

**west-  
vlaanderen  
werkt**

**WER**

**3/1972**

driemaandelijke uitgave  
westvlaamse economische raad  
14e jaargang 1972

---

**Groot-  
Brittannië,  
onze buur**

---

### Ten Geleide

Ridder P. van Outryve d'Ydewalle 113

### West-Vlaanderen en de uitbreiding van de EG

A. Coppé 114

### FACETTEN

#### Relaties uit de 19e Eeuw worden voortgezet

L. Schepens 116

#### Ekonomische betekenis van een toetreding

H. Fayat 119

### CASE-STUDIES

#### De Britse industrie : een macht

A. Naessens 123

#### Personen- en goederentrafiek over het Kanaal

N. Vanhove 126

#### Britten aan onze Kust

P. Boerjan 135

West-Vlaanderen Werkt : Nieuwsjes 144

Bij naamvermelding verschijnt de bijdrage onder de verantwoordelijkheid van de auteur.

## inhoud

**Beschermkomitee.** Ridder P. Van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur, Voorzitter W.E.R.; De Heer H. Smissaert, Ere-voorzitter Raad van Beheer W.E.R.; De Heer P. Monballyu, Voorzitter Raad van Beheer W.E.R.; De Heren H. De Fauw, L. Gillon, A. Legein, A. Loncke en Mevrouw B. Platteau-Van Elslande, Leden van de Bestendige Deputatie.

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

**Redaktiesekretaris.** De Heer D. Sanders.

**Redaktiesekretariaat en publiciteitsvoorwaarden.** W.E.R., Dijver 7, 8000 Brugge.

**Abonnement.** 120 F —  
PR. 976.57, W.E.R., Dijver 7, 8000 Brugge.

**Lay-out.** Boudewijn Delaere.

**Drukkerij.** Groeninghe, Kortrijk.

### WESTVLAAMSE EKONOMISCHE RAAD

Dijver 7, 8000 Brugge  
Telefoon : 050/381.31  
Postrekening 976.57

# WER



---

# Ten geleide

---

*West-Vlaanderen, traditioneel excentrisch gelegen in Belgisch verband, had ook in het kader van de Europese Gemeenschap geen specifiek-gunstige ligging verworven. Deze toestand is, door de reeds officieel gearafeerde toetreding van Groot-Brittannië tot de EEG, totaal veranderd : West-Vlaanderen wordt, gelegen tussen — en samen met — het Département du Nord en Nederland, de draaischijf van het toekomstig verhoogd verkeer tussen Groot-Brittannië en het vasteland.*

*Dit blijkt duidelijk uit de gekoncentreerde ligging van de bevolking en de economische activiteiten in Engeland en in de EEG ; op de verbindingsweg tussen beide dichtbevolkte regio's liggen West-Vlaanderen en de departementen Nord en Pas-de-Calais, wat voor de toekomst een zeer sterke troef inhoudt.*

*Naast deze geografische faktor is er nog heel wat meer, dat ons nu reeds toelaat te voorzien hoe een verruiming van de EEG ondermeer tot Groot-Brittannië een grote weerslag zal hebben op het leven in West-Vlaanderen : onze provincie heeft reeds vele eeuwen lang vriendschappelijke betrekkingen met Engeland. Kommercieel kennen wij elkaar zeer goed, spijt de soms zeer beperkende maatregelen die in de loop der jaren voor grote schommelingen terzake zorgden. Onze passagiershavens, zowel lucht- als zeehavens, zijn een konstante brug tussen Groot-Brittannië en het vasteland. Zowel Oostende als Zeebrugge hebben traditioneel een belangrijk deel van hun goederentrafiek naar Engeland. Jaarlijks zijn de Britse toeristen aan onze Kust aanwezig en dit sinds meer dan een eeuw. De vissers tenslotte leggen zowel in Belgische als in Engelse havens aan, in een spel van vraag en aanbod voor hun vangsten ; hun onderlinge bekendheid gaat zover, dat in hun eigen taal gemeenschappelijke woorden voorkomen, waarvan de oorsprong geografisch nog moeilijk te situeren valt.*

*Een gustige ligging en een positief klimaat van samenzijn is echter onvoldoende : een toekomst wordt bewust opgebouwd. Daartoe moet West-Vlaanderen doelgericht willen werken en zich zeer konkreet inzetten om de geboden kans te benutten. Op het economisch vlak wordt deze doelgerichtheid in de hand gewerkt door de WER zelf, maar ik hoop dat deze vernieuwde kontakten mede zullen gedragen worden door de sociaal-kulturele organismen, het onderwijs, de opvoedende organisaties, de media, de research-instellingen... Het is immers duidelijk dat iedereen zich van deze nieuwe toestand bewust dient te worden, zodat de hernieuwde toenadering tussen Groot-Brittannië en het vasteland een eerste bruggenhoofd kan vinden in West-Vlaanderen.*

Ridder P. van Outryve d'Ydewalle  
Voorzitter WER

# 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-kreatie 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 verkeerssroom 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 Noordzee 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 verkeerssroom.

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 stippelen. 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.

# Facetten

## Relaties uit de 19e Eeuw worden voortgezet

L. SCHEPENS

Wetenschappelijk Attaché  
Provinciebestuur West-Vlaanderen

Toen Leopold I in 1831, komende uit Engeland via Calais, te De Panne voor het eerst het Belgisch grondgebied betrad, betekende dit — zoals het monument te De Panne schijnt te suggereren — een deur die geopend werd tussen het Britse Rijk en de jonge staat. In feite was het een deur die her-opend werd, een deur die nooit helemaal was dicht geweest.

In de eeuwenoude geschiedenis van de betrekkingen tussen Engeland en onze gewesten vormt Leopold I een bijzonder belangrijke schakel. Het is het moderne Engeland, het Engeland dat tijdens de *blocus continental* als eerste in Europa zich omgevormd had tot een industriële macht, dat door hem opnieuw relaties aanknoopt met ons land, politieke en economische, maar altijd vriendschappelijke.

West-Vlaanderen blijkt steeds het voorwerp geweest te zijn van een bijzondere Britse belangstelling; wij vormen immers, samen met de Noordfranse kust, de naaste overzeese bureu. Bij de strategische betekenis van deze ligging hoeven wij niet stil te staan; vanaf de Middeleeuwen tot op heden hebben de Engelse vorsten erover ge-waakt dat de Belgische kust niet in handen zou vallen van één enkele van hun grote Europese rivalen — Frankrijk en Duitsland — en telkens dit gebeurde hebben zij militair ingegrepen. Onze provincie heeft hieraan recente en ontroerende herinneringen bewaard.

Het zijn dezelfde bekommernissen die ten grondslag liggen aan de Engelse economische politiek ten opzichte van het vasteland. Door haar ligging aan de monding van het Zwin, eindpunt van het handelsverkeer over het Europese vasteland, en vertrekpunt voor de handel overzee, vormt de stad Brugge in de Middeleeuwen een 'plaque-tournante' voor de economische betrekkingen met Engeland, waarvan wij sporen terugvinden die opklimmen tot de Xe eeuw. Reeds in 1216 wordt een handelsverdrag afgesloten tussen Brugge en Engeland.

Na het verval van Brugge als havenstad verlaten de Britten de stad, officieel op 23 oktober 1585. Maar toch zou Brugge een toevluchtsoord blijven o.m. voor Engelsen in ballingschap, en niet de minsten. Een niet te onderschatten element in de continuïteit van de Britse belangstelling voor Brugge is de oprichting in 1629 van het z.g. 'Engels Klooster', het klooster der Reguliere Kanunnikesen van de H. Augustinus, die gevlucht uit Engeland tijdens de godsdienststroebe-len, zich via Leuven te Brugge kwamen vestigen, waar zij tot op heden onderwijs ver-strekken aan leerlingen afkomstig uit het voormalige Britse Imperium.

De betrekkingen tussen Oostende en Engeland zijn even oud maar aanvankelijk minder geïstitutioniseerd. Een speciale binding kwam tot stand met het postverkeer dat vanaf 1551 ook vanuit Oostende op Dover en vice-versa werd georganiseerd door de graven de Taxis en de Engelse *Postmasters*, en waarvoor z.g. 'pakketboten' werden ingelegd. In de loop der tijden kende dit verkeer, dat zich niet beperkte tot brieven maar ook de overtocht verzekerde voor aanzienlijke personen, een bewogen bestaan. Meerdere malen ook werd de lijn verlegd op Antwerpen en op Nieuwpoort, al naar gelang de politieke omstandigheden. Maar steeds was het weer Oostende dat verkozen werd als eindpunt voor de overvaart. Het kan dan ook geen verwondering baren dat zich in 1782 te Oostende een Engelse kolonie had gevormd van nage-noeg 2.000 man, voor wie het jaar daarop een protestante tempel wordt gebouwd, voor wie in het stadsteater Engelse stukken worden gespeeld en die in 1787 mede-stichters zijn van een literaire club. Wij vernemen dat in





Foto INBEL

Begroeting van Prins Leopold van Saksen-Coburg op 16 juli 1831 vóór Calais

1842 de kolonie nog altijd even omvangrijk is : 2.000 man op een globale bevolking van 15.000 inwoners. Kort daarop echter zal het zwaartepunt van de Britse aanwezigheid in onze provincie zich naar Brugge verleggen, maar daarover straks meer.

Naar men beweert kwamen in 1814 te Oostende 5.000 Britse burgers aan wal om zich naar Waterloo te begeven, teneinde er de beroemde slag als toeschouwers bij te wonen. Wat er ook van zij, ik meen dat de slag van Waterloo voor de ontwikkeling van het Britse toerisme in ons land essentieel is. In deze romantische tijd wordt Waterloo een bedevaartoord voor nieuwsgierige Britten, zoals leper het zal worden na de Eerste Wereldoorlog. Er ontstaat een vaste reisroute die hoofdzakelijk vertrekt van Calais, en dan over Oostende, Brugge, Gent en Brussel loopt. Dit zijn even zoveel vaste pleisterplaatsen, waaraan overigens herinneringen aan Napoleon verbonden waren. Herinneringen die, zoals te Oostende, handig werden uitgebaat. In de *Ancienne Auberge de l'Aigle Impérial*, kon men, mits het betalen van een supplement, slapen in het bed waarin Napoleon de nacht had doorgebracht tijdens een bezoek aan de stad.

Maar de Engelse bedevaarders ontdekten veel meer in onze streken. Zij ontdekten vooreerst de genoegens van de badstad. Reeds in 1813 kende het zeebaden een groot succes te Oostende. Vanaf 1836 werd 'het seizoen' geïnstitutionaliseerd door het oprichten in het stadhuis

van een eerste voorlopige casino als vergaderplaats voor vreemden. Later zal de stad er bewust naar streven een konkurrent te worden voor de Britse badplaats Brighton. Maar de Britten ontdekten nog meer te Oostende, en dat was van essentieel belang ; zij ontdekten dat het leven in onze streken bijzonder goedkoop was. Reeds in 1815 had Sir Walter Scott tijdens een verblijf te Oostende uitgerekend ' dat hij alhier een gans jaar kon leven met de som die hij voor dezelfde periode als belasting in Schotland te betalen had '. Hij was de enige niet. De beweging nam toe, in de hand gewerkt door het aanleggen van de spoorweg Gent-Brugge, en Brugge-Oostende die beide in augustus 1838 werden ingehuldigd, en de nieuwe mailboatverbinding Oostende-Dover waarmee in 1846 werd gestart.

Toch zou het vooral Brugge zijn dat het geliefde verblijfsoord werd voor Britse renteniers, oud-militairen en oud-kolonialen, maar ook naaisters en herbergiers enz. In de bevolkingsregisters van Brugge hebben wij duizenden namen genoteerd van Britten die in de stad verbleven vanaf 1830. De enen verblijven hier slechts een maand of enkele maanden en reizen dan door naar Brussel of Oostende, anderen slijten hier hun laatste levendagen in de stilte van de dode stad, weer anderen verblijven hier tot zij zoveel schulden hebben gemaakt dat zij moeiaheden krijgen en dan spoorloos verdwijnen om elders hetzelfde procédé opnieuw te beginnen (spreekt men niet

in het Frans van 'filer à l'anglaise' ?), en tenslotte zijn er die hier wortel schieten en wier afstammelingen thans helemaal opgenomen zijn in de bevolking. Onder dezen treft men namen aan — zoals de Chantrell's of de Galwey's — die een aanzienlijke plaats bekleedden in het economische leven van de stad. Wat hen aantrekt is zeker het goedkope leven. De meeste van deze Britten leven hier boven hun stand, zij wonen samen in bepaalde stadskwartieren, soms meerdere families in één huis, en leven van hun renten zonder te werken.

Het is vooral op het gebied van de kunst dat de 'Brugse Britten' in het geheugen gebleven zijn, met namen zoals de architecten King en Pugin, James Weale, de grondlegger van de studie van onze Vlaamse Primitieven, en later de schilder Brangwyn. Ook op het religieuze vlak ontstaan tussen Engeland en het bisdom Brugge zeer nauwe betrekkingen, ingevolge het rooms-katolieke *Renewal* in Engeland. Het moge volstaan te herinneren aan de sectie voor Engelse studenten aan het Klein Seminarie te Roeselare, het kortstondig Anglo-Belgisch Kollege en vooral het Engels Seminarie door John Sutton in 1859 te Brugge gesticht, en waaraan de naam van Guido Gezelle verbonden blijft; maar ook aan de tientallen Westvlaamse priesters die onder het impuls van de bisschoppen Malou en Faict in Engeland hun ambt gingen uitoefenen, en de vele kontakten die figuren als kardinaal Wiseman en Manning in West-Vlaanderen hadden.

Deze intense religieuze betrekkingen gaven aanleiding tot een bijzondere bloei van de Brugse religieuze kunstnijverheid. Het is iets dat men thans helemaal vergeten is, maar tot na de Eerste Wereldoorlog hebben enkele Brugse kunstateliers (Grossé, Beyaert, De Wispelaere, Rousseau) tonnen neogotische kruiswegen, altaren, beelden en gewaden naar Groot-Brittannië uitgevoerd. Brugse werklieden hebben honderden Britse kerken in neogotische stijl herschilderd, en soms ontdekten zij tot hun verrassing dat de pastoor een Vlaming was.

De betekenis van de Britse kolonie te Brugge voor het economische leven van deze stad is niet te onderschatten. Zij vormen in het dode en arme Brugge een aanleiding tot een eerste vorm van nieuwe economie: de toeristische economie. Voor hen worden het stadspark en

de vestingen omgebouwd en aangelegd als 'jardins anglais'. Zij hebben een eigen teater, eigen winkels, eigen scholen en een weeshuis. De rijksten onder hen doen schenkingen aan kerken en liefdadige instellingen. Toch integreren zij zich niet in de Brugse gemeenschap, ofschoon er van hen misschien toch een politieke invloed uitging.

De jonge Belgische handelsvloot is nagenoeg helemaal in handen van vreemde — hoofdzakelijk Britse — kapiteins. Het jonge Belgische leger wordt, — na de katastrofe van 1831 — helemaal hervormd en opgeleid door hoofdzakelijk Britse officieren. Maar ook en vooral de jonge Belgische industrie is voor een groot deel afhankelijk van Britse technici. Het is een Britse compagnie die de spoorweg aanlegt van Brugge naar Kortrijk, Ieper en Poperinge tijdens de grote crisis van 1845-1848. De waarheid verplicht ons hieraan toe te voegen dat deze spoorweg door de dagloners omgedoopt werd tot 'drogen brood ijzerenweg', terwille van het geringe loon dat zij ontvingen: één brood per werkdag.

Het centrum van de vlasnijverheid, Kortrijk, dat precies zoveel te lijden had van de Engelse concurrentie ingevolge de mechanisering, ontsnapte evenmin aan de Britse invloed. Reeds in 1823 stichtte de Kortrijkenaar Romain Denys een fabriek voor het weven van vlaspluizen volgens een brevet dat de Schot James Smith had ingevoerd. Tijdens de crisis in de vlasnijverheid zal men zeer langzaam de Engelse en Franse methodes overnemen voor het mechanisch spinnen en weven.

De economische geschiedenis van de betrekkingen tussen Groot-Brittannië en België tijdens de XIXe eeuw is nog een braakliggend gebied. Alleen fragmentaire gegevens zijn ons bekend. Zij laten toe te vermoeden dat de Britse inbreng in de economie van ons land van bij de aanvang, en onder het impuls van Koning Leopold I en zijn raadgevers, aanzienlijk was, veelzijdig en continu. En dat het mede daaraan te danken is dat België zich in een minimum aantal jaren opgewerkt heeft tot één van de voornaamste geïndustrialiseerde landen van Europa, dat met succes over gans de wereld mededong met zijn machtige burens, voor het inplanten van nieuwe en moderne industrieën.



# Facetten

## Ekonomische betekenis van een toetreding

Toespraak voor de Westvlaamse Economische Raad te Brugge, op 18 maart 1972. De tekst werd voor deze publikatie verder bijgewerkt.

**H. FAYAT,**

*Staatssekretaris voor Buitenlandse Handel*

1. Het is mij een groot genoegen, op uitnodiging van de Westvlaamse Economische Raad, een toespraak te houden over de economische betekenis van de toetreding van Groot-Brittannië tot de EEG voor ons land.

West-Vlaanderen heeft het geografisch voordeel slechts enkele tientallen kilometer van Groot-Brittannië verwijderd te zijn. De Westvlamingen hebben steeds een grote belangstelling betoond voor het Verenigd-Koninkrijk en het mag gezegd dat de Noordzee voor hen, hoever men ook in de geschiedenis terugblijkt, nooit een hinderpaal is geweest om intense contacten met de Britse Eilanden te onderhouden.

De integratie van Groot-Brittannië in de EEG kan voor de Westvlaamse economie van uitermate grote betekenis worden. Het zal echter nodig zijn de mogelijkheden, welke door de toetreding worden geboden, op een degelijke manier te baat te nemen. Deze mogelijkheden liggen economisch op tweeërlei vlak: op dit van de handelsbetrekkingen en op dit van de investeringen.

2. Vooraleer echter de praktische gevolgen van de toetreding te belichten, lijkt het mij aangewezen enige verduidelijking te geven over het integratie-proces van Groot-Brittannië in de EEG.

De toetreding van Groot-Brittannië neemt een aanvang op 1 januari 1973. Het Verenigd-Koninkrijk zal vanaf die datum als volwaardig lid van de EEG beschouwd worden en als dusdanig aan alle werkzaamheden en instellingen van de EEG deelnemen.

Uiteraard werd, wegens de reeds gevorderde integratie tussen de Zes, voor de volledige inschakeling van het Verenigd-Koninkrijk een overgangperiode van 5 jaar voorzien.

Wat de douane-unie tussen de Zes en Groot-Brittannië betreft, dient deze tot stand te komen op uiterlijk 1 juli 1977 (behalve voor tuinbouw- en aan heffing onderworpen landbouwprodukten, waarvoor als eiddatum 31 december 1977 voorzien werd en wel overeenkomstig bijzondere regelingen).

Te dien einde zal zich op tarifair gebied een dubbele beweging voltrekken. De douanerechten tussen het Verenigd-Koninkrijk en de Zes zullen geleidelijk verdwijnen<sup>1</sup>, terwijl Groot-Brittannië aan de buitengrens progressief het huidige EEG-buitentarief zal instellen<sup>2</sup>. Bovendien zal het Verenigd-Koninkrijk ook de zogenaamde commonwealth-preferenties afbouwen.

De integratie van Groot-Brittannië zal dus volledig verwezenlijkt zijn in 1978. Vanaf 1 januari 1973 zal geleidelijk een wederzijds preferentieel invoerregime tot stand komen dat, op economisch vlak, onvermijdelijk een expansieve invloed zal hebben op de betrekkingen tussen de Zes en het Verenigd-Koninkrijk.

Vooraf op het gebied van de handelsbetrekkingen zal het 'trade creating'-effekt van de geleidelijke overgang naar de douane-unie een sterke stimulans zijn.

<sup>1</sup> Ritme inzake afschaffing van de douanerechten tussen de Lidstaten: op 1.4.1973: 20 %  
1.1.1974: 20 %  
1.1.1975: 20 %  
1.1.1976: 20 %  
1.7.1977: 20 %

<sup>2</sup> Ritme inzake toenadering tot het gemeenschappelijk douanetarief: op 1.1.1974: 40 %  
1.1.1975: 20 %  
1.1.1976: 20 %  
1.7.1977: 20 %

Het verloop van de handelsbetrekkingen tussen de BLEU en de huidige Lidstaten tussen 1958 en 1971 is terzake illustratief.

De uitvoer van de BLEU naar Frankrijk, West-Duitsland en Italië heeft in 1971 meer dan 7-maal, respectievelijk meer dan 8-maal en meer dan 7-maal het niveau van 1958 bereikt.

Terloops weze vermeld dat de vermenigvuldigingsfaktor van onze uitvoer naar Groot-Brittannië in dezelfde periode slechts 2,5 bedroeg.

Ter verdere illustratie weze opgemerkt dat de Britse markt in 1938 14 % van de BLEU-uitvoer opnam. Sedert Wereldoorlog-II is het aandeel van de Britse markt echter voortdurend gedaald. In 1955 haalden de Britse aankopen nog slechts 6,4 % van onze uitvoer, aandeel dat in 1971 gedaald was tot 3,6 %.

In absolute cijfers is de BLEU-uitvoer naar het Verenigd-Koninkrijk wel voortdurend gestegen, n.l. van 8,9 miljard fr. in 1955 tot 21,8 miljard fr. in 1971. De expansie bleef echter sterk beneden de globale groei van de BLEU-uitvoer.

De ongunstige evolutie houdt ongetwijfeld verband met de talrijke economische, monetaire en sociale moeilijkheden in het Verenigd-Koninkrijk gedurende de jongste jaren. Bovendien zijn onze exporteurs hun aandacht hoe langer hoe meer op de Europese Gemeenschap gaan toespitsen.

Ik moet nochtans de aandacht vestigen op het feit dat onze burens, naast de ontwikkeling van hun handel binnen de EEG, er toch in geslaagd zijn tevens hun uitvoer naar Groot-Brittannië te verhogen. Dit kan het best aangetoond worden aan de hand van het aandeel van de Britse import dat twee van onze buurlanden in de wacht slepen. Zo heeft Nederland zijn aandeel op de Britse markt van 2,7 % in 1953 tot 5 % kunnen opvoeren, terwijl Duitsland zijn procentueel aandeel heeft kunnen verdrievoudigen. Ondertussen bleef het aandeel van de BLEU op de Britse markt in de periode 1938-1971 schommelen rond 2 %.

De Belgische exporteurs hebben dus een relatieve achterstand opgelopen t.o.v. onze burens en zullen zich een bijzondere inspanning dienen te getroosten om deze achterstand op korte termijn in te halen.

Met de toetreding van Groot-Brittannië zal België in het centrum liggen van een markt van meer dan 200 miljoen verbruikers, die rondom ons vlak bij onze deur ligt. Een markt van 56 miljoen Britse verbruikers met een hoge levensstandaard zal zich geleidelijk voor de Belgische exporteurs volledig openstellen. Meer nog, door het integratieproces mag een versnelling van de economische groei van het Verenigd-Koninkrijk verwacht worden, samen met een verhoging van het individueel inkomen.

Hierbij kan niet voldoende de nadruk worden gelegd op het feit dat Groot-Brittannië de derde belangrijkste importmarkt ter wereld is en dat ondanks de moeilijkheden van de laatste jaren, de totale Britse import is blijven stijgen.

3. Welke concrete mogelijkheden biedt nu de Britse markt?

Teoretisch kan in Groot-Brittannië een afzetgebied gevonden worden voor alle produkten op voorwaarde dat deze op het gebied van kwaliteit, styling, dienst na verkoop, enz. ... aan de Britse smaak voldoen.

Uiteraard verschillen de potentiële verkoopsmogelijkheden echter wel van sektor tot sektor. Ik wil hiervan geen volledig inventaris opmaken, maar het lijkt mij toch aange-

wezen voor een aantal grote sectoren de vooruitzichten te schetsen.

In de sektor van de landbouw- en voedingsprodukten voert Groot-Brittannië 50 % van zijn behoeften in. De BLEU-uitvoer naar de Britse markt is voor deze sector relatief laag te noemen. Slechts 8 % van de BLEU-uitvoer van landbouw- en voedingsprodukten vindt een afzet in het Verenigd-Koninkrijk, hetgeen slechts 1,5 % bedraagt van de totale Britse invoer in deze sector. Evenzo is Groot-Brittannië slechts een minder belangrijke exporteur van landbouw- en voedingsprodukten naar de BLEU: amper 7 % van de BLEU-invoer komt uit Groot-Brittannië, goeddeels samengesteld uit vee, geestrijke dranken en tabak.

De afschaffing van de commonwealth-preferenties en van het preferentieel regime van de Europese marktorganisatie voor de landbouwprodukten zullen de mogelijkheid bieden om een ruimer aandeel te veroveren voor de Belgische produkten op de Britse markt, terwijl anderzijds het Verenigd-Koninkrijk waarschijnlijk niet in staat zal zijn de uitvoer aanzienlijk op te drijven ingevolge ontoereikende inlandse produktie, en dit niettegenstaande het hoger prijspeil in de EEG.

De chemische sektor daarentegen is sterk ontwikkeld in Groot-Brittannië, waardoor de Belgische chemische industrie geen gemakkelijke taak zal hebben om haar afzet te verhogen.

Nochtans moet de specialisatie en de komplementariteit van onze industrie een mogelijkheid bieden voor verdere ontwikkeling van de uitvoer naar de Britse Eilanden. Deze kans bestaat op het stuk van harsen, films, plastische stoffen en kunstmeststoffen. In bepaalde van deze specialiteiten is onze uitvoer trouwens de laatste jaren op verheugende wijze toegenomen.

Enigszins anders is het gesteld met de handel in edelstenen. Op dit gebied is het handelsverkeer tussen de BLEU en het Verenigd-Koninkrijk reeds sterk ontwikkeld. De edelstenen namen in ons uitvoerpakket naar het Verenigd-Koninkrijk in 1971 een aandeel van 13,3 % met een totaal bedrag van 2,9 miljard fr., zodat geen sterke uitbreiding van de afzet dient te worden verwacht.

Deze toestand houdt verband met het feit dat Londen de voornaamste diamantmarkt ter wereld is en Antwerpen het voornaamste centrum voor diamantbewerking.

Voor de sektor onedele metalen is het zeer moeilijk een volledige prognose te maken.

Voor bepaalde metalen is het aanbod op de Britse markt groter dan de vraag. Zulks is o.m. het geval voor ijzer en staal. Een gunstige evolutie van de conjunctuur kan de perspectieven echter totaal omkeren.

Ruimere afzetmogelijkheden zullen zeker vrijkomen voor koper en zink, ingevolge de geleidelijke afschaffing van de commonwealth-preferenties.

Overigens levert de BLEU steeds groeiende hoeveelheden aluminiumprodukten aan Groot-Brittannië.

