



*Brugge, stadszicht.*  
(Foto L. van Paridon)

Op het ogenblik waarop een versnelling van de economische expansie van ons land algemeen noodzakelijk wordt geacht, heeft de Economische Raad voor Vlaanderen, in overleg met de Provinciale Economische Raden uit het Vlaamse landsgedeelte, onderzocht welke de plaats is van het regionaal beleid in deze algemene expansiepolitiek.

*In dit artikel, getiteld « Voor een actief lokalisatiebeleid », vindt men dit standpunt van de Economische Raad voor Vlaanderen.*

**D**e koördinatie van algemene en regionale expansie werd in ons land ingevoerd door de wetten van 17 en 18 juli 1959. Deze laatste « regionale » wet werd in hoofdzaak door **sociale overwegingen** ingegeven, zoals blijkt uit de criteria voor de aanduiding van de ontwikkelingsgewesten, namelijk regionale werkloosheid, overdreven mobiliteit en uitwijking, en economisch verval in de aangeduide gewesten. Anderzijds duidt de Memorie van Toelichting ook de **bewegredenen van economische aard** aan die de

ook de grote uitgaven o.m. voor de bestrijding van lucht- en waterbezoedeling zullen voegen. Indien de overheid zich beperkt tot het voeren van een **algemeen expansiebeleid**, wordt hierdoor deze tendens tot samenballing in de grote centra, nog versterkt, zoals trouwens de ervaring met de wetten van 1953, 1955 en 1957 heeft bewezen, en zal de overheid meer dan proportioneel stijgende sociale kosten te dragen hebben.

Het voeren van een **aktief lokalisatiebeleid** dringt zich op. Door een dergelijk beleid kan de overheid de industriële omgeving scheppen, die nieuwe centra voor de ondernemer aantrekkelijk zal maken, en de hier toe vereiste investeringsuitgaven zullen steeds lager zijn dan de overeenstemmende

## Voor een aktief lokalisatiebeleid

bijzondere zorg voor sommige gewesten rechtvaardigen; in deze gewesten ontbreken gedeeltelijk de voordelen op het gebied van infrastructuur en energievoorziening, gedifferentieerde arbeidsmarkt, diensten, toeleveringsbedrijven en afnemers die de « external economics » (de « economische omgeving ») vormen in de sterk geïndustrialiseerde centra en die er de rendabiliteit van de onderneming op gunstige wijze beïnvloeden.

Deze gunstige omgeving is het gevolg van de uitgaven die in deze centra verricht werden door de ondernemers en vooral door de overheid in de vorm van aanzienlijke investeringen in de infrastructuur. Deze « **sociale kosten** » zijn echter hoog en stijgend, en treden o.m. te voorschijn in de enorme kosten van infrastructuur- en urbanisatiewerken in de dichtbevolkte centra, in het financieel deficit van het arbeidersvervoer door de spoorwegen, en in het deficit van de gemeentelijke begroting der grote agglomeraties, waarbij zich spoedig

uitgaven in de sterk geïndustrialiseerde. « La justification de ces politiques, aldus de beheerder van het Bureau voor Economische Programmatie, de heer Kervyn de Lettenhove (Cahiers Economiques de Bruxelles. 1960, nr. 7, p. 349), réside dans les différences qui peuvent exister entre coût social et coût privé pour l'investissement dans certaines régions. La décision rationnelle de l'entreprise en termes de coûts et de rendements, ne conduira pas nécessairement à une localisation optimale en termes de l'économie nationale. Dans les centres où une industrie est implantée de longue date, le nouveau venu trouve une main-d'oeuvre déjà formée, des services commerciaux et financiers spécialisés, des fournisseurs et des acheteurs de sous-produits, et tout ceci abaisse ses coûts. Du point de vue social le calcul peut être différent: la concentration industrielle trop poussée entraîne les coûts rapidement croissants des grandes agglomérations, habitat, voirie, égouts, etc. L'avantage pour l'entreprise de trouver une main-d'oeuvre déjà formée a

comme contre-partie que cette main-d'oeuvre est enlevée à d'autres qui à leur tour font appel à une nouvelle immigration de population qui aggrave la congestion des centres. (.....) Au contraire la création d'une entreprise dans une région non industrielle peut entraîner des coûts privés plus élevés, mais présenter un intérêt social considérable : formation de la main-d'oeuvre, création d'économies externes. Le pionnier dans une région nouvelle mais susceptible d'industrialisation rend service à la communauté, mais sans pouvoir être rémunéré des avantages dont il fait profiter ses successeurs. Il crée du capital social, à l'opposé de celui qui s'installant dans un centre existant, en consomme et fait payer une partie de son investissement par la communauté. Ces différences sont à la base d'une politique active des pouvoirs publics en matière de localisation ».

