankrijk en de Middenkust bevorderen ; door betere ontsluiting van Poperinge zou eveneens de aanvoer en afvloeijing van toeristen naar en van de Westkust verbeteren.

#### C. Arbeidsmarkt.

De staatsgrens kan gehanteerd worden als een instrument tot beperking van de mobiliteit van de arbeidskrachten door administratieve maatregelen. Het volume van de grensarbeid met Noord-Frankrijk werd herhaaldelijk aldus teruggedrongen en is uiterst conjunctuurgevoelig.

De consequenties van de ongelijkheid van uurlonen, sociale wetgeving, sociale voordelen, arbeidsduur en secundaire arbeidsvoorwaarden, scholingsmogelijkheden en wisselkoers, zijn uiterst belangrijk. Het fenomeen van het werkverlaten door Westvlaamse arbeidskrachten om in de Noordfranse industrie te gaan werken in periodes van hoogconjunctuur, was destijds het gevolg van een combinatie van deze diverse elementen. De snelle terugkeer van deze grensarbeiders versnelt de opeenvolging van werk en werkloosheid (1).

(1) Zie voetnoot (1), blz. 5.

#### D. Afzetmogelijkheden.

Handelspolitieke maatregelen hebben de normale gewestelijke betrekkingen belemmerd: verbod of beperking van in- en uitvoer, douanerechten, wisselbeperkingen, administratieve formaliteiten hebben de politieke grenzen omgebouwd tot economische grenzen. Het praktische gevolg is dat het normaal afzetgebied rond de produktieplaats of rond de verzorgingskern min of meer gehalveerd werd.

Teneinde hun afzetgebied te behouden zijn middelgrote en grote bedrijven in West-Vlaanderen verplicht geworden filiaalbedrijven over de grens op te richten. Zo telt menig bedrijf een montagefiliaal in Nederland en hebben alle belangrijke ondernemingen in West-Vlaanderen praktisch een produktie-eenheid of participatie in Noord-Frankrijk. Dit is zowel het geval in de textiel, hout, metaal, als voedingswarenssector. In menig geval heeft de splitting van de montage of zelfs fabricatie van onderdelen een ongunstige weerslag op de kostprijs.

Een van de meest treffende voorbeelden van kunstmatige verschuiving over de grens is de verplaatsing van de vlasnijverheid. Door de beschermende maatregelen inzake strolasuitvoer, premies aan de produktie op alle stadia hebben veel Westvlaamse vlassers zich aan de overzijde van de grens op Frans grondgebied neergezet.

Ook het distributienet van een grensstad draagt de sporen van de grenslijging. Voorbeelden zijn Sluis, met sterk aangezwollen distributie, gebaseerd op Belgische kopers en Menen en Moeskroen, waar zekere sectoren op grond van de grenssituatie sterk vertegenwoordigd zijn. De halvering van het afzetgebied van de plaatselijke handel en kleinproducenten weegt tevens het zwaarst op de grensstad. Voorbeelden hiervan zijn Poperinge, Menen, Wervik e.a.

De vorming van de Benelux-Unie heeft thans reeds de wederzijdse handelsbetrekkingen doen toenemen.

De realisatie van de E.E.G. zal zekerlijk de betrekkingen tussen West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk gunstig beïnvloeden. Vele Westvlaamse industriëlen blijven voor de toekomstige ontwikkeling van hun bedrijf gericht op een ruimer handelsverkeer met Frankrijk. De gespecialiseerde industrie van textieltoebehoren b.v., geconcentreerd te Roeselare, en van weefautomaten, gevestigd te Kortrijk en te Leper, vinden thans reeds in de Franse textielstreken een supplementair afzetgebied. Gerekend wordt op een snellere groei van de uitvoermogelijkheden door verdere liberali-

satie van de buitenlandse handel. Voor vele Westvlaamse produkten, zoals landbouwmachines, meubels, bromfietsen, glas, mengvoeders, zekere artikelen geproduceerd door de kleding- en confectienijverheid, e.a. is er ongetwijfeld een sterke vraag in Frankrijk. Omgekeerd zullen de Franse produkten die in verschillende sectoren zulk een merkwaardige renouveau hebben beleefd, een grotere plaats veroveren op onze markt. De buitenlandse handel ontwikkelt zich nu eenmaal steeds van uitwisseling van goederen over zeer lange afstanden naar veelvuldiger handelsstromingen tussen dichterbij gelegen streken.

Uit een enquête, gehouden door het Westvlaams Economisch Studiebureau bij een aantal ondernemers in West-Vlaanderen in de bijzondere bedrijfstakken, blijkt dat er een optimistische stemming heerst ten aanzien van de verruiming van de afzetmogelijkheden in Frankrijk. Vooral de grotere bedrijven rekenen met een verhoogde afzet in het buitenland. De verwachtingen zijn vooral gunstig gestemd voor de afzet van landbouwmachines en chemische produkten.