Harerzijds bevoorraadt de BLEU er zich voor 27 % van haar totale behoeften in nikkel en voor 10 % in lood, welk aandeel nog kan toenemen.

De uitvoer van textielprodukten naar het Verenigd-Koninkrijk is sedert 1965 voortdurend gedaald, n.l. van 3 miljard fr. in 1965 tot 2,2 miljard fr. in 1971. De wereldkoncurrentie in de textielsector, alsmede de sterkere aandacht vanwege de Belgische producenten voor de gunstige afzetmogelijkheden binnen de EEG zijn niet vreemd aan deze evolutie.





Foto- en informatiedienst EG



De toetreding van het Verenigd-Koninkrijk tot de EEG zal onze producenten er wellicht toe aanzetten hun verkoopspromotie te heroriënteren.

De uitvoer van machines en elektronisch materieel naar het Verenigd-Koninkrijk is daarentegen gedurende de laatste jaren sterk gestegen, n.l. van 0,9 miljard fr. in 1965 tot 2,3 miljard fr. in 1971, dank zij bijzondere inspanningen geleverd op het gebied van research en specialisatie.

Een gelijkaardige expansie valt waar te nemen voor het vervoermaterieel. In deze sektor, waarvan de expansie vooral te danken is aan de inplanting in België van multinationale bedrijven, is de uitvoer naar het Verenigd-Koninkrijk van 2,3 miljard fr. in 1965 gestegen tot 3,5 miljard fr. in 1971.

Voor deze beide sectoren blijven de vooruitzichten potentieel gunstig voor de verdere expansie van de BLEU-uitvoer.

Als besluit van dit sectorieel overzicht wil ik erop wijzen dat de laatste jaren door de Britse industrie een forse inspanning werd gedaan om de produktiviteit op te voeren en het produktie-apparaat te vernieuwen. Deze modernisering en aanpassing van de industriebedrijven hebben een grote vraag naar investeringsgoederen teweeggebracht.

Voorts wordt de tendens naar industriële en financiële hergroepering sterk aangemoedigd door de Britse Regering. Men mag er op rekenen dat de Britse industrie over 3 à 4 jaar naar behoren zal zijn gestructureerd en in staat zal zijn om de bedrijven in de andere geïndustrialiseerde landen beter concurrentie aan te doen.

Deze vaststelling brengt mij op het tweede aspect aangekondigd in de inleiding, n.l. de mogelijk gunstige gevolgen van de toetreding van het Verenigd-Koninkrijk voor de verdere uitbreiding van Britse investeringen in ons land.

In de periode 1960-1971 hebben de Britten voor meer dan 9,6 miljard fr. in België geïnvesteerd. Men zou kunnen stellen dat de afschaffing van de invoerrechten tussen het Verenigd-Koninkrijk en de huidige Zes de investeringsbehoefte van de Britse industrie op het vasteland zal verminderen. Ik meen echter het tegenovergestelde te mogen beweren. De grotere afzetmogelijkheden die de verruimde EEG zal bieden aan de Britse produkten, zal er de Britse industriëlen toe aanzetten om hun verkoops- en produktiemiddelen uit te breiden door de vestiging van verkoopsfilialen en produktieeenheden op het vasteland. België zal, zoals in het verleden, een deel van deze vestigingen tot zich kunnen trekken.

Men kan zich trouwens de vraag stellen of ook de Belgische firma's er geen belang bij hebben om, in het kader van hun aktie op de Britse markt, een vestiging op de Britse Eilanden te overwegen, in casu door oprichting van verkoopsfilialen. Niets kan beter een verkoopspromotie ondersteunen dan de aanwezigheid van de exporterende firma op de te bewerken markt.

4. De 19de juni 1969 werd te Brugge een colloquium georganiseerd over de ' Britse markt ', waaraan een groot aantal industriëlen deelnam.

Ik hoop dat zij ondertussen, bewust van de potentiële afzetmogelijkheden op de Britse markt, de passende akties gevoerd hebben voor een degelijke exportpromotie naar deze markt. Zij kunnen daarbij op de volledige steun rekenen van de publieke sektor, n.l. de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel en de Belgische kommerciële diensten in Groot-Brittannië.

De inspanningen ter bevordering van de BLEU-export naar Groot-Brittannië werden sedert 1969 sterk uitgebreid.

Op het gebied van de informatie van onze exporteurs werden in 1969 en 1970 colloquia over de Britse markt georganiseerd in de voornaamste Belgische steden, zoals trouwens te Brugge.

Bovendien werden met de Belgische industriëlen en de vertegenwoordigers van de banken vier vergaderingen gehouden om de problematiek van de Belgische penetratie op de Britse markt te bestuderen.

Aansluitend op deze voorlichtingsaktie werden een aantal maatregelen genomen om de Belgische kommerciële vertegenwoordiging in Groot-Brittannië te versterken, met name :

— de oprichting van een Konsulaat-Generaal te Manchester (met één handelsprospector) ;

— de oprichting van een handelsbureau te Glasgow (met één handelsprospector) ;

— de toevoeging van een tweede handelsprospector aan de kommerciële dienst van de Belgische Ambassade te Londen.

Inmiddels werd reeds een tweede handelsprospector aan het Consulaat-Generaal te Manchester toegevoegd, met standplaats Birmingham.

Verder werd een derde prospector benoemd bij de Ambassade te Londen.

In totaal omvat het handelsapparaat in Groot-Brittannië thans zes handelsprospectoren.

Inzake prospectie kan nog worden vermeld dat, naast de deelneming aan de voornaamste jaarbeurzen en tentoonstellingen, voor bepaalde nijverheidstakken (textiel, konfektie, voeding, meubelen en juwelen) negen contactdagen zullen worden belegd.

Bovendien zullen in grootwarenhuizen in Londen Belgische veertiendaagsen georganiseerd worden.

In de loop van verleden jaar deed ik een bijzondere reis in het Noorden van Groot-Brittannië en heb contacten gelegd met de bedrijfswereld van belangrijke economische centra als Manchester en Glasgow.

Terloops kan ik gewagen van de verkeersmiddelen die ter beschikking staan van onze exporteurs.

Naast de voortreffelijke pakketbootdiensten tussen onze Noordzeehavens en Groot-Brittannië beschikken wij ook over veelvuldige dagelijkse luchtdiensten tussen Brussel-Londen, Brussel-Manchester en Oostende-Southend.

5. Ik nodig de Westvlaamse firma's uit een intens gebruik te maken van de mogelijkheden die de Britse markt in toenemende mate zal bieden.

De cijfers betreffende de eerste 6 maanden van het jaar 1972 tonen immers een merkwaardige stijging van onze uitvoer naar Groot-Brittannië aan. Ten opzichte van dezelfde periode van 1971 is de BLEU-uitvoer naar Groot-Brittannië met bijna 40 % gestegen. Wellicht mag in deze vooruitgang reeds de vrucht gezien worden van de bijzondere inspanningen door de Belgische exporteurs op de Britse markt gedaan.

De vlottende koers van het Pond mag mijns inziens geen hinderpaal zijn voor onze exportpromotie naar de Britse markt. De huidige moeilijkheden met het Britse Pond zijn een voorbijgaande factor en zij zijn bovendien niet van die aard dat zij onze potentiële afzetmogelijkheden op de Britse markt op langere termijn zullen aantasten.



# Case-studies

## De Britse industrie: een macht

A. NAESSENS,

BDBH, Regionale Directie West-Vlaanderen

Eens heeft Napoleon het Verenigd Koninkrijk misprijzend een natie van winkeliers genoemd. Voor wie weet dat dit land ooit vrijwel een vijfde deel van de wereld onder zijn bezittingen telde en er actief handel mee dreef en drijft, zou de term 'winkeliers op wereldschaal' misschien realistisch klinken.

Die wereldhandel, naast het feit dat Groot-Brittannië beschikte over een aanzienlijk menselijk potentiëel en over ruime voorraden aan kolen en ijzer, hebben het mogelijk gemaakt dat de industriële revolutie in het begin van de 19e eeuw, precies in dit land haar snelle start kende.

Waar staat onze nieuwe EEG-partner nu?

Twee wereldoorlogen hebben hem gedurende enkele zeer belangrijke jaren in grote mate geïsoleerd van zijn leveranciers en zijn klanten en hebben zijn politieke en financiële positie verzwakt.

Als het Verenigd Koninkrijk thans de frontpagina haalt, is het in verband met een devaluatie van het pond, de invoerbeperkende maatregelen, het faillissement van Rolls-Royce, de moeilijkheden bij de scheepswerven, de stakingen of de onrustbarende verkloosheidscijfers. De bijhorende commentaar wordt dan veelal doorweven met verwijzingen naar de trage stijging van produktiviteit, economische groei en investeringen, of naar het konservatisme van de Britse entrepreneurs en de eigen structuur van het vakbondswezen.

Dit alles kan leiden tot een ietwat lichtvaardige en niet ongevaarlijke onderschatting van de industrie van een land, dat binnen de EEG-grenzen niet alleen onze partner en klant, maar ook onze mededinger zal zijn.

Zij die erbij betrokken waren, weten op welke onverschilligheid de recente inspanningen om in België belangstelling te wekken voor de Britse markt, al te dikwijls gestoten zijn. Bij al wie de wait-and-see houding terzake van veel onzer industriëlen kent, zal ook wel de vraag rijzen in welke mate deze bedrijfsleiders zich, elk op hun domein, rekenschap geven van de mogelijke weerslag van de Britse concurrentie.

De Britse fabrikanten analyseren heel wat scherper hun kansen en bereiden zich beter op de konfrontatie voor.

Het gaat niet op, om binnen het bestek van een beknopte bijdrage zelfs maar te pogen om een schets te maken van de Britse industrie. Uitweiden over de facetten van haar structuur, haar lokalisering, management en problematiek is onmogelijk.

Wellicht is het dan ook nuttiger, slechts enkele markante aspecten te belichten, die tot nadenken kunnen stemmen, nu Groot-Brittannië de stap naar Europa toe heeft gezet.

### Een industrie met wereld-allures

Het Verenigd Koninkrijk is nog steeds de derde wereld-exporteur van fabrikaten en zijn produktiepakket omvat een brede, gediversifiëerde gamma.

Het grootste deel van deze produkten wordt vervaardigd in privébedrijven. Weliswaar heeft het rijk soms belangrijke, tot zelfs majoritaire aandelenparticipaties in bepaalde ondernemingen, maar de zgn. genationaliseerde bedrijven, met hun specifieke beheersstructuren zijn in de fabrieksindustrie vrij zeldzaam. Het meest bekende voorbeeld daarvan is natuurlijk British Steel Corporation.

Merkwaardig is ook dat vijf van de belangrijkste industriële vennootschappen, elk niet minder dan 100.000 aandeelhouders tellen.

Circa 8 miljoen Britten zijn in de industrie bedrijvig. Van de ongeveer 90.000 gerecenseerde bedrijven, stellen 57 % minder dan 25 personen tewerk. Dit betekent weliswaar dat ook Groot-Brittannië zijn KMO heeft, maar er mag niet uit het oog worden verloren dat deze groep slechts 6 % van de arbeidsmarkt voor zijn rekening neemt. Daarentegen wordt 60 % van de tewerkstelling in de fabrieksindustrie verzekerd door 975 firma's die elk méér dan 1.000 personeelsleden tellen. De gemiddelde bedrijfsgrootte neemt overigens sinds het begin der zestiger jaren traag, maar voortdurend toe.

Ook naar de omzet gemeten, mag de Britse fabrieksindustrie niet onderschat worden. Van de 100 belangrijkste industriële ondernemingen in Europa telt het Verenigd Koninkrijk er 33, tegenover 22 Duitse en 18 Franse. Nederland en Italië worden elk met 5 bedrijven vermeld, België met 3 en Luxemburg met 1. Al is de dimensie van firma's niet steeds een waarborg voor efficiëntie, toch betekent zij meestal een niet onaardige troef op de afzetmarkten.

### **Investerings- en produktiviteit worden aangepakt**

Niettegenstaande alles blijft de industrie in Groot-Brittannië een zorgenkind, vooral op het vlak van de investeringen en de produktiviteit.

De Britse industrie staat blijkbaar niet principieel afwijzend tegenover investeringen. Zo werd er, tijdens de periode van 1964 tot en met 1970, voor meer dan 2,5 miljard pond in het buitenland geïnvesteerd en ook in de EEG bouw Groot-Brittannië bruggehoofden.

De opeenvolgende regeringen hebben gepoogd de uit de omstandigheden voortvloeiende aarzeling tegenover de investeringen in het land zelf, te overwinnen, zij het dan elk met verschillende methodiek en middelen.

De thans gangbare maatregelen zoeken het heil eerder in een gustig systeem van fiskale afschrijvingen van de investeringen en in het milderen van de vennootschapsbelastingen, dan wel in het vroeger toegepaste subsidiëringstelsel. Terloops dient in dit verband vermeld dat Groot-Brittannië zeer veel aandacht besteedt aan pogingen om de industriële concentraties van het zuidoosten en van de Midlands open te werken. Het is wellicht ook in dit land, dat de meeste aandacht en steun worden geschonken aan de probleemgebieden en dat de grootste waaier van voordelen wordt verleend aan industriële vestigingen.

Het Department of Trade and Industries, het nieuwe ministerie dat verantwoordelijk is voor de politiek inzake produktie en voor de binnen- en buitenlandse handel, en de National Economic Development Council hebben daarnaast een open oog voor de produktiviteitsproblemen. Men is er zich immers van bewust dat tussen 1963 en 1969 de produktie man/uur in de Britse industrie slechts steeg met 29 % t.o.v. 51 % in Frankrijk, 49 % in Italië en 44 % in de BRD. Daarom doen de verantwoordelijken ook stevige inspanningen om de produktiviteit te bevorderen. Deze inspanningen worden de jongste tijd blijkbaar wel met enig sukses bekroond, maar ook op dit domein wordt verwacht dat de toetreding tot de Gemeenschap voor de definitieve stoot zal zorgen.

### **De EEG-stimulans**

De grootste stimulans tot investeren en vernieuwen ligt ongetwijfeld in de houding die de Britse industrie inneemt tegenover het lidmaatschap van de EEG. De Confederation of British Industries en haar leden zijn zeker niet de lauwste voorstanders van de toetreding.

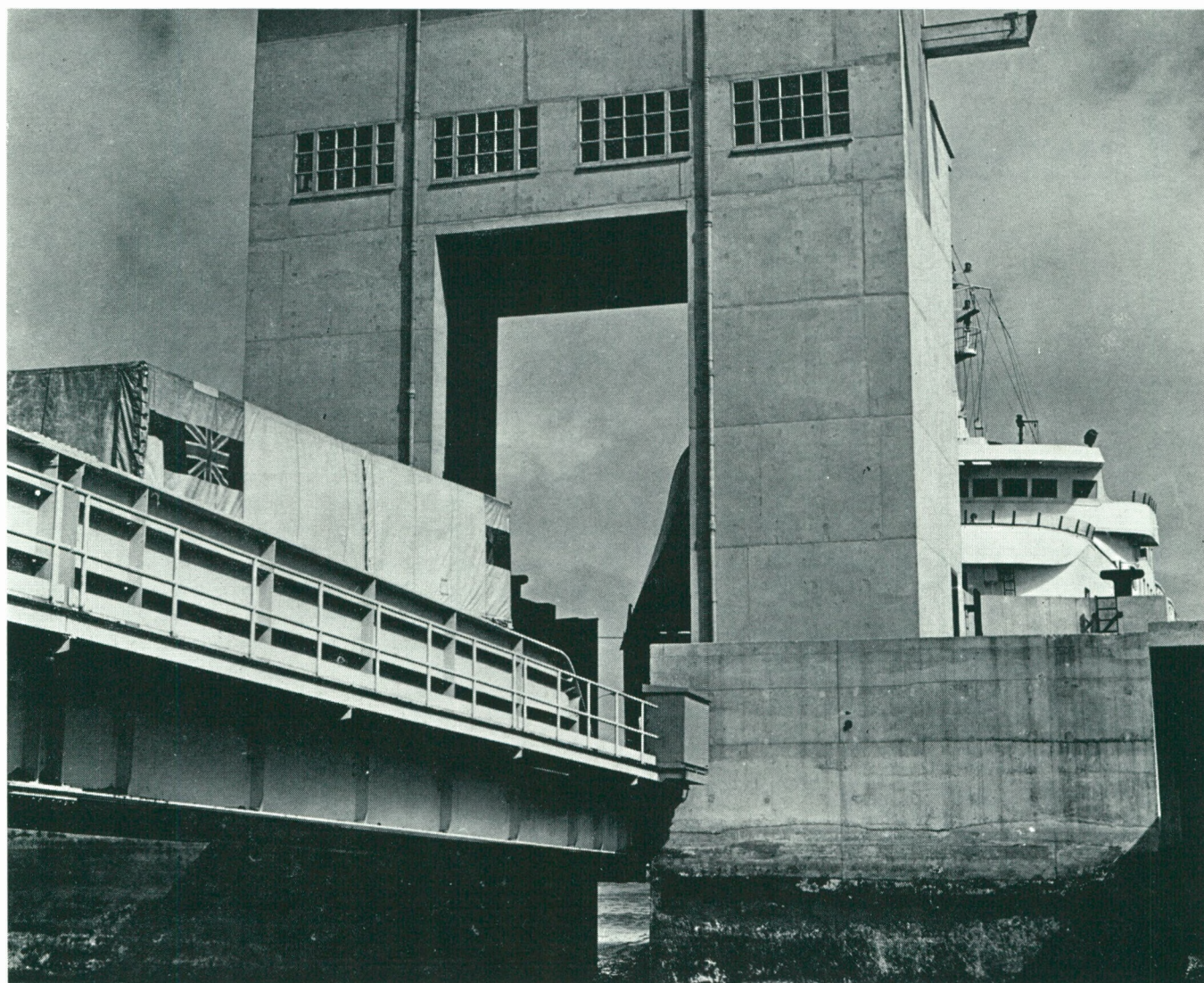
De Britse industriëlen hebben immers te lang en te goed de kwalijke invloed ondervonden van periodes van economische moeilijkheden, aaneengeregen door stop-and-go maatregelen.

Zij weten dat deze situatie weinig bevordelijk is voor het scheppen van een betrouwbaar investeringsklimaat. Zij hebben ook ondervonden dat een thuismarkt van 55 miljoen verbruikers die evolueert in weinig gunstige economische omstandigheden, onvoldoende ruimte biedt voor de ontplooiing van hun bedrijven. Zij zijn er zich verder van bewust dat de afzetmogelijkheden op hun klassieke Commonwealthmarkten te traag groeien en in bepaalde gevallen zelfs inkrimpen. Zij stellen tenslotte ook vast dat allerhande hinderpalen de uitbreidingskansen naar de andere grote en interessante economische blokken toe, in de weg staan.

Daarom willen zij in de EEG die ruime en expansieve markt zonder tarifaire beperkingen vinden, die een rationeler uitbouw van hun bedrijven mogelijk maakt en bijdraagt tot het scheppen van een geschikt investeringsklimaat.

Vooraf door de kapitaalintensieve speerpuntindustrieën die zeker geen technologische achterstand op Europa hoeven in te halen, wordt die verruiming gewenst, omdat





Archief MBZ

Zeebrugge Terminal

zij een optimaler bedrijfsgrootte en betere rentabiliteit van de investeringen zal mogelijk maken.

In de industriële kringen beseft men ook dat de EEG niet alleen een ruime, maar ook een snel groeiende markt is, waarvan het BNP en het welvaartspeil in elk der lidstaten sneller stijgen dan in het Verenigd Koninkrijk.

Tenslotte wordt ook van de hogere produktiviteit van de Europese industrie een prikkel verwacht voor de eigen bedrijven.

Het CBI-rapport ' Britain in Europe ' ziet in de toetreding

de manier om een aanzienlijk hogere groei te halen dan tijdens de jongste 15 jaar werd bereikt en om door de integratie in een ruime, competitieve en snel groeiende markt enkele structurele zwakheden van de Britse economie uit de baan te ruimen.

Uit wat voorafgaat blijkt dat de Britse fabrieksindustrie zich terdege instelt en voorbereidt op de Europese uitdaging. Onze bedrijven zouden er goed aan doen hun kansen over het Kanaal evenmin te verwaarlozen en aandachtig de Britse mededinging op hun EEG-markten te volgen.



# Case-studies

## Personen- en goederentrafiek over het kanaal

\* Dit artikel is overgenomen uit 'Brugge-Zeehaven', 2, met toestemming van de auteur en de uitgever.

**Dr. N. VANHOVE**

*Adjunkt-Direkteur WER-WES*

De recente beslissing van Groot-Brittannië tot toetreding tot de EEG stelt de verbindingen tussen Groot-Brittannië en het Europese continent en meer bepaald tussen Groot-Brittannië en de EEG in een nieuw daglicht. Een algemeen progressieve versnelling van de personen- en goederentrafiek ligt in de lijn van de verwachtingen. Deze versnelling zal zich zelfs voltrekken lang voor de realisatie van de geplande kanaaltunnel.

Uiteraard zullen niet alle EEG-zeehavens eenzelfde stroomversnelling uit dien hoofde ondergaan. Deze zal zich vooral acuut stellen voor deze havens die de ingangspoort vormen van Engeland tot de EEG. Meer concreet gaat het om de verbinding tussen Engeland en de Brest-Amsterdam range. In deze zone liggen niet minder dan zeven Franse, twee Belgische en drie Nederlandse zeehavens die voor de personen- en goederentrafiek een min of meer uitgesproken rol vervullen.

Onze bijdrage zou erg onvolledig zijn zonder te wijzen op de bestaande luchtverbindingen. Ook inzake dit transportmiddel zijn een aantal veranderingen te verwachten.

Op basis van een enquête bij de lucht- en zeehavens hebben wij getracht een beeld te schetsen van de huidige structuur en omvang van het passagiersverkeer en de goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de Brest-Amsterdam range<sup>1</sup>. In bepaalde gevallen was de vergelijkbaarheid van de cijfers niet steeds mogelijk. De nodige bijzonderheden terzake kunnen in deze korte bijdrage niet worden aangegeven. Niettegenstaande de moeilijkheden is het mogelijk een duidelijk beeld te geven van de omvang, geografische structuur en evolutie van de voornaamste grote componenten.

### HET PERSONENVERKEER TUSSEN HET VERENIGD KONINKRIJK EN DE BREST-AMSTERDAM RANGE

#### A. Het personenverkeer over zee

Inzake het personenverkeer dringt zich allereerst een overzicht op van de bestaande regelmatige lijnen. Wat dit punt betreft, moet een onderscheid worden gemaakt tussen passagierslijnen, car-ferry-lijnen en hovercraft-lijnen. Om een syntetisch beeld te bekomen zijn deze gegroepeerd in tabel 1 en grafisch voorgesteld op kaart 1.

Dit overzicht geeft uiteraard slechts een gedeelte van de intensiteit, vermits geen rekening werd gehouden met het aantal overtochten per dag. Uit tabel 1 en de beschikbare partiële informatie kunnen wij nochtans stellen dat de passagierslijnen in de eerste plaats op Noord-Frankrijk zijn georiënteerd. Dit geldt zowel voor de passagierslijnen als voor de car-ferry-lijnen. De hovercraft-lijnen worden tot op heden enkel op Noord-Frankrijk ingelegd.

Tussen het Verenigd Koninkrijk en Noordwest-Europa doet zich een intens passagiersverkeer over zee voor. Laten wij echter vooraf de trafiek nagaan tussen het Verenigd Koninkrijk, enerzijds, en Frankrijk, België en Nederland anderzijds.

In 1970 werden in het totaal 8.724.000 overtochten van en naar Franse, Belgische en Nederlandse havens genoteerd. Dit betekent nagenoeg 4.362.000 reizigers in beide richtingen.

Op basis van de inlichtingen verstrekt door de 'Office of Population Censuses and Surveys', verkrijgen wij een eerste idee over de werkelijke spreiding van het passagiersverkeer (zie tabel 2).

<sup>1</sup> Hierbij houden wij eraan de havenautoriteiten te bedanken voor de snelle wijze waarop het nodig statistisch documentatiemateriaal werd overgemaakt.



1. De regelmatige passagierslijnen tussen het Verenigd Koninkrijk en de zeehavens van de Brest-Amsterdam range, 1971

Haven	Passagierslijnen		Car-ferry-lijnen (b)		Hovercraft-lijnen	
	Bestemming	Beherende maatschappij	Bestemming	Beherende maatschappij	Bestemming	Beherende maatschappij
Amsterdam	—	—	Immingham	TOR-line	—	—
Scheveningen	—	—	Immingham	Anglo-Norse Ferry-Service	—	—
Rotterdam	—	—	Hull	North Sea Ferries	—	—
			Felixstowe	Transport Ferry Service	—	—
			Harwich	British Railways/Stoomvaartmij. Zeeland	—	—
Brugge/Zeebrugge	—	—	Dover	Townsend	—	—
			Hull (c)	Ellerman's Wilson line	—	—
Oostende	Dover	Regie voor maritiem transport	Dover	Regie voor maritiem transport	—	—
	Folkestone	Regie voor maritiem transport	Harwich	Regie voor maritiem transport	—	—
Duinkerke	—	—	Dover	SNCF-British Railways	—	—
			Harwich	SNCF-British Railways	—	—
Calais	Dover	British Railways	Dover	SNCF/SAGA	Ramsgate	Hoverlloyd
	Folkestone	SNCF/SAGA	Dover	Townsend-Thoresen	Dover	Seaspeed
			Dover	British Railways		
Boulogne	Folkestone	Sealine (a)	Dover	Sealine (a)	Dover	Seaspeed
Dieppe	—	—	Newhaven	Armement Naval SNCF	—	—
Le Havre	Southampton	La Cie Générale Transatlantique (d)	Southampton	Thoresen	—	—
			Southampton	Normandy Ferries	—	—
Cherbourg	—	—	Southampton	Townsend Thoresen	—	—
Brest	—	—	—	—	—	—

(a) Associatie tussen de Britse en de Franse spoorwegen.

(b) De car-ferry-lijnen leggen veelal een gemengd vervoer in, zoals passagiers- en wagen- en/of wagen- en goederenverkeer.

(c) Voorzien voor 1972. De nieuwe lijn Zeebrugge-Hull van North Sea Ferries Ltd. zal na een aanvangsperiode in 1972, naast het vrachtvervoer de lijn eveneens toegankelijk maken voor passagiersverkeer.

(d) Speciaal geval.