Een lokalisatiebeleid is anderzijds vereist voor de algemene economische expansie, omdat het een optimale benutting van de arbeidskrachten mogelijk maakt. De overdreven concentratie van industriële activiteiten legt inderdaad niet enkel de zware sociale lasten van de mobiliteit op de gemeenschap, maar laat zoals het jongste Jaarverslag van de Brufina terecht doet opmerken « elders werkloosheidszakken bestaan, die aan het land veel kosten, en die de ondernemingen betalen en door de belasting, en door een tekort in de ontwikkeling van de koopkracht van de bevolking ». Een doelmatige en volledige opslorping van de werkloosheid is, gezien de feitelijke en psychologische grenzen die aan de mobiliteit gesteld zijn, slechts mogelijk indien een industrieel lokalisatiebeleid gevoerd wordt door de overheid en door de partikuliere sektor. Dit geldt nog in meerdere mate voor de opname in het industrieel arbeidsproces van de overtollige arbeidskrachten in de overbezette sectoren van de distributie en de landbouw, een opname die bijzonder noodzakelijk is vermits op half lange termijn een tekort aan arbeidskrachten in de Belgische economie wordt verwacht. De vroegere Sekretaris-Generaal van het Ministerie van Economische Zaken, baron Snoy, heeft terecht vastgesteld dat het afvoeren van overtollige arbeidskrachten van de landbouw naar de industrie zou vergemakkelijkt worden door een meer gespreide industrialisatie.

Een economisch verantwoord lokalisatiebeleid mag niet ontzenuwd worden door de



Oostende, Car-Ferry.

(Foto L. van Paridon)

krachten die slechts het behoud van de huidige centralisatie in de hoofdstad, en van de huidige geografische machts- en invloedsverdeling langs economische weg nastreven.

\* \* \*

De korte maar reeds afdoende ervaring bij de toepassing van de twee expansiewetten van juli 1959 wijst in dezelfde richting.

De regionale expansiewet is doelmatig gebleken in zoverre de ontwikkelingsgewesten een aandeel in de industriële expansie hebben gekregen dat ietwat groter is dan hun aandeel in de totale bevolking van het land, en zeker groter is dan het aandeel dat zij zouden gehad hebben indien niet een bijzondere overheidszorg naar hen zou zijn uitgegaan.

Anderzijds blijkt dat bij toepassing van de algemene expansiewet aan de grote en

krachtige nijverheidsgroepen voordelen werden toegekend die voor een enkele agglomeratie (het Luikse) de totale voordelen aan alle ontwikkelingsgewesten overtreffen, en dat ook de economische concentratiebeweging in het Brusselse geenszins is afgenomen.

De bestaande disproportie tussen de tewerkstelling (\*) en het arbeidspotentieel (\*\*) in de verschillende landsgedeelten is groot. De verhouding is 84,5 voor het Vlaamse land, 99 voor het Waalse land en 142 voor het arrondissement Brussel. De verbetering voor het Vlaamse land van 1950 tot 1958 is slechts zeer licht (van 83,5 tot 84,5) en de absolute stijging van de tewerkstelling (van 742.477 tot 812.215) betekent slechts dat de economische expansie in Vlaanderen gelijke tred heeft gehouden met de demografische groei.

