

West-Vlaanderen en de uitbreiding van de EG

Professor A. COPPÉ,

Lid van de Europese Commissie

Dat de 'lage landen bij de zee', meer dan de andere EG-partners, met ongeduld hebben gewacht op de uitbreiding van de Gemeenschap, in de zin van een meer maritiem Europa, is door objectieve factoren te verklaren. Ik meen mij niet te vergissen als ik de Westvlamingen op de voorhoede situeer van diegenen die het doorbreken van de grenzen van het Europa der Zes hebben gesteund.

Het thema van deze bijdrage lijkt mij dan ook bijzonder aantrekkelijk en als het ware een uitdaging, gericht aan de verbeelding van elkeen die zich met de regionale economische prospektie bezighoudt.

Ik zou evenwel van bij de aanvang twee punten duidelijk willen stellen.

Er dient vooreerst aan herinnerd, dat lang en zorgvuldig onderzocht werd wat de economische voor- en nadelen zouden zijn voor elk van de kandidaat-landen en voor de Gemeenschap. Ik geloof niet dat iemand in staat is een nauwkeurig saldo op te maken van deze balans en ik geloof ook niet dat dit zo belangrijk is. Net zo min als de voorwaarden belangrijk zijn waaronder Groot-Brittannië bijvoorbeeld de toetreding heeft aanvaard, wat oud-premier Wilson dan ook moge denken of althans zeggen. Het belangrijkste is de politieke motivering waarmee deze uitbreiding is gebeurd. Het gaat erom dat Europa nu eens eindelijk met één stem in het wereldgebeuren zou meepraten. Het is geen toeval dat op de geplande topconferentie de betrekkingen van het verruimde Europa met de derde wereld een prioriteit krijgen. Het revolutionaire in de Europese konstruktie is niet dat zij toelaat enkele procenten bij het BNP te voegen, maar wel het feit dat zij een nieuwe faktor betekent in de wereld-konstellatie. Wie het wereldgebeuren volgt, voelt dat het hier minder nog om een militaire wedloop gaat dan om een economische wedloop. Wat wij met een verruimde Europese konstruktie beogen, is als volwaardige deelnemers in deze wedloop te verschijnen en bovendien ook onze verantwoordelijkheden te kunnen opnemen voor hen die moeite hebben om te volgen. Ik denk hier aan het probleem van de ontwikkelingslanden.

Een tweede punt is dit: men heeft al te vaak gepoogd de voor- of nadelen van de integratie te herleiden tot de direkt aanwijsbare gevolgen voor het handelsverkeer, meer in het bijzonder in het geval van een meer bepaalde sektor of van een bepaald gebied. De geschiedenis van de EGKS toont aan hoe begrensd deze approach is. Wie de resultaten van de EGKS alleen beoordeelt in functie van de gevolgen voor de steenkolenrijverheid in een of ander gebied, onderschat op schomelijke wijze het globaal effect van de integratie. Hij vergeet daarbij bijvoorbeeld, hoe de sterk toegenomen economische groei het mogelijk heeft gemaakt bepaalde gebieden bij het sluiten van de mijnen tot een daadwerkelijke rekonversie te brengen en een nieuw industrieel uitzicht te geven.

Hoewel West-Vlaanderen reeds in het Europa van de Zes direkt betrokken is geweest bij het neerhalen van de tolgrenzen (denk aan zijn nauwelijks bestaande afstanden met Frankrijk en Nederland), is het toch opvallend dat de uitbreiding dit gebied uit een perifere situatie ruikt en als het ware in het geografische hart van de Gemeenschap plaatst. Ik zou hier onmiddellijk de volgende bedenking aan vast willen knopen, die steunt op de ervaring die wij tot op heden hebben opgedaan inzake economische eenmaking. Men zal namelijk bij de uitbreiding hetzelfde dubbele fenomeen zien optreden dat wij tussen de Zes heb-

ben gekonstateerd. Eerst en vooral heeft het opheffen van de handelsbelemmeringen een vrij spektakulaire toename van de handel tot gevolg. Het niveau van de interne ruil ligt op dit ogenblik in de Gemeenschap zeven maal hoger dan in 1957. Vervolgens konstateert men dat in de landen zelf er een verschuiving optreedt van de industriële zwaartepunten in functie van de onderlinge aantrekkingskracht over de grenzen heen. Als men dit in België onderzoekt, is het bijzonder opvallend hoe de verschuiving van onze industriële zwaartepunten sterker naar het noorden en het oosten is uitgebouwd, sinds 1957, dan naar het zuiden bijvoorbeeld. Dit fenomeen is voor West-Vlaanderen uiteraard van uitzonderlijk belang. Onze Britse vrienden voelen dit bijzonder sterk aan, in zoverre zij zich zorgen maken over het verder afglijden van de industriële zwaartepunten in Groot-Brittannië naar de zuid-oostelijke hoek toe. Ik geloof dat men het spiegelbeeld van deze beweging zal terugvinden aan de overzijde van het Kanaal en dat daarbij de totstandkoming van de Kanaal-tunnel een bijzonder sterke stimulans zal zijn.

Deze laatste bemerking leidt tot de vraag : ' Quid met de infra-structuur ? '.