Foto CGT - Brussel

Vlieghaven

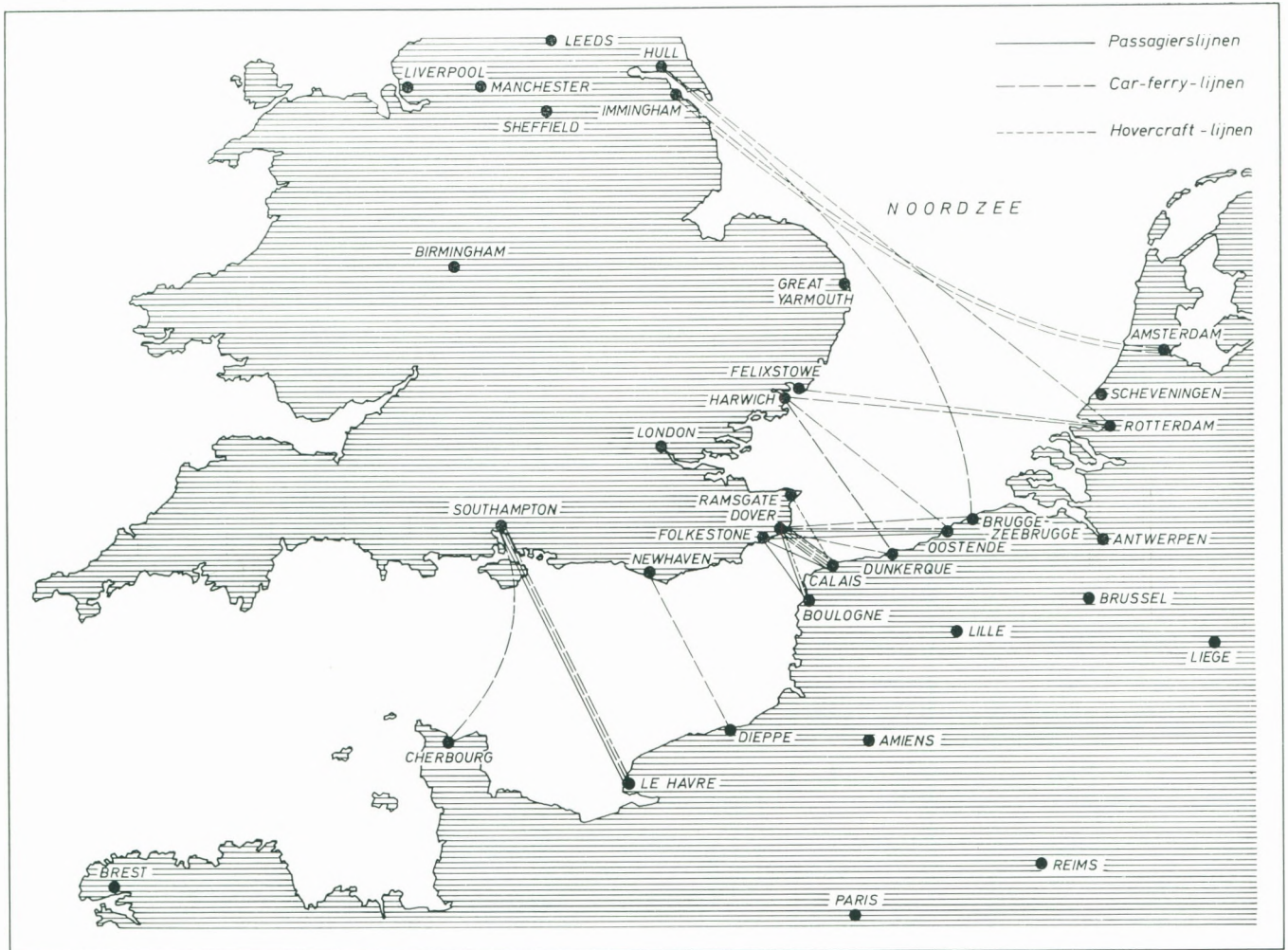


Foto L. Van Rafelghem

Car-ferries Oostende



Kaart 1: De passagierslijnen tussen het Verenigd Koninkrijk en de zeehavens van de Brest-Amsterdam range, 1971



WES 200972

2. Het passagiersverkeer overzee tussen het Verenigd Koninkrijk en de Franse, Belgische en Nederlandse zeehavens (boot + hovercraft) ( $\times 1.000$ ), 1950-70

Jaar	Frankrijk		België		Nederland	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
1950	1.666	66,4	394	29,5	367	58,4
1955	1.984	79,1	816	61,2	659	104,9
1960	2.509	100,0	1.334	100,0	628	100,0
1965	3.644	145,2	1.977	148,2	623	99,2
1969	4.408	175,7	2.304	172,7	944	150,3
1970	5.049	201,2	2.608	195,5	1.067	169,9

Bron : Office of Population Censuses and Surveys.

Uit tabel 2 zijn twee belangrijke vaststellingen af te leiden :

1. De trafiekverdeling over de Franse, Belgische en Nederlandse havens is erg ongelijk. De Franse havens vertegenwoordigen 58 %, de Belgische havens 30 % en de Nederlandse havens 12 %.

2. De trafiekevolutie valt in het nadeel van de Nederlandse havens uit. Gedurende de periode 1960-70 be-

droeg het groeiritme per land : voor Frankrijk 7,3 % ; voor België 7,0 % en voor Nederland 5,5 %.

Bijgaande grafiek 1 wijst er evenwel op dat de groei per zone voor de periode 1950-60 anders ligt dan voor de periode 1960-70. Hiernavolgende cijfers hebben betrekking op de periode 1950-60 : Frankrijk 4,2 % ; België 13,0 % ; Nederland 5,5 %.

Zoals te verwachten vertegenwoordigen de havens van de Brest-Amsterdam range praktisch de totaliteit van de trafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de drie beschouwde landen op het kontinent. Binnen deze zone zijn er twee concentratiepunten, namelijk Calais en Oostende<sup>2</sup>. Beide havens maken ruim de helft van het passagiersverkeer uit. In tweede orde moet men hier Rotterdam en Boulogne aan toevoegen (zie tabel 3). De vier vermelde havens totaliseren zodoende 78 % van de range. Merk verder op dat de haven van Zeebrugge in vrij korte tijd opgeklommen is, samen met Dieppe, tot het vijfde penetratiepunt op het kontinent, met circa 6 % van de markt.

Ten aanzien van de havens van Calais en Boulogne moet speciaal de aandacht worden getrokken op het hovercraftverkeer dat zeer recent zijn intrede heeft gedaan. Niettegenstaande zijn bijzonder kort bestaan, heeft deze nieuwe transportvorm reeds een zeer belangrijke plaats ingenomen in het personenverkeer overzee tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europees kontinent.

<sup>2</sup> Voor de haven van Oostende vertegenwoordigen de pakketboten 1.322.000 passagiers.



	Calais	Boulogne
1968	—	27.000
1969	296.000	120.000
1970	496.000	334.000

Hiermede vertegenwoordigt de hovercraft reeds 9 % van de markt overzee. Gedurende de eerste acht maanden van 1971 werd een felle expansie van het hovercraft-verkeer waargenomen. Te Calais steeg de trafiek met 45 % en te Boulogne met 32 %.

Niettegenstaande deze felle competitie hebben de Belgische havens Oostende en Zeebrugge tijdens het jongste verleden hun positie weten te handhaven.

### 3. Het passagiersverkeer overzee tussen het Verenigd Koninkrijk en de havens van de Brest-Amsterdam range, 1950-70 ( $\times 1.000$ ) (Boot + Hovercraft)

Haven	1950	1955	1960	1965	1969	1970
Amsterdam	n.b. (a)	n.b.	n.b.	7	60	69
Scheveningen	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	n.b.	n.b.	n.b.	612	875	992
Zeebrugge	—	—	—	—	365	496
Oostende	420	817	1.316	1.937	1.960	2.133
Duinkerke	167	183	227	245	207	232
Calais	741	712	1.301	1.741	2.108	2.496
Boulogne	—	698	864	1.054	1.009	1.213
Dieppe	435	439	320	433	479	499
Le Havre	—	61	68	168	360	348
Cherbourg	—	1	1	199	255	274
Brest	—	—	—	—	—	—

(a) n.b. = niet bekend.

### B. Het personenverkeer per vliegtuig

Tussen het Verenigd Koninkrijk en de drie beschouwde landen werd er in 1970 een personentrafiek van 4.490.000 personen geregistreerd, in beide richtingen samen (de ingaande en uitgaande trafiek is nagenoeg in evenwicht). Hiermede vertegenwoordigt het luchtverkeer 34 % van het totaal personenverkeer tussen de twee beschouwde zones. Dit aandeel is sinds 1960 vrijwel konstant gebleven variërend tussen 33 à 35 %. Voorheen was het aandeel van de luchtvaart veel lager (zie tabel 4).

### 4. Het passagierverkeer per vliegtuig tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk België-Nederland, 1955-70 ( $\times 1.000$ ),

Jaar	Frankrijk		België		Nederland		Totaal vluchtvaart	Totaal zeevaart	Luchtvaart zeevaart	$\times 100$
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index				
1955	601	42,4	115	34,1	213	46,5	929	3.459	26,9	
1960	1.416	100,0	337	100,0	458	100,0	2.211	4.471	49,5	
1965	1.865	131,7	697	206,8	783	171,0	3.345	6.244	53,6	
1968	1.879	132,7	731	216,9	1.037	226,4	3.647	7.656	47,6	
1970	2.366	167,1	818	242,7	1.306	285,2	4.490	8.724	51,5	

Dit totale passagiersverkeer is evenwel slechts in beperkte mate gericht op luchthavens die in directe competitie treden met het zeeverkeer (zie tabel 5). Men mag aannemen dat deze competitie direct speelt voor de luchthavens Le Touquet, Calais en Cherbourg in Frankrijk, Oostende in België en mits veel goede wil voor Rotterdam in Nederland. Deze luchthavens vervullen een belangrijke rol op het vlak van het toeristisch verkeer. Voor de luchthavens Lille, Brussel en Schiphol wordt de keuze tussen boot en vliegtuig minder urgent gesteld. Zij blijft evenwel aanwezig; de trafiek is een mengvorm van toeristisch en zakenverkeer.

Tussen de twee onderscheiden groepen luchthavens is de ontwikkeling van het personenverkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk er ongelijk. De Franse toeristische luchthavens en de luchthaven van Oostende lijden duidelijk een terreinverlies op een expansieve markt. Twee redenen verklaren deze teruggang.

In de eerste plaats vervangen vele directe chartervluchten de vroegere gemengde indirecte vluchten met toeristische regionen als bestemming. In de tweede plaats vormt de hovercraft, met zijn tijdsbesparing, een belangrijke mededinger voor het vliegtuig.

### C. De begeleide auto's

#### 1. Zeeverkeer

Bij de analyse van tabel 1 bleek reeds het groot aantal car-ferry-lijnen tussen Groot-Brittannië en de Brest-Amsterdam range. Hieruit kan een belangrijk verkeer van begeleide auto's worden afgeleid<sup>3</sup>. In 1970 bedroeg dit aantal voor het geheel van de Belgische en Franse havens 1.247.000 (de gegevens voor de Nederlandse havens zijn onbeschikbaar). Met betrekking tot deze speciale vorm van passagiersverkeer zijn uit tabel 6 een aantal punten van betekenis af te leiden.

a. De trafiekontwikkeling inzake begeleide voertuigen overzee verloopt globaal genomen sneller dan voor het passagiersverkeer.

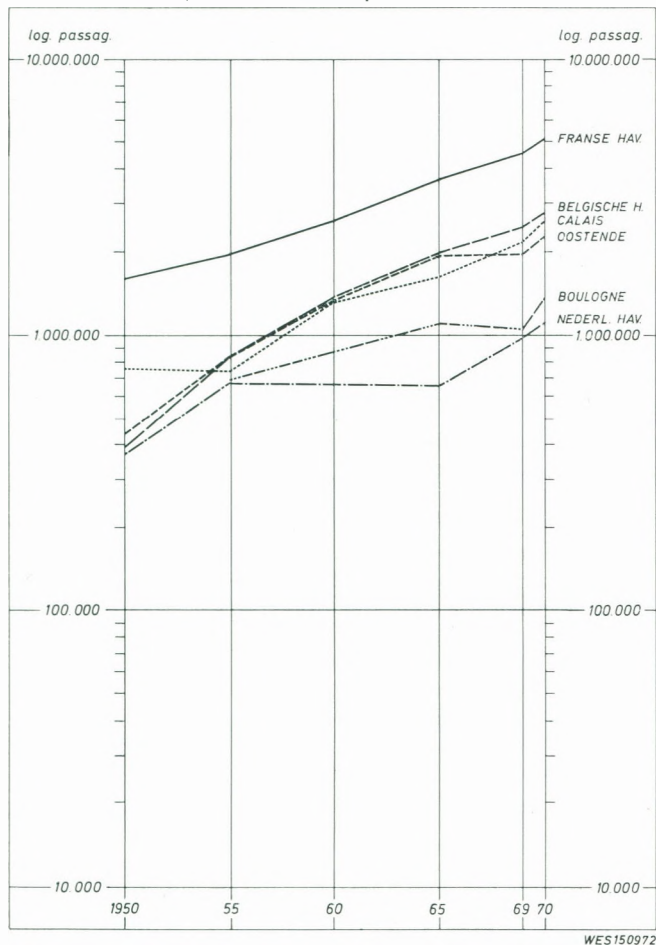
b. Het zwaartepunt in de trafiek van begeleide auto's ligt, net zoals voor het personenverkeer, bij de Franse havens.

c. Gedurende de jongste 20 jaar heeft België zijn positie binnen de beschouwde range in belangrijke mate verbeterd.

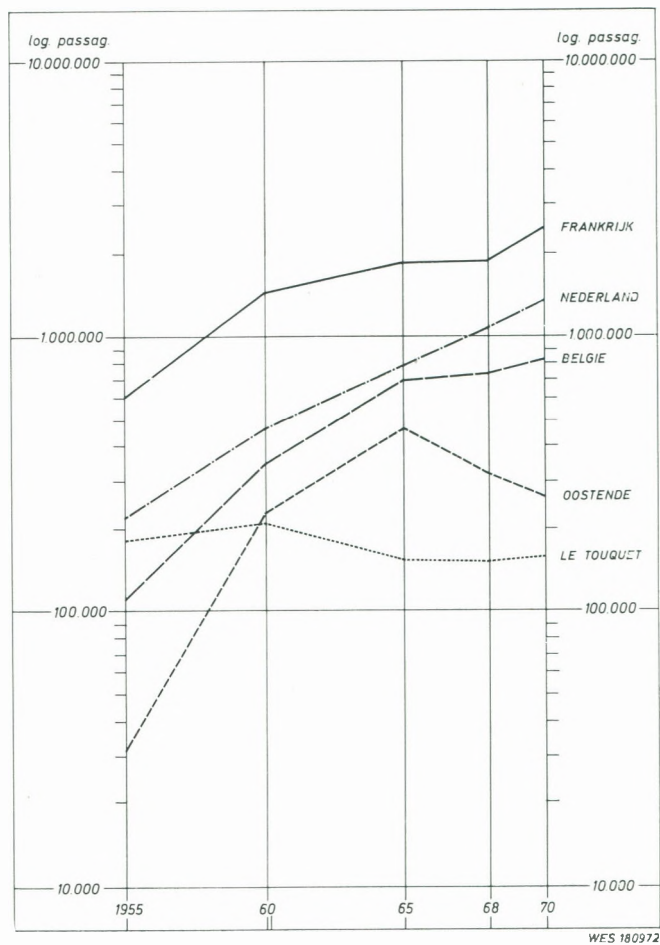
d. De trafiek is verder gekoncentreerd op 4 punten; twee hiervan liggen in Frankrijk (Calais en Boulogne), terwijl Oostende en Zeebrugge eveneens twee belangrijke concentratiepunten vormen.

<sup>3</sup> In bepaalde gevallen zoals voor Zeebrugge, zijn begeleide vrachtwagens hierin begrepen.

Grafiek 1: Het passagiersverkeer over zee tussen het Verenigd Koninkrijk en de Franse, Belgische en Nederlandse zeehavens, 1950-70 (boot en hovercraft)



Grafiek 2: Het passagiersverkeer per vliegtuig tussen het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, België en Nederland, 1955-70



## 2. Luchtverkeer

Het aantal begeleide voertuigen, die van en naar het Verenigd Koninkrijk worden gebracht per vliegtuig, is beduidend kleiner dan voor het zeevaartverkeer. Daarenboven is het aantal regelmatige air-feries die kustluchthavens aandoen, bijzonder klein.

	1965	1970
Schiphol	—	—
Rotterdam	5.000	3.000
Oostende	16.000	11.000
Calais-Marck	14.000	—
Le Touquet	32.000	17.000
Cherbourg	10.000	—

Deze enkele cijfers wijzen niet enkel op een marginale betekenis van de luchtvaart in het geheel van de trafiekstroom van begeleide auto's, doch zij tonen daarenboven aan hoe het luchtverkeer in absolute cijfers aan betekenis verliest. Voor elk van de hiervoor vermelde luchthavens is de trafiek van de begeleide voertuigen in 1970 merkelijk kleiner dan in 1965. Voor twee Franse havens is het aantal regelmatige car-ferry-lijnen zelfs verdwenen.

## HET GOEDERENVERKEER

Naar analogie met de passagierslijnen zou men een overzicht kunnen geven van de regelmatige goederenlijnen met haven van bestemming en beherende maatschappij.

Gezien echter deze lijst bijzonder lang zou uitvallen en bepaalde lijnen verscheidene havens op hun traject aandoen, hebben wij het verkieselijk geacht een niet-nominatief overzicht te geven, zonder onderscheid naar specialisatie. Eind 1971 waren er tussen de beschouwde range en Groot-Brittannië 100 regelmatige vrachtlijnen. De spreiding van deze regelmatige lijnen over de Westeuropese havens vertoont volgend beeld. De car-ferry-lijnen vervat in tabel 1 zijn hierin niet hernoemen.

Amsterdam	5	Calais	—
Scheveningen	1	Boulogne	1
Rotterdam	47	Dieppe	2
Antwerpen	13	Le Havre	7
Gent	6	Rouen	5
Zeebrugge	2 (5)	Cherbourg	—
Oostende	1	Brest	—
Duinkerke	10		

Hieruit blijkt duidelijk dat het zwaartepunt van de regelmatige goederenlijnen tussen het Verenigd Koninkrijk en Noordwest-Europa gelegen is tussen Duinkerke en Rotterdam. In dit opzicht vertoont de goederentrafiek een totaal ander gedragspatroon dan de personenverkeer. De personenverkeer is vooral georiënteerd op deze punten die een snelle overvaart garanderen. De goederentrafiek richt zich op de havens met een sterk industrieel achterland.

Gedurende de jongste maanden, mede door de beslissing van Engeland om tot de EEG toe te treden, kwam Zeebrugge in de aktualiteit. Begin januari 1972 startte de nieuwe containerlijn Zeebrugge-Tilbury van de Comar





Archief MBZ

Zeebrugge Terminal

Container Line. Binnenkort worden vanuit Zeebrugge nog twee andere scheepvaartlijnen geopend, die allebei Hull als bestemming hebben. Deze twee nieuwe lijnen worden geëxploiteerd door Ellerman's Wilson Line Ltd, enerzijds en North Sea Ferries, anderzijds. Beide lijnen zijn aanvankelijk bestemd voor vrachtvervoer en zullen vanaf midden 1972 zich eveneens inlaten met het passagiersverkeer. Thans beschikt Zeebrugge reeds over een treinferry-dienst Zeebrugge-Harwich en een containerdienst Zeebrugge-Harwich. Beide lijnen worden geëxploiteerd door British Rail in samenwerking met de Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats.

Deze goederenlijnen vertegenwoordigen in 1970 samen met de onregelmatige vaart ongeveer 40 mln ton. Hieruit blijkt onmiddellijk de uitzonderlijke betekenis van het Ver-

enigd Koninkrijk voor het maritiem verkeer voor landen gelegen aan de Noordzee.

In tabel 7 volgt een syntetisch overzicht van de in- en uitgaande bewegingen voor 1970; in tabel 8 wordt de evolutie geschetst tussen 1960 en 1970. Welke tegenstellingen zijn uit beide tabellen af te leiden?

1. In tegenstelling tot het passagiersverkeer ligt het zwaartepunt van de goederentrafiek, binnen de beschouwde range, in Nederland. De Nederlandse havens maken drie vijfde van de trafiek uit. De trafiek met de Franse havens is daarentegen relatief beperkt.

2. In elk van de drie zones is de uitgaande beweging groter dan de ingaande beweging. Een zeer belangrijk gedeelte (11,9 miljoen) van de uitgaande trafiek van Nederland heeft betrekking op tankvaart.



5. Het passagiersverkeer per vliegtuig tussen het Verenigd Koninkrijk en enkele kustluchthavens van de Brest-Amsterdam range, 1950-70 ( $\times 1.000$ )

Luchthaven	1955	1960	1965	1968	1970
Schiphol	n.b.	n.b.	518	704	873
Rotterdam	—	129	280 (a)	380 (a)	368
Oostende	31 (b)	231 (b)	458	317	266
Lille	—	—	7	8	12
Calais-Marck	42	87	54	24	1 (c)
Le Touquet	175	201	158	153	161
Cherbourg	—	—	35	58	1

(a) Voor de jaren 1965 en 1968 hebben de cijfers betrekking op het totaal van de luchtpassagiers via Zestienhoven. Het verkeer naar Groot-Brittannië bedraagt hiervan iets minder dan 90 %.

(b) Totaal passagiers. Het percentage met andere bestemmingen dan het Verenigd Koninkrijk is evenwel zeer klein.

(c) Privé- en taxivluchten.

3. Binnen de zone is de trafiek bijzonder sterk gekoncentreerd te Rotterdam. In tweede orde dienen Antwerpen en Amsterdam vermeld.

4. In het geheel van de range bekleedt Zeebrugge de vijfde plaats en heeft tijdens de jongste 10 jaar een felle trafiekontwikkeling op Groot-Brittannië doorgemaakt.

5. Voor elk van de drie deelzones is de groei van de trafiek op Groot-Brittannië snel geëvolueerd; hiernavolgende jaarlijkse groeicijfers van het jongste decennium zijn pertinent:

Franse havens	11,2 %
Zone Brest-Duinkerke	14,6 %
Belgische havens	9,6 %
Nederlandse havens	10,6 %

6. De trafiekontwikkeling overzee van begeleide auto's tussen het Verenigd Koninkrijk en de Brest-Amsterdam range, 1950-70 (boot + hovercraft) ( $\times 1.000$ )

Haven	1950	1955	1960	1965	1969	1970
Amsterdam	—	—	—	n.b.	n.b.	n.b.
Schevingen	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	—	—	n.b.	n.b.	n.b.
Zeebrugge	—	—	—	—	112	151
Oostende	16	27	65	181	221	241
Duinkerke	33	35	36	38	19	17
Calais	30	25	82	212	308	398
Boulogne	24	86	124	186	178	201
Dieppe	—	11	12	64	90	99
Le Havre	—	—	—	31	73	81
Cherbourg	—	—	—	44	54	59
Brest	—	—	—	—	—	—

## BESLUIT

Deze bijdrage heeft geen enkele andere bedoeling dan een beeld te scheppen van een belangrijke personen- en goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de Franse, Belgische en Nederlandse havens. Ten aanzien van deze laatste was de aandacht vooral toegespitst op de zone tussen Amsterdam en Brest. De cijfers wijzen echter uit dat het veeleer gaat om de range Amsterdam-Le Havre. Uit deze analyse trekken enkele punten bijzonder de aandacht.

1. Het personenverkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en het geheel van de zee- en luchthavens van de drie beschouwde landen bereikte in 1970 een niveau van 13,2 miljoen personen (uiteraard in beide richtingen samen). Hierin vertegenwoordigt het zeeverkeer het leeuwendeel:

zeeverkeer :	8.724.000 passagiers
luchtvaart :	4.490.000 passagiers

2. Beide transportmedia hebben tijdens de jongste 15 jaar een felle groei gekend. Het verkeer overzee groeide van 3,4 mln passagiers in 1955 tot 8,7 mln in 1970, wat een jaarlijkse groei betekent van 6,3 %. Het luchtverkeer ontwikkelde van 0,9 mln in 1955 tot 4,5 mln in 1970 of een groeiritme van 11,1 %. Sinds 1960 is echter het aandeel van de zeevaart in het geheel van de passagierstrafiek vrij konstant gebleven.

3. Merkwaardig is de positie die de hovercraft in een zeer korte tijd heeft ingenomen. Met 830.000 overtochten maakt dit transportmedium reeds 9 % van het zeeverkeer uit en 6,2 % van de totale personenbeweging.

4. In het zeeverkeer vertegenwoordigen de havens van de Brest-Amsterdam range praktisch de totaliteit van de passagierstrafiek. Binnen deze range liggen de stromen ongelijk. De Franse havens maken samen 58 % van de bewegingen uit. De Belgische havens houden met een aandeel van 30 % vrij goed stand.



7. De goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de havens van de Brest-Amsterdam range, 1970 ( $\times 1.000$  ton)

Havens	Ingaand	Uitgaand	Totaal
Amsterdam (a)	775	2.626	3.401
Scheveningen	80	127	207
Rotterdam	5.470	14.969	20.439
Totaal Nederlandse havens (b)	5.743	19.676	25.419
Antwerpen	1.556	2.807	4.363
Gent	266	330	596
Zeebrugge	801	599	1.400
Oostende	185	34	220
Totaal Belgische havens (c)	3.286	3.802	7.089
Duinkerke	1.066	925	1.991
Calais	181	108	290
Boulogne	22	74	96
Dieppe	83	160	243
Le Havre	905	1.255	2.161
Rouen	268	1.026	1.294
Cherbourg	5	7	12
Brest	70	14	84
Totaal Franse havens (d)	2.883	4.525	7.408

(a) Cijfers hebben betrekking op 1969.

(b) CBS-gegevens ; inclusief andere Nederlandse havens ; deze gegevens stemmen niet overeen met de gegevens verstrekt door de havens.

(c) NIS-gegevens ; inclusief andere Belgische havens.

(d) Het totaal van de Franse havens werd geschat door een enquête bij enkele grote havens buiten de range.

5. Inzake het luchtverkeer is het aandeel van de kustluchthavens veel minder groot — quid de definitie van kustluchthaven — en ziet de trafiekverdeling er totaal anders uit dan voor de zeevaart. Frankrijk komt uiteraard vooraan met 52 % van de trafiek. De ontwikkeling is evenwel van deze aard dat tijdens het jongste decennium de ontwikkelingsbeweging Verenigd Koninkrijk-Nederland veel sneller verloopt (+ 11,1 %) per jaar dan de trafiek met Frankrijk (+ 5,3 %).

6. Met uitzondering voor de Nederlandse verliezen de kustluchthavens duidelijk terrein of is er een stagnatie vast te stellen. De Belgische en de Franse kustluchthavens hebben een uitgesproken toeristische functie. De structurele wijzigingen in de toeristische sektor alsmede de invloed van de hovercraft verklaren in ruime mate de aan gang zijnde ontwikkeling.

7. Veel sterker dan voor het personenverkeer is het verlies van de luchtvaart inzake het transport van personenwagens. Dit verlies was tijdens de jongste 5 jaar bijzonder uitgesproken.

8. Tussen het Verenigd Koninkrijk en de Noordzeehavens van Nederland, België en Frankrijk waren er eind 1970 100 regelmatige lijnen operationeel. De helft hiervan doet Rotterdam aan.

