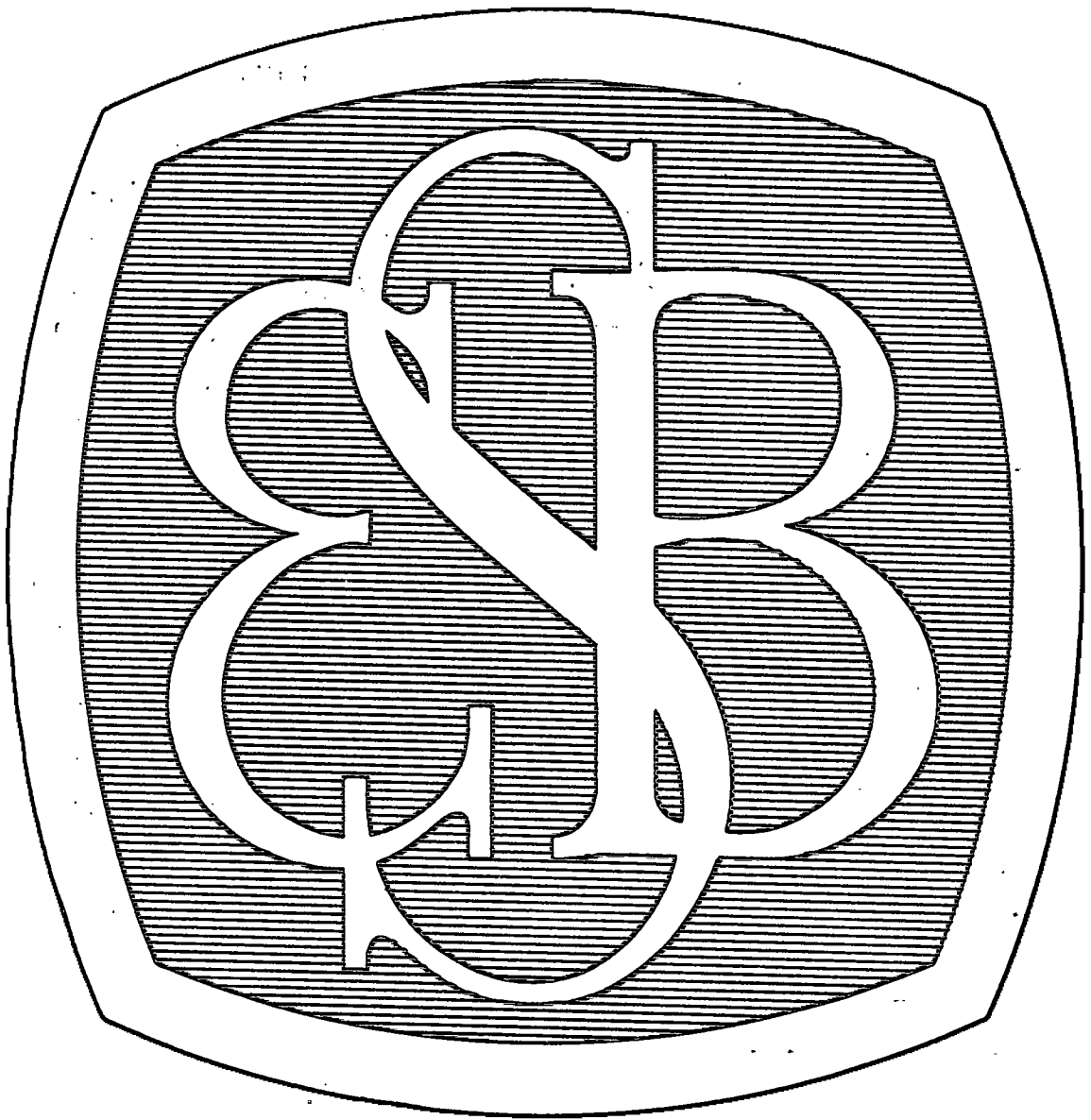


SPECIAAL NUMMER

GELDERLAND



Economisch - Statistische Berichten

45e JAARGANG - 16 MAART 1960 - No. 2226

De directie van de
**N.V. Hollandsche Belegging en
Beheer Maatschappij N.V.**

zoekt te harer assistentie

EEN ERVAREN KRACHT

met academische (econ. of jur.) opleiding of
gelijkwaardige ontwikkeling en met goede prak-
tijk op beleggingsgebied (of in het bankwezen).
Leeftijd minstens 30 jaar; oudere reflectanten
worden niet uitgesloten.

Als in de functie wordt voldaan zijn belang-
rijke verdere perspectieven aanwezig.

Eigenhandig geschreven brieven te richten tot
de directie, Keizersgracht 706, Amsterdam.



N.V. SPLENDOR GLOEILAMPENFABRIEKEN

ST. ANNA STRAAT 198 - NIJMEGEN



Over de gehele wereld treft u kantoren van de N.H.M.
aan. Het is voor de moderne zakenman van onschat-
baar belang dat hij voor zijn internationale zaken
gebruik kan maken van de diensten van een internatio-
nale bank. De N.H.M. is zowel in de landen van het
Verre en Nabije Oosten als in Oost-Afrika en Amerika
met eigen kantoren vertegenwoordigd en kan u waarde-
volle inlichtingen uit de eerste hand verschaffen.

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V.

Hoofdkantoor: Amsterdam, Vijzelstraat 32
161 kantoren in binnen- en buitenland

Adviezen
en bemiddeling
inzake
levensverzekeringen
en
pensioencontracten

R. MEES & ZONEN

ROTTERDAM



ECONOMISCH- STATISTISCHE BERICHTEN

Uitgave van de
Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut

Adres voor Nederland: *Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.*
Telefoon redactie: (010 of 01800) 5 29 39. Administratie:
(010 of 01800) 3 80 40. Giro 8408.

Bankiers: *R. Mees en Zonen, Rotterdam. Banque de Com-
merce, Koninklijk Plein 6, Brussel, postcheque-rekening
260.34.*

Redactie-adres voor België: *Dr. J. Geluck, Zwijnaardse Steen-
weg 357, Gent.*

Abonnementen: *Pieter de Hoochweg 118, Rotterdam-6.*

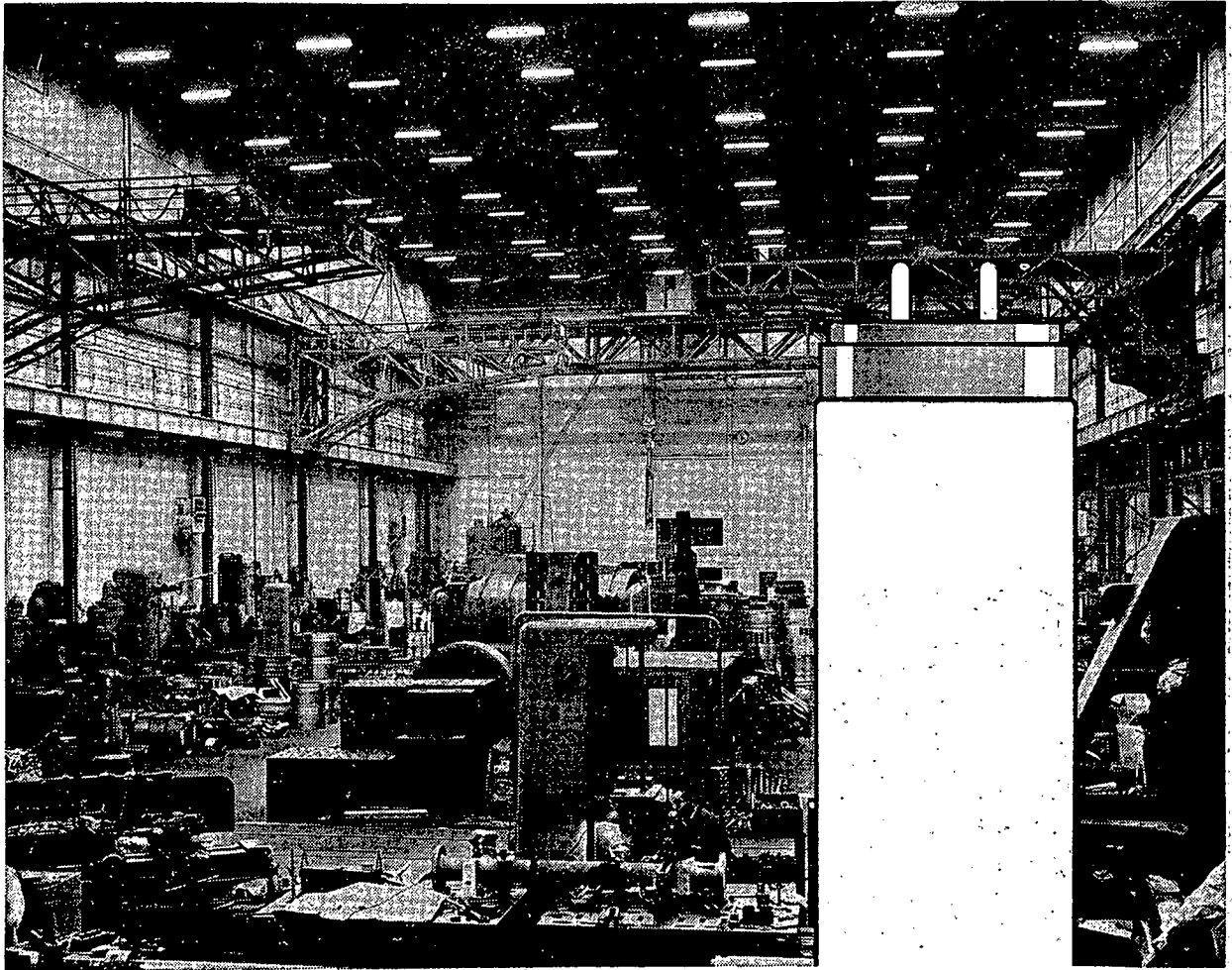
Abonnementsprijs: *franco per post, voor Nederland en de
Overzeese Rijksdelen (per zeepost) f. 29,—, overige landen
f. 31,— per jaar (België en Luxemburg B.fr. 400).
Abonnementen kunnen ingaan met elk nummer en slechts
worden beëindigd per ultimo van een kalenderjaar.*

Losse exemplaren van dit nummer f. 2,—

Aangetekende stukken in Nederland aan het Bijkantoor
Westzeedijk, Rotterdam-6.

Advertenties. *Alle correspondentie betreffende advertenties
te richten aan de N.V. Koninklijke Nederl. Boekdrukkerij
H. A. M. Roelants, Lange Haven 141, Schiedam (Telefoon
6 93 00, toestel 1 of 3).*

Advertentie-tarief f. 0,30 per mm. Contract-tarieven op aan-
vraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten”
f. 0,60 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt
zich het recht voor om advertenties zonder opgave van
redenen te weigeren.



Incidentele vervanging... of alles ineens?

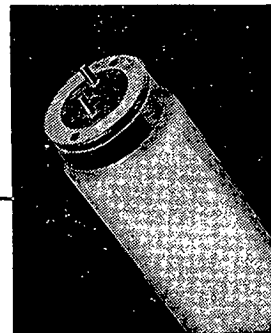
De lichterugval door veroudering en vervuiling van lampen is voor iedere installatie verschillend. Op een gegeven moment is het economischer om tot vervanging van een lamp over te gaan. De kosten van incidentele verwisseling echter zijn in verband met de sterk gestegen lonen uitermate hoog. Het incidenteel verwisselen stoort bovendien de arbeidsrust. Daarom is een geplande, gelijktijdige vervanging met „TL” fluorescentielampen kostenbesparend. Verdere voordelen zijn: meer licht voor gelijke kosten, handhaven van de arbeidsrust, besparing van voorschakelapparaten en starters.



PHILIPS

voor licht

gloeilampen - „TL” buislampen - armaturen - neon



* Op aanvraag zendt Philips Nederland n.v. Eindhoven u gaarne de brochure „Economisch bedrijfsbeheer” over groepsvervanging van „TL” installaties. PHL 50 I - G 5

MOET WETEN WAT EEN SNELKOPIE IS

De snelkopie is een nieuw, efficiënt begrip voor efficiënte mensen. Het is de snelste manier om een kopie te maken van 'n brief, rapport, nota, artikel, tekening - het kan een kopie van alles zijn. Feilloos, houdbaar, goedkoop. Eenvoudige apparatuur, simpele bediening. Geen donkere kamer - iedereen kan het. Bliksem-service door het gehele land.

Wilt u er méér van weten?
Vraag dan de gratis brochure
en/of demonstratie aan
bij de Stichting Snelkopie,
Postbus 61, Den Haag.

**SNEL'N KOPIE?
MAAK
EEN
SNELKOPIE
MET AGFA
COPYRAPID**

PUBLIKATIE VAN DE STICHTING SNELKOPIE

Dreigende overbevolking in het Westen

APELDOORN (103.000 inwoners) bezit uitstekende mogelijkheden om die activiteiten uit het Westen op te vangen, die niet aan dat deel van Nederland gebonden zijn.

- **Centrale ligging**
- **Fraai en doelmatig reconstructieplan voor de kern**
- **Goed geoutilleerde industrieterreinen**
- **Gedifferentieerde industrie**
- **Aantrekkelijke woongemeente**
- **Prachtige recreatiegebieden in de directe omgeving**
- **Ruime keus uit instellingen voor onderwijs**
- **Ruime gelegenheid voor sportbeoefening**

Het gemeentebestuur is gaarne bereid aan de hand van vele maquettes en kaarten de grote ontwikkelingsmogelijkheden van Apeldoorn aanschouwelijk voor te stellen

Elektriciteit... bron van

warmte en comfort!

Kijk, zó haalt u met elektriciteit warmte en

comfort in keuken of badkamer!

Eén draai aan de kraan en... onmiddellijk volop heet water of water van iedere gewenste temperatuur... zonder wachten! met een

DAALDEROP ELEKTRISCH HEETWATERRESERVOIR

Elektrisch

Dus veilig: geen vuur, geen vlam.

Elektrisch

Dus schoon: geen aanslag op muur of plafond.

Elektrisch

Dus fris en hygiënisch: geen afvoergassen, geen reuk, geen condenswater, geen luchtverontreiniging.

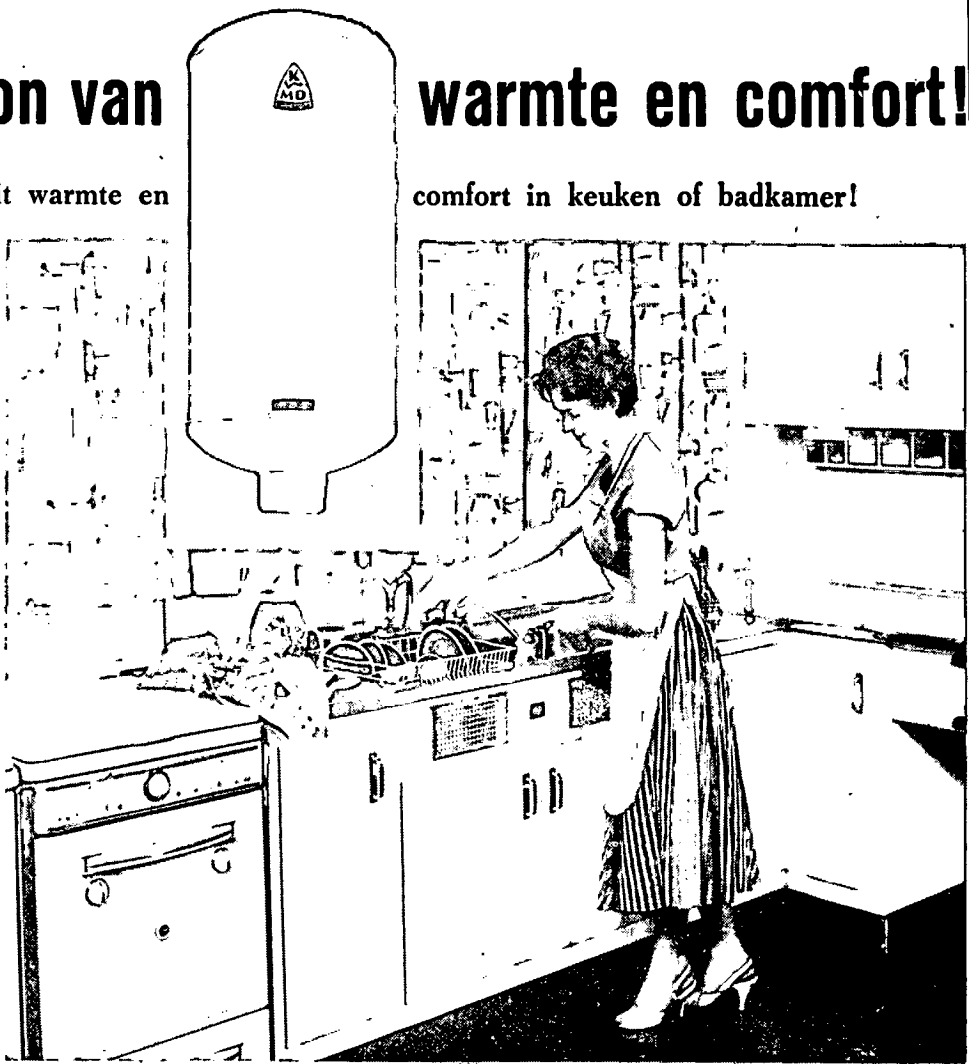
Elektrisch

Dus voordelig, want u profiteert royaal van de extra goedkope middaguren-, nachtstroom- en weekentarieven.

Daardoor is elektriciteit veelal voordeliger dan welke andere energiebron ook!

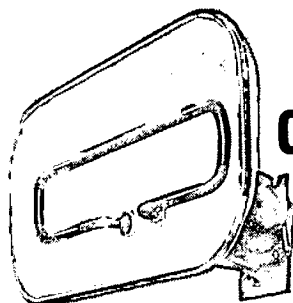
Bovendien hebt u geen omkijken naar uw Daalderop heetwaterreservoir.

Het werkt volkomen automatisch, zonder enige regeling of controle... jaar in, jaar uit!



En... als de dagen kil

of koud zijn



is de verrukkelijke, koesterende zonnewarmte van de veilige

DAALDEROP ELEKTRISCHE DOUCHECELKACHEL

een uitkomst. De Daalderop elektrische douchecelkachel is waterdicht! Volkomen veilig, omdat alle stroomvoerende delen absoluut onbereikbaar zijn voor water of vocht. En de gemakkelijk verstelbare reflector van geëloxeerd aluminium behoudt ook in dampige ruimten zijn groot reflecterend vermogen.