Uit de enquête blijkt dat vooral voor volgende groepen van produkten een verruimde afzet in Noord-Frankrijk verwacht wordt:

- (i) goederen die geen hoge transportkosten kunnen dragen en die op huidig ogenblik in Noord-Frankrijk worden betrokken uit verder afgelegen gewesten in Frankrijk, dank zij hogere bescherming (b.v. meststoffen);
- (ii) goederen die na hun levering nog belangrijke service of toezicht vereisen (b.v. machines, installaties);
- (iii) goederen waarvoor Noord-Frankrijk als een natuurlijk afzetgebied van West-Vlaanderen moet beschouwd worden (b.v. kusttoerisme, visserij, mengvoederbedrijven).

### III. REGIONALE SAMENWERKING, WEDERZIJDSE GRENZEN

#### A. Beneluxcomité West-, Oost-Vlaanderen en Zeeland.

De Benelux-economische Unie heeft tot op heden in beperkte mate tot verbetering van de positie van de grensgebieden geleid. De beslissingen die centraal genomen worden schenken onvoldoende aandacht aan de regionale optiek; dit was vooral op te merken in verband met het waterwegenbeleid.

Het cruciale punt tot verbetering van de interregionale betrekkingen is de oeververbinding Westerschelde. De oorzaak van het uitblijven van deze verbinding ligt juist bij het



bestaan van de landsgrens en de internationalisatie van de Westerschelde. Het gevolg is dat de verkeersstromen thans het grensgebied vermijden.

Reeds in 1958 werd een eerste studiedag belegd tussen het ETI (Economisch Technologisch Instituut) Zeeland, de E.R.O.V. (Economische Raad voor Oost-Vlaanderen) en de W.E.R. (Westvlaamse Economische Raad). Voor kort werd gestart met een plan van systematisch overleg tussen de Economisch-Technologische Instituten in Nederland en de Economische Raden van de Vlaamse grensgebieden onder de benaming B. R. E. S. (Benelux-Regionaal Economische Samenwerking). Er werd aangevangen met een uitwisseling van gegevens over de diverse gebieden. Ook hier ligt de bedoeling te komen tot een geleidelijke gezamenlijke opbouw van een gemeenschappelijk ontwikkelingsplan voor de grensgebieden en de permanente studiegroep B.R.E.S. te laten functioneren als een centrum voor uitwisseling van gedachten, methoden en plannen.

In het eerste stadium zijn vooral informatie en coördinatie waardevol op het gebied van infrastructuur en ruimtelijk beleid. Hier kan melding gemaakt worden van de publicaties over het Benelux Middengebied welke betrekking hebben op de provincies Noord-Brabant en Limburg (Nederland) enerzijds en de provincies Antwerpen en Limburg en het arrondissement Leuven (België) anderzijds en op het gepubliceerde rapport over de situatie en krachtvelden in Zeeland, Oost- en West-Vlaanderen. In de E.E.G. van morgen verkrijgt het Benelux-Middengebied een centrale ligging.

De gemeenschappelijke aandacht van West-, Oost- en Zeeuws-Vlaanderen gaat vooral uit naar volgende aspecten van het sociaal-economisch beleid :

- het op elkaar aansluiten van de infrastructuurwerken in de brede zin van het woord (kanaalzone Gent-Terneuzen, het probleem van de afvalwaterleiding voor de industrie langs Gent-Terneuzen, verbetering van de samenwerking bij openbare nutsvoorzieningen en harmonisatie van de tarieven, het op elkaar aansluiten van agrarisch-technische verbeteringen) ;
- beleidsharmonie op het vlak van het toerisme (voor toerisme is de grensligging in potentie een voordeel) en op het vlak van de regionale ontwikkelingspolitiek in zijn ruimtelijke consequenties.

Het gezamenlijk bestuderen van die verschijnselen en vraagstukken, welke zich voordoen of zouden voordoen in verband met de regionaal-economische ontwikkeling van de

huidige grensgebieden, na het ontstaan van de volledige economische unie, is uitermate nuttig en kan in belangrijke mate de ontwikkeling van de grensgebieden ten goede komen.

#### B. C.L.E.R. (Comité de Liaison Economique Régional)

Begin 1960 werden contacten gelegd tussen CERES (Comité d'Études Régionales Economiques et Sociales) te Lille, C.E.W. (Conseil Economique Wallon) Groupement du Hainaut te Charleroi en W.E.R. (Westvlaamse Economische Raad) te Brugge, die geleid hebben tot de oprichting van een Gewestelijk Economisch Contactcomité West-Vlaanderen-Henegouwen-Nord et Pas-de-Calais onder de benaming Comité de Liaison Economique Régional (CLER).