8. De goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de havens van de Brest-Amsterdam range, 1960-70 ( $\times 1.000$  ton)

Havens	1960	1965	1970
Amsterdam	1.521	2.280	3.401 (a)
Scheveningen	12	53	207
Rotterdam	6.906	9.705	20.439
Totaal alle Nederlandse havens	9.300	13.280	25.419
Antwerpen	2.101	2.898	4.363
Gent	318	419	596
Zeebrugge	276	349	1.400
Oostende	69	128	220
Totaal alle Belgische havens	2.817	4.088	7.089
Duinkerke	591	936	1.991
Calais	41	28	290
Boulogne	50	54	96
Dieppe	97	125	243
Le Havre	134	417	2.161
Rouen	648 (b)	965	1.294
Cherbourg	—	2	12
Brest	15	76	84
Totaal alle Franse havens	2.560	3.383	7.408

(a) Heeft betrekking op 1969.

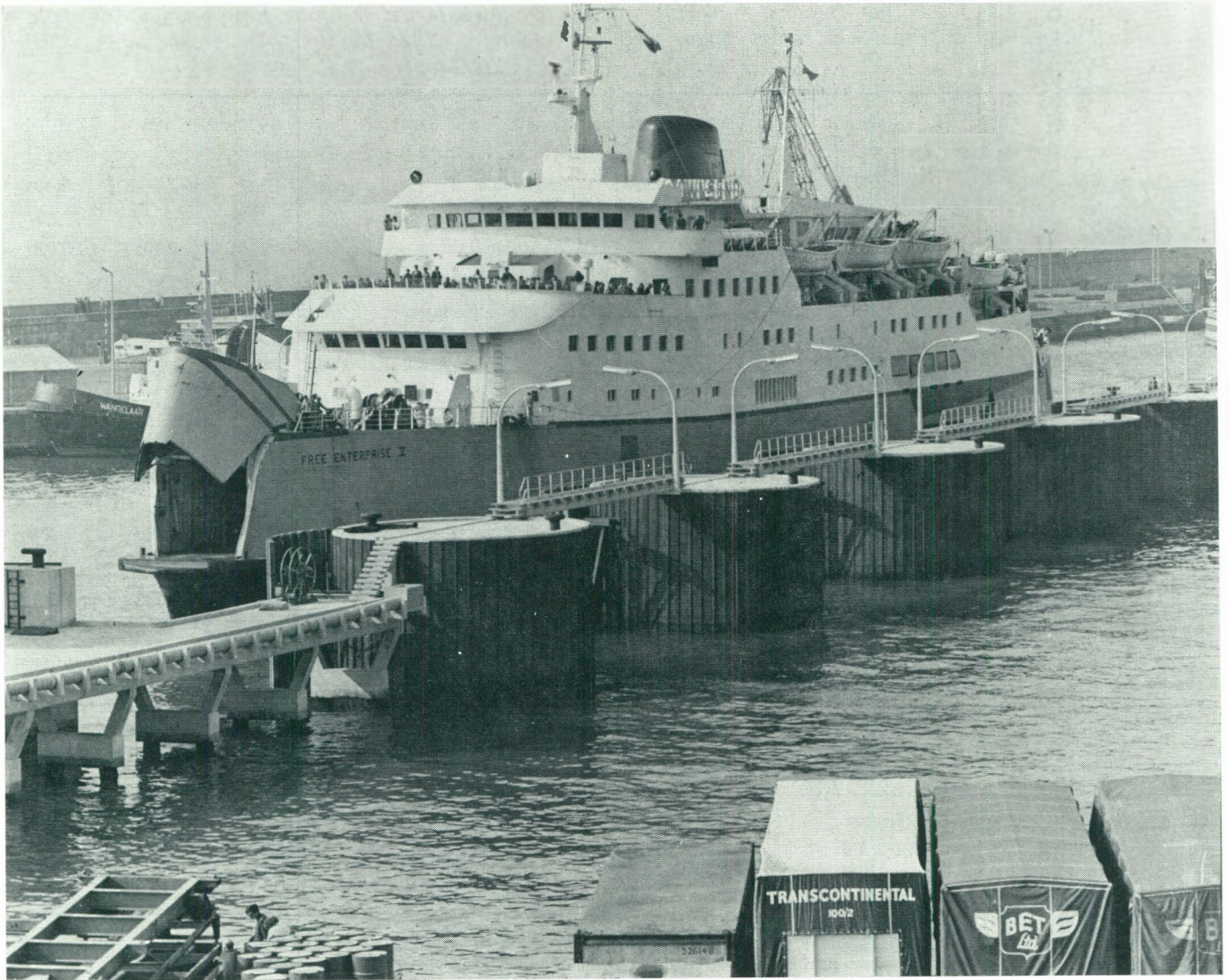
(b) Heeft betrekking op 1960.

9. Het totaal goederenvolume tussen de vier beschouwde landen bedroeg in 1970 39,9 mln ton waarvan 28,0 mln uitgaand. In de totale trafiek vertegenwoordigt de range Brest-Amsterdam 38,9 mln ton of 98 %.

10. In tegenstelling tot het personenverkeer zijn de goederenstromen binnen de range vooral gericht op de Nederlandse havens (ruim drie vijfde).

11. De goederentrafiek tussen het Verenigd Koninkrijk en de Amsterdam-Brest range kende gedurende de jongste 10 jaar een felle groei ; de groei varieert van 9,6 % voor de Belgische havens tot 14,6 % voor de Noordfranse havens.





Archief MBZ

Zeebrugge Terminal



# Case-studies

## Britten aan onze kust

Lic. P. BOERJAN,  
Wetenschappelijk Medewerker WES

De intrede van Groot-Brittannië in de EEG houdt niet in dat wij een vreemde eend in de bijt krijgen. De toeristische banden tussen Groot-Brittannië en België, en dan meer bepaald West-Vlaanderen, dateren niet van vandaag. Inderdaad, sedert jaren vormen de Britten onze belangrijkste buitenlandse toeristische markt.

Hierna wordt ingegaan op de betekenis van de Britse toeristenstromen naar de Belgische Kust evenals op de analyse van de implicaties die deze markt met zich meebrengt.

### Het profiel van de Britse vakantieganger

In vergelijking met hun toekomstige EEG-partners kan men de Britten als een uitgesproken 'recreation-minded' volk bestempelen. Uit een in opdracht van Reader's Digest uitgevoerd vergelijkend onderzoek<sup>1</sup> kan men afleiden dat in Groot-Brittannië 64 personen op 100 vakantie<sup>2</sup> hebben genomen gedurende het jaar 1968, tegenover 59 in Nederland, 49 in Frankrijk, 47 in het Groothertogdom Luxemburg, 38 in Duitsland, 37 in België en 28 in Italië.

Uitgaande van de meer konventionele definitie inzake vakantie (een verblijf van minstens 4 opeenvolgende nachten buiten de gewone woonplaats voor rekreatieve doeleinden) aangenomen door de British Tourist Authority brachten de Britse volwassenen in 1970 circa 36 miljoen vakanties door. Hierbij is het opvallend dat relatief weinig vakanties, namelijk 14 % van het totaal, in het buitenland worden doorgebracht. Een vergelijking met de analoge cijfers van enkele EEG-landen illustreert deze vaststelling: België 52 %, Duitsland 49.5 %, Nederland 29 %. Niettemin dient erop gewezen dat landen met een uitgesproken toeristische vokatie<sup>3</sup>, zoals Italië en Frankrijk, een even lage of zelfs lagere verhouding vertonen dan Groot-Brittannië met resp. 4 en 15 %.

De doorsnee Britse vakantieganger wordt door Boscoe D. als volgt getypeerd<sup>4</sup>: 'In Britain, holidaymakers are rather younger, more prosperous, better educated and of slightly higher socio-economic status than the average British adult.'

Een laatste meldenswaardige vaststelling die dit globaal beeld van de Britse toeristische markt afrondt betreft het belang van de travel agency-tour operating business ten aanzien van de naar het buitenland reizende vakantiegangers. Inderdaad, meer dan de helft van deze vakantiegangers doen het buitenland aan op basis van een 'inclusive tours'.

### Situering van de Britse vraag op de toeristische markt van de Belgische Kust

Na deze schets van het globaal beeld van de Britse toeristische markt, lijkt het aangewezen de brug te slaan naar haar betekenis ten overstaan van de Belgische Kust. Teneinde de Britse vraag op de toeristische markt van de Belgische Kust te situeren, kan men drie varianten aanwenden: het aantal overnachtingen, het aantal vakantiegangers en het bestedingsvolume.

<sup>1</sup> *Radioscopie de l'Europe*, Une enquête conçue et réalisée sous le patronage du Reader's Digest, Paris, 1970.

<sup>2</sup> Vakantie werd hier gedefinieerd als een verblijf van zes opeenvolgende dagen buiten de gewone woonplaats.

<sup>3</sup> Uiteraard spelen ook andere factoren zoals de geografische ligging, het inkomenniveau, e.d. een rol.

<sup>4</sup> Boscoe D., *British tourism in the seventies*. Tourism research and development, IUOTO, september-oktober 1970, p. 14.

Op basis van de officiële statistiek van het toerisme en het hotelwezen, gepubliceerd door het Nationaal Instituut voor de Statistiek, noteerde men gedurende het jaar 1971 733.500 overnachtingen aan de Belgische Kust. Op basis van recente WES-onderzoekingen<sup>5</sup> mag men vooropstellen dat dit officieel overnachtingscijfer met circa 60 % moet worden verhoogd teneinde de werkelijkheid te benaderen. Aldus zou het reëel aantal Britse overnachtingen aan de Belgische Kust oplopen tot circa 1.175.000; hetgeen 4.3 % van het totaal aantal overnachtingen aan de Belgische Kust vertegenwoordigt.

Alhoewel dit aandeel relatief klein blijkt, vormden de Britten in 1971 nog steeds onze belangrijkste buitenlandse markt met 27 % van het aantal overnachtingen der vreemdelingen. Hierbij gingen ze zeer nipt de expanderende Duitse markt (26 %) vooraf. Verder volgen de Franse en de Nederlandse cliënteel met respectievelijk een aantal van 23 en 11 %.

Het relatief belang van de Britse markt neemt toe indien men de toeristische betekenis benadert vanuit de optiek van het aantal vakantiegangers, resp. het bestedingsvolume.

Door de relatief korte verblijfsduur van de Britse vakantieganger aan de Belgische Kust (vijf nachten per vakantie) in vergelijking met de overige belangrijke klantengroepen, loopt het aandeel van de Britten in het totaal van de vakantiegangers aan de Belgische Kust op tot circa 8 % in 1971.

Aldus kan het aantal Britse toeristen die in 1971 de Belgische Kust bezochten worden geraamd op 235.000<sup>6</sup>.

Rekening houdend met de sterke gerichtheid op de hotelierie, de geringe gezinsgrootte, de korte verblijfsduur en de hoge uitgaven voor ontspanning zou de betekenis van de Britse vraag ten aanzien van de Belgische Kust nog toenemen in de optiek van het bestedingsvolume. De voorlopige resultaten van een recent WES-onderzoek<sup>7</sup> releveren een gemiddelde besteding per man/dag van 750 F door de Britse toerist aan de Belgische Kust tegenover 400 F door de Duitse vakantieganger, die toch het hoogste socio-professioneel niveau vertoont van alle klantengroepen aan de Belgische Kust<sup>8</sup>.

In de veronderstelling dat het aantal Britse overnachtingen aan de Belgische Kust in 1972 ongewijzigd zou zijn in vergelijking met 1971, bekomt men door combinatie van het reëel overnachtingscijfer en de man/dag bestedingen een bruto-bestedingsvolume (dit wil zeggen inclusief de bestedingen die ten goede komen aan het buitenland — cfr voetnoot 8) van de Britse toeristen aan de Belgische Kust van circa 0,9 miljard frank.

<sup>5</sup> Vanhove N., *Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking*, WES, Brugge, 1969.

WES, *De weekendtochten en de korte vakanties van de Belgen in 1969*, Reeks rapporten toeristisch-ekonomisch onderzoek, nr. 46, 1971.

<sup>6</sup> Dit cijfer ligt in de lijn van de ramingen gemaakt op basis van de in Groot-Brittannië uitgevoerde 'International Passenger Survey - 1970'. Hierbij werd het aantal Britse bezoeken aan België en het G.H.-Luxemburg geraamd op 326.000.

<sup>7</sup> Het betreft een imago- en bestedingsonderzoek bij de Britse en Duitse vakantiegangers aan de Belgische Kust, dat uitgevoerd wordt gedurende de periode juli-september 1972.

<sup>8</sup> De opgegeven cijfers betreffen bruto-bestedingen, dwz het totaal van de gemaakte vakantiebestedingen inclusief deze die ten goede komen aan het buitenland (bv het vervoer door een buitenlandse maatschappij). Het is de bedoeling, op basis van bovenvermeld onderzoek, een raming op te stellen van de netto-bestedingen. De netto-bestedingen zijn deze die inkomengenererend werken ten opzichte van de Belgische Kust, resp. geheel België.

## De Britse toerist aan de Belgische Kust

Zoals reeds enigszins bleek uit de vorige paragraaf vertonen de Britten in menig opzicht afwijkende marktkenmerken in vergelijking met de overige belangrijke klantengroepen aan de Belgische Kust. Hierna wordt een bondig overzicht geboden van de belangrijkste karakteristieken van de Britse vakantieganger aan de Belgische Kust.

### De geografische marktstructuur

Alhoewel er een zekere geografische marktconcentratie valt waar te nemen, kan men, rekening houdend met de bevolkings spreiding, deze concentratie van de Britse markt niet als bijzonder uitgesproken bestempelen. Het zwaartepunt van de markt situeert zich in Middlesex-London. Dit gebied dat 9.5 % van de Britse bevolking telt, totaliseert 21 % van de Britse vakantiegangers aan de Belgische Kust. Aansluitend hiermee kan het gebied Z-O Engeland (gevormd door de counties Surrey, Sussex, Kent en Essex) worden vermeld, dat circa 12.5 % van het aantal vakantiegangers omvat. Aldus kan worden gesteld dat de Zuidoosthoek circa één derde van de totale vraag uitmaakt.

Naast deze Zuidoosthoek dient vooral gelet te worden op het belang van de counties Lancashire (10.8 %) en Yorkshire-West-Riding (7.8 %).

### Leeftijds- en gezinsstructuur

De leeftijdsstructuur van de volwassen Britse vakantiegangers aan de Belgische Kust kan men grosso modo als volgt voorstellen: één derde jongeren (15-29 jaar), één derde in de middenleeftijdsklasse (30-49 jaar) en één derde ouderen (50 jaar en meer). In vergelijking met de overige belangrijke klantengroepen aan de Belgische Kust komt de middenleeftijdsklasse sterk onderbezet voor bij de Britten. Dit is een belangrijke vaststelling: de basisfunctie van de Belgische Kust als vakantie-oord voor de gezinnen met kinderen komt relatief weinig aan bod op de Britse markt.

Nauw verbonden met de leeftijdsstructuur is uiteraard de gezinsstructuur. Uit voorgaande vaststelling ligt het voor de hand dat de gemiddelde gezinsgrootte van de Britse cliënteel (2.1 personen) beduidend lager ligt in vergelijking met de overige klantengroepen: Duitsers 2.8; Belgen 3.3; Fransen 3.4; Nederlanders 3.8 personen.

Daarnaast is het belangwekkend de gezinsstructuur van de Britten aan de Belgische Kust te vergelijken met deze van de Britten die hun vakantie doorbrengen in eigen land, resp. het buitenland.

Structuur van de reizende gezinsgroep	Britse vakantiegangers		
	in eigen land	in het buitenland	aan de Belgische Kust
Alleenreizend	20	31	37
Vergezeld van echtgeno(o)t(e), maar zonder kinderen	46	52	40
Vergezeld van kinderen	34	17	23
Totaal	100	100	100



Hieruit blijkt dat de Britten aan de Belgische Kust wel meer vergezeld zijn van kinderen dan de Britten die andere buitenlandse vakantie-oorden bezoeken; maar dat de gezinnen met kinderen veeleer hun eigen land aanzien als geschikt voor een gezinsvakantie met kinderen.

Uit een onderzoek uitgevoerd door de toenmalige British Travel Association<sup>9</sup> bleek dat in 1968 51 % van de Britse binnenlandse vakantiegangers verklaarden een buitenlandse vakantie in overweging te hebben genomen. Circa 10 % hiervan verklaarden dat uiteindelijk een vakantie in het binnenland werd verkozen 'omwille van de betere geschiktheid voor de kinderen'. Konkreet betekent dit het bestaan van een weerstand (ongeschiktheid voor de kinderen) om op reis te gaan naar het buitenland bij ongeveer anderhalf miljoen Britse vakantiegangers. Mogelijks is deze weerstand verder verbonden met andere remmende factoren (prijsaspect, gebrek aan geborgenheid...). Bovendien is niets gekend met betrekking tot de intensiteit van die weerstand.

#### *Het socio-professioneel niveau*

De socio-professionele status van de Britse vakantieganger aan de Belgische Kust kan als vrij laag worden bestempeld in vergelijking met de overige buitenlandse klantengroepen aan de Belgische Kust. Indien het aandeel van de gegoede klassen (kaderpersoneel, hogere ambtenaren, ondernemers en vrije beroepen, handelaars en ambachtslui) als een aanduiding geldt voor het socio-professioneel niveau, dan komt de Britse cliënteel achteraan met 24 % tegenover 36 % voor de Fransen, 39 % voor de Nederlanders en 46 % voor de Duitsers. Onder de Britse cliënteel worden de gegoede klassen voorafgegaan door de bedienden (28 %), terwijl daarnaast de arbeiders één vijfde van het totaal uitmaken.

Alhoewel een vergelijking tussen de WES-klassifikatie en deze gebruikt ten behoeve van de Britse vakantieonderzoeken<sup>10</sup> moeilijk opgaat, kan men vooropstellen dat de Belgische Kust een publiek aantrekt dat inzake socio-professionele status lager uitvalt in vergelijking met de overige Britten die hun vakantie in het buitenland doorbrengen. Het peil van de Britse vakantieganger aan de Belgische Kust situeert zich wellicht ongeveer op het niveau van de Britten die hun vakantie in het binnenland doorbrengen. Niettemin houdt dit in dat de socio-professionele status van de Britten aan de Belgische Kust beduidend hoger ligt in vergelijking met deze van de doorsnee Brit.

#### *De lokalisering van de Britse vraag aan de Belgische Kust*

De Britse vraag komt ruimtelijk bijzonder sterk geconcentreerd voor aan de Belgische Kust. Ruim drie vijfden

<sup>9</sup> The British Travel Association, *Patterns in British holidaymaking 1951-1968*, London, december 1969, p. 12.

van de Britse overnachtingen komen voor rekening van Oostende. Dit houdt verder in dat bijna één vakantieganger op drie te Oostende een Brit is. Daarnaast kan nog een tweede concentratiepunt — zij het veel minder uitgesproken — worden waargenomen te Blankenberge met 16 % van het totaal aantal Britse overnachtingen aan de Kust.

#### *De logiesstructuur*

Zoals reeds hoger werd aangestipt, is de Britse cliënteel aan de Belgische Kust bijzonder sterk op de hotellerie georiënteerd. De logiesvorm hotel-pension registreert 85 % van de Britse overnachtingen aan de Belgische Kust. In dit opzicht vertonen de Britten een sterk afwijkend gedragspatroon in vergelijking met de overige belangrijke klantengroepen aan de Belgische Kust, die in de eerste plaats op de logiesvorm appartement en villa zijn georiënteerd. Aldus loopt het aandeel van de logiesvorm hotel-pension slechts op tot 24 % van de Duitse overnachtingen aan de Belgische Kust, 23 % van de Nederlandse, 10 % van de Franse en 9 % van de Belgische overnachtingen.

Merk aan dat de gereleveerde logiesstructuur van de Britten niet typisch is voor de Belgische Kust: wanneer men de families bij familieleden en vrienden buiten beschouwing laat, worden drie vierden van de Britse vakanties in het buitenland doorgebracht in een hotel, pension of motel.

#### *De seizoenspreiding*

In vergelijking met alle overige belangrijke klantengroepen komen de Britten zeer goed op buiten het hoogseizoen. Dit blijkt uit de spreiding van de overnachtingen per klantengroep.

Onderstaande cijfers tonen aan dat tijdens de maanden juli en augustus slechts 50 % van de Britse overnachtingen worden genoteerd, terwijl dit aandeel varieert van 62.6 tot 68.5 % voor de overige beschouwde klantengroepen. In dit opzicht kan men stellen dat de ruime seizoenspreiding van de Britten een positief kenmerk vertoont ten aanzien van de Belgische Kust.

#### *De transportmedia en de mobiliteit van de Britse vakantieganger*

Door hun specifieke geografische ligging zijn de Britten aangewezen op de boot of het vliegtuig om de Belgische Kust te bereiken. Op basis van de reeds vermelde recente WES-enquête kan men stellen dat bijna drie vakantiegangers op vier beroep doen op de boot (inclusief hovercraft), tegenover één op het vliegtuig.

<sup>10</sup> Dit gebeurt op basis van de standaardbepalingen aangenomen door het 'Institute of Practitioners in Advertising'.

Cfr. ondermeer: Monk D., *Social grading on the National Readership Survey*, London, juli 1970.

	Winterperiode	Paasperiode	Voorseizoen	Juli	Augustus	September	Totaal
Belgen	4.6	7.5	17.2	35.6	29.0	6.1	100
Nederlanders	5.4	3.1	19.7	53.3	15.2	3.3	100
Fransen	2.0	8.7	16.2	20.9	41.7	10.6	100
Duitsers	1.6	4.3	19.5	19.6	46.6	8.5	100
Britten	2.4	9.8	25.9	24.2	25.7	12.0	100

Aansluitend met de analyse van de transportmogelijkheden dient ongetwijfeld te worden gewezen op de hoge mobiliteit van de Britse vakantieganger. Amper 13 % van de vakantiegangers aan de Belgische Kust verklaarden geen day-trips te hebben ondernomen. Naast de mobiliteit langsheen de kustzone dient in de eerste plaats te worden gewezen op de sterke binding tussen Brugge en de Kust. Circa twee kusttoeristen op drie bezoeken Brugge.

Daarnaast gaat een intense belangstelling uit naar de kunsthistorische steden Brussel (bezocht door 48 % der vakantiegangers), Gent (24 %) en Antwerpen (15 %). Tenslotte verwekken de Britten niet alleen een belangrijke stroom aan dagtochten in België, maar zwermen ook uit naar Nederland en Frankrijk.

#### De distributiekanaalen

Een laatste uitzonderlijk facet van de Britse markt komt tot uiting in de reisorganisatie. Inderdaad, bij het organiseren van hun vakantie doen 85 % van de Britten aan de Belgische Kust beroep op een reisagentschap voor de gedeeltelijke of gehele organisatie van hun reis. Ongeveer 75 % van de Britten bezochten de Belgische Kust op basis van een 'inclusive tours'.

Daarentegen organiseren de overige klantengroepen aan de Belgische Kust hoofdzakelijk zelf hun reis: namelijk 99 % der Belgen, 96 % der Nederlanders, 92 % der Fransen en 76 % der Duitsers.

#### Reismotieven

In feite is de vakantiemotivering een van de essentiële kenmerken van de vakantieganger en meteen ook van de markt. De motivaties voor het kopen van een toeristisch produkt in een 'affluent society' zijn zeker niet enkel gebaseerd op fysieke behoeften en het koopvermogen (inkomen). Zij spruiten ook voort uit socio-psychologische behoeften, die weerspiegeld worden in attitudes. De gebruikelijke klasse-variabelen verliezen evenwel aan belang met 'the erosion of traditional class-determined patterns of behavior'<sup>11</sup>. Aldus spelen psychologische variabelen een toenemende rol in de verklaring van het koopgedrag.

Gezien de betekenis van de vakantiemotivering — zowel voor de publiciteit als voor de uitbouw van de Belgische Kust — leek het ons opportuun hieraan een speciale paragraaf te wijden. Hierbij wordt beroep gedaan op de eerste resultaten van het recente WES-onderzoek.

De basis van dit onderzoek grijpt terug naar het dieptepsychologisch onderzoek bij de verblijfstoeristen aan de Kust onder leiding van N. D'hiet in 1963<sup>12</sup>. Aangevuld met recentere ervaringen werden — op zuiver kwalitatieve wijze — een aantal elementen gereleveerd die van belang zijn bij de keuze van een kustzone. Via kwantitatief onderzoek, namelijk door trapsgewijze selectie door de geënquêteerden werden uiteindelijk de drie belangrijkste geachte factoren weerhouden. Een volgende stap werd gezet door de door het kwalitatief onderzoek gereleveerde attributen in te bouwen in een systeem van polariteitsprofielen (waarbij elk attribuut wordt omschreven door twee polen

en gewaardeerd door de ondervraagde op een zeven-punt-schaal)<sup>13</sup> om aldus de Belgische Kust te typeren. In een derde en laatste fase werd tenslotte gepoogd diskriminerende attributen op te zoeken van de Belgische Kust in vergelijking met een tweetal konkurrente gebieden, namelijk de Engelse en de Spaanse Kust. Hiertoe werd de 'constant-sum scale method'<sup>14</sup> aangewend, die erin bestaat een konstante som (in ons geval 10) te verdelen tussen twee stimuli (bv. twee toeristische streken) in de verhouding dat ze een bepaald attribuut bezitten.

Uiteindelijk wordt beoogd die attributen te selekteren die terzelfdertijd aan volgende eisen voldoen:

- van wezenlijk belang zijn bij het keuzeproces van de toeristische plaats,
- door de toeristen als werkelijk of vermeend aanwezig geacht aan de Belgische Kust,
- diskriminerend zijn voor de Belgische Kust ten opzichte van konkurrente vakantie-oorden.

Alhoewel de eventuele mogelijkheid tot marktsegmentatie<sup>15</sup> hiermee niet kan onderzocht worden, beperken we ons in het kader van dit artikel tot de globale resultaten, voorgesteld in grafiek 1. Uit deze grafiek kan men afleiden dat de Britse cliënteel aan de Belgische Kust in belangrijke mate uit een zon- en strandpubliek bestaat, dat daarnaast uitgesproken de behoefte vertoont om zich 'geborgen' te voelen (zowel fysisch: cfr de goede keuken, als psychisch: cfr de vriendelijkheid van de bevolking, men voelt er zich thuis) in de toeristische streek die men bezoekt<sup>16</sup>, terwijl een ander gedeelte opmerkelijk veel interesse aan de dag legt voor het nachtleven. Tenslotte kan nog worden opgemerkt dat een niet te verwaarlozen gedeelte van de markt terdege prijsgevoelig reageert bij het vakantiekeuze-proces.