Met trekschakelaar · bestelnummer 282.7 f 47,50

Zonder schakelaar · bestelnummer 282.8 f 41,-

Vermogen: 1000 Watt.

„Voorzien van KEMA-keur en waterdichtheidsteken”.

**N.V. KONINKLIJKE METAALWARENFABRIEKEN V/H
J. N. DAALDEROP EN ZONEN - TIEL**

De bekende fabriek van elektrische theelichtjes, snelkokers, straalkachels, broodroosters, voetstoven enz.



ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN DE STICHTING HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

45e JAARGANG

No. 2226

16 MAART 1960

GELDERLAND

Dit speciale nummer is het derde in de reeks, gewijd aan de regionaal-economische en ruimtelijke vraagstukken van Nederland.



INHOUD

	Blz.
Bestuurlijke activiteiten en aspecten, <i>door Mr. H. W. Bloemers</i>	289
Bevolkingsverspreiding, bevolkingsconcentraties, migratiestromen en forensisme in Gelderland, <i>door Drs. D. de Boer</i>	292
Het Gelderse komgrondegebied en het streekontwikkelingswerk, <i>door J. Roseboom</i>	297
De Noord-West Veluwe en het kleine-boerenvraagstuk, <i>door Dr. Ir. F. P. Mesu</i>	301
De industriële ontwikkeling van Gelderland, <i>door Drs. A. R. Vermeer</i>	305
De ontwikkeling van Gelderland in het bijzonder in verband met de ligging t.o.v. het Westen des lands, het Ruhrgebied en Twente, <i>door Ir. H. Vis</i>	312
De verkeerssituatie in Gelderland, <i>door Ir. A. Burger en Ir. W. Mols</i>	317
De stedelijke concentratiegebieden in Gelderland mede in verband met het streekplanwerk, <i>door Ir. R. A. Tjalkens</i>	321
De vier ontwikkelingskernen (Doetinchem, Harderwijk, Tiel en Zutphen), <i>door Dr. A. A. H. Stolk (met medewerking van Mr. J. M. J. Cornelissen, G. J. Numan en S. de Jong)</i>	325
De functie van Gelderland als recreatiegebied, <i>door J. Vet</i>	331
Overzichtskaart van Gelderland	310
Kaart van Gelderland in zijn omgeving	315



COMMISSIE VAN REDACTIE: Ch. Glasz; L. M. Koyck; H. W. Lambers; J. Tinbergen; J. R. Zuidema.
Redacteur-Secretaris: A. de Wit.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars;
J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.



WONEN WERKEN RECREATIE
WERKEN RECREATIE WONEN
RECREATIE WONEN WERKEN
WONEN WERKEN RECREATIE
WERKEN RECREATIE WONEN
RECREATIE WONEN WERKEN
WONEN WERKEN RECREATIE
WERKEN RECREATIE WONEN
RECREATIE WONEN WERKEN
WONEN WERKEN RECREATIE
WERKEN RECREATIE WONEN
RECREATIE WONEN WERKEN
WONEN **WERKEN** RECREATIE
WERKEN RECREATIE WONEN
RECREATIE WONEN WERKEN
WONEN WERKEN RECREATIE
WERKEN RECREATIE WONEN
RECREATIE WONEN WERKEN
WONEN **WERKEN** RECREATIE
WERKEN RECREATIE WONEN
RECREATIE WONEN WERKEN
WONEN WERKEN RECREATIE
WERKEN RECREATIE WONEN
RECREATIE WONEN WERKEN

Bestuurlijke activiteiten en aspecten

Gelderland, naar oppervlakte de grootste en naar inwonertal de vierde van onze provincies, vertoont structureel een merkwaardig en van de andere gewesten afwijkend beeld. Zijn gebied is niet alleen geografisch door rivieren duidelijk in drieën gedeeld, maar deze drie delen, t.w. Oostelijk Gelderland (bestaande uit Graafschap en Lijmers), de Veluwe en het Rivierengebied (omvattend o.a. de Betuwe, het Land van Maas en Waal en de Bommelerwaard), verschillen ook onderling fundamenteel wat betreft bodemgesteldheid, landschap en geaardheid van de bevolking.

Hoewel de eerste bindingen zich al beginnen af te tekenen in het laatst van de 12e eeuw, hebben de onderdelen lang hun zelfstandigheid weten te bewaren; nog in de tijd van de Republiek der Zeven Provinciën werden de zgn. drie kwartieren van Gelderland, wier territoire „grosso modo” overeenkwam met dat van de huidige delen, ieder afzonderlijk bestuurd door een college van gedeputeerde staten. Een bestuursorgaan voor het gehele gewest, zoals de andere provincies kenden, ontbrak hier. Deze toestand heeft voortgeduurd tot het einde van de 18e eeuw.

Ik heb deze historie even opgehaald, omdat zij aantoont, dat de driedeligheid van Gelderland wortelt in een ver verleden en een natuurlijk gevolg is van geografische scheidslijnen, t.w. de rivieren, die ook in het huidige tijdsgewricht hun negatieve functie nog niet geheel hebben verloren. Deze driedeligheid heeft uiteraard haar invloed op het bestuur van het gewest. Immers, naast duidelijk aanwijsbare verschillen in volksaard en mentaliteit heeft ieder deel zijn eigen problematiek en uit dien hoofde zijn eigen wensen en verlangens, kortom zijn specifieke „streekbelangen”. Ook al zijn de onderlinge contacten door de ruimere verkeersmogelijkheden in de laatste decennia aanzienlijk vergemakkelijkt, toch blijkt ook nu nog voor wat leeft in de ene streek in een andere wel eens weinig interesse en begrip te bestaan. Het behoort tot de taak van het provinciaal bestuur de uiteenlopende belangen zoveel mogelijk aan hun trek te laten komen en de driedeligheid van Gelderland om te buigen naar een drie-eenheid. Dit gehele complex geeft aan het interne Gelderse bestuursbeleid een speciaal aspect, dat voor een goed begrip van zaken niet uit het oog mag worden verloren.

Beziat men de kaart van Nederland, dan valt dadelijk de unieke ligging van Gelderland op. Er is geen andere provincie, die zulke directe contactmogelijkheden heeft naar alle windrichtingen. Haar verkeersgeografische situatie is derhalve zeer gunstig, in het bijzonder door de ligging van dit gewest tussen twee van de grootste West-europese bevolkingsconcentraties, nl. de Randstad Holland en het Ruhrgebied.

In het kader van de probleemstelling „Gelderland in de spanning tussen het Westen en overig Nederland” is onder auspiciën van het bestuur van het Economisch Technologisch Instituut voor Gelderland eind 1956 een commissie in het leven geroepen, die onder voorzitterschap stond van mijn ambtsvoorganger, Jhr. Dr. C. G. C. Quarles van Ufford. Deze commissie heeft in 1959 een rapport het licht doen zien, waarin de voor Gelderland belangrijke vraagstukken van het vooral ruimtelijk beleid zijn besproken onder de titel „De Gelderse ontwikkelingsmogelijk-

heden gezien in verband met de geografische situatie”. Deze titel wijst erop, dat het door dit rapport bestreken terrein ruimer is dan door de eerder omschreven probleemstelling wordt gedekt.

Intussen was ook van andere zijde de aandacht gevestigd op de bijzondere geografische positie van Gelderland. In de vergadering van de Provinciale Staten van 19 december 1957 werd nl. een motie-Kleywegt aangenomen, waarin o.a. werd gewezen op de hiervóór al gesignaleerde ligging van Gelderland tussen twee grote bevolkingscentra: het Westen van Nederland en het Ruhrgebied, en waarin werd aangedrongen op bestudering van de door deze situatie opgeworpen problemen op het gebied van transport, industrialisatie, land- en tuinbouw en vreemdelingenverkeer.

Deze motie leidde tot de instelling van de „Coördinatiecommissie voor de ontwikkeling van Gelderland”. Het werkterrein van een commissie als deze wordt uiteraard bepaald door de plaats, die het provinciaal bestuur kan innemen binnen de totale overheidsbemoeiingen op het gebied van de welvaartsbevordering. Voorop dient te worden gesteld, dat de ontwikkeling van enig gewest afhankelijk is van, en tegelijk een bijdrage moet leveren aan de bevordering van het nationale welzijn. Dit laatste is primair een zaak van de Centrale Overheid. In het bijzonder treedt dit aan het licht ten aanzien van de industrialisatie. Het regeringsbeleid op dit stuk, hetwelk gericht is op een spreiding van de industrie door regionale concentratie, manifesteert zich het duidelijkst in de aanwijzing van probleemgebieden en ontwikkelingskernen, ten behoeve waarvan het Rijk o.a. financiële faciliteiten verleent.

Gelderland, Zuid-Holland en Utrecht zijn de enige provincies waarvoor een zodanige aanwijzing niet heeft plaatsgevonden. In het algemeen kan de juistheid worden erkend van de overweging, die aan de voor dit gewest op zichzelf teleurstellende beslissing ten grondslag ligt, nl. dat industrieel Gelderland te weinig reumatische verschijnselen vertoont dan dat tot goudinjecties zou moeten worden overgegaan. De wijze, waarop het Gelderse industrialisatieproces zich ontwikkelt, bevestigt deze diagnose. Echter staat evenzeer vast, dat enkele delen van het Gelderse lichaam curatieve hulp niet kunnen ontberen, willen zij niet in de groei achterblijven en op den duur, aan het gevaar van afsterving blootstaan. Daarom blijft het streven van het provinciaal bestuur erop gericht, ook bepaalde gebieden in dit gewest te doen delen in de gelden, welke het Rijk voor de bevordering van de industrialisatie ter beschikking heeft.

Niet alleen het regeringsbeleid ter zake van de industrialisatie raakt de ontwikkeling van deze provincie. Ook bij vraagstukken als de spreiding van rijksdiensten en van het hoger onderwijs zijn Gelderse belangen betrokken. Zonder de eis van grote waakzaamheid en activiteit op deze punten te onderschatten, wil ik hier toch wel wijzen op het gevaar, dat chauvinistische overwegingen in het geding worden gebracht. Deze zouden afbreuk doen aan de landelijke, maar ook aan de eigen belangen en de oplossing van de problemen vertragen.

Wat nu de activiteiten van het provinciaal bestuur betreft, dient niet te worden vergeten, dat deze slechts in

een beperkt aantal gevallen de concrete uitvoering van projecten omvatten en voor het merendeel van stuwende, voorthelpende en coördinerende aard zijn. Met de aan de provincie in ons staatsbestel toegekende bevoegdheden kan haar bestuur nochtans heel wat bereiken. Dit geldt o.a. inzake het punt van de ruimtelijke ordening, waarbij ik vooral denk aan de streekplannen. Hiervan liggen voorbereiding en vaststelling in het provinciale vlak.

Aan de Staten van Gelderland is thans ter vaststelling aangeboden het streekplan ter bescherming van de waterwinplaatsen in Gelderland. Op stapel staan verder nog enige streekplannen, welke zich richten op gebieden met grote bevolkingsagglomeraties (de Zuidelijke Veluwezoom met Arnhem en omgeving alsmede Nijmegen en omstreken), en voorts nog een facet-streekplan voor natuurbescherming en recreatie op de Veluwe. Bij de streekplannen komt o.a. een bepaald aspect van de gesignaleerde coördinerende taak van de provincie speciaal naar voren, nl. de coördinatie van plaatselijke belangen, die in het streekplan zo goed mogelijk moeten worden verwerkt.

De bovengemeentelijke belangenbehartiging heeft trouwens in Gelderland reeds lang wortel geschoten. Zij komt tot uiting in een aantal welvaartsstichtingen, waarin representanten van een streek uit eigen initiatief zijn gaan samenwerken tot het bevorderen van de welvaart in het werkgebied. Haar activiteiten zijn van stimulerende en bemiddelende aard. De oudste, de Stichting ter bevordering van de welvaart in de Bommelerwaard, kwam reeds in de jaren veertig tot stand. Na haar volgden de Stichting tot bevordering van de welvaart in de West-Betuwe, de Stichting Streekbelangen Oostelijk Gelderland en de Stichting Streekbelangen Maas en Waal en Rijk van Nijmegen. Ook voor de Noord-West Veluwe kwam een welvaartsstichting tot stand, t.w. de Stichting tot ontwikkeling van de Noord-West Veluwe. Deze echter ontstond uit initiatieven van het provinciaal bestuur. Ik mag in dit verband niet verzuimen ook de Gelderse komgrondencommissie, welke door de provincie werd ingesteld, te vermelden. Ook zij dient bovengemeentelijke belangen, zij het dan ook, dat haar doelstelling meer beperkt is. Al deze organen worden door de provincie door ruime subsidies gesteund.

Hebben de bemoeienissen van de provincie uitbreiding ondergaan door de groei van lokale belangen tot gewestelijke, de veelomvattendheid van de taak van de gemeenten is er niet minder door geworden. Integendeel, deze is toegenomen als gevolg van de eisen van de moderne samenleving. Dit alles vraagt van de gemeenten om een krachtig en voldoende geëquipeerd bestuursapparaat. Op dit punt roept de positie van de kleine gemeenten meermalen moeilijkheden op. In sommige gevallen ziet het provinciaal bestuur zich genoopt het middel van een grenswijziging ter hand te nemen om tot een gemeentelijke herindeling te geraken. Behoeft aan grenswijziging doet zich in Gelderland soms ook gevoelen bij gemeenten, wier bebouwing tegen de gemeentegrenzen drukt. Dit laatste gaat zich in toenemende mate voordoen bij de van oudsher stedelijke gemeenten. Haar grenzen zijn vaak nog nauw om de wallen van de oude stad getrokken. Blijkt een grenswijziging noodzakelijk dan is het zaak een oplossing te bereiken voor een lange reeks van jaren, opdat niet na korte tijd opnieuw de ingewikkelde en tijdrovende grenswijzigingsmachine op gang moet worden gebracht. Als voorbeelden van een zeer ingrijpende grenswijziging noem ik de reeds enige jaren geleden totstandgekomen gemeentelijke herindeling van de Bommelerwaard, waar een aantal van 13 gemeenten terug

werd gebracht tot 7. Zeer recent is het plan tot een gemeentelijke herindeling van de Noord-West Veluwe, dat Gedeputeerde Staten de betrokken gemeentebesturen hebben voorgelegd en dat ook buiten Gelderland de aandacht heeft getrokken.

Niet elke bemoeiing van de provincie is — gelukkig mag ik wel zeggen — zo ingrijpend als bij grenswijzigingen. Evenmin is zij steeds in die mate ordenend als bij het vaststellen van streekplannen het geval is. Meer stuwend en voorthelpend is de aard van de provinciale werkzaamheden, die zich richten op het scheppen van een gunstig klimaat voor de aanwending van de mogelijkheden, welke Gelderland biedt. Met deze arbeid wordt de helpende hand vooral uitgestoken aan de gemeenten, van wie het provinciaal bestuur in belangrijke mate eigen initiatieven en activiteiten verwacht. Zij vooral zijn het ten slotte, die zich ervoor moeten inspannen, dat van de aanwezige of geschapen mogelijkheden door de burger gebruik wordt gemaakt.

De provincie dient in het bijzonder bedacht te zijn op het scheppen van een gunstig klimaat ten behoeve van de industrialisatie. De mogelijkheden van en in Gelderland op dit punt heeft het gewest te danken aan zijn eerder vermelde geografische ligging. De verkeersverbindingen, die noodzakelijk zijn om deze uitnemende positie ten volle te benutten, zijn in het algemeen reeds aanwezig dan wel door de vastgestelde plannen ten aanzien van de rijkswegen voor de nabije toekomst verzekerd. Niettemin blijft hier de taak van het provinciaal bestuur om voor het behoud van bestaande verbindingen te waken en de tijdige uitbreiding van andere en nieuwe te bevorderen. Daarnaast richt de provincie haar activiteit op ingrijpende verbetering van de secundaire en tertiëre wegen.

De bevordering van industrievestigingen in Gelderland is slechts een van de aspecten van het welvaartsstreven. Zij is geen doel op zichzelf, maar een middel o.a. om de nodige werkgelegenheid te scheppen voor de arbeidskrachten, die afvloeien uit de landbouw als gevolg van de in die sector aan de gang zijnde rationalisatie en mechanisatie. Dit proces is in Gelderland, waar de agrarische beroepsbevolking van 1889 tot 1956 terugliep van 48 tot 18 pCt., terwijl voor 1970 een teruggang tot 12 pCt. wordt geraamd, in volle gang. Zulks is vooral het geval daar waar ruilverkavelingen plaatsvinden, zoals in het Rivierengebied. Maar ook elders in de provincie roepen de veranderingen in de landbouw problemen op. Ik denk hierbij ook aan het „kleine-boerenvraagstuk” op de Noord-West Veluwe, waaraan elders in dit nummer nog bijzondere aandacht wordt geschonken. Het zou mij te ver voeren om de bemoeienissen van het provinciaal bestuur in de landbouwsector breedvoerig te schetsen. Ik wil slechts memoreren de arbeid aan een agrarisch welvaartsplan voor deze provincie, bestaande uit een aantal deelrapporten, waarvan het eerste dezer dagen is verschenen.

Gelderland heeft in den lande vooral ook de naam van een recreatiegebied bij uitstek. De provincie vervult hierbij een functie, welke in nationale behoeften voorziet. Reeds eerder wees ik erop, dat met maatregelen op het terrein van de ruimtelijke ordening gestreefd wordt naar het behoud van kostbaar recreatiegebied. Naast deze maatregelen draagt de provincie het hare ertoe bij om dat gebied ook feitelijk zo goed mogelijk aan zijn doel te doen beantwoorden. Daartoe bestaat een fonds voor toeristische voorzieningen, waaruit o.a. gelden beschikbaar worden gesteld voor het onderhoud van rijwielpaden. Het ziet ernaar uit,

dat in de toekomst uit dit fonds ook middelen zullen worden gevraagd voor voorzieningen ten behoeve van de bermenrecreatie (aanleg picknickplaatsen e.d.).

Nieuwe recreatiemogelijkheden openen zich als gevolg van de drooglegging van het IJsselmeer. Tussen Oostelijk Flevoland en het oude land heeft zich een randmeer gevormd, geschikt voor watersport. Op initiatief van de provincie is in oprichting de Recreatiestichting het Veluwe-meer, welke zich ten doel stelt het totstandbrengen van openbare voorzieningen als aanlegplaatsen voor de watersport, ontsluitingswegen en rijwielpaden, pleisterplaatsen e.d. Daarnaast streeft zij naar het behoud van het natuurschoon. In deze stichting zullen samenwerken het Rijk, de provincie, de kustgemeenten en de Stichting tot ontwikkeling van de Noord-West Veluwe. Ook op andere plaatsen in de provincie liggen nog nieuwe recreatiemogelijkheden, welke uitgebuit dienen te worden. Ik denk bijv. aan de ontgrondingsplas „De Bijland” nabij Lobith, die zich zal kunnen ontwikkelen tot een watersportcentrum voor het oosten des lands en het nabijgelegen Duitse gebied.