\* \* \*

Voor het toekomstig regionaal beleid kunnen de volgende opvattingen weerhouden worden :

- 1) de financiële en fiskale voordelen van de wet van 18 juli 1959 voor de **ontwikkelingsgewesten** dienen behouden te worden, omdat bewezen is dat zij hebben bijgedragen tot het aktiveren en aanpassen van de in deze gewesten aanwezige ondernemingen, en tot de verhoging van de gewestelijke welvaart.
- 2) Uit economische overwegingen dienen een reeks nieuwe maatregelen genomen te worden voor enkele goed gekozen **groeikernen**. Reeds de Memorie van Toelichting van de wet van 1959 stipte aan dat het « om reden van doelmatigheid wenselijk ware de tussenkomsten van de Staat op regionaal-economisch gebied te concentreren op goed gekozen kernen, waar een aantal positieve vestigingsfactoren reeds aanwezig zijn of met relatief geringe middelen kunnen verwezenlijkt worden ; de mobiliteit van de arbeid is inderdaad als redelijk te beschouwen indien zij binnen de eigen streek in aanvaardbare omstandigheden kan geschieden ».

Deze groeikernen vertonen een grote

(\*) *Arbeiders en bedienden ressorterend onder de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid.*

(\*\*) *Idem, ressorterend onder de Rijksdienst voor Ziekte en Invaliditeit met toevoeging van de grensarbeiders.*

potentialiteit, zowel demografisch als verkeersgeografisch.

Het zijn in het Vlaamse land :

In West-Vlaanderen : de as Brugge - Kortrijk.

In Oost-Vlaanderen : de kanaalzone Gent - Zelzate.

In Antwerpen : de Antwerpse haven met haar achterland in zuidelijke richting (langsheen de as Antwerpen - Brussel, vooral de streken van Mechelen en Bornem), en in oostelijke richting langsheen het Albertkanaal.

In Limburg : het Albertkanaal, vooral rond Tessenderlo en in de streek Genk - Hasselt.

- 3) De primaire en sekundaire effecten van een inspanning op deze groeikernen zullen slechts bereikt worden indien inspanningen van voldoende afmetingen gedaan worden op **snelle en gekoncentreerde wijze**. In de eerste plaats betreft dit hun volledige uitrusting door de grote **infrastructuurwerken**, zoals :

- het aanleggen van de autosnelweg Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijssel ;
- de verbetering van de waterweg Gent-Terneuzen ;
- de uitbouw van de Antwerpse haven ;
- de aanleg van een nieuwe autosnelweg Antwerpen-Brussel ;
- de verbetering van de transversale waterweg, bestaande uit :
  - het Albertkanaal,
  - het Netekanaal,
  - de Rupel,
  - de Zeeschelde,
  - de Ringvaart rond Gent,
  - het kanaal Gent-Brugge-Zeebrugge, met uitbouw van Zeebrugge, het kanaal Brugge-Oostende.

**Andere infrastructuurwerken** betreffen

- de spoorwegen (Antwerpen-München/Gladbach en Antwerpen-Gent) ;
- de provinciale en gemeentelijke openbare werken : waterleiding en riolering en energievoorzieningen ; industrieterreinen.

- 4) Ten slotte dient het **beleid inzake ruimtelijke ordening** op dit lokalisatiebeleid te worden afgestemd.

- 5) In deze groeikernen dient de vermeerdering van de globale werkgelegenheid te worden bevorderd door een **bijzondere aanmoediging van expansieve breedte-investeringen**, in tegenstelling tot de aanmoediging van de «diepte-investeringen» (waaraan in ons land minder behoefte bestaat gezien de bevredigende stijging van de produktiviteit). Een buitenlands voorbeeld van de aanmoediging van breedte-investeringen is de toekenning van premies per vierkante meter nieuwe bedrijfsruimte.
- 6) **De economische concentratie in de Brusselse agglomeratie dient afgeremd te worden**, zowel in het belang van het regionaal economisch evenwicht van het

land, als in het belang van de ruimtelijke ordening van het Brusselse zelf. De economische uitbouw van een reeks kleinere steden in het centraal gedeelte van het land zou hiertoe reeds aanzienlijk kunnen bijdragen. Voor andere maatregelen zou men zich kunnen inspireren op de wijze waarop in het buitenland de dekoncentratie van de hoofdsteden werd nagestreefd.

- 7) Het lokalisatiebeleid van de overheid zou kunnen voorbereid worden door een beperkt maar representatief **advise-rend orgaan** dat advies zou uitbrengen over de regionale aspecten van het economisch expansiebeleid.

*Kortrijk,  
nieuw  
stadsbeeld.*

(Foto L.  
van Paridon)