Bij vergelijking van de determinerende factoren bij de vakantiekeuze met het profiel van de Belgische Kust dienen vooral de vriendelijkheid van de bevolking, de attractiviteit van het strand en het amusementsleven als kenmerkend te worden weerhouden voor de Belgische Kust. Daarentegen zijn de elementen 'zon' en 'een relatief goedkope vakantie' nauwelijks als precaire standaardattributen te weerhouden, gezien ze diskriminerend werken tegen de Belgische Kust ten voordele van konkurrente landen (Spanje: zon - goedkoop; Engelse Kust: goedkoop).

Uiteindelijk moeten we globaal vaststellen dat attributen die op andere markten diskriminerend werken ten voordele van de Belgische Kust (geschiktheid voor de kinderen - heilzame invloed op de gezondheid) op de Britse markt niet of onvoldoende tot hun recht komen. Samen met het prijsaspect ligt dit wellicht mede aan de basis van

<sup>13</sup> Deze methode werd ontworpen door Osgood C.E., Suci G.J. en Tannenbaum P.H., *The measurement of meaning*, University of Illinois Press, 1957.

<sup>14</sup> Deze methode werd ontwikkeld door Guilford J.P., *Psychometric Methods*. McGraw-Hill, 1954, pp. 104-112.

<sup>15</sup> Marktsegmentatie beoogt het ontwikkelen van een produkt en een verkoopstrategie die tegemoet komt aan homogene deelgroepen van de markt.

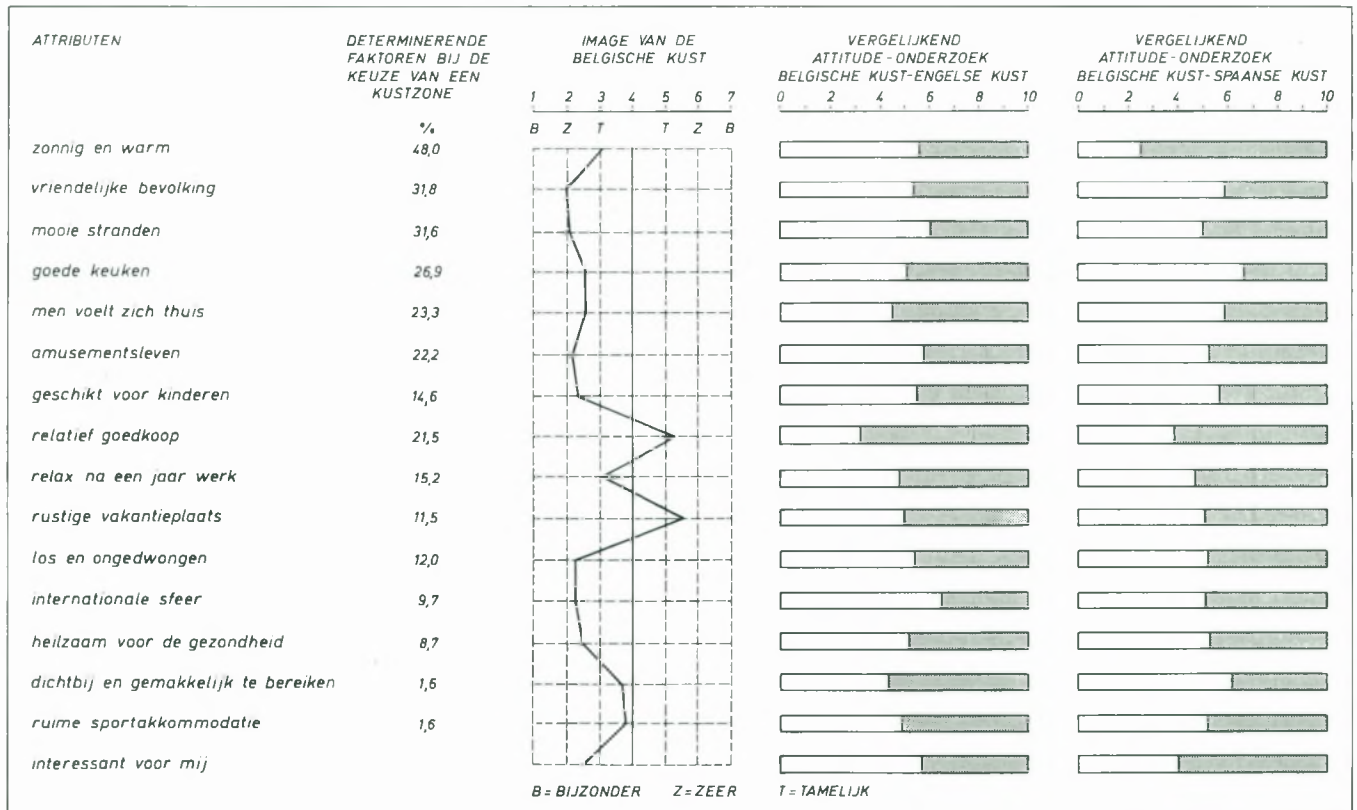
Cfr G. David Hughes, *Attitude measurement for marketing strategies*, Cornell University. Scott, Foresman and Company. Illinois, 1971, p. 3. e.v.

<sup>16</sup> Deze vaststelling stemt overeen met de praktische ervaring van de heer White, directeur van een Brits reisbureau, die tijdens zijn voordracht op een toeristisch seminarie in verband met de Britse toeristische markt (Oostende) stelde dat vele Britten zich zeer onzeker voelen bij het bezoek aan het buitenland.

<sup>11</sup> Lunn J.A., *Empirical techniques in consumer research*. Industrial society, ed. D. Pym. Penguin, 1968, pp. 401-425.

<sup>12</sup> WES, *Proeve van een algemene motivatiestudie bij de toeristen aan de Belgische Kust*, Reeks rapporten toeristisch-economisch onderzoek, nr. 5, 1964.





WES 190972

**Interpretatie van grafiek 1**

1. Determinerende factoren bij de keuze van een kustzone.

In deze tabel-grafiek werden de belangrijkste attributen aangegeven die voor de Britse toeristen van belang zijn bij de keuze van een kustzone (niet bepaald de Belgische Kust). Uit een lijst met 20 attributen werd aan de geënquêteerde gevraagd de drie belangrijkste aan te duiden.

Aldus beduiden bovenstaande resultaten bijvoorbeeld dat 48 % der onder-vraagden de zone als één van de drie belangrijkste factoren beschouwen bij de keuze van een kustzone.

2. Polariteitsprofiel van de Belgische Kust.

Bij het eigenlijk onderzoek werden steeds twee polen gebruikt, bijvoor-beeld vriendelijke bevolking-onvriendelijke bevolking. Om technische redenen werd hier alleen het attribuut met de (gunstige) pool aangege-ven. Aldus dient men de grafiek als volgt te interpreteren : de Belgische Kust wordt bijvoorbeeld getypeerd door een zeer vriendelijke bevolking, maar wordt als vrij duur aangezien.

3a en b. Het betreft hier een vergelijking tussen twee kustzones in welke mate ze een bepaald attribuut bezitten. Voor het attribuut ' moie stranden ' wordt aan de Belgische Kust 6 punten van de 10 toe-bedeeld tegenover 4 aan de Engelse Kust. De vergelijking tussen de Belgische Kust en Spanje releveert dat de stranden van deze kustzones als gelijkwaardig worden geapprecieerd.

de terugloop van de Britse markt (cfr infra). Immers, de latente behoefte aan zon en de prijsgevoeligheid van het Britse publiek werd zeer goed beantwoord door de geor-ganiseerde, goedkope zonnereizen.

Bij de studie van de eerste detailresultaten van het re-cente onderzoek lijkt het erop dat men de huidige Britse markt aan de Belgische Kust in zekere mate in drie segmenten kan opdelen :

De jongeren : het betreft hier een uitgesproken zon- en strandpubliek dat bijzonder veel belang hecht aan het amusementsleven. De behoefte aan geborgenheid is er slechts in afgezwakte mate aanwezig;

De gezinnen met kinderen : het gaat hier om een markt die nog onvoldoende tot ontplooiing gekomen is. Ook hier apprecieert men zeer sterk de elementen zon en strand, maar bijna evenzeer de geborgenheid en de ge-schiktheid voor kinderen;

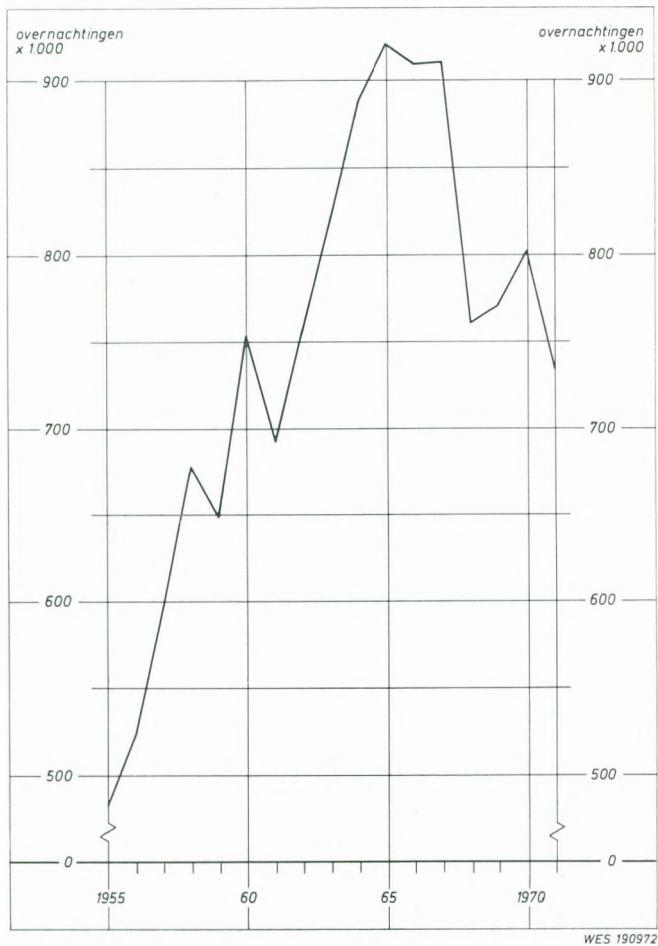
De ouderen : logischerwijze betreft dit de meest traditio-nale klantengroep, die minder gericht is op de attributen zon en strand (alhoewel ze nog steeds zeer belangrijk blijven) maar uitermate het ' zich geborgen voelen ' waar-deert.

**De evolutie van de Britse toeristische vraag aan de Belgische Kust**

Na het analyseren van de marktkarakteristieken wordt hier overgestapt naar de evolutie van de Britse kliën-teel aan de Belgische Kust. Grafiek 2 illustreert de evolutie van de overnachtingen aan de Belgische Kust tussen 1955 en 1971. Uit deze gegevens blijkt dat men grosso modo twee periodes kan onderscheiden. Tussen 1955 en 1965 stelt men een sterke aangroei van het over-nachtingscijfer vast, waarop alleen de jaren 1959 en 1961 een uitzondering vormen. Tussen 1955 en 1965 werd bijna een verdubbeling van het overnachtingscijfer gereali-seerd. Na 1965 noteert men eerst een stagnatie, die dan gevolgd werd door een absolute terugloop van het over-nachtingscijfer. In 1971 viel het overnachtingscijfer voor het eerst beneden het niveau van 1960.

Het is belangwekkend de evolutie van de Britten aan de Belgische Kust in te kaderen in de evolutie van de gehele Britse toeristische markt.

Grafiek II Evolutie van de Britse overnachtingen aan de Belgische Kust, 1955-71.



Uit de tabellen 1 en 2 blijkt dat de stijging van het aantal Britse overnachtingen aan de Belgische Kust tussen 1955 en 1965 niet is toe te schrijven aan de toename van het marktaandeel van de Belgische Kust, maar aan een globale toename van de buitenlandse toeristische markt in Groot-Brittannië.

1. — Geraamd aantal vakanties van de Britse bevolking 1955-1969

Jaar	Aantal buitenlandse vakanties (a) (x 1 miljoen)	Totaal aantal vakanties (a) (x 1 miljoen)
1955	2.0	27.0
1960	3.5	35.0
1965	5.0	35.0
1969	5.8	36.3

(a) Het betreft de vakanties van minstens vier opeenvolgende overnachtingen van zowel de volwassenen als de kinderen.

Bron : British Tourist Authority.

Daarentegen moet de stagnatie en de terugloop na 1965 worden gezien in het licht van volgende beschouwingen :

1. Een verlaging van het groeiritme van het aantal Britse vakanties naar het buitenland. Deze afzwakking dient op

2. — Evolutie van de buitenlandse vakantiebestemming van de Britten (in % van het aantal buitenlandse vakanties van minstens één overnachting) (a)

Vakantiebestemming	1955	1965	1969
Spanje	10	22	34
Italië	17	21	12
Frankrijk	33	26	15
Ierse Republiek	15	9	10
Duitsland	11	13	8
Zwitserland	14	14	8
Oostenrijk	10	9	8
België en Luxemburg	11	12	7

(a) Eén vakantie kan meerdere vakantiebestemmingen inhouden. Dit heeft, bij wijze van voorbeeld, volgende interpretatie van deze tabel tot gevolg : in 1969 noteerde men op 100 buitenlandse vakanties er zeven waarvan minstens éénmaal in België of Luxemburg werd overnacht.

Bron : British Tourist Authority.

zijn beurt te worden toegeschreven aan de wankelende situatie van de Britse economie, die o.m. resulteerde in de 50 £-wisselbeperking (november 1966)<sup>17</sup> en de devaluatie van het pond (november '67).

2. Een nog versnelde aangroei van het aantal vakanties naar Spanje, die vooral in 1968 en 1969 spectaculair was. Hierbij was de gelijktijdige en gelijkwaardige devaluatie<sup>18</sup> van de peseta en het pond een bijzonder belangrijk element<sup>19</sup>.

3. Het is opvallend dat niet alleen België/Luxemburg, maar ook alle overige landen een daling van hun marktaandeel kenden na 1965<sup>20</sup>, inclusief zonnelanden zoals Italië en Frankrijk. Dit toont eens te meer aan dat de Britse markt niet alleen het attribuut van hoog apprecieert, maar ook zeer prijselastisch is. De sterke gerichtheid van de tour operators op Spanje heeft de valorisatie van deze elementen nog aanzienlijk verbeterd.

Naar een globale marketing-strategie t.a.v. de Britse markt

Na deze voorafgaande analyse van de Britse toeristische markt met betrekking tot de Belgische Kust, lijkt het aangewezen enkele facetten van een mogelijke marketing-strategie te belichten. Hierbij geldt wel de voorafgaande restrictie dat deze strategie normaliter moet ingekaderd worden in een ruimere visie voor de totale markt van de Belgische Kust.

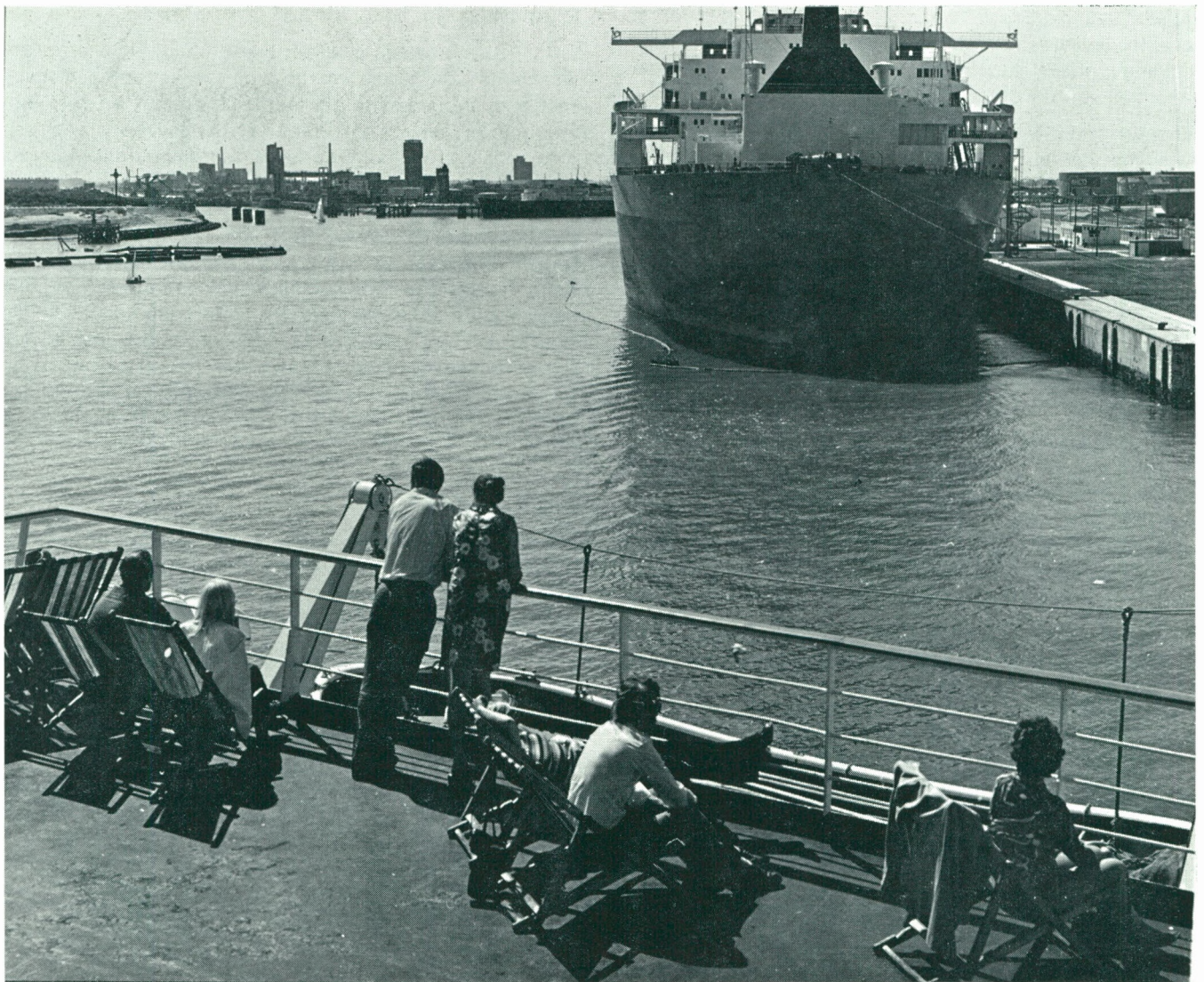
In het licht van de voorafgaande vaststellingen kan men besluiten dat de Britse markt een netelig probleem oproept voor de Belgische Kust.

<sup>17</sup> Op basis van de resultaten van een BTA-enquête kan men achteraf stellen dat het effect van de 50 £-uitvoerrestrictie op de buitenlandse vakantiebestedingen van de Britten bijzonder marginaal was.

<sup>18</sup> Op 18 november 1967 devalueerde het pond met 14.3 % t.o.v. het goud. Twee dagen later werd de peseta met hetzelfde percentage gedevalueerd.

<sup>20</sup> Hierop vormt alleen de Ierse Republiek een uitzondering. Merk aan dat de Ierse Republiek het pond als munteenheid heeft en uiteraard mee-devalueerde in 1967.





Archief MBZ

Eenzijds is gebleken dat deze markt belangrijke pluspunten vertoont in vergelijking met andere klantengroepen, met name de hoge bestedingen per man-dag en de ruime seizoensspreiding.

Anderzijds vertoont de evolutie van de Britse vraag voor de Belgische Kust weinig bemoedigende aspecten. Rekening houdend met volgende elementen bieden de vooruitzichten op korte termijn weinig gunstige perspectieven :

Op basis van een ' normale ' evolutie van de Britse economische activiteit werd door de experts slechts een zwakke aangroei van het aantal Britse vakanties voorzien. T.L. Burton<sup>21</sup> stelde tussen 1970 en 1975 slechts een aangroei met gemiddeld 1.6 % per jaar in het vooruitzicht. Uiteraard houdt dit verband met de reeds hoge vakantieintensiteit die momenteel reeds bereikt is. Volgend citaat van D. Boscoe wijst volkomen in dezelfde richting : ' This hard core of non-holidaymakers consists largely of old people and those in the lowest income-group, — in many cases the same people. Those who speculate on an accelerated increase in the British holiday market during the seventies may face disappointment ' <sup>22</sup>. Nochtans dient opgemerkt dat op het vlak van de tweede vakanties een belangrijke toename te verwachten valt.

Normaliter lag een snellere groei van de buitenlandse vakanties in de lijn der verwachtingen. De vrij onstabiele

<sup>21</sup> T.L. Burton, *Outdoor Recreation Enterprises*.

<sup>22</sup> D. Boscoe, op. cit. p. 14.



situatie van de Britse economie en in het bijzonder de recente devalorisatie van het pond<sup>23</sup> zal ongetwijfeld een remmend effect uitoefenen op het aantal buitenlandse vakanties van de Britten.

Alhoewel zekere indicaties wijzen op een relatieve afzwakking van de 'Spanje-rush', zijn geen redelijke argumenten voor handen om te geloven dat de Belgische Kust hiervan op korte termijn baat zou van ondervinden.

Uit het motiveringsonderzoek is duidelijk geworden dat de Belgische Kust in de huidige gang van zaken weinig attributen kan aanbieden op de Britse markt die een werkelijk diskriminerende waarde bezitten. In deze gedachtengang is het onze bedoeling een marketing-strategie aan te duiden die erop gericht is waarborgen op lange termijn te bieden.

Een marketing-politiek bestaat steeds uit de toepassing van een zekere combinatie van marketing-instrumenten, aangeduid door de uitdrukking 'marketing mix'. Hierbij beperken we ons tot volgende instrumenten, die uiteraard op elkaar dienen afgestemd: produktpolitiek, prijspolitiek, distributiemethodes en publiciteit (sensu lato).

### *Produktpolitiek*

Teneinde op lange termijn een meer stabiele evolutie op de Britse markt na te streven lijkt het wenselijk een meer gedifferentieerd produkt aan te bieden, dan dit totnogtoe het geval was. Alhoewel het noch mogelijk noch wenselijk is de bestaande markt te verzaken, heeft het analytisch gedeelte aangetoond dat wellicht nieuwe mogelijkheden schuilen in het aansnijden van een nieuw marktsegment, namelijk de gezinnen met kinderen. Dit impliceert een aantal consequenties:

gezien het imago van de Belgische Kust als vakantie-oord voor de gezinnen met kinderen zich slechts richt tot een gedeelte van het publiek dient de markt te worden gesegmenteerd (jongeren, gezinnen met kinderen, ouderen);

het verspreiden van een nieuw imago op een deelmarkt veronderstelt een zeer intense en lang aangehouden publicitaire campagne<sup>24</sup>;

dit nieuw marktsegment zou wellicht eerder geneigd zijn ook de niet-verstedelijkte badplaatsen aan de Kust aan te doen;

dergelijke cliënteel zou een verblijfstoerisme van langere duur waarborgen.

Het voorgaande sluit niet uit dat, rekening houdend met de toenemende integratie van Groot-Brittannië in EEG-verband, er geen mogelijkheden bestaan tot het intensifiëren van 'all inclusive' trips van zeer korte tijdsduur. Integendeel, deze vorm kan als komplementair worden aangezien ten opzichte van het werkelijk verblijfstoerisme, gezien het bijdraagt tot een betere kennis van de Belgische Kust en de stap zet tot een groter gevoel van 'geborgenheid'.

<sup>23</sup> Het pond werd vlottend op 23.6.72. In vergelijking met vorig jaar bedraagt het devalorisatiepercentage circa 10 %.

<sup>24</sup> Stuart Henderson Britt, *Consumer behavior and the behavioral sciences*. John Wiley and Sons, New York, pp. 364-367.

### *Prijspolitiek*

Op diverse plaatsen in deze uiteenzetting werd erop gewezen dat de Britse markt uitgesproken prijselastisch reageert. De gedachte dat met de toename van het inkomen de prijselasticiteit van de toeristische vraag zou dalen, lijkt vooralsnog voorbarig. Inderdaad, het moderne toerisme richt zich tot steeds bredere lagen van de bevolking, waarvan het inkomen relatief laag is<sup>25</sup>. Door de opkomst van de 'inclusive tours' werd bovendien de transparantie van de markt verhoogd. De devaluatie van het pond in 1967 en de huidige devalorisatie van het pond hebben onze konkurrentiële positie terdege aangetast. Dit neemt niet weg dat onze toeristische bedrijven alle mogelijke middelen moeten aanwenden (bv. samen-aankoop en samen-verkoop) om een aantrekkelijke prijs te kunnen aanbieden, zoveel mogelijk op basis van een 'all-inclusive offer'.

### *Distributiemethodes*

Uit de analyse van de marktkenmerken van de Britse toeristen die naar het buitenland reizen blijkt duidelijk dat de tour operating-travel agency business een dominerende positie bekleedt.

Hieruit volgt logischerwijze dat men zich alle mogelijke inspanningen dient te getroosten teneinde in de programma's van de tour operators te worden opgenomen. Indien het resultaat van deze inspanningen onvoldoende mocht blijken, dient de mogelijkheid te worden onderzocht om op meer directe wijze op de markt te opereren. Hierbij denken we onder andere aan een directe aktie door het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme met eigen verkoopsorganen. Verder kan Westtoerisme (zonder verkoopsorganen omwille van de financiële eisen) bij reisagentschappen reeds heel wat verwezenlijken.

### *Publiciteit en verkoopspromotie*

Bijna ongemerkt zijn we in de vorige paragraaf reeds beland op het vlak van de publiciteit en de verkoopspromotie. Dit toont aan dat de elementen van een marketing-mix nauw met elkaar verbonden zijn. Het publicitair beleid vloeit voort uit de resultaten van het analytisch gedeelte.

Dit houdt in de eerste plaats in, dat door gerichte publiciteit de onderscheiden marktsegmenten, namelijk de jongeren, de gezinnen met kinderen en de anderen op een voor elk specifieke wijze dienen benaderd te worden. Dit moet onder meer tot uiting komen in de keuze van de media en van de motivering. Daarnaast dient in het bijzonder te worden gedrukt op een meer agressieve verkoopspolitiek op de Britse markt. Hierbij is niet alleen een taak weggelegd voor de overheidsorganen, maar in het bijzonder voor de private sektor. Door het vormen van koöperatieven (bijvoorbeeld hotelkoöperatieven met een eigen marketing-manager) komt men in een veel betere positie om op de markt te opereren. De grotere inbreng van de private sektor in de publiciteitsvoering (sensu lato) zou meebrengen dat de overheid zich intenser zou kunnen inlaten met de infrastructuurvoorzieningen.

<sup>25</sup> Jost Krippendorf, *Marketing et tourisme*. Etudes bernoises de tourisme. Editions H. Lang et Cie, Berne, p. 118.



# Niet allemaal tegelijk!



Zo gaat het nu eenmaal als er te weinig toestellen zijn. Het toestel dat U opbelt is bezet, geen wonder wanneer drie of vier actieve bedienden slechts over één toestel beschikken, en dat dwingt de mensen, van het ene eind der kantoren naar het andere te lopen. Of U moet twee personen storen om er een derde te laten roepen, die zich in een werkhuis of een opslagplaats bevindt, ver van ieder telefoontoestel. Veel geloop, drukte en opwinding... en tijdverlies. Laat alle lokalen telefonisch met elkaar verbinden.