De laatste woorden geven mij een geschikt aanknopingspunt om een enkele passage te wijden aan de ligging van Gelderland ten opzichte van Duitsland en met name het Ruhrgebied. In de motie-Kleywegt werd met nadruk de centrale ligging van Gelderland tussen dat gebied en de Randstad Holland signaleerd. Dit facet, dat nader wordt belicht in een van de volgende artikelen in dit nummer,

accentueert o.a. nog eens de noodzaak tot uitbuiting van de industriële mogelijkheden van verschillende aan de grote waterwegen gelegen kleinere steden in het Rijngebied en van de nabij de grens gelegen plaatsen, die beschikken over gunstige internationale wegverbindingen. Ook het toenemende vreemdelingenverkeer van het Duitse achterland uit vergt bijzondere aandacht. In de plannen en maatregelen op provinciaal niveau wordt met dit alles rekening gehouden. Gelderland kan echter als geografisch en tegelijk bestuurlijk deel van Nederland in zijn initiatieven te dezer zake niet steeds en zonder meer als zelfstandig belanghebbende optreden.

De vraagstukken op het terrein van de ruimtelijke ordening, de industrialisatie, de landbouw en de recreatie zijn een aantal aspecten van een en dezelfde zaak, nl. — en hier kom ik weer terug bij mijn uitgangspunt — de algemene problematiek van de ontwikkeling van Gelderland. De oplossing van de diverse vraagstukken vergt veel, maar interessante studie, coördinatie van de meest uiteenlopende belangen en samenwerking met zeer velen zowel binnen als buiten het verband van de Overheid. Het provinciaal bestuur neemt temidden van dit alles een centrale plaats in en heeft daarbij, evenals de leiding van een goed bedrijf, niet stil te staan bij de problemen van de dag, maar een beeld voor ogen te hebben van de vraagstukken welke zich over lange termijn voordoen en zich daaraan op tijd aan te passen.

Arnhem.

Mr. H. W. BLOEMERS.



GELDERSCHE TRAMWEGEN

Bij het zich vestigen van een industrie in een bepaalde streek is het van het grootste belang dat er aldaar goede openbare verkeersmiddelen zijn; zowel voor het vervoer van personen als van goederen.

Een frequente dienst op een dicht net van autobuslijnen (met snel- en stopdiensten) en van vracht-autodiensten bieden u in Oostelijk-Gelderland

De Geldersche Tramwegen

Kantoren in de voornaamste plaatsen
Hoofdkantoor te Doetinchem

Bevolkings spreiding, bevolkingsconcentraties, migratiestromen en forensisme in Gelderland

Opvallend is de toenemende belangstelling van niet-vakmensen voor de verschijnselen, welke samenhangen met de spreiding der bevolking over haar woongebied. Het is nog niet zo lang geleden, dat de bestudering van deze verschijnselen zich afspeelde binnen de academische sfeer van een aantal gespecialiseerde demografen en geografen. Op het ogenblik kan het als normaal worden beschouwd, dat in bestuurscolleges als de Kamers der Staten-Generaal, de Provinciale Staten of de Gemeenteraden intensief over deze zaken wordt gedebatteerd en dat deze debatten door het bedrijfsleven met interesse worden gevolgd of tot onderwerp worden gekozen voor daartoe georganiseerde bijeenkomsten.

De hierna volgende beschouwing is o.a. van deze ontwikkeling het resultaat en wel op tweeërlei wijze:

1. de artikelenreeks, waarvan zij deel uitmaakt, is duidelijk op de praktijk gericht, en valt als zodanig buiten het academisch kader;
2. het materiaal, dat aan de beschouwingen ten grondslag ligt, kon worden verzameld door een instituut dat zijn ontstaan en voortbestaan dankt aan de intensieve belangstelling van de Overheid en van het bedrijfsleven.

De geconstateerde toenemende belangstelling voor de demografische en ruimtelijke vraagstukken kan zeker in verband worden gezien met het intensieve gebruik dat in Nederland van het ter beschikking staande woongebied moet worden gemaakt, een intensiteit, welke met de groeiende bevolking in de loop der jaren nog sterk zal toenemen. Op deze wijze wordt men in de concentratiegebieden met deze facetten der samenleving geconfronteerd. Doch zelfs in Nederland met zijn buitengewoon grote bevolkingsdichtheid hebben wij ook te maken met het negatieve facet, de problematiek van die delen van het woongebied, waar om bepaalde redenen de bevolkingsgroei stagneert, of zelfs in een bevolkingsvermindering overgaat. De artikelenreeks in het nummer over het Noorden geeft daar voorbeelden van.

In Nederland als geheel, waar de migratie over de rijksgrenzen per saldo, in vergelijking met het verschil tussen geboorte en sterfte, van geringe betekenis is, brengt concentratie in bepaalde daarvoor aantrekkelijke gebieden noodzakelijkerwijs een vertraging der bevolkingsgroei elders mee. Gedeeltelijk kan men deze verschillen verklaren uit een differentiatie in geboorte-overschotten. Er is mijns inziens echter alle reden het verschijnsel in de eerste plaats te benaderen vanuit de sfeer der spreiding van de economische activiteiten en de daarvoor benodigde mankracht. De differentiatie in de economische ontwikkelingsmogelijkheden der verschillende landsdelen, gebieden en woonkernen, afhankelijk van de geografische situatie en de specifieke kwaliteiten der inwoners, zijn mijns inziens in het differentiatieproces der bevolkings spreiding primair. Via migratie en forensendom zal in de meeste gevallen het spreidingspatroon der bevolking zich aanpassen aan het spreidingspatroon der werkgelegenheid. Deze samenhang maakt het op de voet volgen van de bovengenoemde demografische processen tot een waardevolle bron voor de bestudering van het regionale economische ontwikkelingsproces.

Hoewel het voor de hand zou liggen uit het voorgaande de conclusie te trekken dat het E.T.I.-Gelderland op eigen initiatief een systematische studie over de demografische ontwikkeling in de provincie gemaakt zou hebben, is dit feitelijk niet juist. Met betrekking tot de migratie bijv. hebben wij een academisch steuntje nodig gehad en wel van de zijde van de Vereniging van Utrechtse Geografische Studenten, in de vorm van het verzoek een inleiding te willen houden ter gelegenheid van het zevende lustrum in de serie „Regionale Structuur—Interregionale Functie”¹⁾. De opzet van deze serie was mede geïnspireerd door de publicaties van de Rijksdienst voor het Nationale Plan van 1949 en 1956 over de bevolkings spreiding in Nederland, uitmondende in het veel geciteerde „Het Westen en Overig Nederland”. Onze analyse van de migratiestromen werd later een der bouwstenen van het rapport, uitgebracht door de „Commissie Quarles”: „De Gelderse ontwikkelingsmogelijkheden, gezien in verband met de geografische situatie”.

In de jaarverslagen van het Gelderse E.T.I. wordt sinds 1955 een kort overzicht van de demografische ontwikkeling opgenomen, dat sinds 1957 ook aansluit op de voor het lustrumcongres gebruikte indeling. De ontwikkeling blijkt zich in grote lijnen bij de toen geconstateerde trend tussen 1948 - 1956 aan te sluiten, zodat in het hierna volgende ook van deze gegevens en het getekende grafische materiaal gebruik zal worden gemaakt.

De bestaande concentratie- en expulsiegebieden in Gelderland.

Het is helaas niet mogelijk de op het E.T.I. vervaardigde kaart met de bevolkingsdichtheden per telgebied (1956) bij dit artikel af te drukken. Op deze kaart wordt namelijk zeer fraai het verschil in karakter van bewoning geïllustreerd dat bestaat tussen de drie nog bestaande Gelderse kwartieren²⁾.

De *Veluwe* kenmerkt zich door de typische zoomvormige bevolkingsconcentraties, die op de rand van hoog en laag de, in de moderne tijd, als waardevol aan te merken recreatiegebieden van de centrale Veluwe omvatten. Hier treft men ca. 580.000 inwoners of bijna 50 pCt. der Gelderse bevolking:

- aan de zuidelijke zoom met Arnhem als centrum ruim 220.000;
- aan de oostelijke zoom met Apeldoorn als centrum ruim 180.000;
- aan de noordelijke zoom tussen Amersfoort en Zwolle ruim 80.000;
- aan de westelijke zoom, voor een belangrijk deel in Ede, ruim 100.000.

Het is het deel van Gelderland waar de verstedelijking het verst is voortgeschreden. De meerderheid der bevolking woont in kernen van meer dan 10.000 inwoners, waarvan verschillende deel uitmaken van grotere, overwegend stedelijke complexen. De gehele zuidelijke Velwezoom (ca. 220.000), Apeldoorn (ca. 80.000) en Ede (ca. 40.000)

¹⁾ November 1957; gestencild in het „Verslag lustrumcongres”.

²⁾ Een dergelijke kaart voor 1947 is afgedrukt in het handboek der Geografie in Nederland, deel 5, onder redactie van G. J. Mulder.

kunnen als „stedelijk” worden aangemerkt en tellen tezamen ca. 340.000 inwoners, of 60 pCt. der totale bevolking.

Totaal anders is de situatie in het *Gelderse Rivierengebied*, met ca. 380.000 inwoners. Intern bestaat hier een uitgesproken tegenstelling tussen het eigenlijke lage gebied en het gestuwde zandgebied bij Nijmegen. Tussen de rivierdijken met 200.000 inwoners vindt men enkele kleine stadskernen en vele achter tegen de dijken gelegen dorpen met inwonertallen van in de meeste gevallen ca. 1.000 à 3.000 zielen. In het oostelijke deel is Nijmegen uitgegroeid tot een stad, die met omgeving, ca. 160.000 inwoners telt.

Kenmerkend voor het spreidingspatroon van de bevolking der *Achterhoek* van ca. 300.000 personen, is het grote deel (ca. 35 pCt.) dat in „verspreide huizen” woonachtig is. De industrialisatie, welke eerst na 1920 in de meer stedelijke kernen tot ontwikkeling is gekomen, heeft zich voordien juist op het platteland ontwikkeld, waardoor de agrarische bevolking, meer dan elders in Gelderland, aan het land gebonden bleef. Het verstedelijkingsproces is nu wel in gang. Van een uitgesproken stedelijke kern is toch eigenlijk nog slechts in Zutphen sprake. Opvallend is wel de steeds duidelijker tot uiting komende lintvormige bevolkingsconcentratie langs de Oude IJssel tussen Doetinchem en Ulft, waar thans ca. 40.000 inwoners gevestigd zijn.

TABEL 1.

De ontwikkelingslijnen naar de huidige situatie

	Veluwe			Rivierengeb.			(Rivierengebied excl.) Rijk van Nijmegen	Achterhoek		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	
	1890/1920 ..	14	+ 1 = 15		14	- 4 = 10		(13 - 9 = 4)	13	- 3 = 10
1920/1940 ..	12	+ 4 = 16		13	- 4 = 9		(13 - 8 = 5)	14	- 4 = 10	
1940/1950 ..	14	+ 3 = 17		14	- 1 = 13		(14 - 2 = 12)	15	- 1 = 14	
1950/1955 ..	14	+ 5 = 19		16	- 4 = 12		(16 - 6 = 10)	16	- 6 = 10	

a = geboorte-overschot per 1.000 inwoners per jaar.
b = vestigingsoverschot per 1.000 inwoners per jaar.
c = groeitempo per 1.000 inwoners per jaar.

Het gegeven zeer globale overzicht bewijst dat de krachten, die in het verleden de genoemde concentraties bewerkten, haar invloed nog doen gelden. Binnen het concentratiegebied op de Veluwe concentreert de bevolking zich sinds ongeveer 1900 steeds meer, door een met de jaren stijgend vestigingssaldo. Het Rivierengebied is overwegend een expulsiegebied gebleven, al ziet men hier het vertrekssaldo afnemen. Deze afneming wordt blijkbaar niet alleen door Nijmegen beïnvloed, ook de kleinere steden dragen hiertoe bij. De tegenstelling tussen Nijmegen en de rest is overigens blijven bestaan.

Opvallend is het toenemend vertrekoverschot in de Achterhoek in de laatst vermelde periode. In het verleden (1910 - 1940) heeft een ingrijpende intensivering van het agrarisch gebruik van de cultuurgrond in belangrijke mate bijgedragen tot de expansie der regionale economie. Dit proces kon na 1950 niet veel invloed meer uitoefenen³⁾. Alleen in de Oude IJsselstreek benadert het groeitempo sindsdien het Gelderse gemiddelde. In tabel 2 is een overzicht gegeven van het groeitempo in de onderscheiden 13 gebieden in Gelderland (groei per 1.000 inwoners per jaar).

³⁾ Zie Achterhoek en Liemers. Geografisch Handboek voor Nederland, deel 5.

TABEL 2.

Groeitempo per gebied

	1890/1920	1920/1940	1940/1950	1950/1958
Zuid-Veluwezoom ..	13	15	15	20
IJsselstreek	19	18	17	17
IJsselmeerkust	12	13	20	25
Gelderse Vallei	14	21	21	22
Oost-Betuwe	4	7	17	12
West-Betuwe	4	3	11	9
Bommelerwaard	5	2	13	13
Land van Maas en Waal	5	8	13	13
Rijk van Nijmegen ..	23	16	17	15
Liemers	10	10	15	11
Oude IJsselstreek	13	11	19	15
Oost-Achterhoek	14	14	17	10
Gebied Zutphen	7	10	11	10
Gelderland	12	13	16	15

De migratiestromen na de oorlog.

Door de analyse van de migratiestromen kunnen nu feiten aan het licht gebracht worden, zowel over de verhoudingen van de Gelderse gebieden onderling, als over de relatie van Gelderland met de andere delen van Nederland, op grond waarvan iets kan worden duidelijk gemaakt over de positie van Gelderland in het geheel van Nederland. Ten opzichte van de provincie zelf en de drie onderscheiden landsdelen zien wij het volgende proces zich afspelen:

TABEL 3.

Binnenlandse migratie 1948-1959

Vestigingsgebieden:	Noorden	Zuiden	Westen	Gelderland	Totaal
Zuid-Veluwezoom	3.400	200	4.200	4.000	11.800
Rest Veluwezoom	7.400	700	5.300	300	13.700
Rijk van Nijmegen	1.000	1.800	1.000	700	2.500
Totaal	11.800	2.700	8.500	5.000	28.000
Vertrekgebieden:					
Achterhoek	- 600	- 1.800	- 2.900	- 4.000	- 9.300
Rest Rivierengebied	200	- 2.200	- 4.000	700	- 6.700
Totaal	- 400	- 4.000	- 6.900	- 4.700 a)	- 16.000
Saldo	11.400	- 1.300	+ 1.600	300	12.000

a) Afrondingen veroorzaakten dit aantal, dat in principe 0 moet zijn.

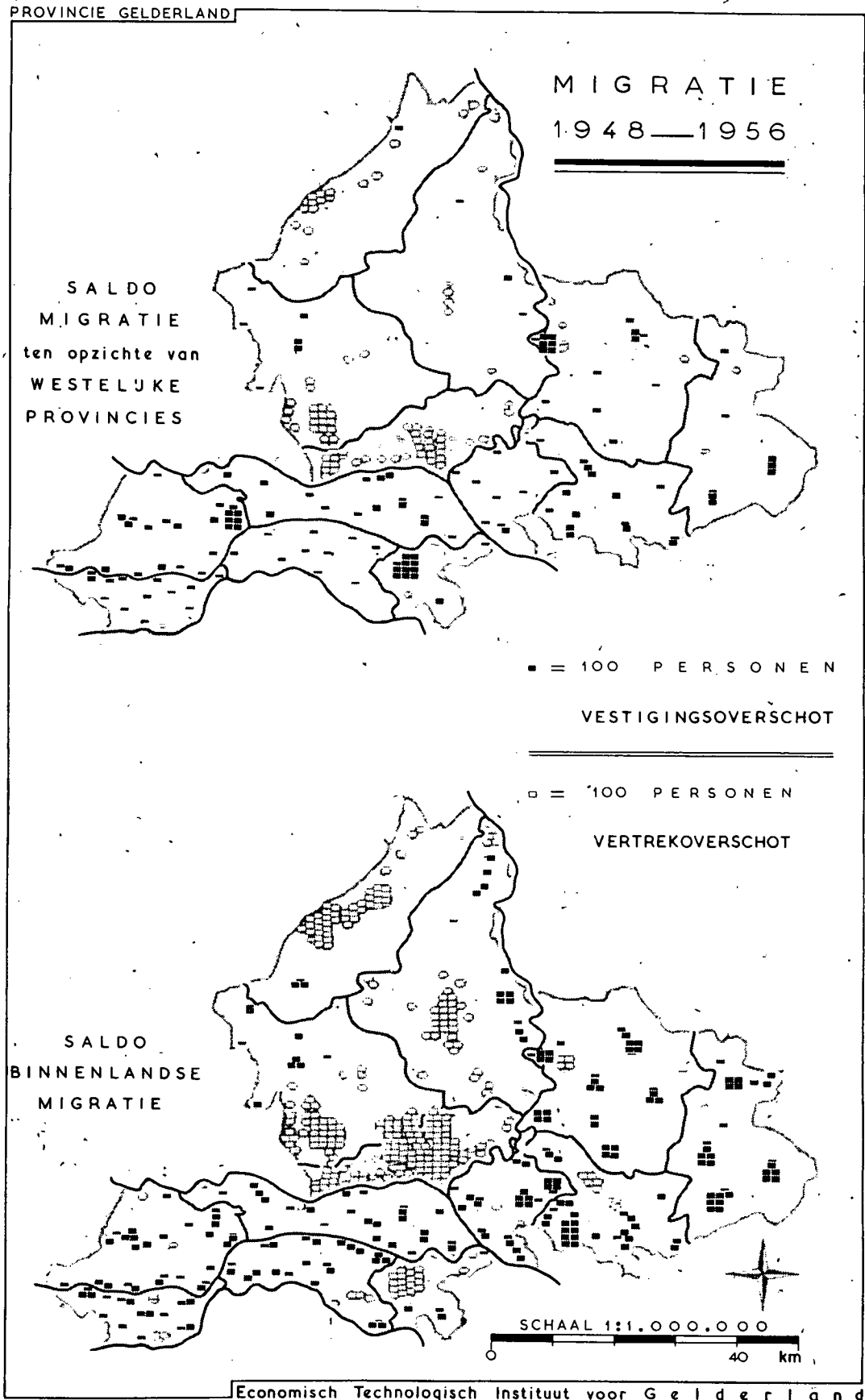
Een vestigingsoverschot van ca. 12.000 personen treft men dus in Gelderland. Dit saldo is opgebouwd uit een vestigingssaldo van ca. 28.000 personen op de Veluwe en verder een klein deel in het Rijk van Nijmegen, terwijl vanuit de Achterhoek en het overige Rivierengebied ca. 16.000 personen per saldo afvloeiden. De interne Gelderse migratie bezorgde de concentratiegebieden een positief saldo van 5.000 personen, terwijl de overige personen voor het grootste deel (bijna 12.000) uit het Noorden kwamen. Opvallend groot is het vestigingssaldo dat vanuit het Westen toestroomde (bijna 9.000). Ten opzichte van het Westen neemt Nijmegen nog geen concentratiepositie in. Wel is de migratie vanuit het Zuiden in de eerste plaats op Nijmegen gericht. Opvallend is verder dat de interne migratie zich sterk op de zuidelijke Veluwezoom richt, terwijl die uit het Noorden des lands zich in sterkere mate in de andere delen van de Veluwe concentreert. Van de vertrekgebieden is de afvloeiing uit de Achterhoek het grootst (ruim 9.000). Zij richt zich in de eerste plaats op centraal Gelderland. De afvloeiing uit het landelijk deel van het Rivierengebied (ca. 7.000) daarentegen is duidelijk op het Westen gericht.