De doelstellingen van dit comité zijn : de coördinatie van de regionale ontwikkelingsinspanningen ten noorden en ten zuiden van de Frans-Belgische grens in het raam van de Euromarkt met het oog op de volledige tewerkstelling en de optimale aanwending van de beschikbare krachten in het gehele gebied. Op 2 april 1960 werd dit economisch contactcomité te Lille geïnstalleerd onder het voorzitterschap van de heer R. Hirsch, prefect van het Département du Nord.

In de schoot van dit comité werden 2 werkkommissies opgericht, nl. « Demografie en tewerkstelling » en « Infrastructuur ». In deze commissies werden gemeenschappelijke problemen gezamenlijk bestudeerd en geschiedt uitwisseling van werkmethodes. Problemen die vooral de aandacht vragen zijn het verschillend demografisch verloop in de diverse deelgebieden, het probleem van de toekomst van de grensarbeid en de verkeerstechnische ontsluiting.

Op het vlak van de infrastructuur zijn vooral van belang : de aanleg van de E3-weg Lille-Kortrijk-Gent-Antwerpen met zijn verbinding met de Route de Wallonie, de weg Knokke-Calais (toerisme) en zijn verbinding met Duinkerke. Konkreet voor West-Vlaanderen is de interregionale aanpak van problemen als de aanpassing van de grensovergangen (Mener-Rekkem), de gemeenschappelijke afvalwaterriolering in de streek van Moeskroen en het zuiveren van de afvalwaters van de Noordfranse industrie van onmiddellijk belang.

De tegenstellingen en wrijvingen die op heden nog bestaan tussen deze op elkaar afgestemde gebieden moeten geleidelijk weggerukt worden.

West-Vlaanderen en meer bepaald het zuiden van West-Vlaanderen is inderdaad door zijn geografische ligging gericht naar het zui-

den, het département du Nord. De Frans-Belgische grens is vreemd aan het fysisch en menselijk milieu. Zonder de politieke grens zou de provincie West-Vlaanderen met uitzondering van het Brugse, graviteren rond het zwaartepunt Lille-Roubaix-Tourcoing. Niet-tegenstaande het hanteren van de staatsgrens als middel van economische politiek is West-Vlaanderen een soort complement van Noord-Frankrijk geworden, inzonder op het vlak van de arbeidsvoorziening.

De totstandkoming van de E.E.G. moet tot een normalisatie leiden van deze toestanden. De werking van de CLER is hierbij zeer belangrijk als voorbereiding op de éénwording van een brede geografisch-economische ruimte.

\*

\*\*

Het wegvallen van de grenzen stelt de nationale en lokale overheid voor nieuwe vraagstukken. Gezien de complexiteit en het uiteenlopend karakter zal een regionale benadering van de vraagstukken de hoogste kans op snel verloop en succes kennen.

Bij het wegwerken van de remmen tot verdere uitbouw van de economische welvaart is echter de steun noodzakelijk van de nationale overheid en van de E.E.G.; de speciale problemen die zich stellen rond de infrastructuur, rond de interpenetratie van de produk-

tie, het bereiken van de volledige tewerkstelling, vereisen permanente zorg.

De geringe ontwikkeling van de economische welvaart in West-Vlaanderen is zekerlijk voor een groot deel toe te schrijven aan de grenssituatie die de normale uitbouw van de infrastructuur gehinderd heeft en het actieveld van de produktie en handel heeft gehalveerd. De verwachte terugloop van het aantal tewerkgestelde Westvlamingen in Noord-Frankrijk wettigt daarenboven speciale overheidszorg teneinde te vermijden dat in West-Vlaanderen het grote deel van de grensarbeiders (35.000) zich bij de huidige massa van werklozen (25.000) en verdoken werklozen in landbouw en dienstensector zou voegen. De hoge werkloosheid die West-Vlaanderen op een ogenblik van hoogconjunctuur kent, is trouwens gedeeltelijk toe te schrijven aan de terugloop van de seizoenarbeid op Frankrijk van 18.000 in 1946 tot 4.600 in 1960 en van de terugloop van de grensarbeid naar Frankrijk van circa 40.000 in 1957-58 tot 35.000 op heden.

Vandaag leren wij denken in Europees verband en zonder Nederlands-Belgische en Frans-Belgische grens; morgen zullen wij deze denkwijze als normaal vinden. Voor de economie van de grensgebieden moet echter de inspanning vandaag gebeuren.

N. V.  
**Westvlaamsche  
Betonwerkerij**

73, ST.-PIETERSKAAL  
**BRUGGE**  
Tel. : 312.71 - 312.72

---

BETONPRODUKTEN VOOR  
**BOUW &  
WEGENISWERKEN**



**DE REPRESENTATIEVE  
WAGEN VOOR DE  
ZAKENMAN**



Officieel koncessionaris :

**ETN VAN BIERVLIET Gebrs**  
P.V.B.A.

**Scheepsdalelaan 8, BRUGGE**  
Tel. 336.26

**MERCEDES-BENZ**