U kunt dan overal telefoneren en uit elk lokaal in verbinding treden met: uw eigen kantoren, de stad, de provincie of het buitenland.

Siemens voert installaties uit van 10, 15, 25, 100, 300 en zelfs 6.000 aansluitingen...

Siemens ontwerpt, installeert, onderhoudt, verkoopt of verhuurt de telefooninstallatie die u nodig heeft, volledig aangepast aan de specifieke vereisten van uw onderneming.

In dynamische en moderne bedrijven...

## een Siemens telefoon overal.

Installaties aangenomen door de R.T.T.

**SIEMENS NAAMLOZE VENNOOTSCHAP**, Charleroisesteenweg 116, 1060 BRUSSEL. Tel. 02/38.60.80



# West- Vlaanderen werkt

## nieuwsjes

### **Stadskernvernieuwing te Brugge**

---

Van juni tot augustus jl. werd in de voorzaal van het Stadhuis te Brugge een tentoonstelling gehouden van de plannen en ontwerpen 1972 voor de binnenstad. Deze plannen liepen over de afgang zijnde werken voor de sanering van de reien, over het structuurplan Oude Binnenstad en het bpa Coolhof, een drietal grotere en een drietal kleinere ontwerpen van vernieuwing in de binnenstad en over de monumentzorg in dit geheel.

Deze tentoonstelling is het gevolg van een intense activiteit op twee punten: de sanering van de stadsreien en de stadskernvernieuwing. Inzake sanering van de reien zijn momenteel voor ruim 12 miljoen fr. werken in ontwerp, ten laste van het Ministerie van Openbare Werken. Verder zijn er nog voor 35 mln fr. rioleringswerken die in oktober 1972 zullen aanvangen en 56 mln fr. die in ontwerp bestaan; voor deze werken is een subsidiëring van 65 % voorzien. Tenslotte zijn er nog voor 5 mln fr. kleinere werkjes en voor 10 mln fr. baggerwerken die allen voltooid, in uitvoering of aanbesteed zijn.

De stadskernvernieuwing wordt aangevat met een eerste bpa Coolhof, dat als proef gebruikt wordt voor een meer globale aanpak van de stadsvernieuwing en de verbetering van de leefbaarheid.

### **Stand bouwwerken West Belgium Investment nv te Oostende**

---

De werken aan het gebouwencomplex van West Belgium Investment nv op het industriepark van de WIER te Oostende-Stene zijn enkele weken geleden gestart. De funderingen voor de garage en de werkplaatsen zijn reeds voltooid. Dit gedeelte van het complex zal klaar zijn tegen einde 1972. Binnenkort zal de aanbesteding voor het administratief complex doorgaan. Men verwacht dat de bouwwerken hiervoor zullen starten begin volgend jaar en begin 1974 zullen voltooid zijn.

West Belgium Investment nv te Oostende is een groep maatschappijen, actief op gebied van toerisme (autocar-uitbating, organisatie van autocar- en vliegtuigreizen enz.). De groep stelt op dit ogenblik 250 werknemers te werk.

### **Nieuw bedrijf te Gistel**

---

Houston Instrument, gevestigd te Houston (USA) heeft de beslissing genomen een produktie-eenheid op te richten op het industriepark te Gistel. Dit nieuw bedrijf zal elektronische meetapparatuur vervaardigen en zal in de beginfase werk verschaffen aan een 25-tal personen. Na enkele jaren zal de tewerkstelling stijgen tot ongeveer 70 eenheden. De produktie van het nieuw bedrijf is bestemd voor de EEG. Te noteren valt dat Houston Instrument een divisie is van het belangrijk Amerikaanse concern Bausch & Lomb.

### **Internationaal Douanekantoor**

---

Het internationaal douanekantoor op de E3 te Rekkem werd op 15 september in gebruik genomen. Het gebouw werd op 1 maart aangevat en omvat een centraal gebouw, controlegebouwen voor reizigers en een verifikatiemagazijn. Met de wegeaanleg samen is de kostprijs 25 mln fr. Het geheel van de kosten wordt gedragen door het Ministerie van Openbare Werken.



## Trage groei van de tewerkstelling in 1971

Het Studiebureau van de Westvlaamse Economische Raad analyseerde de tewerkstellingsgegevens van de RMZ, die voor 30 juni 1971 werden vrijgegeven. Op deze datum waren er in West-Vlaanderen 278.238 personen tewerkgesteld onder het regime van de RMZ, tegenover 274.762 op 30 juni 1970. Dit betekent dat er een aangroei was van slechts 1,3 %. Deze minieme aangroei is zelfs iets minder dan de aangroei voor het Rijk, die toch ook tot 2,2 % beperkt bleef.

Binnen de provincie zelf heeft het arrondissement Kortrijk de hoogste tewerkstelling met 85.107 tewerkgestelden en een aangroei van 2,1 % tegenover 1970. Daarop volgt het arrondissement Brugge met 69.508 tewerkgestelden (— 0,3 %). Het arrondissement Roeselare (tewerkstelling 40.625) verloor een 240-tal arbeidsplaatsen (— 0,6 %). Er was een aangroei van ruim 2.200 arbeidsplaatsen in de arrondissementen Oostende (31.834 tewerkgestelden en 3,1 % groei), Ieper (18.653 tewerkgestelden en 3,3 % groei) en Tielt (15.787 tewerkgestelden en 4,4 % groei). Een verlies van 121 arbeidsplaatsen (— 1,2 %) bracht het arrondissement Veurne op 10.380 arbeidsplaatsen, terwijl de aanwinst van 69 personen in het arrondissement Diksmuide (+ 1,1 %) het tewerkstellingsaandeel op 6.344 eenheden bracht.

Per sektor telt West-Vlaanderen nog slechts 2.710 personen in de landbouw, bosbouw, visserij en (te verwaarlozen) extractieve bedrijven. De daling bedroeg er ongeveer 7 %. De industriële tewerkstelling bedroeg nog 133.758 personen (+ 0,2 %), de bouw- en transport 33.831 (— 2 %). De handelsondernemingen, kredietinstellingen en agentschappen stellen 27.207 personen tewerk (+ 2,9 %), het hotelwezen 12.832 (+ 2,5 %) en de overheidsdiensten (inbegrepen onderwijs) 67.900 (+ 4,6 %). Wat dit laatste betreft kan worden gezegd dat de overheidsdiensten momenteel ongeveer de helft benaderen van de industriële tewerkstelling en ruim één vijfde van de totale tewerkstelling in West-Vlaanderen.

## Twee nieuwe toeristische motiveringsonderzoeken aan de Belgische Kust

In opdracht van het Kommissariaat-Generaal voor Toerisme werden van 1 juli tot 15 september door het Studiebureau van de Westvlaamse Economische Raad twee nieuwe toeristische motiveringsenquêtes georganiseerd, bij circa 1.500 Engelse en 1.500 Duitse toeristen. Dit onderzoek dient te worden gezien in het licht van de expanderende markt van de Duitse toeristen, maar ook van de wervingsproblemen welke de Engelse toeristische clientèle van de Belgische Kust kenmerken.

De opdracht bestaat er voornamelijk in te onderzoeken welk imago de Belgische Kust bezit bij deze twee klantengroepen, welke motieven de beide klantengroepen er toe aanzetten de Belgische Kust aan te doen en welke specifieke kenmerken de Kust vertoont in vergelijking met de concurrerende kuststreken.

In deze enquête, uitgevoerd door 13 enquêteurs, werd eveneens bijzondere aandacht besteed aan het bestedingspatroon, alsmede aan de beoordeling van de Kust — inzonder het prijzniveau — door de vakantiegangers.

De resultaten van beide enquêtes zullen begin 1972 onder rapportvorm worden neergelegd. Ongetwijfeld zullen zij een vaste basis vormen voor het marketingbeleid ten aanzien van de Belgische Kust.

## Benoeming

In juli jl. werd Dr. O. Vanneste, directeur WER-WES, benoemd tot buitengewoon hoogleraar aan de Katholieke Universiteit te Leuven. Sinds 1967 doceert Dr. O. Vanneste de Kolleges 'Economie' en 'Bedrijfseconomie voor juristen' aan de Rechtsfaculteit KUL-Afdeling Kortrijk.

## Aankopen en verkopen WIH

Tussen 1 januari 1972 en 30 juni 1972 werden in totaal ongeveer 19 ha aangekocht, waarbij de aankoop van 10 ha te Dadizele als de belangrijkste mag aangezien worden. Verder werd nog aangekocht te Ardoosie (22 a 75 ca), Izegem (1 ha 21 a 74 ca), Koolskamp (4 ha 61 a), Oostrozebeke (1 ha 05 ca) en Pittem (1 ha 50 a).

Alles laat voorzien dat de aankopen van het 2e semester ver deze van het 1e zullen overtreffen.

Einde 1971, begin 1972 kende de immobiliënmarkt een algemene periode van laagconjunctuur. Niet zonder reden werd de verkoop van de WIH voor het jaar 1972 eerder pessimistisch beoordeeld. Na zes maanden verkoop kan thans gezegd worden dat de toen heersende twijfel ongegrond was. Voor de eerste zes maanden werden reeds 84 percelen bouwgrond verkocht zodat, rekening houdend met de vooruitzichten, nu reeds mag verondersteld worden dat de verkoop van 1971 zal overtroffen worden. Daarenboven werden in zelfde periode 12 woningen verkocht (Brugge - Lissewege), alsmede ongeveer 9 ha 70 a aan bouwmaatschappijen en gemeenten.

## DE BESTE OPLOSSING LIGT BIJ DE HAND...

voor de groei van uw spaargeld  
door een veilige belegging

voor de modernisering van uw bedrijf  
door een passend beroepskrediet

voor uw aankopen op afbetaling  
door een goedkoper financiering

kunt U best terecht bij de

## BANK VAN ROESELARE EN WEST-VLAANDEREN

DE BANK MET DE VEELZIJDIGE SERVICE!

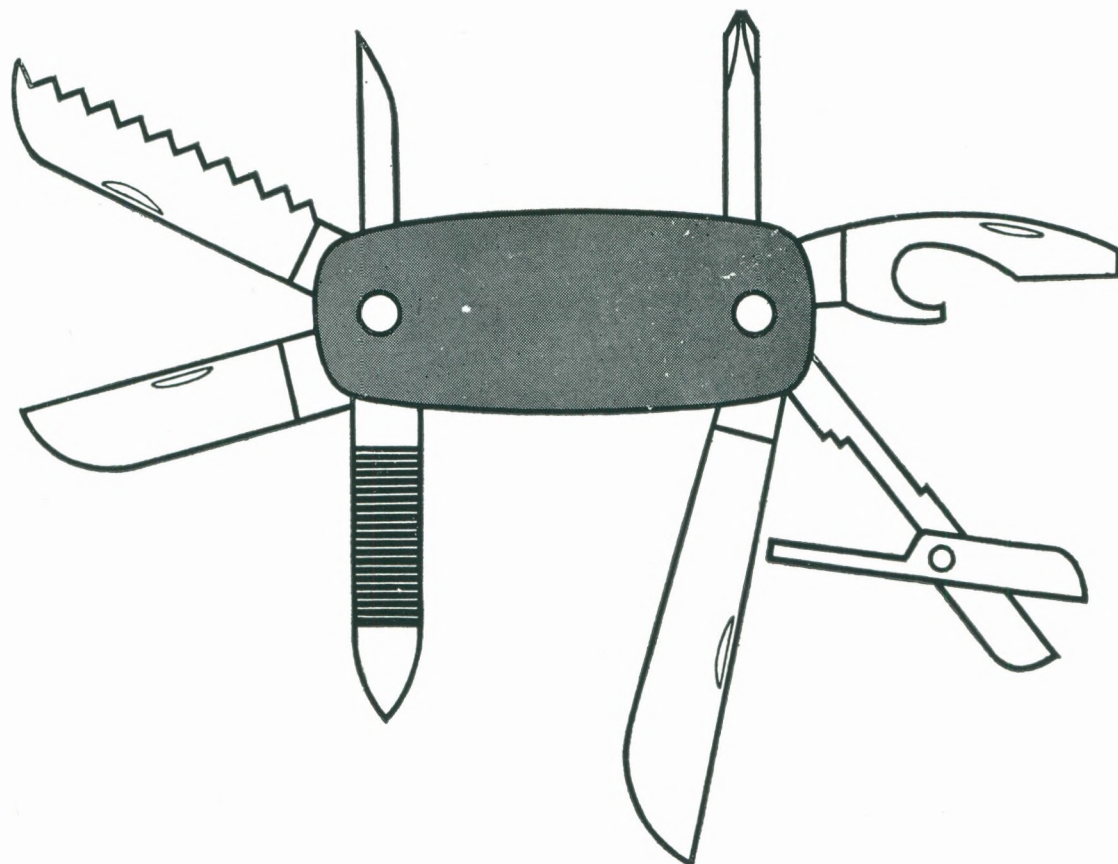
Zetel : Noordstraat 38, Roeselare

Succursale : Brugge, Vlamingsstraat 35

60 Agentschappen in West-Vlaanderen

UITBREIDEN = INVESTEREN!  
INVESTERINGSMIDDELEN = ALTIJD ONVOLDOENDE!

Kosten verminderen is nochtans tamelijk eenvoudig WANT :



# Voor tal van diensten slechts één naam: Fabricom.

Elektriciteit. Pijpkonstrukties (ook synthetische). Warmte. Koude. Lucht. Vervoer van alle vloeibare stoffen. Meet- en regeltechniek. Oppervlaktebehandeling.

Fabricom lost al uw problemen op van studie, uitvoering en montage — afzonderlijk of als een geheel.

Wist U dat wij over een inductiebuisbuigmachine beschikken, enig in België ?

N.B. — Ook zonder uitbreidingsplannen blijft het verantwoord ons te raadplegen !

***fabricom***

Charleroisesteenweg 138 - 1060 BRUSSEL  
België - Tel. : 02/38.40.60 - Telex : 22072

Nieuw adres vanaf 1 november 1972 :

Gatti de Gamondstraat 254 - 1180 BRUSSEL  
Tel. 02/77.30.70 - Telex : 220.72



## Prospektiereis Japan en USA

Van 19 maart tot en met 16 april 1972 heeft de heer P. Verhaeghe, Hoofd van de Afdeling Industriële Promotie, een prospektiereis ondernomen doorheen Japan en de USA. Het ging er in de eerste plaats om een zo hoog mogelijk aantal rechtstreekse kontakten tot stand te brengen met kandidaat-investeerders. Wat Japan betreft lag het eveneens in de bedoeling de scheepvaartkringen aldaar meer vertrouwd te maken met de haven van Zeebrugge. Als geheel beschouwd is de prospektiereis een duidelijk sukses geworden. Het voorafgaand overleg met officiële en private instanties heeft een overmaat aan kontakten opgeleverd met ondernemingen die op korte of middellange termijn overwegen een investering uit te voeren binnen de EEG.

Intussen is reeds één konkrete investeringsbeslissing uit deze reis geresulteerd en meerdere projekten bevinden zich in volle voorbereiding.

## Kursus voor aspirant-champignontelers 1972

De cursus voor aspirant-champignontelers georganiseerd door het Provinciaal Onderzoek- en Voorlichtingscentrum voor Nijverheidsteelten te Beitem-Rumbeke werd dit jaar gevolgd door 26 kursisten. De lesvolgers waren afkomstig uit de Provincies West-Vlaanderen, Antwerpen, Limburg en Luik.

Op het einde van de cursus werd aan 18 deelnemers, na het met vrucht afleggen van een examen, een getuigschrift afgeleverd.

## Streekeconomie

Het tweede vijfjarenplan voor de Westhoek, dat op 6 mei 1970, door het MKESK werd goedgekeurd, voorziet in een aktie inzake streekanimatatie. In uitvoering van dit programmapunt heeft de heer L. Dhoore, Staatssekretaris voor Streekeconomie op 2 augustus jl. een overeenkomst getekend met het WES.

Het doel van het programma Streekanimatatie is de bevolking van de Westhoek op aktieve wijze te betrekken bij de sociaal-ekonomische uitbouw van haar woongebied. De aktie splitst zich in twee fazen. Vooreerst een voorbereidende faze waarin het WES een oproep zal lanceren tot indiening van passende projekten. Het WES zal, in overleg met een daartoe opgerichte adviesgroep, deze projekten bestuderen en evalueren. De meest geschikte projekten komen in aanmerking voor uitvoering. Tijdens de tweede faze, de aktiefaze, zullen de weerhouden projekten verwezenlijkt worden onder begeleiding van het WES en de adviesgroep.

## Bezoek aan Zeebrugge

Op 4, 5 en 6 oktober e.k. zal de Académie de Marine de France, de hoogste instantie in Frankrijk inzake zeevaartwezen, een bezoek brengen aan België. Het programma voorziet op 6 oktober een bezoek aan de haven van Zeebrugge. De bezoekers zullen 's voormiddags kennis maken met de haven van Zeebrugge, waar een uiteenzetting zal gegeven worden over de in uitvoering zijnde uitbreidingswerken. In de namiddag volgt een bezoek aan Outboard Marine Belgium.

# fonkelnieuw KANTOOR te MOESKROEN

het KONVERTbureau pvba

Steenweg op Rijsel 175

7700 MOESKROEN

tel. : 056/352.01

doorbraak naar Henegouwen en Noord-Frankrijk  
overschrijding van die grensgewesten  
dwars door de marken van een anderstalige wereld  
in boude KaTaK - kadans



Aalbeeksestraat 35  
8510 MARKE  
Tel. : 056/201.09  
of 145.70

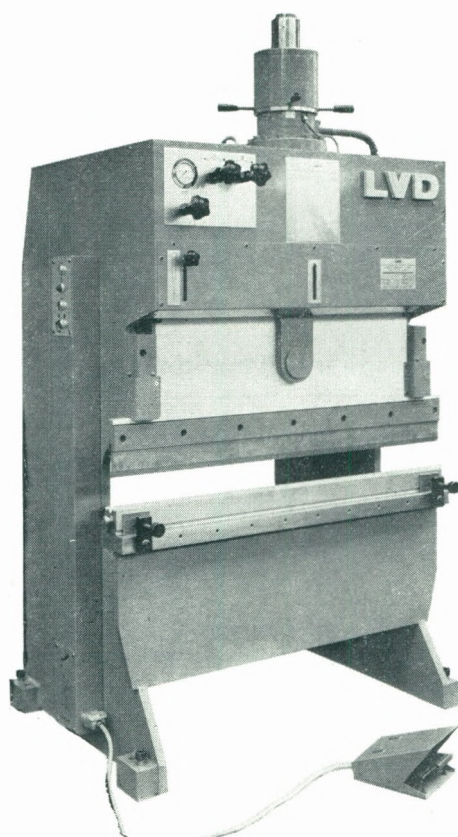
Gistelsesteenweg 136  
8200 BRUGGE  
Tel. : 050/190.31  
of 192.31

Leeuwerikstraat 2  
8800 ROESELARE  
Tel. : 051/271.70

Steenweg op Rijsel 175  
7700 MOESKROEN  
Tel. : 056/352.01

# LVD SYNONIEM VOOR PLAATBEWERKING

Hydraulische  
en  
Mechanische  
Plaatbewerkingsmachines



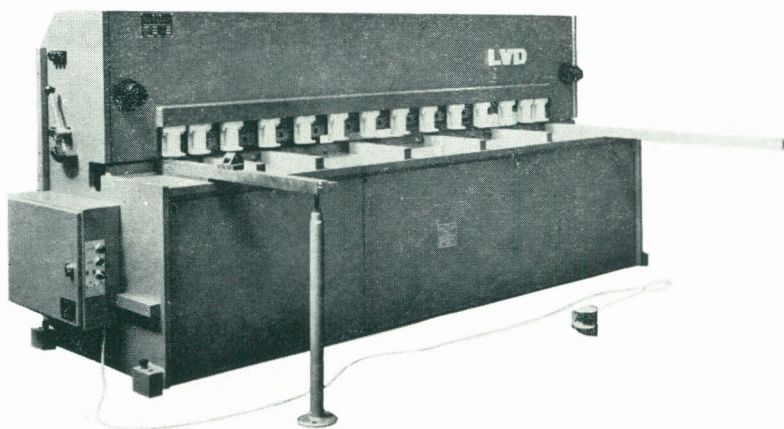
## LVD Company

p.v.b.a.

Nijverheidslaan, 2  
8630 GULLEGEM

Tel. 056/425.81

Telex 17/317





## **Toeleveringsdag te Charleroi, ingericht door de CIRI**

Op 20 juni 1972 werd door de CIRI (Centre d'Information Régional pour l'Importation, la sous-traitance et l'innovation) te Charleroi, een kontaktdag georganiseerd door bedrijfsfunktionarissen, afgevaardigden uit de financiële wereld en uit de overheidsdiensten. Ook de WER was op deze samenkomst vertegenwoordigd in het kader van de toeleveringsaktie die hij voert in samenwerking met de Economische Raad voor Oost-Vlaanderen.

Tijdens de diverse discussies en het paneelgesprek werd het aksent gelegd op het propageren van de toeleverings-idee. Dit kan alleen gebeuren door de bedrijfsleiders bewust te maken van de toeleveringsmogelijkheden als hefboom van produktiviteitsverhoging en de specialiseringsmogelijkheid voor de kleinere bedrijven.

De grote verdienste van deze samenkomst is de toenadering tussen de verschillende zowel regionale als sectoriële toeleveringsorganisaties.

## **Fundamenteel onderzoek**

In de loop van de maand juni 1972 kwam een studie klaar over 'de probleemgebieden in Vlaanderen' van R. Branson, wetenschappelijk medewerker van de afdeling fundamenteel onderzoek van het WES. Het rapport zal over enkele maanden door de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen gepubliceerd worden in het ruimer kader van de studie 'De ontwikkeling van de Vlaamse Economie in internationaal perspectief'.

## **Publikaties**

De heer R. Branson, wetenschappelijke medewerker WES, publiceert in het tijdschrift 'Economie in Limburg' (september 1972) een korte studie over 'De positie van de provincie Limburg in de verdeling van het netto-regionaal inkomen'. Deze studie loopt parallel met de studie die de heer R. Branson in nummer 4/71 van 'West-Vlaanderen Werkt' publiceerde over de provincie West-Vlaanderen.

Het WES verleent ook zijn medewerking aan de voorbereidingen van het volgend Vlaams Wetenschappelijke Economische Kongres dat in het voorjaar van 1973 te Leuven zal gehouden worden. Het WES is vertegenwoordigd door de heer R. Branson, die de werkzaamheden volgt van de Kommissie 'Regionaal en sectorieel subsidiëringsbeleid'.

## **Eerste Japanse bedrijf in West-Vlaanderen**

Na uitvoerige besprekingen met het Ministerie voor Streekeconomie, de stad Oostende en de Westvlaamse Economische Raad, heeft de firma Daikin Kogyo beslist een bedrijf in te planten in het industriegebied te Oostende.

De firma Daikin Kogyo, gevestigd te Osaka (Japan) zal zich te Oostende toeleggen op de assemblage van airconditioning. De afzet zal in hoofdzaak gericht zijn op de verruimde EEG. Plannen en lay-out van het bedrijf zijn reeds klaar en men hoopt in 1973 operationeel te zijn. De tewerkstelling zal binnen drie jaar 100 personen bedragen.

# **VÓÓR U INVESTEERT**

**r a a d p l e e g**

**de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid**

**Aankoop, oprichting of modernisering van nijverheids- en handelsgebouwen - Aankoop van materieel - Duurzame uitbreiding van het bedrijfskapitaal.**

**Kredieten op lange en halflange termijn, subsidiair op korte termijn.**

### **REGIONALE ZETELS**

		<u>ZITDAGEN</u>
ANTWERPEN	: Frankrijklei 164 - Tel. 03/33.42.35	—
BRUGGE	: St.-Janstraat 11 - Tel. 050/351.33	—
GENT	: Vlaanderenstraat 39 - Tel. 09/25.51.95	Kortrijk
HASSELT	: Ridderstraat 48 - Tel. 011/279.51	—
MECHELEN	: Van Benedenlei 73 - Tel. 015/460.08	—
ROESELARE	: Consciencestraat 14 - Tel. 051/258.37	—
ST.-NIKLAAS-WAAS	: Prins Albertstraat 39 - Tel. 03/76.34.05	—



**KREDIET AAN DE NIJVERHEID**

**Maatschappelijke Zetel: Waterloolaan 16, 1000 Brussel - Tel. 02/13.62.80**



motoren

*Precisa*



THEYS ETIENNE

p . v . b . a

drieslaan,

industriezone



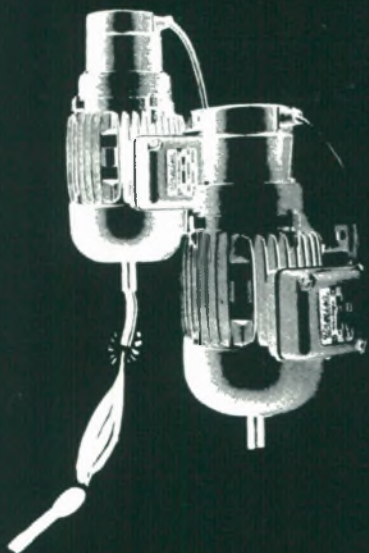
MOORSELE

telefoon werkhuis

056 / 42063

herstellingen

alle merken





## Uitrustingswerken WIER

Op het industriegebied Blauwe Toren te Brugge naderen de wegen- en rioolwerken fase 1 hun voltooiing zodat daar nog dit jaar met de grondverkoop zal kunnen gestart worden. De wegen- en rioolwerken fase 2 werden begin juni aanbesteed.

Ook op het industriegebied Waggelwater zijn de aan gang zijnde wegen- en rioolwerken bijna beëindigd. Langs de aftakkingsbaan van de snelweg A 71 wordt door het Ministerie van Openbare Werken een ontsluitingsweg aangelegd. Het ontwerp bundel voor het bouwen van een pompstation ter bediening van deze zone werd einde juni aan de overheid overgemaakt voor goedkeuring.

Begin april hadden drie aanbestedingen plaats voor de aanleg van wegen en riolen op de kleinere zones in Dadizele, Ingelmunster en Egem. De bundels voor Dadizele en Ingelmunster werden reeds door de Minister van Openbare Werken goedgekeurd en de werken zullen er aangevat worden na het verlof.

De bouw van een spoorwegbrug en aanleg van de bijhorende wegen op het gebied Grensland te Mene is praktisch af en de nivelleringswerken en aanleg van een ontsluitingsweg naar de Leie vorderen snel.

Op 3 juli had de aanbesteding plaats voor de bouw van een pompstation en de aanleg van wegen en riolen op de zone van nationaal belang Autostrade I Stene te Oostende. Na onderzoek van de aanbiedingen worden deze bundels meteen voor definitieve goedkeuring aan de 100 % subsidiërende hogere overheid overgemaakt.