De bedoelde analyse der migratie heeft geleerd, dat het bij de toestroming vanuit het Noorden om een duidelijk gerichte migratie gaat.

Het migratie-effect $\left(\frac{\text{saldo}}{\text{mobiliteit}} \times 100 \right)$ bedraagt hier 20 à 30

pCt. In de migratoire relatie met het Westen echter overheerst de uitwisseling. Het migratie-effect bedraagt hier ca. 4 pCt., terwijl de relatie tussen Gelderland en de grote stedelijke concentraties in het Westen vrijwel geheel een uitwisselingskarakter heeft. Deze uitwisseling omvatte in de

jaren tussen 1948 - 1956 ca. 145.000 personen. In de beide onderstaande cartogrammen is aangegeven het migratiesaldo der Gelderse gemeenten, t.o.v. het Westen en t.o.v. Nederland als geheel in de jaren tussen 1948 - 1956.



Het forensisme.

Naast gegevens betreffende groeitempo en migratie kunnen die van het forensisme aanwijzingen geven over de mate waarin bepaalde kernen zich tot centra van formaat ontwikkelen. In deze zin kan een goede forenzenstatistiek worden beschouwd als een waardevolle aanvulling op de genoemde demografische gegevens. Migratie en forensendom zijn beide schakels, die dienen om de spanning, ontstaan door het verschil in spreiding tussen het wonen en werken, te overbruggen.

Ten opzichte van andere delen van Gelderland constateren wij positieve forenzensaldi (saldo van werkers) in de Zuidelijke Veluwezoom (4.000); in de Gelderse Vallei (600), in het Rijk van Nijmegen (400), in de Oude IJsselstreek (400), en in de West-Betuwe (300). Betreft men de werkgelegenheid buiten de provincie bij de vergelijking, dan blijkt de invloed van het havengebied van Rotterdam ook in de West-Betuwe een negatief saldo te doen ontstaan.

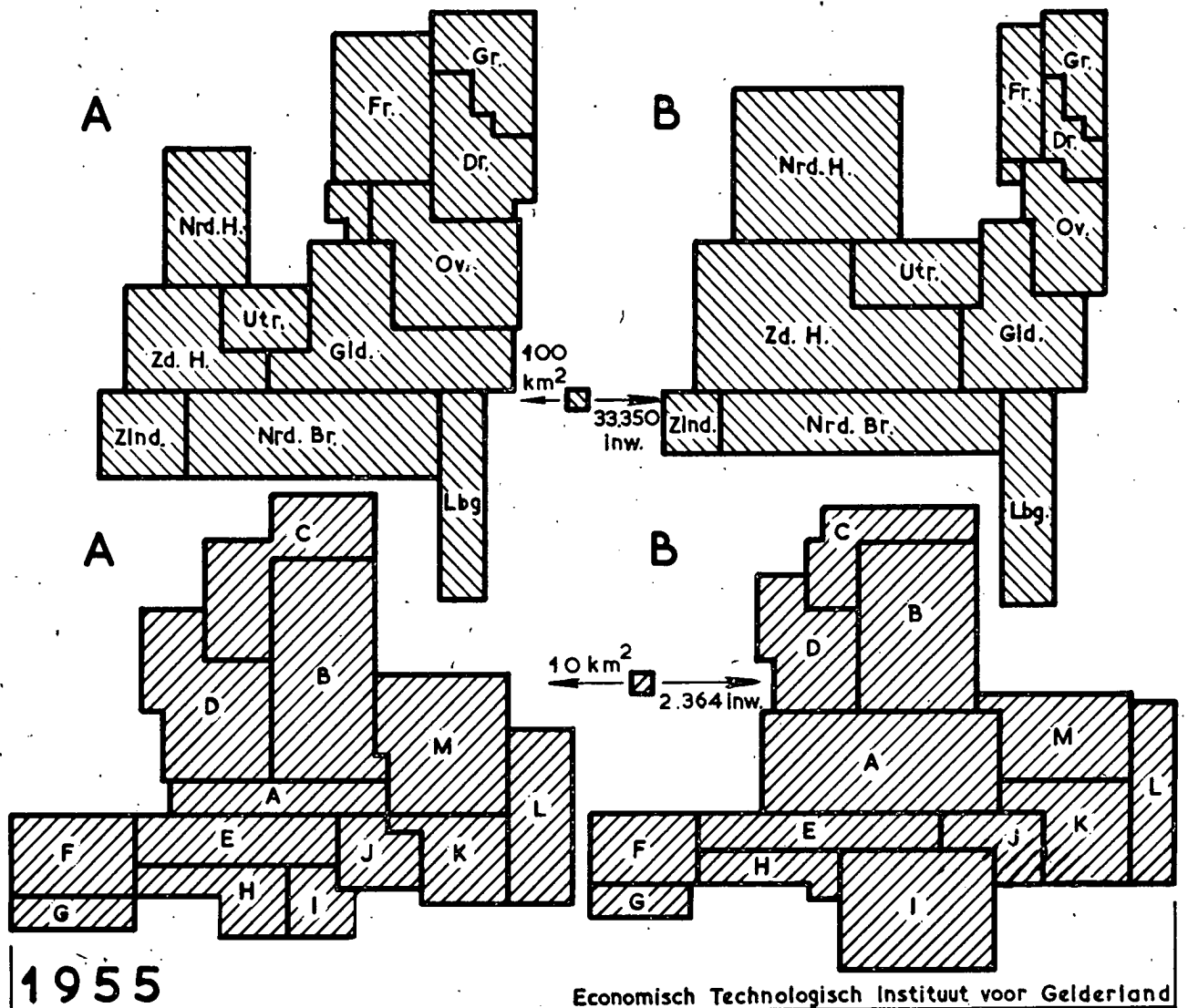
Per gemeente wordt verreweg het grootste saldo in Arnhem aangetroffen (4.200). Het vergelijkbare cijfer in Nijmegen bedraagt slechts 1.000. Een zelfde forenzensaldo wordt ook in het veel kleinere Doetinchem aangetroffen. Typische werkcentra voor de omgeving blijken verder te zijn: Tiel (500), Gendringen (400), Zutphen (300), Geldermalsen (200). Een aparte groep in deze sector zijn de fo-

renzen „werkend in meerdere gemeenten” (o.a. handelsreizigers) die over het algemeen in de verzorgingscentra worden aangetroffen, zoals bijv. in Arnhem (2.000), Nijmegen (1.000), Apeldoorn (700). Ook in de secundaire verzorgingskernen als Doetinchem (250), Zutphen (250), Tiel (200) en Harderwijk (200) vindt men van deze groep relatief grote aantallen, evenals in de omgeving der grote centra, zoals bijv. aan de Zuidelijke Veluwezoom en in plaatsen als Elst en Wychen.

Enkele beschouwingen over de consequenties van de geschetste demografische ontwikkelingen.

Na deze verkenning in cijfers heeft het zin terug te grijpen op de inleiding, gehouden door Van den Berg op het reeds genoemde V.U.G.S.-congres⁴⁾. Uit de analyse van migratieoverschotten van de verschillende provincies blijkt, dat de demografische expansie van het Westen in Noord-Holland is begonnen. Na 1900 blijken Noord- en Zuid-Holland als een geïntegreerde eenheid invloed uit te oefenen, terwijl in Utrecht „fronteffecten” gaan optreden. Tussen 1920 en 1940 voltrekt zich ook de integratie van deze provincie binnen het Westen. Na de laatste oorlog is het zelfde proces ook in Gelderland begonnen.

⁴⁾ Drs. G. J. van den Berg: „Structuur en functie van het Westen”.



Uit het voorgaande is wel duidelijk geworden dat de behandeling van Gelderland als een geheel, als gevolg van de fundamentele regionale verschillen, vertroebelend moet werken. Ten aanzien van de Veluwe kan worden geconstateerd dat het integratieproces in 1948 reeds in volle gang was. Al is in demografisch opzicht het stadium van een vrij vergaande integratie bereikt, in economisch opzicht is de frontpositie t.o.v. het demografisch massief van het „Westen” voelbaar. Zij uit zich o.a. in een relatief sterke gevoeligheid voor conjuncturele schommelingen, maar heeft ook invloed in het structurele vlak, doordat structurele problemen en de daarbij optredende disproporties in het Westen, de neiging hebben het evenwicht in de randgebieden te verstoren (zie ook blz. 309 van het artikel van Drs. A. R. Vermeer in dit nummer).

Men heeft nu in Gelderland met de problematiek der concentraties op twee manieren te maken:

1. de situatie van de provincie in het grensgebied van het zich uitbreidende „Westen”;
2. de interne tegenstelling tussen concentratie- en expulsiegebieden binnen de provincie.

In de cartogrammen op blz. 295 is een poging gedaan, in navolging van de wereldkaartjes van P. Vincent en Pierre George, de differentiatie in bevolkingsdichtheid op sprekende wijze uit te beelden ⁵⁾. Dit is geschied door op de gestyleerde kaartjes: A. de werkelijke oppervlakte af te beelden, B. de oppervlakte naar de inwonertallen te vertekenen. In Gelderland gaat het bij de concentratie vooral om de gebieden A = Zuidelijke Veluwezoom en I = het Rijk van Nijmegen.

De regionale verschillen binnen Gelderland zijn groot

⁵⁾ Zie Geografisch Tijdschrift, september 1951, blz. 233 en 234.

en de concentraties hebben, zoals overall, de neiging zichzelf te verdichten. De uitgesproken concentratiegebieden (Arnhem, Apeldoorn, Ede en Nijmegen) met hun directe omgeving telden in 1948 41 pCt. der Gelderse bevolking en trokken in de periode tot 1960 46 pCt. der demografische expansie tot zich; zij bevatten in 1948 47 pCt. der Gelderse industrie en trokken tot 1960 54 pCt. der industriële expansie aan.

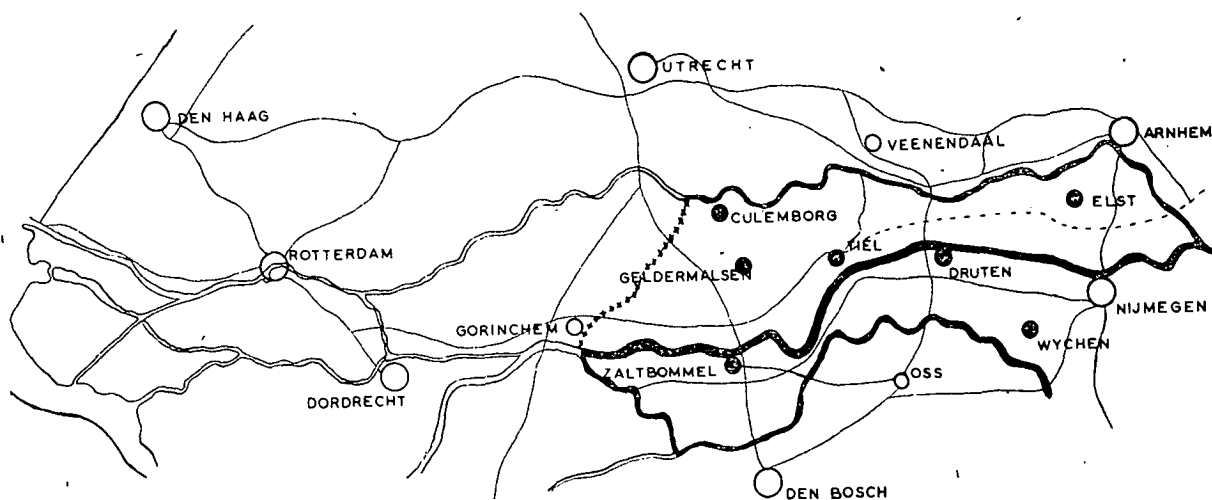
Op de knelpunten welke als gevolg hiervan ontstaan gaat Ir. R. A. Tjalkens in dit nummer nader in. De eenzijdige concentratie schept ruimtelijke problemen enerzijds, en een tekort aan bevolking om een redelijk verzorgingspeil op te bouwen of in stand te houden anderzijds. De drie streken in Gelderland, waar deze laatste problematiek aan de orde is, zijn: de Achterhoek, de Noord-West Veluwe en het Westelijk Rivierengebied. Het ligt voor de hand te trachten de concentraties af te remmen met dezelfde krachten die deze in het leven riepen. Dit betekent, dat de expulsiegebieden hun activiteiten zo goed mogelijk dienen te bundelen. De regionale centra, welke in een zo gunstig mogelijke positie verkeren voor het na te streven doel, zijn volgens velen in de provincie: Doetinchem, Zutphen, Harderwijk en Tiel. Deze plaatsen spelen, o.a. door hun geografische positie en door hun gunstige ligging in het net van verkeerswegen in regionaal verband, een belangrijke rol. Een bevestiging van deze regionale betekenis is o.a. in de gegeven forenzencijfers te vinden.

Over twee van de drie genoemde expulsiegebieden wordt in dit nummer geschreven door de voorzitters van de daar opgerichte ontwikkelingsorganisaties. Over de vier genoemde secundaire kernen handelt de, in overleg met de betreffende collegae geschreven, bijdrage van de burgemeester van Tiel.

Arnhem.

Drs. D. DE BOER.

Het Rivierengebied beter ontsloten



Door de aanleg van nieuwe autowegen wordt het Rivierengebied steeds beter ontsloten en daardoor kan het profijt trekken van zijn geografische ligging, nl. direct achter Rotterdam en de Europoort, grenzend aan de Randstad en in het centrum van het land.

Door het gereedkomen van Rijksweg 15 door de Betuwe tot Tiel (wordt doorgetrokken tot Zevenaar en geeft daarmee de verbinding met het Ruhrgebied) zijn Rotterdam en Den Haag in ruim één uur per auto te bereiken. Aansluitend op de verbinding Utrecht-Den Bosch geldt dat eveneens voor Amsterdam en Eindhoven.

Culemborg, Geldermalsen, Tiel en Zaltbommel zijn langs deze wegen dus zeer snel te bereiken.

Ten zuiden van de Waal loopt de nieuwe Van Heemstrabaan van Nijmegen langs Druten en Zaltbommel tot Slot Loevestein en deze zal worden aangesloten op de verbinding Rotterdam-Breda. De weg van Veenendaal naar Oss (nieuwe brug bij Rhenen) geeft de tweede verbinding met noord en zuid.

Zo hebben twee west-oost en twee noord-zuid verbindingen de ontsluiting van het Rivierengebied in midden Nederland gebracht.

Het Gelderse komgrondengebied en het streekontwikkelingswerk

Bij het lezen van de titel van dit artikel zal menigeen zich wellicht afvragen, wat komgronden eigenlijk zijn en waar de komgronden liggen. Het is nl. niet te boud om te stellen, dat de gemiddelde Nederlander dit niet precies weet en daarom lijkt het mij nuttig hierover eerst iets in het kort te vertellen.

Komgronden treft men aan in het Rivierengebied, d.i. het territoire, omsloten door de grote rivieren Rijn, Waal en Maas, dus het Land van Maas en Waal, Betuwe, Bommelerwaard enz. Voor het overgrote deel bevinden de komgronden zich binnen de grenzen van de provincie Gelderland. De meeste Nederlanders verkeren in de mening, dat het gebied van de grote rivieren één van de vruchtbaarste delen van ons land is. Men kent het vooral als de streek van de bloeiende boomgaarden en van de grote, veelzijdige vruchtenoogst¹⁾. Dit is echter slechts een façade. Deze bloei en overvloed concentreren zich nl. alleen op en langs de hoge oeverwallen. Het tussenliggende gebied is door de zich vóór de bedijking regelmatig verplaatende rivierbeddingen „uitgeslepen” tot bijzonder zware, moeilijk bereikbare, slecht doorlaatbare en laag gelegen gronden. Dit nu zijn de komgronden.

De oude situatie.

Wanneer wij nu teruggaan tot de jaren dertig, dan zien wij hier een bevolking leven op een zeer laag welstandsniveau, vooral buiten de stedelijke kernen. De bewoning en het kronkelige wegennet waren geheel geconcentreerd op de hoger gelegen gronden langs de rivierdijken en oude rivierbeddingen. In dit overwegend agrarisch gebied vormden steenfabrieken, meubel-, hoepel- en mandenmakerijen de belangrijkste industriële bedrijvigheid. De landbouw werd uitgeoefend op zeer kleine bedrijfjes, waarop akkerbouw, fruitteelt, veehouderij en pluimveeteelt naast elkaar voorkwamen. De bedrijfsvoering was voor de boer moeilijk. Reeds eerder noemde ik het karakter van de grond één der oorzaken hiervan. Daarnaast moet vermeld worden het euvel van de jaarlijkse verpachting van het grasland en de ondoelmatige verkavelingstoestand. Onnodig te zeggen, dat hierdoor verzorging en bemesting van het land werden verwaarloosd. De boeren waren economisch en sociaal afhankelijk van de meestal uitwonende verpachters, of van de rentmeesters en notarissen, die hen vertegenwoordigden.