Ik zou op dit punt eerst en vooral willen aanmerken dat het niet zo belangrijk is, of de grens tussen de aansluitende landen nu een lands- of een zee-grens is. Wel is het nodig dat er een voldoende infrastructuur ontwikkeld wordt om de toename van de verkeersstromen, en in eerste instantie de bestaande verkeersstromen, op te vangen. In dit verband stelt zich dan ook onmiddellijk de vraag wat de havenuitrusting betreft. Geen zinnig mens betwist de rol van de havens als expansie-faktor voor de regionale economie. Men moet evenwel de havenproblematiek in haar juiste perspectief plaatsen. In dit opzicht zijn er twee belangrijke ervaringen aan te stippen met betrekking tot de jongste technische en economische evolutie.

Vooreerst heeft een haven als direkte bron van inkomens-creatie niet meer dezelfde betekenis die zij destijds had. Dit is een gevolg van de technische evolutie in de overslag van massaproducten en ook door het invoeren van de container. De recente havenstakingen in Groot-Brittannië tonen duidelijk aan hoe moeilijk het is voor de betrokkenen deze vrij spektakulaire mutatie onmiddellijk te absorberen.

Vervolgens zijn er de problemen met betrekking tot het milieubeheer. Diegenen die de haven tot elke prijs haar karakter van lokale inkomensbron willen waarborgen, zijn wel verplicht uit te kijken naar industrialisatie van het havengebied en meer bepaald de eerste verwerking van grondstoffen (petroleum en erts). De nog gebrekkige wijze waarop wij de milieu-gevolgen beheersen, noopt ons ertoe bijzonder oplettend te zijn of er aan een industrialisatie van dit type nog een reëel welvaartssaldo verbonden is.

Er zijn dus ongetwijfeld schaduwzijden verbonden aan het maximaal exploiteren van de haven als lokale inkomensbron. Men moet evenwel ook het andere extreem vermijden, namelijk het geven aan het haven- en kustgebied van een loutere doorgangsfunctie. Wie het totaalbeeld van de verkeersstroom van het vergrote Europa bekijkt, is getroffen door de sterke vernauwing van de bundel verkeersstromen tussen Groot-Brittannië en het kontinent over de afstand Calais en Zeebrugge. Het gevaar is niet denkbeeldig dat het gehele gebied aan Kanaal en Noord-zee een loutere doorgangsfunctie krijgt. Dit brengt dan een zeer zware belasting van de bestaande infrastructuur mee, maar zonder directe voordelen voor de regionale volkshuishouding. Het is dus van kapitaal belang dat

aan de basis-infrastructuur met betrekking tot de havens een verkeersnet toegevoegd wordt dat het betrokken gebied laat participeren in de verkeersstroom.

Uit het bovenstaande blijken de uitzonderlijke kansen welke zich op dit ogenblik voordoen voor de Westvlaamse economie, maar ook de fundamentele opties die zich daarbij stellen. Het komt mij hier niet toe een preciese gedragslijn uit te stippen. Ik zou evenwel, bij wijze van suggestie, een tweetal bedenkingen willen maken met betrekking tot de nieuwe perspectieven die zich voor de kustprovincie openen. Men hoort vaak de stelling herhalen dat de mens centraal moet staan in de economie, zonder daarbij te vernemen hoe dit principe in concrete realisaties kan omgezet worden. Nu geloof ik dat West-Vlaanderen in een unieke positie verkeert om een aantal menselijke aspecten van het welvaartsproces te accentueren.

Een eerste bedenking is deze :

men konstateert dat, abstraktie makend van de arbeidsreserve en bij gelijk niveau van overheidssteun, interessante bedrijven zich meer en meer aangetrokken voelen tot gebieden waar het leefklimaat goed is. De nabijheid van de kust en het nog ongehavende Westvlaamse achterland zijn een interessante troef voor de Westvlaamse economie. Vervolgens : hoewel er nooit zoveel visuele en auditieve communicatiemiddelen in de ruimte zijn geweest als nu, konstateert men dat er niettemin nooit zo'n sterke behoefte is geweest aan persoonlijke contacten in het welvaartsproces. Dit wil zeggen dat de mobiliteit van de mens, en meer bepaald de mobiliteit van de mens in het actieve bedrijfsleven, zeer snel aan belang wint. Ik behoeft hier niet uit te weiden over alle mogelijkheden die op dit ogenblik in de streek aanwezig zijn om inderdaad deze mobiliteit te realiseren. Ik wil mij hier slechts beperken tot de nieuwe perspectieven die zich openen, bijvoorbeeld met betrekking tot zeer snelle verbindingen tussen een aantal Europese zwaartepunten. Ik geloof dat het voor West-Vlaanderen van kapitaal belang is met de verkeersknooppunten van deze snelle communicatiemiddelen (zowel lucht als snelspoor) doelmatige verbindingen tot stand te brengen.

Ziedaar enkele beschouwingen bij het thema ' West-Vlaanderen en de verruimde EG '. De perspectieven zullen ongetwijfeld aan duidelijkheid winnen in de nabije toekomst. Het komt er in het huidige stadium voornamelijk op aan te weten, in welke banen men de welvaartsstimulerende krachten leidt. Deze vraag sluit nauw aan bij de problematiek omtrent het type van groei dat wij voor onze volkshuishouding in haar geheel wensen, en loont derhalve de moeite op diepgaande wijze, in gezamenlijk overleg met alle betrokkenen, te worden benaderd.