Op 1 mei 1972 werd gestart met de uitvoering van een verdere fase wegen- en rioolwerken op het industriegebied Sappenleen te Poperinge.

Zowel de aan gang zijnde wegen- en rioolwerken als de nivelleringswerken op het industriegebied Noord te Tielt zijn bijna voltooid.

In Veurne zijn op het industriegebied I de nivelleringswerken reeds voor 50 % uitgevoerd. Op het industriegebied II schiet de uitvoering van de aanleg van de wegen en riolen goed op.

## Woonzones van Leiedal

In de verkaveling langs de Clerckstraat in de wijk Overheule te Moorsele werden sedert mei 7 kavels verkocht voor alleenstaande bebouwing.

In de wijk Ter Winkel te Gullegem werden 4 kavels en in de wijk Stedestraat te Zwevegem 1 kavel verkocht.

Van de totale oppervlakte van 8,7 ha die Leiedal vroeger heeft verworven in de wijk 't Koeksken te Bavikhove werd thans, naast de reeds verkochte 2 ha aan de bouwmaatschappij, 3,8 ha verkocht aan de gemeente voor aanleg van een sportterrein. Er blijven 3 ha over die Leiedal zelf zal verkavelen voor privatebouw. Het uitrustingsdossier is klaar.

Te Marke kon een verkoopbelofte met de eigenaar worden afgesloten voor 19 ha gelegen in de wijk Ter Doenaert. Globaal zal de wijk Ter Doenaert circa 29 ha zijn waarvan Leiedal voornemens is ongeveer 22 ha zelf te realiseren.



## NIEUW! DIT REKKEN BOUW-SYSTEEM



Deze nieuwe buisrekken zijn esthetisch en sterk. Ze geven U de goedkoopste stockering per vierkante meter. U kunt ze zelf en zeer vlug monteren, zonder vijzen noch moeren. Verschillende delen schuiven gemakkelijk en met zekerheid in mekaar. Hun standvastigheid is merkwaardig. Licht maar zeer sterk. Ze laten zware gewichten toe zonder hoogte limitatie.

Vraag inlichtingen of het bezoek van onze afgevaardigde.

## MULTISTOCKAGE

pvba

Jan van Nassastraat 63A  
9600 RONSE  
tel. (055) 253.68





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

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

**etn vandecappelle nv.**

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



## Vuilverwerking WITAB

De diverse sektorvergaderingen rond de oprichting van bedrijven voor huisvuilverwijdering en -verwerking zijn doorgedaan.

Op deze vergaderingen kwam het tot een algemene instemming vanwege de gemeenten, telkens een afzonderlijke nieuwe vereniging op te richten voor de bouw, de werking en het onderhoud van iedere installatie.

Deze oplossing werd wel vertraagd door de optie, die het Ministerie van Binnenlandse Zaken genomen had geen nieuwe interkommunale verenigingen meer te laten ontstaan, in het vooruitzicht van de toekomstige federatievorming voor objectieven die tot de bevoegdheid van de toekomstige federaties behoren. Uit de verklaring aan de Senaat op 19 april blijkt, dat er wel nog interkommunale verenigingen zullen mogen worden opgericht met een beperkte duur. Aan de heer Minister van Binnenlandse Zaken werd een voorstel van tekst van statuten overgemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met deze visie van het Ministerie. In de eerstkomende tijd wordt een advies verwacht.

Ondertussen werkt de WITAB voort aan de projecten, waarvoor de gemeenten opdracht hebben gegeven.

De toestand is de volgende :

*sektor Izegem* : de definitieve belofte van toelage voor het elektro-mechanisch gedeelte werd toegekend en de bestelling geplaatst.

De aanbestedingsbundel voor de bouwwerken is in opmaak en zal tegen de maand oktober klaar zijn.

*sektor Roeselare* : ook hier werd de definitieve belofte bekomen en de bestelling voor het elektro-mechanisch gedeelte geplaatst.

De bundel van bouwwerken wordt tegen oktober 1972 ingewacht.

*sektor Oostende* : de bundel voor prijsofferte-aanvraag voor het elektro-mechanisch gedeelte is in opmaak.

## Voordrachten

Dr. N. Vanhove, Adjunkt-Direkteur WER-WES, sprak op :  
21 augustus te Turiijn : Marketing et publicit e touristique, Centre international d'études supérieures de tourisme de l'UIOOT

4 september te Istanbul : Application of cost-benefit analysis to tourism, 22e Congres van de AIEST.

De Heer J. Hemschoote, Wetenschappelijke Medewerker, sprak op 4 en 26 juli te Woumen over : Westvlaamse landschappen en hun herkomst (Volkshogeschool De Blankaart).

De Heer P. Verhaeghe, Hoofd van de Afdeling Promotie, sprak op :

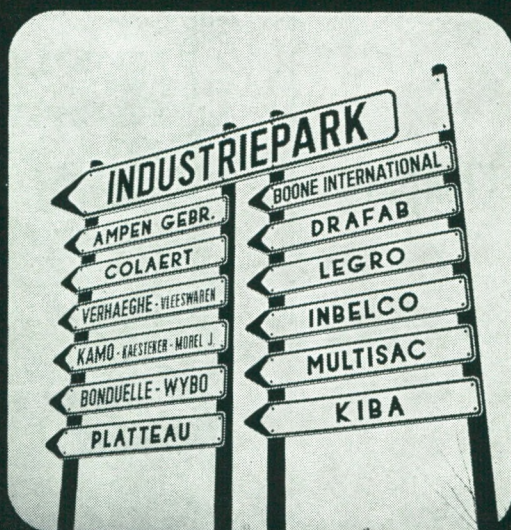
23 maart te Tokyo : De vestigingstroeven van West-Vlaanderen, Receptie Haven van Zeebrugge voor Japanse Scheepvaart- en Nijverheidskringen.

22 april te Woumen : Toelichting over het Tweede Vijfjarenplan voor de Westhoek, Kadervormingscyclus Samenlevingsopbouw, Volkshogeschool De Blankaart.

27 juli te Brugge : Krachtlijnen van de Industriële Ontwikkeling in West-Vlaanderen, Jonge Economische Kamer.

*Uw firmanaam zal Poperinge er graag bij plaatsen!*

Een modern uitgerust industriepark, gelegen in een toeristisch aantrekkelijke streek met voldoende arbeidsreserve, wacht op U!  
Neem vandaag inlichtingen bij :  
Stadsbestuur Poperinge 057/340 81  
W.I.E.R. Dijver 7, Brugge 050/381 28





## HEBT U EEN PROBLEEM MET

Bevoorrading van uw personeel  
voor wat betreft DRANKEN en VOEDING.

TELEFONEER ONS

SCHRIJF ONS

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

### AUTOMATEN VOOR :

verse koffie

chocolademelk

limonaden

chocolade

patisserie

sandwichen

sigaretten



# Delputte Automatic Company

Kuurnesteenweg 44

8500 KORTRIJK

Tel. : (056) 110.53

meubelfabriek  
binnenhuisinrichting

# mobilis

pvba  
zandstraat 99  
8200 sint-andries  
tel. 050-162 57

mobilis ontwerpt en  
realiseert  
voor elk leefmilieu  
een estetisch  
verantwoorde  
wooninrichting  
volgens uw wens :  
ook naar uw schets

design: grafikon brugge



## Oprichting waterzuiveringsmaatschappijen

In uitvoering van de wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging verschenen op 26 en 27 juli (BS 29 augustus) 1972 de uitvoeringsbesluiten over de grenzen van de gebieden en over de benoeming van de voorzitters van de maatschappijen voor waterzuivering.

Gans West-Vlaanderen behoort tot de maatschappij van het Kustbekken, met uitzondering van het arrondissement Kortrijk en de gemeenten Beselare, Dranouter, Geluveld, Geluwe, Loker, Mesen, Nieuwkerke, Wervik, Wijtschate, Wulvergem en het vroegere Hollebeke (Arrondissement leper) die bij de maatschappij van het bekken van de Schelde behoren.

De heer Gouverneur van West-Vlaanderen is van rechtswege voorzitter van de Waterzuiveringsmaatschappij van het Kustbekken. Als plaatsvervangend lid is aangeduid de heer P. Monballyu, bestendig afgevaardigde en voorzitter van de beheerraad WER.

## Bedrijfsuitbreiding te Proven

De onderneming Eurofreez nv te Roesbrugge-Haringe, waarvan de werkplaatsen gevestigd zijn te Proven, zal zijn bestaande bedrijfsruimte en frigo uitbreiden en een nieuwe produktielijn installeren. Eurofreez nv is gespecialiseerd in de productie van voorgebakken frieten en diepgevroren kroketten. Pas gestart in 1968, stelt het bedrijf nu reeds 112 personen te werk. Door de geplande uitbreiding zullen een 100-tal nieuwe arbeidsplaatsen geschapen worden.

## Inplanting kampeerterreinen door de WITAB

De uitwerking van de nieuwe kampeerwet is momenteel in een beslissend stadium gekomen.

Links en rechts worden reeds plannen voor de toekomst gemaakt, plannen die duidelijk met de gewestplannen dienen te stroken. Voortbouwend op deze twee imperatieven — gewestplan en kampeerwet — ging de gemeente Klemskerke over tot de voorbereiding van een bpa De Heide, waarin ook een ruime kampeermogelijkheid wordt voorzien.

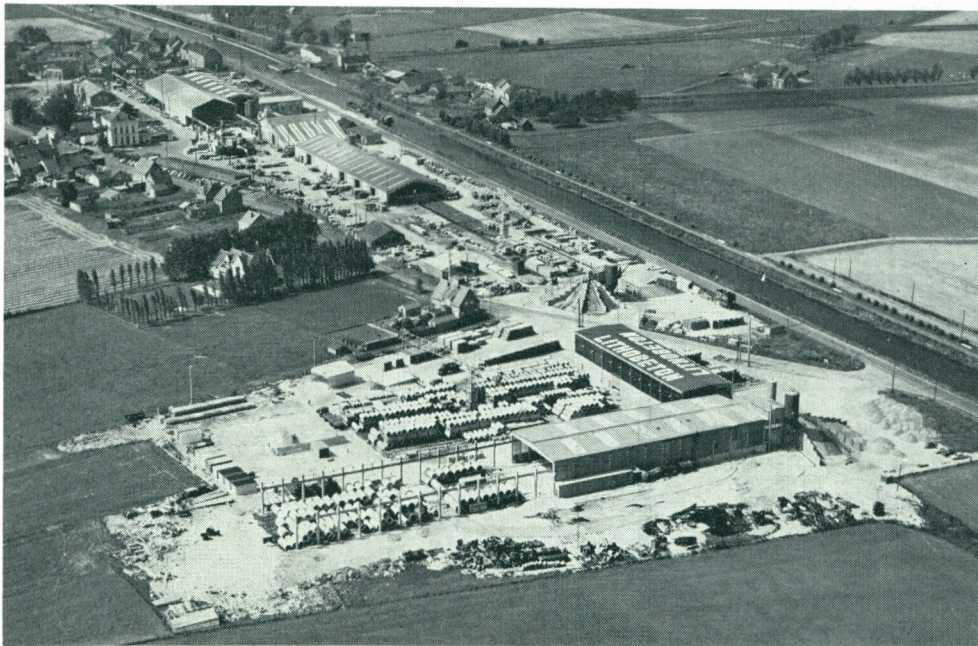
Binnen dit bpa wordt de huidige kampeerzone vervangen door woningbouw, wat de creatie van een nieuwe zone meebrengt. In het bpa is verder voorzien een inrichting voor sociaal toerisme en een dienstencentrum. Meteen beoogt het bpa De Heide een sanering op het gebied van de campings. De WITAB staat in voor de concrete uitwerking van de plannen.

Ook de gemeente Moerkerke heeft een bpa in studie gegeven aan de WITAB voor het aanleggen van kampeerzones.

## Interieur 1972

Van 21 tot 29 oktober e.k. gaat het 'Tweejaarlijks selectief overzicht van woonkreativiteit', Interieur 1972, door in de verruimde Hallen te Kortrijk. Deze manifestatie brengt voor de derde maal de producenten, verdelers, designers en het publiek samen rond het actuele meubel en de binnenhuisarchitectuur.

Naast een internationale Design-dag, zijn er nog een 5-tal gespecialiseerde dagen voorzien.



## N.V. LITHOBETON

Vaartstraat 20  
S N A A S K E R K E  
Tel. 059/280.81

Palen voor verlichting  
Palen voor drijfkrachtvervoer  
Buizen in gewapend of ongewapend beton  
Produkten voor wegenis  
Prefab-garages Kesting  
Damplanken en heipalen

onze computer verwerkt  
graag veel tekst



- VERZEKERINGSPOLISSEN
- BROCHURES
- KONTRAKTEN
- FAKTUREN MET UITGEBREIDE VERKOOPSVORWAARDEN
- BESTELBONS
- EN DERGELIJKE

ZIJN ONZE SPECIALITEIT

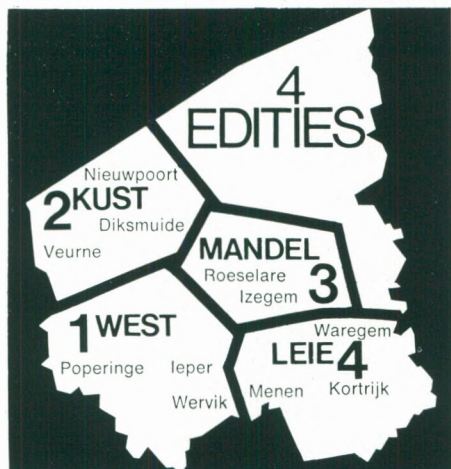


**DRUKKERIJ SANSEN**  
GASTHUISSTRAAT 19-23  
8970 POPERINGE  
TEL. 057/34016 (3 LIJNEN)

## HET WEKELIJKS NIEUWS

Nieuwsweekblad voor West-Vlaanderen

113.900 LEZERS — STUDIE BSR



UW PERSONEELSAANKONDIGING  
MOET RENDEREN

**GASTHUISSTRAAT 19-23**  
8970 POPERINGE  
TEL 057/340.16 (3.L)

# REIZEN WASTEELS

p.v.b.a.

100 BURELEN VERSPREID OVER GANS EUROPA

Hoofdburelen voor beide Vlaanderen :

**G. LENOIR**

**OOSTSTRAAT 29, ROESELARE**

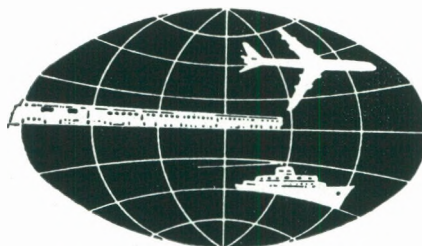
Tel. (051) 216.72 (2 l.) - 245.41 (2 l.)

TELEX : 017.570

**ST.-JACOBSTRAAT 22, BRUGGE**

Tel. (050) 365.31 (2 l.)

**RUE DE LA STATION 28, MOUSCRON**



SNELLE EN UITERST STIJPE BEDIENING IN VERNIEUWDE EN  
RUIMERE BURELEN VOOR ZAKENLIEDEN

## Roger SABBE - VERHULST

OPENBARE WERKEN

**Houthulststraat 39**

**8140 STADEN - Tel.: 051/712.91**



## Verbeteringswerken aan rijksweg 71 te Oostkamp

---

De verbeteringswerken aan de rijksweg 71 (meer bekend als de 'baan Brugge-Kortrijk') in de doortocht van de gemeente Oostkamp, hebben op 16 augustus, een aanvang genomen.

De werken zullen 170 werkdagen in beslag nemen en kosten ruim 14,3 mln fr waarvan 14,1 mln fr voor rekening van het Ministerie van Openbare Werken en 0,2 mln fr voor rekening van de gemeente Oostkamp.

De bestaande rijwegverharding in mozaïekkeien en grote keien zal vervangen worden door een asfaltbaan met slijtlaag. De slechte gronden onder de rijweg zullen plaatse-lijk uitgegraven en eveneens vervangen worden. Ook de riolering, de voetpaden enz... worden verbeterd.

## Bedrijfsuitbreiding La Renaissance te Ledegem

---

De firma La Renaissance pvba te Ledegem, zitmeubelfabriek, zal overgaan tot uitbreiding van haar bedrijf. De gronden daartoe worden momenteel onteigend. De firma kocht in 1959 een bestaand hotelbedrijf af, dat 34 werknemers tewerkstelde. In 1963 werden 1.500 m<sup>2</sup> grond bijgekocht en de bebouwde oppervlakte verdubbeld. De tewerkstelling steeg tot 47 werknemers.

Momenteel zijn er reeds 57 tewerkgestelden, en er wordt uitgekeken naar uitbreiding van het bedrijf. Er dienen dringend 3.000 à 4.000 m<sup>2</sup> te worden bebouwd, wat de totale bestaande gebouwen zou vertweevoudigen. De uitbreidingswerken zouden een tewerkstelling van 70 personen toelaten.

## Groepsbezoeken aan de Westhoek

---

De regelmatige groepsbezoeken aan de Westhoek en Tielt die dit jaar door de WER worden ingericht, werden verder gezet op 9 en 23 juni met het bezoek van een aantal afgevaardigden van banken, engineeringbureau's en advocatenkantoren. Op 9 juni werd een bezoek gebracht aan de ontwikkelingskernen Menen, Poperinge en Diksmuide, terwijl op 23 juni Menen, Ieper en Veurne aan de beurt kwamen.

Het programma omvatte telkens een bezoek aan de plaatselijke industrieparken van nationaal belang en aan het douanecentrum te Menen. Op 9 juni werd ook nog een bezoek gebracht aan het in opbouw zijnde waterspaarbekken te Woumen.

De reeks groepsbezoeken werd onderbroken gedurende de verlofperiode, maar werd hervat op 15 september. Op die dag kwamen de afgevaardigden van de nationale en regionale pers aan de beurt. De resterende groepsbezoeken voor dit jaar zijn gepland op 29 september, 13 en 27 oktober. De nieuwe reeks groepsbezoeken werd op 11 augustus voorbereid op een werkvergadering met de burgemeesters van de ontwikkelingskernen van de Westhoek en Tielt.

## Nieuw tijdschrift

---

Door het Staatssekretariaat voor Streekeconomie wordt een nieuw tijdschrift uitgegeven: Economisch kompas. Het eerste nummer bevat heel wat informatie over de toepassing en de resultaten van de streekeconomie in Vlaanderen.

# Voor de Belgische ekonomie komt het meer dan ooit op de export aan!

De Generale Bankmaatschappij stelt alles in het werk om u toe te laten het maximum te halen uit uw kontakten en transakties met het buitenland.

Zij helpt u bij het zoeken naar nieuwe afzetgebieden en bij het kiezen van de meest geschikte betalings- en financieringssytemen

Doe een beroep op onze diensten.



## Generale Bankmaatschappij

voor buitenlandse handel



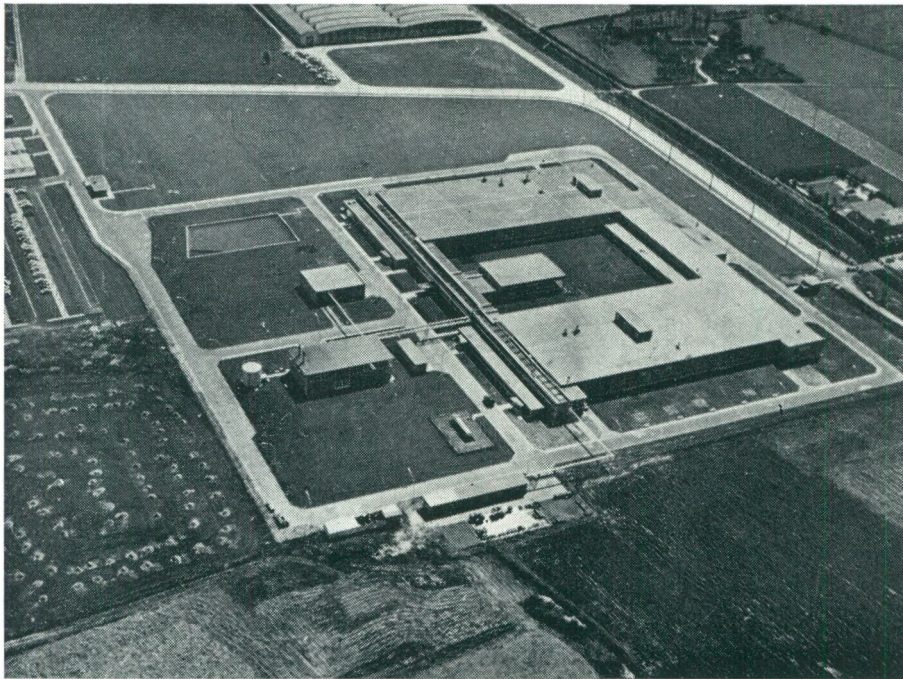
---

## de **mble** fabrieken te Roeselare

*(bebouwde oppervlakte : 16.000 m<sup>2</sup> - personeelsbezetting : 1200 personen... slechts één der vijf moderne fabrieken van mble in België)*

zijn een der grootste productie-eenheden van Europa geworden wat betreft de fabricage van condensatoren en potentiometers.

---



---

**mble** | N V |

TWEE STATIONSSTRAAT 80  
BRUSSEL 7

TE ROESELARE : WIJNENDALESTRAAT 160 - TEL. (051) 230.51

---

*ELECTRONISCHE ONDERDELEN • TELECOMMUNICATIES • FYSIKA EN ASTRONAUTIEK • LUCHTVAART-UITRUSTING • AUTOMATISCHE TELEFONIE • PHILIPS LASAFDELING*



## Industrieparken van Leiedal

De verwervingen voor uitbreiding van het industriepark Gullegem-Moorsele werden verdergezet met de aankoop van 12.509 m<sup>2</sup>.

Ook op het industriepark Harelbeke-Stasegem gaan de grondverwervingen verder. Er werd een oppervlakte van 5.948 m<sup>2</sup> aangekocht.

Het bpa dat voor het industriepark te Vichte werd opge- maakt, met het oog op een substantiële staatstussenkomst bij de uitrustingswerken, werd bij koninklijk besluit van 15 juni 1972 goedgekeurd.

In het industriepark Heule-Kuurne vestigden zich twee nieuwe bedrijven : de firma Huysman en Ghiesmans, bakkerij, op een perceel van 2.684 m<sup>2</sup> en de firma Meubinx pvba, afwerking textielprodukten, op een perceel van 5.518 m<sup>2</sup>.

Daarnaast werden gronden verkocht, bestemd voor uitbreiding van twee gevestigde bedrijven : een perceel van 1.334 m<sup>2</sup> aan de spinnerij Solintex en, een perceel van 1.487 m<sup>2</sup> aan het confectiebedrijf Juventas.

Een bijzonder probleem dat gesteld wordt in de industrieparken zoals Heule-Kuurne en Gullegem-Moorsele, waar respectievelijk reeds meer dan 60 en 20 bedrijven gevestigd zijn, is de beveiliging tegen brand.

De bestaande waterleidingen in het industriepark, alhoewel ruim voldoende voor de waterbevoorrading voor normaal gebruik, bieden geen garantie qua druk en debiet, om voldoende te zijn bij een belangrijke brand.

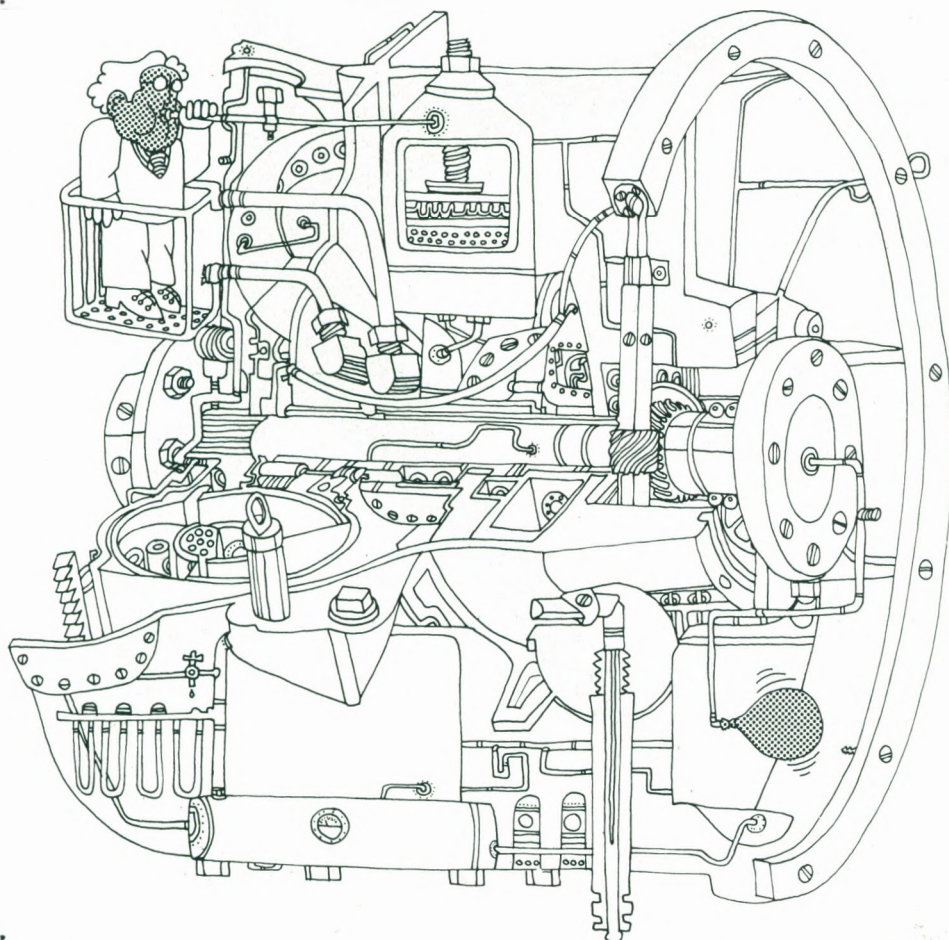
In samenwerking met de gevestigde bedrijven en met de betrokken brandweerdiensten, heeft Leiedal het probleem in zijn verscheidene facetten onderzocht. De mogelijkheid werd onder meer bestudeerd om bijzondere leidingen te voorzien die bij brand Leiewater naar het industriepark kunnen brengen. De oplossing die tenslotte het meest geschikt lijkt is het aanleggen op verscheidene plaatsen in het industriepark van waterreservoirs.

## Internationale rozentuin voor de Noordzeelanden

De rozennieuwigheden voor de prijskamp 1972 opgeplant in het Rosarium aangelegd in de tuinen van het kasteel 't Hooghe door het Provinciaal Tuinbouwkomitee, werden op vrijdag, 30 juni gekeurd door een internationale jury. De gouden roos werd toegekend aan de Franse rozekweker L. Meilland uit Antibes. Daarnaast bekwamen 11 inzendingen een diploma van zilveren medaille. Aan 32 nieuwigheden werd een certificaat van verdienste verleend.