De dorpen verkeerden in een isolement door de slechte verbindingen met de buitenwereld. Hechte dorpsgemeenschappen ontstonden nochtans zelden. De boeren waren slecht georganiseerd; de coöperatieve gedachte vond nauwelijks ingang. Men gaf er de voorkeur aan zijn problemen zelf op te lossen. Door dit alles was een toestand ontstaan, waarin velen zich een bestaansbasis, op laag niveau, trachtten te verwerven. In deze sfeer paste het maken van lange arbeidstijden, met weinig belangstelling voor de bedrijfs-

organisatorische zijde. Het bedrijf was voor het boerengezin centraal en men zag de kinderen als potentiële arbeidskrachten, die niet te lang op school moesten zitten. De vrees voor slechte tijden verklaart ten dele de angst om kredieten op te nemen, die men trouwens zag als een persoonlijke schuld, ook als de investering economisch geheel verantwoord was. Kortom, men kon voor deze gebieden spreken van een regionaal gestagneerde economie, waardoor zij een belangrijke achterstand op andere gebieden in Nederland hadden.

Reacties en een nieuwe aanpak.

Van de jaren dertig af rijpte het inzicht om de oorzaken van de misère op te sporen. Daarbij werd de agrarische bedrijfsvoering als de hoofdoorzaak aangemerkt. De standsorganisaties, voor wie hier een taak was weggelegd, waren evenwel weinig actief. Toen deze in 1940 door de Duitse bezetter werden opgeheven staken enkele belanghebbenden en vooraanstaande personen uit de Bommelerwaard de hoofden bij elkaar om zich te bezinnen op een actiever aanpak van de problemen. De Stichting ter bevordering van de welvaart in de Bommelerwaard werd opgericht. Zij gaf aan Prof. Van Vuren de opdracht een onderzoek naar de problemen in te stellen. Deze legde in zijn in 1941 uitgebrachte rapport „Welvaartsonderzoek in de Bommelerwaard” de wonde plekken open. Dit rapport werd aangevuld met een cultuurtechnische studie van de Nederlandse Heidemaatschappij.

Aan de hand van de resultaten van deze studies gingen de oprichters van genoemde stichting aan het werk. In 1941 werd te Bruchem de eerste landbouwschool in een grote boerenschuur geopend. Thans zijn er in de Bommelerwaard twee landbouwscholen, één tuinbouwschool en één tuinbouwvakschool. De volgende activiteiten bestonden uit de instelling van commissies voor de veeteelt, de landbouw en de sociale toestanden. Deze commissies trokken enthousiast aan het werk, hetgeen na de oorlog de eerste vruchten afwierp. Gewassenkeuringen werden georganiseerd, de teelt van geselecteerde aardappelen beoordeeld, fok- en controleverenigingen opgericht, terwijl ook de graslandverbetering ter hand werd genomen. Van belang is ook, dat de bestaande landbouworganisaties (de Gelderse Maatschappij voor Landbouw, de C.B.T.B. en de N.C.B.) o.a. in het bestuur van de Veeteeltcommissie tot volledige samenwerking kwamen, iets, wat vóór de oorlog onmogelijk was. Ook het sociale werk kwam op gang. Huishoudcursussen werden georganiseerd, huishoudelijke voorlichting ter hand genomen, terwijl voorts volgde de aanvankelijk op financiële moeilijkheden stuitende aanstelling van maatschappelijk werksters, gezinsverzorgsters alsmede van vormings- en jeugdleidsters.

Het voorbeeld van de Welvaartsstichting voor de Bommelerwaard heeft inspirerend gewerkt op andere delen van het Rivierengebied. De West-Betuwe kreeg ook een welvaartsstichting, die vooral belangrijk werk op het gebied van de rationalisatie van de veehouderij en op sociaal

¹⁾ Men zie hierover „Het Gelderse Rivierengebied” en daarin het deel „De legende van de rijke Betuwe”, Handboek der Geografie van Nederland, deel V, blz. 487 e.v.

gebied verrichtte. Voor het Land van Maas en Waal en het Rijk van Nijmegen ten slotte kwam omstreeks 1956 een soortgelijke stichting tot stand. Zo ontwikkelden zich allengs activiteiten, waarvan de actieradius niet beperkt bleef tot agrarische en cultuurtechnische zaken, maar zich ook uitstreckte over de meer algemeen sociaal-economische en sociaal-maatschappelijke vraagstukken. Het zijn echter thans niet meer de welvaartsstichtingen, die het sociaal-maatschappelijk werk met eigen maatschappelijk werkers, gezinsverzorgsters doen. Daarvoor werden mede op initiatief van die stichtingen andere instanties in het leven geroepen, nl. de Protestantse Contactraden en de Katholieke Charitatieve Centra.

De welvaartsstichtingen, die van de aanvang af zich ten doel hebben gesteld, stimulerend en coördinerend te werken, zien zich voor nieuwe taken geplaatst. Op sommige plaatsen hebben zij bemoeienis met economische aangelegenheden als industrialisatie, terwijl zij elders doende zijn onderwijs of culturele mogelijkheden op hoger peil te brengen. Vermelding verdient ook dat aan deze — uit het particuliere streekinitiatief geboren — stichtingen mede deelnemen de kerken, de vak- en standsorganisaties en de betrokken gemeentebesturen. De provincie verleent met subsidies een helpende hand.

Naast de reeds genoemde houden zich ook andere — van overheidswege in het leven geroepen — organisaties intensief bezig met rehabilitatie van land en volk van het Rivierengebied. Het ontstaan van deze organisaties dateert van 1950, toen een excursie plaatsvond van regeringsautoriteiten, provinciale functionarissen met streekvertegenwoordigers naar het komgronden gebied. De situatie daar maakte zo diepe indruk, dat nog in hetzelfde jaar van provinciewege de Gelderse komgrondencommissie in het leven werd geroepen, in 1952 gevolgd door de interprovinciale Stichting tot ontwikkeling van komgronden gebieden (in de wandeling STOK genoemd). In deze Commissie zijn de Overheid, particuliere belanghebbenden en de eerder genoemde welvaartsstichtingen vertegenwoordigd. Zij heeft de stoot gegeven tot een integrale aanpak van het Gelderse komgrondenwerk. De STOK heeft primair een dienstverlenende taak, o.a. op het gebied van onderzoeken. Bekend is de door haar geëxploiteerde proefboerderij „De Vlierd” in de Bommelerwaard. De arbeid van de STOK levert de bouwstof voor het werk van de komgrondencommissie.

Cultuurtechnische en sociaal-economische veranderingen.

Het dominerend element in het streekontwikkelingswerk zijn wel de cultuurtechnische verbeteringen. Deze gingen samen met de waterstaatkundige voorzieningen. De kanalisatie van de Maas, die in 1942 gereed kwam, heeft mogelijkheden geschapen voor een betere waterbeheersing in de aanliggende gebieden: Doorbraken van rivierdijken zijn sinds 1926 door voorzieningen van de Rijkswaterstaat niet meer voorgekomen. Verbeteringen aan de Linge beschermen sinds 1954 de landerijen ten noorden van de Waal tegen onder water lopen. Na de oorlog is de ontsluiting van vele dorpen bevorderd door de aanleg van rijks- en provinciale wegen.

De eigenlijke cultuurtechnische verbeteringen zijn de ruilverkavelingen. Reeds vóór de oorlog werden enkele kleinere uitgevoerd; nadien zijn deze op grote schaal voortgezet. Aanvankelijk bestond er nogal wat weerstand tegen de ruilverkavelingen, maar hierin is allengs verbetering gekomen. De ruilverkaveling is intussen uitgegroeid tot

een complex van maatregelen. Daarin kunnen thans vrijwel alle structurele vraagstukken van de streek worden aanpak, zodat wegeaanleg, boerderijenbouw, krotoprui- ming, aanleg van elektriciteit en waterleiding tegelijk plaatsvinden met verbetering van de waterbeheersing en een nieuwe verkaveling, waarbij iedere grondgebruiker zijn percelen zoveel mogelijk bijeen krijgt.

De ruilverkavelingswerkzaamheden werden na de oorlog begeleid door wetenschappelijk onderzoek. Verschillende landbouwkundige researchinstituten werken daartoe binnen het kader van de STOK samen in de Werkgroep Onderzoek Komgronden. Deze onderzoeken wezen uit, dat de uitgestrekte komgronden geschikt kunnen worden gemaakt voor intensieve veehouderij. Dit werd gerealiseerd in de ruilverkavelingen „Maas en Waal West” en „Bommelerwaard-Oost”, waar midden in de kommen 150 nieuwe boerderijen werden gebouwd. De boeren die deze bedrijven exploiteren, zijn uit het gebied zelf afkomstig en hebben een groot aanpassingsvermogen aan de dag gelegd.

De aanpassing van de bevolking aan deze zeer snelle en ingrijpende structuurveranderingen ligt niet alleen op technisch, maar ook op sociaal gebied. Op dit laatste terrein zijn het vooral de welvaartsstichtingen, die de sociale begeleiding van de cultuurtechnische wijzigingen stimuleren. Ook aan voor- en nazorg wordt in toenemende mate aandacht geschonken. Dit alles betekent een integrale aanpak van de problematiek; een problematiek, waarin ook het vraagstuk van de werkgelegenheid een rol speelt.

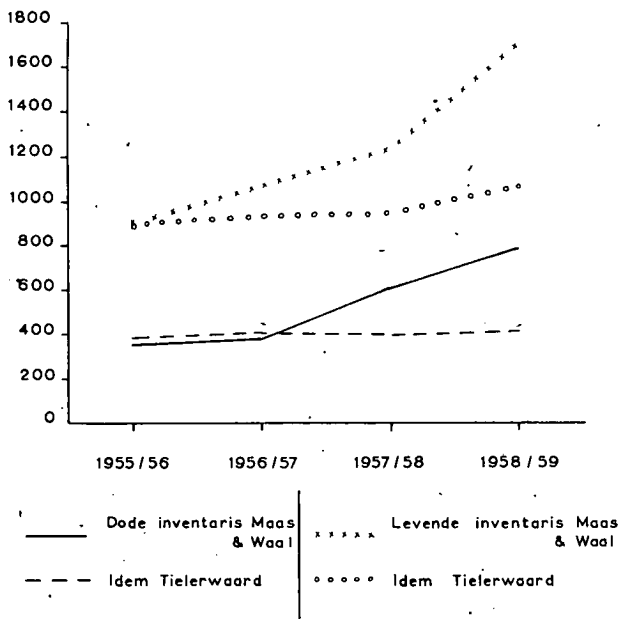
Ondanks uitbreiding van de werkgelegenheid in de industrieën en de dienstensector in het gebied zelf, blijkt uit de sterke toeneming van de pendel naar Utrecht, Noord-Brabant en zelfs naar Rotterdam, dat die werkgelegenheid de bevolkingsgroei en de afvloeiing uit de landbouw niet heeft kunnen bijhouden. De pendel bestaat voor het grootste deel uit ongeschoolde krachten. Gelukkig is de deelneming aan het vervolgonderwijs de laatste jaren sterk toegenomen. Door de geografische ligging en de betere ontsluiting zijn voorwaarden geschapen voor een verdergaande regionale industrialisatie. De vestiging en uitbreiding van vele bedrijven in de laatste jaren wekken in dit opzicht verwachtingen.

De veranderende geestelijke instelling.

De bovengenoemde activiteiten hebben tot de overtuiging geleid, dat ook een mentaliteitswijziging noodzakelijk is te achten. Een mentale hercultivering werd ter hand genomen en de vruchten daarvan beginnen te rijpen. Zowel onder boeren, middenstanders en andere zelfstandigen groeit een andere visie op de beroepsuitoefening. Er komt meer ondernemingsgeest en de financiering wordt meer door economische motieven dan door sociale argumenten geleid. Tot de oorzaken, die tot deze ontwikkeling leiden, behoort ook de snelle verandering van de werk- en woon-situatie, welke in zichzelf een stimulerend effect op de bevolking heeft. Het verhuizen naar een nieuwe boerderij of het openen van een nieuwe middenstandszaak schept vaak nieuwe geestelijke impulsen. Men maakt een nieuwe start in het leven. Dit blijkt o.a. uit onderstaande grafiek, waarin de investeringen worden vergeleken van een groep nieuwe boerderijen in het ruilverkavelingsgebied „Maas en Waal-West” met een groep landbouwbedrijven in de Tielerwaard, waar nog geen ruilverkavelingen plaatsvonden.

Ook sociaal-pedagogische maatregelen, begeleid door sociaal-wetenschappelijk onderzoek, stimuleren de geschetste ontwikkeling. De sterke toeloop naar het vervolg-

NIEUWWAARDE LEVENDE EN DODE INVENTARIS
IN GLD. PER HA CULTUURGROND



onderwijs en de verbetering van het onderwijs zelf leggen de basis voor een nieuwe toekomstvisie. De voorlichting, die wordt gegeven van de zijde van de Overheid en het particulier initiatief, bevordert dat de bevolking meer *economisch, organisatorisch* en *progressief* is gaan denken.

Zo wordt het *economisch* werken bevorderd door de landbouwvoorlichtingsdienst en de cultuurtechnische dienst. Zij wijzen de boeren erop, dat de ruilverkavelingsrente, die de grondeigenaren moeten betalen, niet moet worden gezien als een persoonlijke schuld, die door de Overheid wordt opgelegd, maar als een investering, die rendabel moet worden gemaakt. Er wordt geadviseerd de bedrijven aan te passen aan de nieuwe situatie door uitbreiding van de veestapel en van het machinepark, door betere bemesting en het gebruik van beter zaai- en pootgoed. Wanneer men de investeringen niet kan betalen, wordt gewezen op de bestaande kredietmogelijkheden.

In enkele streken, zoals in de Bommelerwaard en in de dorpen ten westen van Nijmegen, heeft de tuinbouw zich snel ontwikkeld. Dit betekent een sterke intensivering van de bodemproductie in die gebieden. Mentaliteitsverandering speelt hierbij een rol. Een tuinder is meer ondernemer dan een kleine boer; hij loopt meer risico's, neemt in grotere mate deel aan de geldcirculatie en moet meer investeren. De volgende tabel illustreert de ontwikkeling in de Bommelerwaard.

Jaren	Veilingomzet Zaltbommel (mln. gld.)	Aanvoer glasaardbeien (1.000 kg)	Aanvoer tomaten (1.000 kg)
1940	1,3	—	ca. 3
1950	3,0	140	45
1958	6,7	620	479
1959	8,0	600	557

In 1959 werd berekend, dat de tuinders in de Bommelerwaard gezamenlijk f. 4,8 mln. hadden geïnvesteerd in mechanisatie, kassenbouw enz. Van dit bedrag was meer dan f. 4 mln. besteed na 1945. Ten slotte heeft ook de groeiende invloed van handel, industrie en coöperaties het economisch denken bevorderd.

Ook de toeneming van het *organisatorisch* denken doet

haar invloed gevoelen op de samenleving in deze gebieden, en bevordert haar inwendige kracht. Dit is trouwens een algemeen verschijnsel op het platteland. Waar vroeger slechts de „naoberplicht” uitkomst bood, staan nu gezinsverzorging, kraamcentrum en begrafenisvereniging klaar.

Het organisatorisch denken wordt in de hand gewerkt o.a. door land- en tuinbouwvoorlichting. De mensen wordt aangeraden lid te worden van fokverenigingen, fruittelersorganisaties of tuindersverenigingen. De huishoudelijke voorlichting, die door de standsorganisaties met overheids-subsidies wordt verzorgd, bevordert de oprichting van afdelingen van plattelandsvrouwenorganisaties, coöperatieve diepvrieskluisen enz. Daarnaast hebben ook andere activiteiten de organisatorische structuur van de samenleving rijker geschakeerd. Niet zozeer het formele lidmaatschap van organisaties is van belang, maar vooral de wijze waarop zij functioneren en de mate waarin de mensen zich verantwoordelijk voelen voor hun werk. Wel komt het soms nog voor, dat volgens aloude tradities bestuursfuncties worden toegedacht aan bepaalde families en dat de informele dorpsstructuur op kritieke momenten sterker blijkt te zijn dan de formele verenigingsstructuur. Toch worden de oude bindingen, die hier en ook elders overigens, taai zijn, steeds zwakker.

De organisaties op vaktechnisch, cultureel en maatschappelijk gebied bevorderen een leefklimaat, waarin men nieuwe zaken aanpakt en de nieuwe ondernemingsgeest gepaard gaat met een hoger maatschappelijk aanzien.

Het *progressief* denken, het aanvaarden van en ook deelhebben aan de moderne dynamische maatschappij en het zich thuis voelen in veranderende situaties, openbaart zich in de komgrondegebieden steeds duidelijker. De vroegere houding van passiviteit en weerstand tegen het nieuwe wordt steeds meer doorbroken. Er worden speciale activiteiten ontplooid om dit progressief denken te bevorderen, zoals de agrarisch-sociale voorlichting en het begeleidend maatschappelijk werk. Hierbij wordt op vergaderingen en forumbijeenkomsten gesproken over structuurveranderingen, de financiële verhouding tussen ouders en kinderen, financieringsvraagstukken e.d. Het zgn. sociaal-groeps-werk is een van de meest effectieve methoden. Hierbij komt eenzelfde groep mensen verschillende malen bijeen onder leiding van een daartoe opgeleide gespreksleider. Deze gespreksleider zorgt ervoor, dat de groep *zelf* door discussie een mening vormt over een aangesneden probleem.

Ik heb, met behulp van enkele stafleden van de STOK en de Gelderse komgrondencommissie, getracht een beeld te schetsen van het intensieve werk om de Gelderse komgrondegebieden in hun volle omvang (dus technisch en maatschappelijk) tot ontwikkeling te brengen. Van dit werk profiteert de gehele bevolking, niet alleen de land- en tuinbouwer, maar ook handel en middenstand. Het gaat om een vooruitbrengen van het gehele rivierenland, waarvan men vroeger zelfs niet durfde dromen. Nog blijft er veel te doen; nieuwe problemen dienen zich aan ten gevolge van de industrialisatie, mechanisatie en wat dies meer zij. Indien in de komende jaren de tijdsomstandigheden zich niet al te ongunstig ontwikkelen, geloof ik, dat de bevolking uit het Rivierengebied sterker dan voorheen zal staan in de strijd om het bestaan. Ik ben ervan overtuigd, dat het vele intensieve en — we mogen het wel zeggen — fascinerende werk, dat werd verricht, die bevolking meer weerstand en meer geloof in de toekomst heeft doen verwerven.

Nederhemert.

J. ROSEBOOM.

De toekomst van het fruit in de Betuwe en de IJsselstreek

Economische betekenis Gelders fruit.

Bijna iedere Nederlander kent de bloeiende Betuwe, maar niet iedere Nederlander staat er bij stil dat de bloesems in dit gebied elk jaar weer de prelude vormen van een fruitproductie die de belangrijkste is van geheel Nederland. Daarom nu enige cijfers.

In 1958 werd in Gelderland, met de Betuwe als veruit het grootste produktiegebied, voor f. 39,5 mln. aan vers fruit geveild en in 1959 was deze fruitomzet f. 57,8 mln. Dit betekende, dat in 1958 en 1959 bijna 30 pCt. van de Nederlandse veilingomzet aan fruit (exclusief kasfruit) door de Gelderse fruittelers werd geïncasseerd.

Appel en peer zijn hoofdprodukten.

De appels en peren vormen de ruggegraat van de Gelderse fruitteelt; 56 à 65 pCt. van de veilingomzetten aan fruit kwam de laatste jaren voor rekening van appels en peren.

Ook in de toekomst lijken appels en peren verreweg de belangrijkste fruitsoorten voor Gelderland te zullen blijven. De pruimen- en kersenteelt in dit gebied biedt weinig mogelijkheden tot expansie, gezien de weinig gunstige produktie-omstandigheden vergeleken met het buitenland.

De kleinfruitteelt (frambozen, bessen, bramen en natuuraardbeien) zal vooral de eerste paar jaren wel in haar expansie worden afgeremd door de dreigende afzetmoeilijkheden op de wereldmarkt voor kleinfruit.

De toekomstige ontwikkeling van de fruitteelt zal dan ook het meest worden beïnvloed door hetgeen bij de appels en peren gebeurt.

Concurrentiepositie Gelderse appels en peren.

Er zijn verschillende factoren die de concurrentiepositie van het fruit bepalen. We zullen de belangrijkste ervan zien.

Samenstelling assortiment.

Tegenwoordig verlangt de handel in binnen- en buitenland grote partijen uniform gesorteerd kwaliteitsfruit van een niet te groot aantal rassen.

De samenstelling van het Gelders appel- en perenassortiment is na de oorlog sterk verbeterd en meer aangepast aan de eisen van handel en consument op de Westeuropese markt.

In 1946 bestond de aanvoer van appels aan de Betuwse veilingen nog voor bijna 65 pCt. uit rassen die in de jaren 1950-1960 steeds minder op de binnen- en buitenlandse markt werden gevraagd en 28 pCt. van de Gelderse appelaanvoer bestond uit Goudreinetten, welk ras vooral toen nog voor een belangrijk deel grasgroene appels opleverde, die in jaren met topoogsten moeilijk te verkopen zijn. In 1946 bestond slechts 7 pCt. van de appelaanvoer uit rassen, die in de periode 1950-1960 op de Westeuropese markt furore maakten, appels zoals Cox's Orange Pippin, Golden Delicious, Jonathan, Yellow Transparent en James Grieve.

In 1958 was de situatie al een stuk verbeterd en bestond de appelaanvoer reeds voor bijna 30 pCt. uit de zgn. moderne rassen.

Gezien de ontwikkeling der nieuwe aanplantingen is te verwachten, dat de concurrentiepositie van Gelderland qua leverbare appellrassen in de toekomst nog meer zal verbeteren.

Bij de peren heeft zich na de oorlog één dergelijke ontwikkeling voorgedaan.

Produktiviteit.

De modernisering van het fruitassortiment heeft ook tot gevolg gehad dat de produktiviteit in de Gelderse fruitteelt is gestegen. De moderne rassen werden namelijk vooral aangeplant door de

vooruitstrevende fruittelers, die op hun bedrijven de nieuwe technieken en principes van de moderne fruitteelt toepasten.

Verkeersligging.

Uitermate gunstig ligt Gelderland temidden van de belangrijkste consumptiegebieden van West-Europa. Vooral door deze verkeersligging drukken er heel wat minder transportkosten op het fruit bij export naar België en West-Duitsland dan bijv. op het concurrerende fruit uit Italië en Noord-Amerika.

Door de recente verbetering van de wegverbinding met West-Duitsland kan de Betuwe deze gunstige factor in de toekomst nog meer dan voorheen uitbuiten.

Handelspolitiek.

Ook de handelspolitieke ontwikkelingen hebben hun weerslag op de verkoopkansen van het Gelderse fruit, daar dit fruit voor het overgrote deel in de landen van de Euromarkt wordt afgezet.

De verruiming van de internationale handel in tuinbouwprodukten in het raam van de Euromarkt zal enerzijds betekenen, dat de belemmeringen op de import in verschillende afnemerslanden kleiner zullen worden, maar anderzijds zal hierdoor de concurrentie van het fruit uit de andere Euromarkt-landen, met name uit Italië, op de Westeuropese markt belangrijk kunnen toenemen. De vrijere concurrentie op de Westeuropese markt zal dan ook steeds grotere eisen gaan stellen aan de concurrentiekracht van het Gelderse fruit. Een verdere opvoering van die concurrentiekracht is dus ook met het oog op de handelspolitieke ontwikkelingen een eerste vereiste.

Afzetapparaat, veilingen.

Vrijwel al het Gelderse fruit wordt afgezet via de veilingen. Deze na de oorlog gemoderniseerde veilingen vormen de plaats waar de prijsvorming plaatsvindt. Hier ontmoeten vraag en aanbod elkaar en wordt het fruit aan de hoogste bieder verkocht. Door de vrije concurrentie wordt door middel van deze veilingen een zo zuiver mogelijke prijsvorming bereikt, een ideaal dat in vele fruitproducerende landen niet kan worden verwezenlijkt.

Ook biedt het veilingstelsel het voordeel van een uniforme keur op kwaliteit en sortering, wat de verkoopbaarheid van het fruit sterk ten goede komt.

Als een van de vele voordelen willen we nog noemen, dat via de honderden kopers in de Gelderse veilingbanken een nauw contact bestaat met de Westeuropese fruitmarkt, waardoor praktisch iedere vraagverandering op die markt, waarbij Nederlands fruit is betrokken, in de prijsvorming tot uitdrukking komt.

Samenvatting.

De fruitteelt levert een belangrijke bijdrage aan de welvaart van de bevolking van de Betuwe en de IJsselstreek. De appelen en perenteelt vormen de ruggegraat van deze fruitteelt.

De concurrentiekracht van het Gelderse fruit, met name van de appels en peren, is in de jaren 1946-1959 belangrijk versterkt door teelttechnische en bedrijfseconomische verbeteringen op de fruitbedrijven, door aanpassing van het geteelde fruitassortiment aan de eisen van de Westeuropese markt, door verbetering van de verbindingen met de afzetgebieden en door modernisering van het afzetapparaat.

De uitgangsstellingen van de Gelderse fruitteelt zijn nu aanzienlijk gunstiger dan in 1945.

Een verdere verbetering van de concurrentiepositie van de fruitteelt is echter nog mogelijk en noodzakelijk.

Voortbouwend op de resultaten van de afgelopen 15 jaren kunnen de Gelderse fruittelers de toekomst van hun fruit op de Westeuropese markt met redelijk vertrouwen tegemoetzien.

¹s-Gravenhage.

L. GIJSBERTS.

De Noord-West Veluwe en het kleine-boerenvraagstuk

Inleiding.

De Noord-West Veluwe behoort niet tot de aangewezen ontwikkelingsgebieden omdat in dit gebied niet kan worden gesproken van een ernstige chronische werkloosheid. Niettemin moet de Noord-West Veluwe worden gerekend tot de landbouwkundig minder gunstige gebieden, terwijl bovendien de droogmaking van Flevoland een minder gewenste tegenstelling in het leven dreigt te roepen tussen de landbouw aan deze en gene zijde van het randmeer. Het Provinciaal Bestuur heeft daarom in 1955 ingesteld de „Stichting tot Ontwikkeling van de Noord-West Veluwe”.

Het doel der Stichting kan worden omschreven als stimulerend en coördinerend werkzaam te zijn en initiatief te nemen daar, waar dit nodig of gewenst wordt geacht. Het is geenszins de bedoeling van de Stichting op de stoel te gaan zitten van anderen, zich te begeven op wegen of zich te belasten met taken waarvoor andere lichamen, diensten, instellingen of organisaties reeds aanwezig of werkzaam zijn. De Stichting heeft een vijftal werkgroepen ingesteld, nl.:

1. de cultuurtechnische werkgroep;
2. de agrarisch-bedrijfseconomische werkgroep;
3. de werkgroep voor industrialisatie;
4. de werkgroep voor planologie, volkshuisvesting en utiliteitswerken;
5. de werkgroep voor maatschappelijke aangelegenheden of de sociaal-culturele werkgroep.

De Stichting is nu ongeveer vijf jaar werkzaam, zodat het gewenst is eens na te gaan wat er in deze periode, met of zonder haar toedoen of medewerking, op de Noord-West Veluwe is gewijzigd.

Cultuurtechnische moeilijkheden.

Uit een rapport van de provinciale waterstaat was gebleken, dat de waterbeheersing op de Noord-West Veluwe zeer veel te wensen overliet en dat bovendien maatregelen dienden te worden getroffen tegen mogelijke nadelen door verdroging als gevolg van de inpoldering van Oost-Flevoland. Het werd daarom nodig geacht het gehele gebied, van Harderwijk af tot de Overijsselse grens in één waterschap samen te brengen, omdat er dan óók meer zekerheid zou zijn, dat de verbeteringswerken na voltooiing behoorlijk zouden worden onderhouden.

Ondanks heftige tegenstand van de betrokken waterschapsbesturen en ingelanden is door de Provinciale Staten tot deze samenvoeging besloten. Door samenvoeging alleen is echter nog geen verbetering verkregen. Hoewel met een doortastend, actief waterschapsbestuur de noodzakelijke verbetering ongetwijfeld bereikt kan worden, moet toch gevreesd worden, dat deze slechts langs de weg van ruilverkaveling zal kunnen worden verkregen. De bevoegdheden zijn bij ruilverkaveling veel ruimer en gemakkelijker te hanteren dan met behulp van de Waterstaatswet, terwijl ook de financiering der werken veel gemakkelijker is.

Helaas is de bereidheid van vele eigenaren om tot ruilverkaveling over te gaan nog zeer gering, om niet te zeggen volkomen afwezig. Het zal nog verscheidene jaren duren, alvorens door intensieve voorlichting het wantrouwen en

onbegrip tegenover ruilverkaveling zal zijn verdwenen. Ook in het zuid-westelijk deel van de Noord-West Veluwe heeft de Stichting in 1958 door het afstemmen van de ruilverkaveling Arkemheen een ernstige tegenslag moeten incasseren. In dit verband dient de vraag te worden gesteld, of de huidige regeling, de beslissing of tot ruilverkaveling zal worden overgegaan te doen berusten bij de grondeigenaren, wel juist is.

Een moderne ruilverkaveling, die meestal duizenden hectaren omvat en waarbij behalve de zuivere landbouwbelangen ook vele andere belangen worden gediend, is veel meer geworden een algemeen streekverbeteringsplan. Het verdient daarom aanbeveling te onderzoeken, of de procedure welke gevolgd wordt bij oprichting van waterschappen ook bij de totstandkoming van ruilverkavelingen de voorkeur verdient. Sinds jaar en dag berust de beslissing, of een waterschap zal worden opgericht of gewijzigd, ook wanneer het niet-waterkerende waterschappen betreft (dus ook in die gevallen waar de veiligheid tegen overstroming niet in het geding is), niet bij de betrokken (toekomstige) ingelanden, maar bij Provinciale Staten onder goedkeuring van de Kroon.

Ruilverkavelingen zijn zeer kostbare maatregelen, waarin de Overheid gewoonlijk het overgrote deel bijdraagt. Het verdient daarom ernstige overweging de beslissing over een ruilverkaveling evenals bij waterschappen te doen berusten bij het Provinciaal Bestuur, uiteraard nadat de belanghebbenden zijn gehoord en in de gelegenheid zijn gesteld hun bezwaren daartegen in te brengen (art. 13 Waterstaatswet). Aan de ernstige ontevredenheid over de huidige wijze, waarop in de Ruilverkavelingswet het stemrecht is geregeld, zou tegelijk hiermede een einde zijn gemaakt.

Bedrijfseconomische problemen in de landbouw.

In deze sector kunnen wij op aanzienlijk meer succes bogen. Het Noordveluwe landbouwbedrijf, hoewel klein, kan de vergelijking met de overige zandstreken van ons land over het algemeen zeer goed standstaan. Hoewel de produktie per hectare en per stuks vee in het algemeen dus zeer behoorlijk is, is de produktie per arbeidskracht door de te geringe grootte van het bedrijf te klein. Hierbij doen zich echter merkwaardige verschillen voor, welke met enkele cijfers mogen worden geïllustreerd.

Op de Noord-West Veluwe is in het kader van de streekverbetering een aantal rationalisatiekernen tot stand gekomen. Aan de daarbij aangesloten bedrijven wordt een intensieve bedrijfsvoorlichting gegeven. Van een veertigtal dezer bedrijven wordt sinds 1 mei 1956 een volledige bedrijfsboekhouding bijgehouden. Hoewel bij de keuze dezer bedrijven getracht is deze een doorsnee te doen zijn, zullen zij in het algemeen toch worden geëxploiteerd door boeren boven het gemiddelde, omdat slechte boeren gewoonlijk weinig neiging vertonen aan een dergelijk onderzoek medewerking te verlenen. De resultaten over de jaren 1956/57 en 1957/58 zijn vermeld in tabel 1.

Uit dit overzicht blijkt, dat het arbeidsinkomen van de kleine boer — dat is dus van een volwaardige arbeidskracht (zonder sociale voorzieningen) — in 1956/57 op de bedrijven beneden 7 ha gemiddeld beneden dat van een land-

TABEL 1.

	Gem. van alle geadmineerde bedrijven kleiner dan 7 ha		Gem. van de vier „hoogste” bedrijven		Gem. van de vier „laagste” bedrijven		Gem. van alle geadmineerde bedrijven groter dan 7 ha		Gem. van de vier „hoogste” bedrijven		Gem. van de vier „laagste” bedrijven	
	1956/57	1957/58	1956/57	1957/58	1956/57	1957/58	1956/57	1957/58	1956/57	1957/58	1956/57	1957/58
Aantal	26	20	4	4	4	4	20	21	4	4	4	4
Gem. grootte	5,48	5,52	5,61	4,72	5,72	6,10	10,09	9,67	10,79	8,34	10,55	9,87
Netto-overschot in gld./ha	-43	195	471	720	-518	-256	124	353	463	642	-233	76
Arbeidsinkomen per volwaardige arb.kracht	4.500	5.700	6.800	7.700	2.800	3.900	5.600	7.700	7.700	9.200	3.300	5.700
Beloning incl. soc. lasten van een landarb.	4.780	5.134	4.780	5.134	4.780	5.134	4.780	5.134	4.780	5.134	4.780	5.134

arbeider is gebleven en op de vier „laagste” bedrijven zelfs aanzienlijk daar beneden. Het jaar 1957/58 was gunstiger, maar het arbeidsinkomen per volwaardige arbeidskracht haalde, wanneer rekening gehouden wordt met noodzakelijke „sociale voorzieningen”, op de bedrijven beneden 7 ha gemiddeld nauwelijks dat van een landarbeider. Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met het feit, dat de kleine boer veel meer arbeidsuren maakt en minder vrije tijd heeft dan een landarbeider. Het „eigen baasje” zijn en niet „andermans knecht” wordt dus wel duur betaald.

Uit het staatje blijkt echter ook, dat bij de bedrijven beneden 7 ha het verschil in netto overschot tussen de vier „hoogste” en de vier „laagste” bedrijven in beide jaren bijna f. 1.000 per ha bedraagt. Bij de bedrijven boven 7 ha is dit verschil tussen de vier „hoogste” en de vier „laagste” bedrijven in de jaren 1956/57 en 1957/58 resp. f. 696 en f. 536 per ha. Het merkwaardige is, dat het vrijwel dezelfde bedrijven zijn, welke in beide jaren een goede, resp. slechte, uitkomst geven.

Daar zoveel mogelijk getracht is vergelijkbare bedrijven voor het onderzoek te kiezen, neigt men tot de conclusie, dat de betere uitkomsten in de eerste plaats te danken zijn aan grotere bekwaamheid en meerdere „flair” van de betrokken landbouwers. Deze conclusie zou echter voorbarig zijn wegens het geringe aantal bedrijven en de korte periode, waarop het onderzoek nog slechts betrekking heeft. Uit het onderzoek blijkt echter wel dat de grotere bedrijven in het algemeen betere uitkomsten geven dan de kleine. De Stichting is daarom van mening, dat bij sanering getracht moet worden de bedrijven zo mogelijk te vergroten tot 12 à 15 ha.

Uit de aard der zaak kan sanering slechts langs vrijwillige weg en met medewerking der betrokkenen tot stand komen. Voor de sanering zou door aankoop, of door beschikbaarstelling van gronden elders, een totale oppervlakte nodig zijn van rond 4.800 ha. Als gevolg van deze sanering zou het aantal bedrijven op de Noord-West Veluwe tussen 1955 en 1980 de volgende wijzigingen ondergaan.

TABEL 2.

Grootteklassen	Aantal bedrijven in 1955	Aantal bedrijven in 1980
< 1 ha	467	89
1 - 5 ha	1.896	508
5 - 8 ha	957	416
8 - 10 ha	365	255
10 - 15 ha	338	813
15 - 20 ha	154	312
> 20 ha	70	69
Totaal	4.247	2.462

De totale afnemering van het aantal bedrijven tussen 1955 en 1980 zal volgens deze prognose derhalve rond 42 pCt. bedragen. Het is natuurlijk lang niet zeker of de praktijk overeenkomstig deze prognose zal zijn. Dit zal ook in hoge mate afhangen van de politieke en economische ontwikkeling van West-Europa. Tot nu toe is de oudere gene-

ratie nog zeer sterk gehecht aan haar stukje grond. Bij de jongere generatie begint dit reeds te kenteren.

Verwacht mag worden dat, naarmate de vijfdaagse arbeidsweek in de industrie en dus ook op de Noord-West Veluwe meer algemeen wordt, de hang van de agrarische jongeren naar een keuterbedrijf minder zal worden. Het „eigen baas” zijn, zonder dat meerdere inkomsten daartegenover staan, wordt met de veel langere arbeidsdagen, benevens het gemis van diverse sociale voorzieningen en van de vrije zaterdag en zondag dan wel zeer duur betaald. Met het nodige voorbehoud kan worden aangenomen dat de landbouw op de Noord-West Veluwe in 1980 nog slechts aan rond 3.400 mannelijke arbeidskrachten werkgelegenheid zal bieden, tegenover 7.147 in 1947, dus met ongeveer de helft zal zijn teruggelopen.