## Vliegveldpromotie Wevelgem-Bissegem

De Westvlaamse Interkommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem heeft in juni jl. een eerste reeks promotievluchten georganiseerd, teneinde de mogelijkheid voor burgerlijke charter- en vrachtvluchten te onderstrepen. Deze vluchten gebeurden met DC 6-toestellen van Delta Air Transport.



## Een luchtige oplossing... Bekaert Fluidics

Doet U aan automatisering of procescontrole? En wenst U een sturing die niet onderhevig is aan schokken, stoten of trillingen, magnetische en elektrische velden, die explosie- of stralingsvrij moet zijn? Dan heet onze oplossing: lucht.

Alledaagse lucht, maar dan technisch volmaakt benut, gevoerd door kleine schakel- elementen. Geen bewegende delen, wel onbeperkte levens- duur.

Met doodgewone lucht onder lage druk lossen wij een menigte automatisatieproblemen op. Wij? O ja, wij bedoelen: Bekaert Fluidics.

Voor nadere inlichtingen:

**BEKAERT  
ENGINEERING**

8550 - Zwevegem, België

Sinds 1919



De Maatschappij die **U** en **UW STREEK** best kent en zich dan ook het best aanpast aan **UW VERZEKERINGSPROBLEMEN** van

**BRAND LEVEN ONGEVALLEN**

Zetel en kantoren :

**KORTRIJK**

**Lange Steenstraat 20** (Huyze Ghelinck)

**Lekkerbeelstraat 3 en Lange Steenstraat 22**

Telefoon : (056) 116.91 (6 lijnen)

Bijhuis :

**BRUGGE**

**Garenmarkt 6**

Telefoon : (050) 324.40

**Algemeen Agenten te  
Antwerpen en Brussel**

**Inspecties over het ganse Vlaamse land**

Kapitaal : Frs 25.000.000 (volstort)

Reserves : Frs 297.500.000

Bruto-premiën : Frs 216.000.000

Reserves : Frs 350.000.000





**méér  
mogelijkheden**



**drukkerij vansevenant**

niet alleen drukwerk in typo en  
offset, maar ook ontwerpen, foto's,  
tekeningen, vertalingen

prof. dewulfstraat 68  
8970 poperinge - tel. (057) 334.87

## **Tentoonstelling over Zeebrugge**

---

Door het Ministerie van Openbare Werken werd een permanent tentoonstellingslokaaltje ingericht en op 26 juni voor het publiek opengesteld, waarin de plannen en de maquette voor de nieuwe zeesluis kunnen worden bekeken. Het aanbestedingskalender voor de werken te Zeebrugge is als volgt :

- 1971 : Nieuwe zeesluis en nieuwe uitwateringssluizen.  
*Kostprijs* : 1,6 mld fr. (De werken startten op 1 maart 1972).
- 1972 : De sluisdeuren, het afsluithok voor de sluiskamers ;  
de drooglegkuip, de schuiven ;  
de kaaimuren in de toegang ;  
de elektromechanische uitrusting van de uitwateringssluizen van de afleidingskanalen.  
*Kostprijs* : 2 mld fr.
- 1973 : De Bruggen ;  
de elektromechanische uitrustingen van de zeesluis ;  
het bedieningsgebouw ;  
uitrustingswerken van de zeesluis ;  
nieuwe oostelijke havendam (1ste faze) ;  
graven van dokken in de achterhaven en ophoging van industriegronden (1ste faze) ;  
baggerwerken in de voorhaven (1ste faze).  
*Kostprijs* : 2 mld fr.
- 1974 : Nieuwe oostelijke havendam (2e faze) ;  
baggerwerken aan de voorhaven (2e faze) ;  
graven dokken in de achterhaven.  
*Kostprijs* : 2 mld fr.
- 1975 : Nieuwe oostelijke havendam (3de faze) ;  
nieuwe westelijke havendam (1ste faze) ;  
graven dokken achterhaven.  
*Kostprijs* : 2 mld fr.
- 1976 : Verdiepingsbaggerwerken in zee ;  
en Verdere uitbouw havendammen ;
- 1977 : Verlengen strandhoofden ten oosten van de haven.  
*Kostprijs* : 2 mld fr. per jaar.
- 1978 : Voltooiing.  
*Kostprijs* : 2 mld fr.

## **Salon van de roos te Kortrijk**

---

Ter gelegenheid van de keuring door de internationale jury van de rozennieuwigheden opgeplant in het Rosarium te Kortrijk, aangelegd op initiatief van het Provinciaal Tuinbouwkomitee, organiseerde de vereniging 'De Vrienden van de Roos' in de Hallen te Kortrijk, het 'Salon van de Roos'.

Na de plechtige opening die op vrijdag, 30 juni plaatsvond, werd in de namiddag het salon bezocht door Hare Majesteit Koningin Fabiola. De koningin bezocht vervolgens het rosarium van het Provinciaal Tuinbouwkomitee.

De tentoonstelling was voor het publiek gedurende gans het week-end toegankelijk en kende een grote belangstelling.

## Sukses voor Westvlaamse luchtvaartonderneming

De Westvlaamse luchtvaartonderneming Pomair nv, die zich gespecialiseerd heeft in chartervluchten, heeft een indrukwekkend sukses geboekt. De maatschappij heeft namelijk van de Amerikaanse autoriteiten landingsrechten verkregen op alle luchthavens van de USA, met uitzondering van New-York en omgeving. Pomair nv is de enige Belgische onderneming die van een zo uitgebreide landingsvergunning geniet. De maatschappij organiseerde reeds meerdere vluchten naar Salt Lake City en de Niagara Falls.

## Zitdagen in de Westhoek en Tielt

De WER zal vanaf het begin 1973 in de Westhoek en Tielt maandelijks zitdagen organiseren waarop de lokale industriële zich kunnen voorlichten inzake expansiewetgeving, industrieparken edm. Deze zitdagen zullen doorgaan in de belangrijkste industriekernen (Diksmuide, Ieper, Menen, Poperinge, Tielt, Veurne), telkens op het stadhuis. Iedere maand zal er, volgens een beurtrol, in twee van bovengenoemde ontwikkelingskernen een zitdag doorgaan. De diverse data zullen later langs de pers en de plaatselijke autoriteiten worden medegedeeld.

## Europafeesten te Tielt

De jaarlijkse Europafeesten te Tielt gingen door op 8, 9 en 10 juli jl. De academische zitting, onder vorm van een forumgesprek, ging door onder het motto: 'Een politiek Europa: wanneer? om wat ermede te doen?'

# N.V. Westvlaamsche Betonwerkerij

69, ST.-PIETERSKAAI

BRUGGE

Tel.: 150.71 - 150.72

BETONPRODUKTEN VOOR  
**Bouw & Wegiswerken**

## Indonesische Ambassadeur in België op bezoek op de WER

Op woensdag 16 augustus bracht de nieuwe Ambassadeur van Indonesië, de Heer J.B. Maramis, een bezoek aan de provincie West-Vlaanderen, de stad Brugge en de Westvlaamse Economische Raad. Hij was hierbij vergezeld van zijn echtgenote, van de Heer Soejoed, economisch attaché en van Mevrouw Soemardi, informatie-attaché.

Na een onderhoud met Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Gouverneur en de Heer M. Van Maele, Burgemeester, begaf de Indonesische delegatie zich naar de Westvlaamse Economische Raad, waar een werkvergadering plaatsgreep met Dr. O. Vanneste, directeur, omtrent de projecten van de WER in Indonesië: dokumentatiecentrum Sanur (Bali), opleiding en begeleiding van provinciale ambtenaren in technieken van regionale planning te Denpasar-Bali (Planning Unit Bali) en opleiding van Indonesische stagiairs op het Studiebureau van de Westvlaamse Economische Raad.

In de vooravond hield de Heer Ambassadeur een voordracht in de Raadszaal van het Brugse Stadhuis. Hierin had hij het vooral over de economische betekenis van Indonesië op wereldvlak en over het opbouwprogramma dat door de Indonesische regering werd vastgelegd in een eerste vijfjarenplan (1969-74). Tevens beklemtoonde hij dat een nauwe samenwerking met de geïndustrialiseerde Westerse wereld een noodzakelijke voorwaarde is om het opbouwprogramma tot een goed einde te kunnen brengen.

## Het seizoen aan de Kust

De toeristische index Kust en Achterland, opgemaakt door het Westvlaams Economisch Studiebureau, kon reeds voorlopig worden berekend voor de maanden mei, juni en juli. De gezamenlijke index voor mei en juni 1972 bedroeg juist 100 tegenover dezelfde periode 1971. Er was dus een totale stabilisatie. In juli was er een lichte vooruitgang van 0,5 % ten opzichte van 1971.

In het voorseizoen werd er wel een vooruitgang geboekt bij de villa's (+ 8,8 %), de campings (+ 6,3 %) en de appartementen (+ 2,4 %). Het hotel-pension daalde met 0,2 %, het deviezenaanbod met 0,6 %, het spoorverkeer met 3,5 %, het waterverbruik met 3,8 % en de post met 4,2 %.

In juli steeg het campingwezen (+ 10,5 %) tegenover 1971, de hotellerie (+ 9,2 %), het appartements- en villa-toerisme (+ 3 % en + 1 %). Ook de diensten van de buurtspoorwegen (+ 3 %), de luchthaven (+ 2 %) en het waterverbruik (+ 1,3 %) stegen; daarentegen daalden het postverkeer (- 7 %) en het spoorverkeer (- 10 %).

De gegevens omtrent de trafiek op de wegen kunnen slechts later verrekend worden, evenals een reeks andere kleinere indicatoren.

## Permeke-autoroute

Op 22 juli werd de 11de toeristische autoroute in West-Vlaanderen ingereden. Evenals de tien vorige routes, kwam ook deze route tot stand ingevolge een samenwerking tussen enkele plaatselijke initiatiefnemers en West-toerisme, dat tevens zorgde voor de financiering van de bewegwijzering.



## Nieuwe Sealink-eenheden van Oostende

Onlangs zijn twee nieuwe eenheden van de Sealink-vloot in de vaart gekomen, ondermeer op Oostende. Het betreft twee polyvalente schepen van het Roll-on/Roll-off type, die dagelijks de verbinding zullen verzekeren tussen Folkestone en Oostende, Calais en Boulogne. De *Hengist* en de *Horsa* bieden elk plaats aan 38 commerciële voertuigen en 80 personenwagens of 210 personenwagens en 1.400 passagiers. Er is tevens hut-akkomodatie voor 24 passagiers.

## Receptiestation BB te Ieper

De nv Aan- en verkoopvennootschap van de Belgische Boerenbond heeft op het WIER-industrieterrein te Ieper een terrein van 1,7 ha aangekocht, waarop een receptiestation werd opgericht. Daar worden inlandse granen opgenomen.

Het gebouw beslaat 145 m<sup>2</sup>, waarvan 22 m<sup>2</sup> ingericht zijn als kantoor en laboratorium. Verder omvat de installatie een weegbrug van 50 T met een weegdek van 13 m, met ingebouwd hydraulisch kipapparaat voor wagens tot 16 T. Het geheel omvat 6 silocellen, met een capaciteit van 430 T; die cellen zijn volledig zelfledigend.

## Nationale Management competitie

Op 30 oktober start in België de Nationale Management-competitie. Dit 'Managementspel' wordt georganiseerd door Orda-B met steun van het Instituut voor Postuniversitair onderwijs, de Stichting Industrie-Universiteit, de universitaire fakulteiten Sint Ignatius Antwerpen, het VEV, het Verbond van Kristelijke Werkgevers en het Vervolmakingscentrum voor Bedrijfsleiding en Administratie (KUL).

Belgische bedrijfsleiders en kaderleden kunnen in 256 teams, een bedrijfsstrategisch spel spelen, teneinde zich te bekwalen in enkele managements-technieken.

Belangstellende bedrijven kunnen zich nog informeren op postbus 10, 2000 Antwerpen. (Tel. : 03/31 77 30).

## Poldervakantie

Door de vzw Poldervakantie werd, met de medewerking en de steun van Westtoerisme het initiatief genomen ook in de streek van Veurne over te gaan tot de organisatie van vakanties op de hoeve. Alhoewel het hier een eerste poging betrof, waren de resultaten zeer gunstig. De beschikbare ruimte was zeer snel volgeboekt. Ook voor het volgende jaar zijn de inschrijvingen reeds volop bezig, zodat momenteel reeds aan verdere uitbreiding wordt gedacht.

## Mode-atelier 'Veronika' te Izegem

Te Izegem startte het Mode-atelier Veronika, gespecialiseerd in het vervaardigen van damesrokken, damesbroeken en japonnen. Momenteel zijn er reeds 23 arbeidskrachten tewerkgesteld. Er wordt betracht binnen één jaar ongeveer 100 personen tewerk te stellen.

Adresetiketstroken	Hangetiketten	Randpaskaarten
Afleveringsbons	Hotelerekeningen	Rapporten
Afrekeningsformulieren		Registers
Antwoordkaarten	Inlegmappen	Rekening-courantfiches
Arbeidsreglementen	Inspektiebriefjes	Rekeninguittreksels
Assignaties	Inventarisboeken	Relevékaarten
	Journaalbladen	Ringboekbladen
Balansbladen		R.M.Z.-staten
Basisbladen	Kalenderblokken	Scheidingsbladen
Berichtkaarten	Kantooragblokken	Schroeffarden
Bestelbons	Kaften met uitkappingen	Scheurkalenders
Bestelkaarten	Kettingformulieren	Snap-out-sets
Bezoekrapporten	Klantenfiches	Sollicitatieformulieren
Bijdragebons	Kontrakten	Staalkaarten
Billingcarbon	Kontroleformulieren	Stockfiches
Boekhoudfiches	Kwijtschriften	Systeemkaarten
Briefhoofden		Systeempapieren
Certificaten	Laadfiches	Tabellarische bladen
Checks	Leveringsnota's	Taksborderellen
Continuformulieren	Liassen	Tariefbrochures
Copiesets	Lidmaatschapskaarten	Technische papieren
Coupons papier	Loonstaten	Tekencalques
Creditnota's	Loonzakjes en -checks	Telefoonberichten
	Luchtpostfacturen	
Dagbloomkalenders	Magazijnbons	Vakantiekaarten
Dagboekbladen	Mappen met klemsysteem	Vervoerdocumenten
Debetnota's	Masterformulieren	Vervolgbriefven
Dienstenvellen	Medische dossiers	Verzamelstaten
Dienstnota's	Memosets	Verzendetiketten
Doorschrijfblokken		Verzendnota's
Doorschrijfformulieren	Omslagmappen	Vlugschriften
Dossiermappen	Omzendbrieven	Voorraadsteekkaarten
	Onkostennota's	Vrachtbrieven
Enveloppen	Ontvangbewijzen	
Etiketboekjes	Ontvangnota's	Waarborgkaarten
Etiketten	Opslagbewijzen	Weegbrugtiketten
	Orderbevestigingen	Werkaanvraagformulieren
Fabrikagebons	Orderboeken	Werkbons
Fakturen		Werkfiches
Farden	Personeelsstaten	Wissels
Fiches	Plakadressen	
Folders	Planningkaarten	Zakenveloppen
Foliomobilebladen	Prijsaanvragen	Zelfklevende enveloppen
Formulierensets	Prijsaanbiedingen	Zelfklevende etiketten
	Prijlijsten	Zelfklevende formulieren
Geleidekaarten	Prospektussen	Zendingsnota's
Grootboekrekeningen		

dat alles en nog méér  
drukt de Formulierende drukkerij Strobbe te Izegem.  
Bel even nr. 051/323.44 (3 lijnen).



Drukkerij Strobbe pvba Kasteelstraat 1 8700 Izegem

## Meststofspecialisten bezoeken Provinciaal Centrum voor Nijverheidsteelten

---

De deelnemers aan het Internationaal Kongres georganiseerd door de Association Internationale des Fabricants de Superphosphates et d'Engrais Composés Ltd. (ISMA) dat van 26 tot 28 juni te Brussel werd gehouden, brachten op dinsdag, 27 juni een bezoek aan het Provinciaal Onderzoek- en Voorlichtingscentrum voor Nijverheidsteelten te Beitem-Rumbeke. Naast de laboratoria werd ook een bezoek gebracht aan een proefbedrijf te Ingelmuuster, waar de proefvelden werden bezichtigd.

## Advertentiekampanje in de buitenlandse pers

---

In uitvoering van het programma voor de reclame-actie, voorzien in het tweede vijfjarenplan voor de Westhoek, is de WER dit jaar gestart met een advertentiekampanje in de buitenlandse vakpers. Het doel van deze advertentiekampanje is de aandacht te vestigen op de investeringsmogelijkheden in de Westhoek. Om een zo gunstig mogelijk resultaat te bereiken werd besloten enkel te adverteren in een selekte groep van economische nieuwsmedia: Handelsblatt (Duitsland), het Financieel Dagblad (Nederland), The Financial Times (Groot-Brittannië). Op dit ogenblik zijn in elk blad reeds 4 advertenties verschenen. Als gevolg hiervan heeft de WER reeds meerdere verzoeken om nadere informatie ontvangen en beantwoord. Voor het einde van het jaar zullen er nog een aantal advertenties volgen.

## *Pas verschenen*

---

### LUCHTVERONTREINIGING IN WEST-VLAANDEREN

Bronnen, toestand en bestrijding  
door de ruimtelijke ordening

G. HEMSCHOOTE

Reeks: Westvlaams Economische Studiebureau

Prijs: 250 fr (exklusief BTW).

## Nieuwe Containerlines te Zeebrugge

---

De American Export Lines, USA, hebben beslist Zeebrugge aan te doen en gebruik te maken van de installaties van de Ocean Containerterminal, Zeebrugge (OCZ), uitgbaat door de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats.

OCZ werd in dienst gesteld op 28 juni 1971 en werd onmiddellijk in gebruik genomen door het consortium Australia-Europe Container Services; op 19 mei 1972 besloot ook Seatrain Lines, USA, wekelijks te Zeebrugge aan te leggen en op 19 september legde het eerste schip van de American Export Lines te Zeebrugge aan.

## AIEST-Kongres

---

Het 22ste AIEST-kongres (Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme) had dit jaar plaats te Istanbul van 4 tot 10 september. Het kongres was gewijd aan het thema 'Méthodes de recherches touristiques et leur application aux pays et régions en voie de développement'. Op deze bijeenkomst heeft Dr. N. Vanhove, adjunct-direkteur WES, een basisrapport voorgedragen met als titel 'Application of the cost-benefit analysis to tourism'.

## Nieuwe varkensselektiemesterij in werking gesteld

---

De nieuwe varkensselektiemesterij opgericht op kosten van het Ministerie van Landbouw langs de Iepersestraat, te Beitem-Rumbeke, naast het Provinciaal Centrum voor Nijverheidsteelten, werd begin 1972 in werking gesteld. In modern uitgeruste gebouwen kunnen circa 500 kweekvarkens op hun economische en technische eigenschappen worden onderzocht.

Dit nieuw proefbedrijf is de meest moderne varkensselektiemesterij in ons land.

## Tourist Research Center

---

Op 2 en 3 september had te Istanbul de jaarlijkse bijeenkomst plaats van het Tourist Research Center waarvan de zetel gevestigd is in de burelen van het Westvlaams Economisch Studiebureau. Twaalf onderzoeksinstituten hebben gedurende twee dagen uitwisseling gedaan van onderzoeksmethoden en resultaten in verband met het toeristisch researchwerk. Het Westvlaams Economisch Studiebureau was er vertegenwoordigd door Dr. O. Vanneste, Directeur, en Dr. N. Vanhove, adjunct-direkteur, tevens sekretaris-generaal van het Tourist Research Center.

## Brouwerstdeskundigen bezoeken proefvelden

---

Op initiatief van de Vereniging voor Brouwerijonderzoek en -Onderwijs werd op vrijdag, 23 juni 1972 een bezoek georganiseerd aan de brouwerstproeven door het Provinciaal Onderzoek- en Voorlichtingscentrum voor Nijverheidsteelten te Proven en Houtem aangelegd. Aan dit bezoek werd deelgenomen door een groot aantal brouwers, mouters, brouwerst- en zaadhandelaars.



## REEKS VAN HET WESTVLAAMS EKONOMISCH STUDIEBUREAU

De Economische Situatie en Mogelijkheden van het Arrondissement Ieper,  
door G. Declercq & O. Vanneste, 1958 (207 blz.) — 135 fr.

De Belgische Zeevisserij — Een Economische Studie,  
door O. Vanneste & P. Hovart, 1959 (358 blz.) — 200 fr.

La Pêche Maritime Belge — Etude Economique,  
par O. Vanneste & P. Hovart, 1959 (358 pp.) — 200 fr.

Het Arrondissement Brugge — Een Regionaal Economische Studie,  
door O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, 1961 (436 blz.) — 250 fr.

Het Arrondissement Oostende — Een Regionaal Economische Studie,  
door O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, 1962 (444 blz.) — 250 fr.

Menen — Een Economische Studie van een Grensstad,  
door O. Vanneste & J. Theys, 1962 (256 blz.) — 200 fr.

Het Arrondissement Roeselare — Een Regionaal Economische Studie,  
door O. Vanneste, J. Theys & M. Zwaenepoel, 1963 (336 blz.) — 250 fr.

Westvlaamse grensarbeiders in Noord-Frankrijk,  
door J. Theys o.l.v. O. Vanneste, 1964 (144 blz.) — 150 fr.

Les Frontaliers de la Flandre Occidentale dans le Nord de la France,  
par J. Theys s.l.d. O. Vanneste, 1964 (144 pp.) — 150 fr.

Veurne — Een Economische Studie,  
door O. Vanneste & J. Theys, 1964 (189 blz.) — 200 fr.

De landbouw in West-Vlaanderen,  
door M. Zwaenepoel & N. Vanhove, 1965 (352 blz. plus kaart).

Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek,  
door O. Vanneste, 1967, (376 blz.)

Het Arrondissement Tielt — Een Regionaal Economische Studie,  
door O. Vanneste & J. Theys, 1968 (410 blz.) — 250 fr.

Een analyse van de Westvlaamse grensarbeid in Noord-Frankrijk,  
door J. Theys, 1969, (248 blz.), 250 fr.

Vrije Tijd — Een sociologische analyse van het vrijetijdsgebruik en de vrijetijdsbehoeften van de Westvlaamse bevolking,  
door M. Zwaenepoel, 1969 (332 blz.), 300 fr.

Het vakantiepatroon en de toeristische bestedingen van de Belgische bevolking,  
door N. Vanhove, 1969 (264 blz.).

Structure des vacances et dépenses touristiques de la population belge,  
par N. Vanhove, 1969, (264 blz.).

Demografische facetstudies,  
door Ir. J. M. L. Demeyere, 1969, (144 blz.), 150 fr.

Tertiaire sektor en verzorgende centra van West-Vlaanderen,  
door R. Branson, J. Theys, A. Van Reybrouck, o.l.v. N. Vanhove, 1971, (356 blz.), 300 fr.

## RAPPORTEN W.E.R. (gestencild)

De Textielnijverheid in West-Vlaanderen — Arbeidsbevoorrading — Contact Onderwijs-Industrie, 1959 (74 blz.) — 35 fr.

De Metaalnijverheid in West-Vlaanderen — Arbeidsbevoorrading — Contact Onderwijs/Industrie, 1960 (119 blz.) — 85 fr.

De Schoennijverheid in West-Vlaanderen — Arbeidsbevoorrading — Contact Onderwijs/Industrie, 1961 (67 blz.) — 45 fr.

De Konfektienijverheid in West-Vlaanderen — Contact Technisch en Beroepsonderwijs/Nijverheid (Aanvullend rapport), 1962 (50 blz.) — 100 fr.

De Houtnijverheid in West-Vlaanderen — Arbeidsbevoorrading — Contact Onderwijs/Industrie, 1962 (80 blz.) — 125 fr.

## REEKS WESTVLAAMSE ONTWIKKELINGSPROBLEMEN W.E.R. — W.E.S.

Plechtige Installatievergadering C.L.E.R. — Regionaal-Economisch Contactcomitee West-Vlaanderen — Henegouwen — Nord — Pas-de-Calais, 1960 (52 blz.) — 25 fr.

Universitair onderwijs in West-Vlaanderen, 1963 (32 blz.) — 20 fr.

Demografisch onderzoek van de departementen Nord, Pas-de-Calais, van Henegouwen en West-Vlaanderen, (53 blz.) — 40 fr.

Jaarverslagen van de Westvlaamse Economische Raad.

## ANDERE PUBLIKATIES

Kust en Hinterland — Proeve van een toeristisch-economische studie,  
door O. Vanneste & G. Declercq, 1955 (226 blz.) — (uitgeput)

Le Littoral et son Hinterland — Essai d'une étude d'économie touristique,  
par O. Vanneste & G. Declercq, 1955 (266 pp.) — (uitgeput)

Structurele Werkloosheid in West-Vlaanderen,  
door G. Declercq & O. Vanneste, 1957 (2 delen, 130 blz. + 278 blz.) — 275 fr.

West-Vlaanderens economische groei 1954-64, 1965 (98 foto's. 172 blz.) — 280 fr.

Adresboek van de Westvlaamse Industrie, 1971, 275 fr.

## TOERISTISCH ABONNEMENT (gestencild)

### Rapporten toeristisch-economisch onderzoek 1971

De dagtochten van de Belgen, 1969 (136 blz.).

De weekendtochten en korte vakanties van de Belgen, 1969 (114 blz.).

De economie van de vrijetijdsbesteding (64 blz.).

Onderzoek naar de houding van de kustvakantiegegers ten opzichte van toeristische recreatieparken (109 blz.).

De binnenlandse toeristische markt van de Belgische kust (169 blz.).

### Rapporten toeristisch-economisch onderzoek 1972

De Franse toeristische markt van de Belgische kust (55 blz.).

De Nederlandse toeristische markt van de Belgische kust (47 blz.).

De Duitse toeristische markt van de Belgische kust (65 blz.).

De Britse toeristische markt van de Belgische kust (54 blz.).

De marktstructuur van het Westvlaams Achterland en de Kust (59 blz.).

*De rapporten toeristisch-economisch onderzoek zijn te verkrijgen door storting van 1.060 fr. per jaar-abonnement.*

## TIJDSCHRIFT 'WEST-VLAANDEREN WERKT'

Driemaandelijke uitgave — abonnement : 120 fr.

## STEUNENDE LEDEN

Steunende leden (250 fr.), ontvangen het tijdschrift en de andere publicaties van de W.E.R., de reeks 'Toeristisch Abonnement' uitgezonderd.





# ZEEBRUGGE

## open poort op de zee

De Belgische snelhaven bij uitstek.  
Toegankelijk voor grote zeeschepen.  
Groeipool van industriële bedrijvigheid.



Voor alle inlichtingen, wendt U tot de Handelsdienst van de

**MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN (M.B.Z.)**

**Louis Coiseaukaai 2, 8000 BRUGGE**

**Telefoon (050) 330.65**