Industrialisatie en planologie.

Tegenover de vermelde vermindering in de landbouw zal een verruiming van de werkgelegenheid in andere sectoren van het economisch bestel moeten worden gecreëerd. Daarbij zal nog gerekend moeten worden op een vrij aanzienlijke bevolkingsaanwas. Deze werkgelegenheid zal moeten worden gevonden in de industriële en dienstensector, waarbij ook de recreatie is begrepen. Naar kwantiteit gemeten zal de industrie van deze de belangrijkste zijn.

Door het E.T.I. voor Gelderland zijn hiervoor, in samenwerking met de Provinciale Waterstaat en de Provinciale Planologische Dienst en met medewerking van de betreffende gemeenten, diverse plannen ontwikkeld. De Noord-West Veluwe is voor verdere ontwikkeling in deze sectoren bijzonder gunstig gelegen. Door inpoldering van Flevoland wordt een randmeer gevormd met een vaargeul, geschikt voor schepen van 1.350 ton. Deze vaargeul kan in verbinding worden gebracht met de havens van Nijkerk, Harderwijk en Elburg. De spoorlijn Amersfoort-Zwolle en ook de Zuiderzeestraatweg lopen over de volle lengte door het gebied en verbinden de daarlangs gelegen woonkernen zowel met het oosten als met het westen des lands. Spoorwegraccordementen zijn aanwezig of kunnen worden gemaakt.

Het beleid van de Regering is gericht op het tot meer ontwikkeling brengen van de buitenprovincies, teneinde de verdere samenballing in de zgn. „Randstad Holland” zoveel mogelijk te beteugelen. De Noord-West Veluwe met haar goede verbindingen zowel te water, per spoor als over de weg naar beide zijden, ligt uitermate gunstig voor vestiging van kleine en middelgrote ondernemingen, niet alleen voor eindprodukten maar ook als toeleveringsbedrijven.

Als gevolg van de natuurlijke aanwas en de te verwachten geleidelijke afvloeiing uit de landbouw kan een voortdurend aanbod van arbeidskrachten worden verwacht, terwijl de onmiddellijke nabijheid van ruime recreatiemogelijkheden op het randmeer en op de Veluwe, bene-

vens aanwezigheid van vaste grond, het bouwen en wonen op de Noord-West Veluwe aantrekkelijk maken. Overplaatsing naar of vestiging van industrie op de Noord-West Veluwe zal daardoor weinig bezwaren ondervinden bij de staf of geschoolde arbeidskrachten, die aanvankelijk met de industrie mede zullen moeten overgaan, daar op de Noord-West Veluwe voorlopig geen of te weinig geschoolde arbeidskrachten aanwezig zijn.

In de voorafgaande jaren hebben ook militaire en verplegingsinrichtingen (sanatoria) een aanzienlijke bijdrage geleverd in verruiming van bestaansmogelijkheden op de Noord-West Veluwe. Verwacht wordt echter, dat tot 1980 in deze sectoren geen grote wijzigingen meer zullen optreden. Ook de vreemdelingenindustrie zal vermoedelijk geen grote uitbreiding van bestaansmogelijkheden opleveren. Wel zal bijzondere aandacht moeten worden besteed aan het op behoorlijke wijze onderdakbrengen van week-enders en vakantiegangers. Op vele plaatsen ontbreekt nog elektriciteit, maar vooral waterleiding en rioering, terwijl ook de inrichting der woonruimten in vele gevallen niet aan redelijke eisen voldoet. De levering van dagelijkse benodigdheden en het verschaffen van onderdak zal aan vele reeds bestaande kleine middenstanders en kleine boeren een welkome verruiming kunnen geven van hun sober bestaan.

De bevolkingsaanwas, welke tot 1980 wordt geschat op ruim 40.000 zielen, benevens de afvloeiing uit de landbouw zal dus vrijwel uitsluitend in de stuwende industriële en dienstensector moeten worden opgevangen. Dit komt neer op een jaarlijkse plaatsing in deze sectoren van 400 à 500 personen. Er is een vrij grote pendel naar Amersfoort, Zwolle en Kampen, welke ook in de toekomst zal blijven bestaan en zich vermoedelijk nog wel enigszins zal uitbreiden. Tegen deze korte afstandspendel kunnen geen ernstige bezwaren worden ingebracht.

Het overgrote deel zal echter op de Noord-West Veluwe zelf werk moeten vinden. Hiervoor zal rond 150 ha industrieterrein nodig zijn, dat in hoofdzaak geprojecteerd is langs de IJsselmeerkust, omdat deze het gunstigst is gelegen. De kosten, die met de aanleg dezer terreinen zullen zijn gemoeid, worden geraamd op ruim f. 18 mln. Dit bedrag kan niet door de plaatselijke overheden worden opgebracht, zodat ook financiële steun van rijkswegen noodzakelijk is. Ook zullen de kosten der industrieterreinen bij uitgifte niet altijd volledig ten laste van de te vestigen industrie kunnen worden gebracht. Geval voor geval zal hierbij moeten worden bezien, waarbij vooral de plaats en de aard van de te vestigen industrie de doorslag zal geven.

Consequenties in de sociale en culturele sector.

De in het begin van dit artikel genoemde sociaal-culturele werkgroep staat voor de moeilijkste opgave; zij moet de bestaande bevolking ontvankelijk maken voor de structurele wijzigingen, welke zich in de naaste toekomst op de Noord-West Veluwe zullen voltrekken. Deze wijzigingen zijn buitengewoon belangrijk, zodat aan het aanpassingsvermogen der bevolking bijzonder hoge eisen zullen worden gesteld. De visserij zal vrijwel geheel verdwijnen, terwijl de suprematie van de landbouw zal ophouden te bestaan. Hoe sterk deze wijzigingen vermoedelijk zullen zijn moge uit tabel 3 blijken.

De agrarische bevolkingsgroep welke in 1947 nog verreweg de belangrijkste bevolkingsgroep was en haar stempel drukte op de gehele Noord-West Veluwe, zal volgens bo-

TABEL 3.

Mannelijke beroepsbevolking Noord-West Veluwe

Beroepsgroep	1947	1980
Verzorgende industrie	16,9 pCt.	16,9 pCt.
Verzorgende diensten	19,8 pCt.	18,6 pCt.
Agrarische sector	38,5 pCt.	12,6 pCt.
Stuwende industrie en diensten	24,8 pCt.	51,9 pCt.

venstaande prognose omstreeks 1980 zijn teruggedrongen tot verreweg de kleinste bevolkingsgroep. Getracht moet nu worden te voorkomen, dat deze bevolkingsgroep zich in haar isolement terugtrekt. Doordat de totale bevolking op de Noord-West Veluwe sterk zal toenemen, is er geen gevaar, dat dorpen zullen leeglopen, zoals in het Noorden des lands en in Zeeland op vele plaatsen het geval is.

Hoewel de industrie zich in hoofdzaak zal concentreren in of om enkele kernen, zal toch een aanzienlijk deel der in deze industrie werkzame arbeiders (blijven) wonen in de omliggende dorpen. Daardoor zal er automatisch een sterke vermenging zijn tussen de agrarische dorpsbewoners en de industrie-arbeiders. Deze laatsten zullen nog jarenlang prijs stellen op behoud van een tuin of stukje grond.

Het moeilijkste punt zal wel zijn de integratie van de importbevolking met de autochtonen. Wegens het grote tekort aan hooggekwalificeerde arbeiders zal aanvankelijk de uitbreidende of zich vestigende industrie genoodzaakt zijn de staf en geschoolde arbeiders te importeren. Het is nu reeds gebleken dat deze zeer moeilijk met de autochtonen tot één gemeenschap zijn samen te smeden. De sociaal-culturele werkgroep met haar gespreksgroepen wijdt daarom bijzondere aandacht aan alle factoren welke de vorming van een gemeenschap kunnen bevorderen, zoals onderwijs, beroepskeuze, tentoonstellingen, excursies, muziekcorpsen, zang- en toneelverenigingen, dorpshuizen, kaderopleiding en -training, sport enz. enz. Zij tracht vooral te voorkomen, dat de agrarische jongeren na het verlaten der lagere school automatisch in het ouderlijk bedrijf worden opgenomen. Zij lopen dan het gevaar, omdat er voor hen geen toekomst in de landbouw is, op latere leeftijd als ongeschoolde naar de industriële of dienstensector af te vloeien; de laagst betaalde categorie en bovendien met het risico bij een recessie het eerst als werkloze op straat te staan.

Door sociologisch onderzoek wordt getracht de leemten te ontdekken en bij de toe te passen therapie beleidsfouten te voorkomen. Bijzondere aandacht wordt ten slotte nog gewijd aan de huishoudelijke voorlichting. Op de Noord-West Veluwe is, evenals in vele andere gevallen, de man wel hoofd van het gezin, maar de vrouw het nekje waarom alles draait. Blijft de vrouw in ontwikkeling achter, dan is het met het aanbrengen van verbeteringen in woning en bedrijf een vrijwel hopeloze zaak. Getracht moet dus worden de vrouw en moeder tot medewerking te krijgen bij de verbetering van woning en bedrijf, maar vooral ook bij de bepaling van de toekomst der kinderen. Huishoudconsulentes in dienst van de landbouworganisaties staan daarbij ten dienste.

Uit het voorgaande moge een indruk zijn verkregen hoe met veler en zeer gevarieerde medewerking getracht wordt de problemen van de Noord-West Veluwe met het kleine-boerenvraagstuk en de zich op korte termijn wijzigende toestanden, zoveel mogelijk zonder schokken op te vangen en zo bevredigend mogelijk op te lossen.

**N.V. VEREENIGDE PAPIERFABRIEKEN
EERBEEK**

Enige fabriek in Nederland van

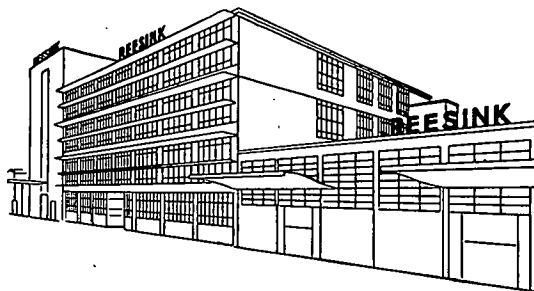
DUPLEXKARTON

voor bedrukte verpakkingen

VERKOOP UITSLUITEND VIA DE GROOTHANDEL

Stafijzer
Balkijzer
Bandijzer
Betonijzer
Plaatijzer.
Staal
Non-Ferro metalen
Plastic buizen en fittings
Pijpen en fittings
Flenzen
Lasbochten
Draadmateriaal
Bouten en moeren
Stalen bouten
Metaalschroeven
Houtschroeven
Machines
Gereedschappen
Hang- en sluitwerk

Opgericht 1796



H. J. REESINK & CO N.V.
ZUTPHEN met vestigingen te
AMSTERDAM - ROTTERDAM

EEN OUD BEDRIJF BIEDT MODERNE SERVICE

- ★ Ruime goed geoutilleerde magazijnen, uitgerust met het modernste materiaal voor transport en opslag van goederen.
- ★ Snelle afwerking van alle binnenkomende orders, o.a. door uitgebreid buizenpoststelsel.
- ★ Zeer moderne telefooncentrale met automatisch opnametoestel voor opdrachten buiten de kantooruren.
- ★ Telexverbindingen met directe lijnen naar de vestigingen te Amsterdam en Rotterdam.
- ★ Fraai ingerichte toonzalen.

Haarden
Kachels
Gasverwarming
Centrale verwarmings-
artikelen
Huishoudelijke
artikelen
Elektrische
huishoudelijke
artikelen
Sanitair
Geisers en doorstroom-
apparaten
Ijzerwaren
Transportwerktuigen
Land- en
Tuinbouwwerktuigen
Tuinmeubelen

De industriële ontwikkeling van Gelderland

Het is alleszins gerechtvaardigd de verdere industriële ontwikkeling van Gelderland met enig optimisme tegemoet te zien. De provincie voldoet immers aan een aantal voorwaarden, die de uitbreiding van bestaande en de vestiging van nieuwe bedrijven begunstigen. Gunstig is de ligging ten opzichte van de nog steeds in omvang toenemende verkeersstroom tussen de Randstad en het Westduitse concentratiegebied. Van de verbindingen tussen deze economische centra lopen twee goed bevaarbare water- en (binnenkort) drie grote landwegen door het Gelderse. De nieuwe Zuiderzeestraatweg zal de communicatie tussen het Westen en het Noorden aanmerkelijk verbeteren, terwijl ook de verbinding tussen het Westen en het Oosten onze provincie doorkruist. Natuurlijk, er zijn in het verkeersstelsel nog lacunes en zwakke plekken, maar deze zullen in de komende jaren worden opgevuld resp. versterkt.

De Gelderse bevolking groeit niet alleen in absolute, maar ook in relatieve zin. Er is dus een expanderende arbeidsmarkt, die zich daarenboven voor de industrie in relatief groter mate kan uitbreiden indien, door voortgaande rationalisatie in de agrarische sector, dit deel van het economisch leven minder arbeidskrachten zal vragen. Het arbeidseffect in de Gelderse landbouw is lager dan in de meeste andere provincies, de marge voor verbetering en dus voor afstoting van arbeidskrachten daardoor groter.

Een belemmerende factor bij de verdere ontwikkeling is wellicht, dat een aanzienlijk deel van de bevolking woont in kleine kernen en vooral, dat in enkele delen van de provincie kernen van enig formaat vooralsnog ontbreken. Een bijzondere handicap is dit overigens niet daar de situatie in Gelderland weinig afwijkt van de gemiddelde. Van de bevolking woont 25 pCt. in gemeenten kleiner dan 10.000 inwoners (Nederland 25,4 pCt.), echter 34 pCt. leeft op het platteland, zoals dit is gedefinieerd in de „Typologie van de Nederlandse gemeenten naar urbanisatiegraad” (Nederland 24,6 pCt.).

Een gunstige factor is, dat de belangstelling voor de diverse vormen van voortgezet onderwijs na de oorlog en vooral na 1952 zeer bevredigend is gestegen, al zijn er streeksgewijs gezien verschillen van betekenis. Deze toegenomen en nog steeds stijgende belangstelling is een direct gevolg van de sterk verbeterde spreiding van onderwijsinstituten, maar ook symptoom van groeiende welvaart en snel veranderende mentaliteit. De veranderingen in dit opzicht in tot voor kort min of meer geïsoleerde streken zijn het meest opvallend. Voor de voortgaande industrialisatie is deze ontwikkeling gunstig, enerzijds omdat niet alleen de omvang van de arbeidsmarkt maar ook de graad van scholing van de arbeiders hiervoor bepalend is, anderzijds omdat de aanwezigheid ter plaatse of op korte afstand van allerlei onderwijsinstellingen aantrekkelijk is voor de ondernemers, die met hun staf van elders komen.

Hiermee zijn de gunstige factoren geenszins uitgeput. Eind 1960 zal de elektrificatie van Gelderland zijn voltooid in die zin, dat 99,8 pCt. van alle percelen, dank zij een „liberale” politiek van subsidiëring van onrendabele aansluitingen, van elektriciteit is voorzien. Belangrijker is echter, dat de aansluitingsmogelijkheden voor industriële grootverbruikers zeer gunstig zijn en dat vooral middel-

grote en kleinere bedrijven kunnen profiteren van de deskundige voorlichting inzake industrieel gebruik van elektriciteit. De ontwikkeling van de lange afstandsgasvoorziening, in het bijzonder gestimuleerd door de onvermoed grote beschikbaar komende hoeveelheden aardgas, is met name voor Gelderland een zeer gunstige. Het gesloten circuit rond de Veluwe met aftakkingen naar verschillende andere delen van de provincie brengt deze hoog-calorische en relatief zuivere energie binnen het bereik van vele bedrijven, die hoge temperaturen voor hun productieproces behoeven.

Ten slotte, maar niet ten laatste, wordt de aantrekkelijkheid als vestigingsgebied vergroot door het feit, dat Gelderland met zijn zeer gevarieerde landschappen, die in toenemende mate worden aangevuld met allerlei recreatieve voorzieningen, aan zeer uiteenlopende behoeften kan voldoen. In de meer stedelijke milieus bestaan geschakeerde mogelijkheden tot kunstgenot; de wel eens te gemakkelijk becristiseerde cultuurspreiding heeft Gelderland bepaald verrijkt. Er zijn ook op dit gebied nog wensen, maar we zijn „en route”.

Tussen 1930 en 1950 is het aantal in de nijverheid werkzame personen met 60 pCt. gestegen (Nederland 58 pCt.). In de relatieve positie is echter weinig verandering gekomen. In 1930 was 10,37 pCt., in 1950 10,49 pCt. van de werkgelegenheid in de nijverheid in Gelderland geconcentreerd. Het aandeel van de Gelderse in de totale bevolking steeg intussen van 10,45 pCt. tot 10,83 pCt. Voor de na-oorlogse jaren staan de door het E.T.I. verzamelde gegevens ter beschikking. Deze sluiten niet aan op die van de bedrijfstellingen. Ze hebben betrekking op bedrijven met meer dan 10 arbeiders; de bouwnijverheid is buiten beschouwing gelaten. De cijfers voor Nederland als geheel zijn die van de Algemene Industriestatistiek, die weliswaar niet geheel, maar toch in voldoende mate op de provinciale gegevens aansluiten om een vergelijking te kunnen maken.

TABEL 1.

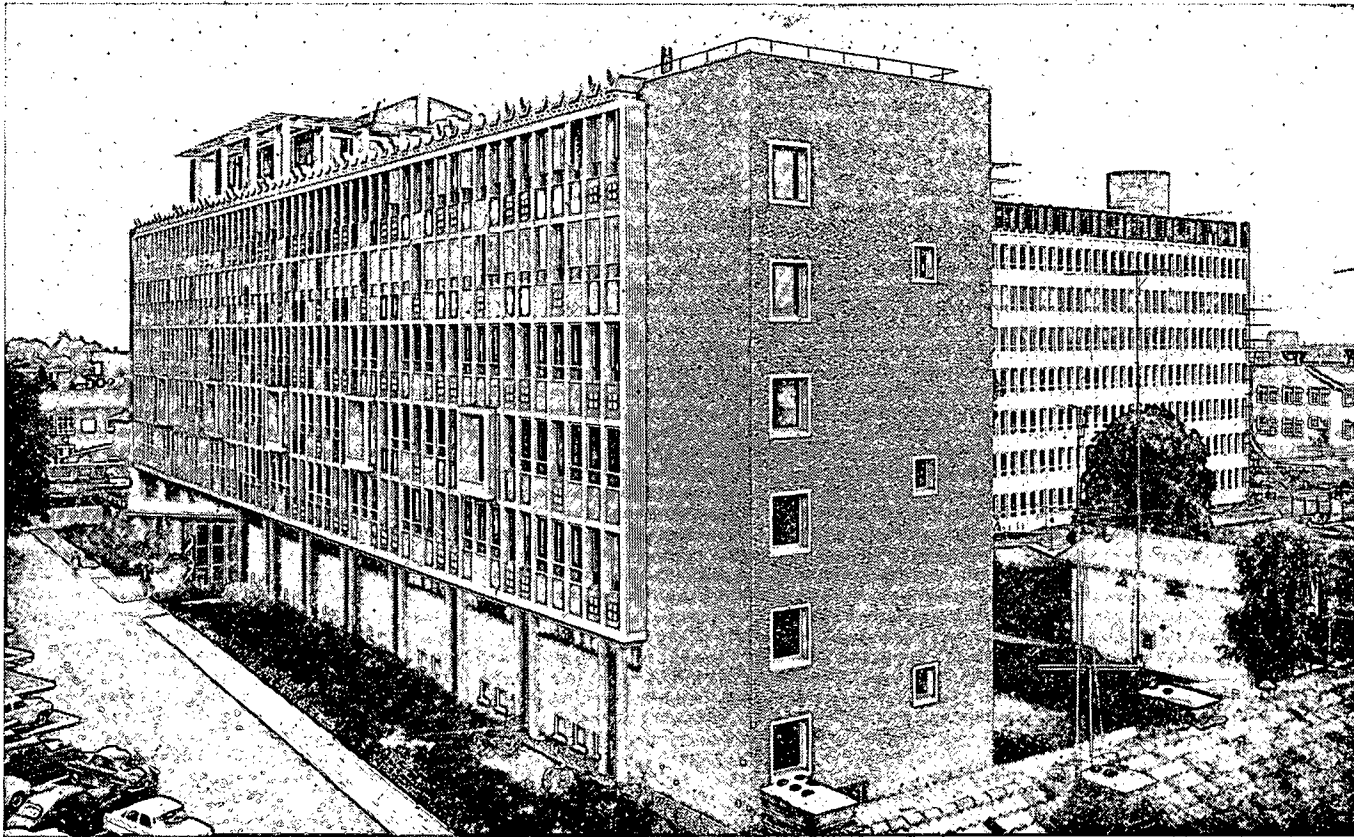
Ontwikkeling van de industriële werkgelegenheid

	1948	1951	1959
Gelderland	84.535	100.189	115.530
in pCt. van 1951	84	100	115
Nederland	766.223	907.887	1.037.463
in pCt. van 1951	84	100	114
Gelderland in pCt. van Nederland	11	11	11

De industriële expansie in Gelderland liep dus vrijwel parallel met die van ons land als geheel. In navolging van het E.T.I. kozen we 1951 als vergelijkingsjaar. Aangenomen mag worden dat toen het herstel van de oorlogsschade aan het industriële apparaat was voltooid. Splitsten we de totaalcijfers naar de drie kwartieren dan verdwijnt de paralleliteit in het verloop (zie tabel 2 op blz. 308).

Het groeitempo is op de Veluwe, waar het in de jaren 1930-1950 boven het gemiddelde lag, dus wat vertraagd al is het niet geringer dan dat voor het land als geheel. Binnen dit gebied zien we echter verschillen. De Zuidelijke Veluwezoom met bijna de helft van de industriële werkgelegenheid in het Veluwekwartier als geheel en het belangrijkste industriegebied vertoonde sinds 1951 een ex-

algemene kunstz



Hoofdkantoor van het A.K.U.-concern
te Arnhem.

Fabrieken in Nederland:

Arnhem (2), Breda, Doetinchem, Ede, Emmen,
Emmercompascuum en Steenbergen.

Buiten Nederland in:

Ver. Staten van Amerika (6), Duitsland (10), Engeland,
Italië (2), Oostenrijk en Spanje.

Geeft werk aan ruim 50.000 personen,

ijde unie n.v. - arnhem

PRODUCENTEN VAN:

kunstmatig vervaardigde garens en vezels, kunststoffen (plastics),
carboxymethylcellulose, viscosesponsen, stocellulose, cellofaan,
synthetische rubber

PRODUKTIEONTWIKKELING VOOR EN NA DE OORLOG

1913 • Rayontextielgaren

1943 • Rayonvezel

1946 • Rayonbandengaren

1947 • Enka-spons

1948 • Carboxymethylcellulose

1949 • Rayonbandenweefsels

• Rayonvezelgaren

1950 • Enkalon-garen

• Akulon-spuitgietskorsels

1952 • Akulon-staven

• Enkalon-vezel

• Stocellulose

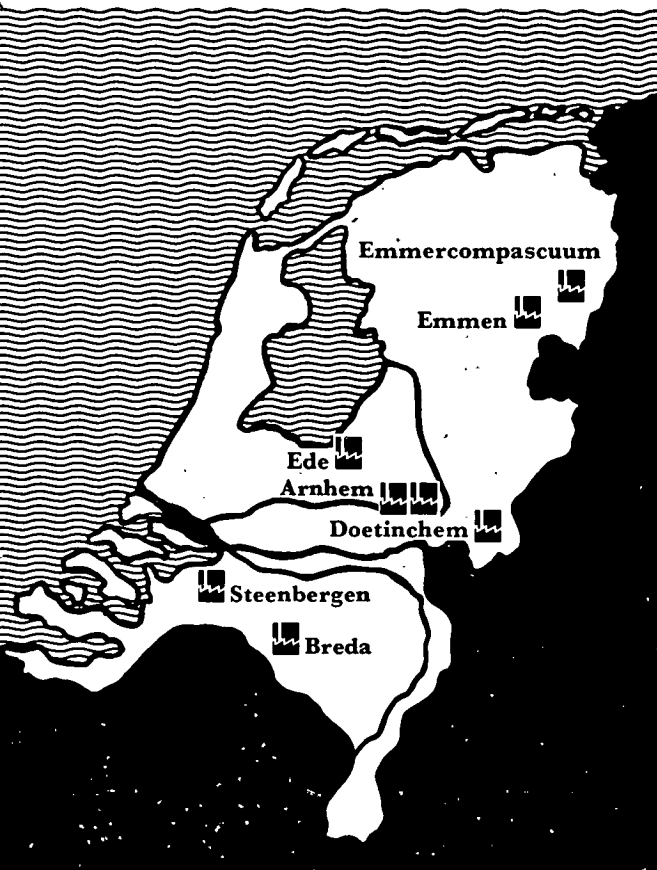
1955 • Terlenka-vezel

• Enka-nylonbandengaren

1957 • Aku-Breda-cellofaan

1958 • Terlenka-garen

1959 • Synthetische rubber



Meer gegevens over de A.K.U.
vindt U in de publikatie: „Het
geheel is meer dan de som der
delen” verkrijgbaar bij A.K.U. -
Arnhem.

waarvan 13.000 in Nederland, 8100 in Gelderland

TABEL 2.

Industriële werkgelegenheid in de Gelderse landschappen

	Expansie tussen 1930 en 1950 in pCt.	1948	1951	1959
Veluwe	66	31.620	45.321	51.516
Rivierengebied	83	83	100	114
Achterhoek	48	25.151	28.799	34.700
	65	87	100	120
		21.764	26.069	29.314
		83	100	112

pansie van 23 pCt. Groter nog was deze langs de IJsselmeerkust met als centrum Harderwijk, al gaat het hier nog om kleine aantallen. Dit is verheugend, omdat deze groei voorwaarde is voor de zo noodzakelijke agrarische sanering van dit gebied. Het expansiepercentage voor de Veluwe wordt echter gedrukt door het achterblijven van de IJsselstreek.

De in tegenstelling tot vóór de oorlog sterke groei van de industrie in het Rivierengebied wordt in hoge mate veroorzaakt door de voorspoedige industriële ontwikkeling van Nijmegen, dat bijna de helft van de industriële werkgelegenheid van dit gebied herbergt. Opmerkelijk is verder dat enkele regionale centra, zoals Druten, Tiel, Geldermalsen en Culemborg, op industrieel gebied tot dusver weinig of geen groei vertonen. In de Achterhoek domineert de Oude IJsselstreek met Doetinchem als groeiend centrum. Toch vertoont het gebied rond Zutphen de grootste procentuele groei. De expansie van de industrie in dit kwartier als geheel bleef na 1951 achter bij die der beide andere kwartieren als gevolg van de stagnatie der industriële expansie in de Oostelijke Achterhoek en, zij het in mindere mate, in de Liemers.

Nijmegen is de grootste en meest geïndustrialiseerde gemeente in Gelderland. Omstreeks 40 pCt. van de mannelijke beroepsbevolking vindt werk in de zeer gevarieerde bedrijven; sinds 1951 steeg de industriële werkgelegenheid met 29 pCt. Arnhem is een goede tweede; weliswaar lag het groeipcentage veel lager, nl. 11 pCt., daar staat tegenover, dat het als provinciale hoofdstad, centrum van rechtspraak, vestigingsplaats van gedeconcentreerde rijksdiensten, kortom door de grote dienstensector een veel meer gevarieerde beroepsbevolking heeft dan de Karelstad. Apeldoorn, dat in 1959 de 100.000 inwoners passeerde, is de minst geïndustrialiseerde van de drie en vertoont met 7 pCt. ook het kleinste groeipcentage. Van de totale industriële werkgelegenheid is 34 pCt. in de „grote drie” geconcentreerd.

Na dit korte overzicht van het geheel en de delen is het ter completering van het beeld nodig iets te zeggen over de betekenis der verschillende bedrijfstakken.

De metaalindustrie is de belangrijkste bedrijfstak in onze provincie met thans 29 pCt. van de totale industriële werkgelegenheid en relatief sterke groei. De oorsprong ligt aan de Oude IJssel, waar eens de eerste „hoogovens” stonden, werkend met in de omgeving gewonnen oer en houtskool. Ook nu vinden we daar nog gieterijen, emailleerderijen e.d., maar thans hebben o.a. ook Arnhem, Rheden, Vaassen, Nijmegen en Tiel belangrijke metaalindustrieën. Langs de grote rivieren liggen de eveneens tot deze bedrijfstak behorende scheepswerven, die zich na de oorlog voorspoedig hebben ontwikkeld van producenten van binnenvaartuigen tot die van coasters en zeeschepen.

TABEL 3.

Aantal arbeidsplaatsen naar bedrijfsklassen

	1948	1951	1959
1. Aardewerk, glas, kalk, stenen, beton	9.555	11.056	9.890
	86	100	89
3. Grafische nijverheid	2.427	2.554	3.135
	93	100	121
5. Chemische nijverheid	3.051	3.141	3.756
	98	100	121
6. Hout, kurk, stro	5.657	6.586	7.383
	86	100	112
7. Kleding en reiniging	5.817	6.869	9.958
	84	100	114
9. Leder en rubber	5.521	5.642	7.171
	99	100	128
10. Mijnbouw, veenderij	525	596	557
	88	100	90
11/13. Metaalnijverheid, scheepsbouw	21.047	26.441	33.549
	80	100	127
14. Papiernijverheid	5.222	6.252	8.052
	83	100	128
15. Textielnijverheid	15.011	18.468	16.844
	81	100	91
16. Gas, elektriciteit, water	1.591	1.704	1.428
	94	100	84
17. Voedings- en genotmiddelen	9.111	10.880	13.807
	84	100	127

Tweede in grootte, maar met slechts de helft van de werkgelegenheid van de metaalbedrijven, is de textielindustrie met concentraties in de Oostelijke Achterhoek aansluitend bij Twente en in de Gelderse Vallei. In deze bedrijfstak loopt de werkgelegenheid terug; vermoedelijk is de oorzaak niet gelegen in verplaatsing van bedrijven, maar in structurele veranderingen in de bedrijfstak als geheel. Het aantrekken van arbeidskrachten geeft moeilijkheden, zij moeten uit een wijde omgeving worden gerecruteerd; de animo voor het werk in deze industrie is vooral bij jonge mensen dalende. In deze bedrijfstak is ook opgenomen de rayonindustrie. De in Arnhem, Ede en Nijmegen gevestigde bedrijven ontlenu hun betekenis niet alleen aan de werkgelegenheid, die zij geven (ruim 9.500 arbeiders). Deze en ook enkele andere grote bedrijven uit andere bedrijfstakken met uitgebreide researchinstituten verschaffen werk van zeer gevarieerde aard en zijn niet alleen voor het industriële, maar ook voor het maatschappelijke leven in het algemeen een stimulans.

Omvat de textielnijverheid 15 pCt. van de industriële werkgelegenheid, de in grootte derde bedrijfstak, t.w. de voedings- en genotmiddelenindustrie, verschaft 12 pCt. van deze werkgelegenheid. In tegenstelling tot de textielindustrie is dit echter een expanderende bedrijfstak, waarvan het meest Gelderse element wordt gevormd door de conservenfabrieken in de Betuwe.

Opmerkelijk is verder de groei van de confectie-industrie (bedrijfsklasse 7). In de gunstige conjunctuur en dus krapper wordende arbeidsmarkt hebben deze bedrijven ontdekt, dat de Gelderse arbeidsmarkt in de vrouwensector nog ruimte bood.

Karakteristiek voor Gelderland zijn de steenfabrieken langs de rivieren, die 50 pCt. van de Nederlandse metsel- en 80 pCt. van de straatsteenproductie leveren. Dit oude bedrijf, ontstaan in de Romeinse tijd, heeft een grote technische ontwikkeling doorgemaakt. De veldoven werd vervangen door de ring- en later door de vlamoven, de handpers door de mechanische, terwijl het droogproces in de open lucht steeds meer plaats maakt voor het kunstmatige drogen. Een voordeel van deze laatste verandering is, dat de aan deze industrie tot dusver inherente seizoenwerkloosheid hierdoor vermindert.

Ten slotte noemen we een andere oude Gelderse industrie, de papierindustrie. Reeds in 1740 werden 171 papiermolens langs de Veluwe beken geteld; thans kent Gelder-

land zeer moderne bedrijven, die in de nog altijd stijgende behoefte voorzien. Het hoge groeipercentage in de na-orlogse jaren spreekt duidelijke taal.

We zagen reeds, dat de werkgelegenheid in de Gelderse industrie in de periode 1948 - 1959 procentueel iets meer is toegenomen dan die in het land als geheel. Na 1951 is de toeneming van de werkgelegenheid voor vrouwen relatief groter geweest dan voor mannen.

TABEL 4.

Door mannen resp. vrouwen bezette arbeidsplaatsen in pCt. van 1951

	1948	1951	1959
Gelderland mannen	84	100	113
Gelderland vrouwen	84	100	126
Nederland mannen	85	100	115
Nederland vrouwen	83	100	108
Door vrouwen bezette arbeidsplaatsen in pCt. van het totaal			
Gelderland	16,4	16,4	17,9
Nederland	17,7	18,1	17,2

Het resultaat van deze ontwikkeling was dus, dat Gelderland de „achterstand” t.a.v. de industriële werkgelegenheid voor vrouwen inliep. De ontwikkeling van de confectionindustrie is hieraan niet vreemd.

Overzien we de ontwikkeling dan is de conclusie, dat deze over het geheel gezien bevredigend is geweest. Het aantal inwoners is voortdurend gestegen, het aandeel van de Gelderse in de totale bevolking steeg eveneens, niet alleen als gevolg van de natuurlijke aanwas, maar ook door vestigingsoverschotten. Desondanks lag het werkloosheidspercentage voortdurend beneden het landsgemiddelde.

Gelderland is, zij het in mindere mate dan de Zuidelijke provincies, betrokken in het proces van voortgaande industrialisatie. Niet echter volgens een uniform patroon. Bepaalde streken worden in toenemende mate onderdeel van de Randstad en in de toekomst vermoedelijk ook van het zich naar het Noorden uitbreidende Ruhrgebied. Andere delen vertonen een zekere overeenkomst met sommige probleemgebieden. De perifere ligging t.o.v. de concentratiegebieden heeft een voor- en een nadeel. Deze gebieden zullen in toenemende mate bepaalde economische activiteiten afstoten naar de periferie of anders, en misschien juist, de concentraties zullen zich langs de grote rivieren uitbreiden. Uiteraard betekent dit een krachtige stimulans voor de t.o.v. de verkeersstroom gunstig gelegen gebieden. Anderzijds oefenen de concentraties een zuigkracht uit op de nabijgelegen gebieden, wat voor het bedrijfsleven in die streken moeilijkheden geeft en zal blijven geven.

Gelderland lijkt bij uitstek geschikt, een deel van de centraal verzorgende activiteiten op te vangen, met name langs de zomen van de Veluwe, terwijl dus langs de rivieren bijzonder geschikte vestigingsplaatsen zijn te creëren voor tal van bedrijven, die in het Westen moeilijk een plaats kunnen vinden. Het is nodig in deze ontwikkeling te voorkomen, dat bij een verdere bevolkingsgroei de concentratie op bepaalde punten zo groot wordt, dat de unieke recreatiegebieden, die een nationale functie vervullen op onaanvaardbare wijze worden aangetast. Daarom is het wenselijk enkele regionale kernen, die thans reeds een industriële aanzet van betekenis hebben en die door hun ligging de voorwaarden bieden voor verdere groei krachtig te stimuleren. Een verdere industriële ontwikkeling is ook voorwaarde voor een verhoging van het welvaartspeil, dat be-

Aantrekkelijk rendement



AANDELEN

N.V. VEREENIGD BEZIT VAN 1894

De voordelen van aandelenbezit met beperking van risico
WESTERSINGEL 84 · ROTTERDAM

(Advertentie)

halve langs de Zuidelijke Veluwezoom en in Nijmegen overal beneden en vaak ver beneden het landsgemiddelde ligt. Rationalisering in de landbouw is noodzakelijk om hierin verbetering te brengen, verdere industrialisatie om te voorkomen dat het thans relatief lage arbeidseffect op de duur tot actuele werkloosheid leidt. Tiel, Harderwijk, Zutphen en Doetinchem zullen tot industriële centra van groter formaat moeten uitgroeien; deze gemeenten zijn daartoe potentieel het best in staat.

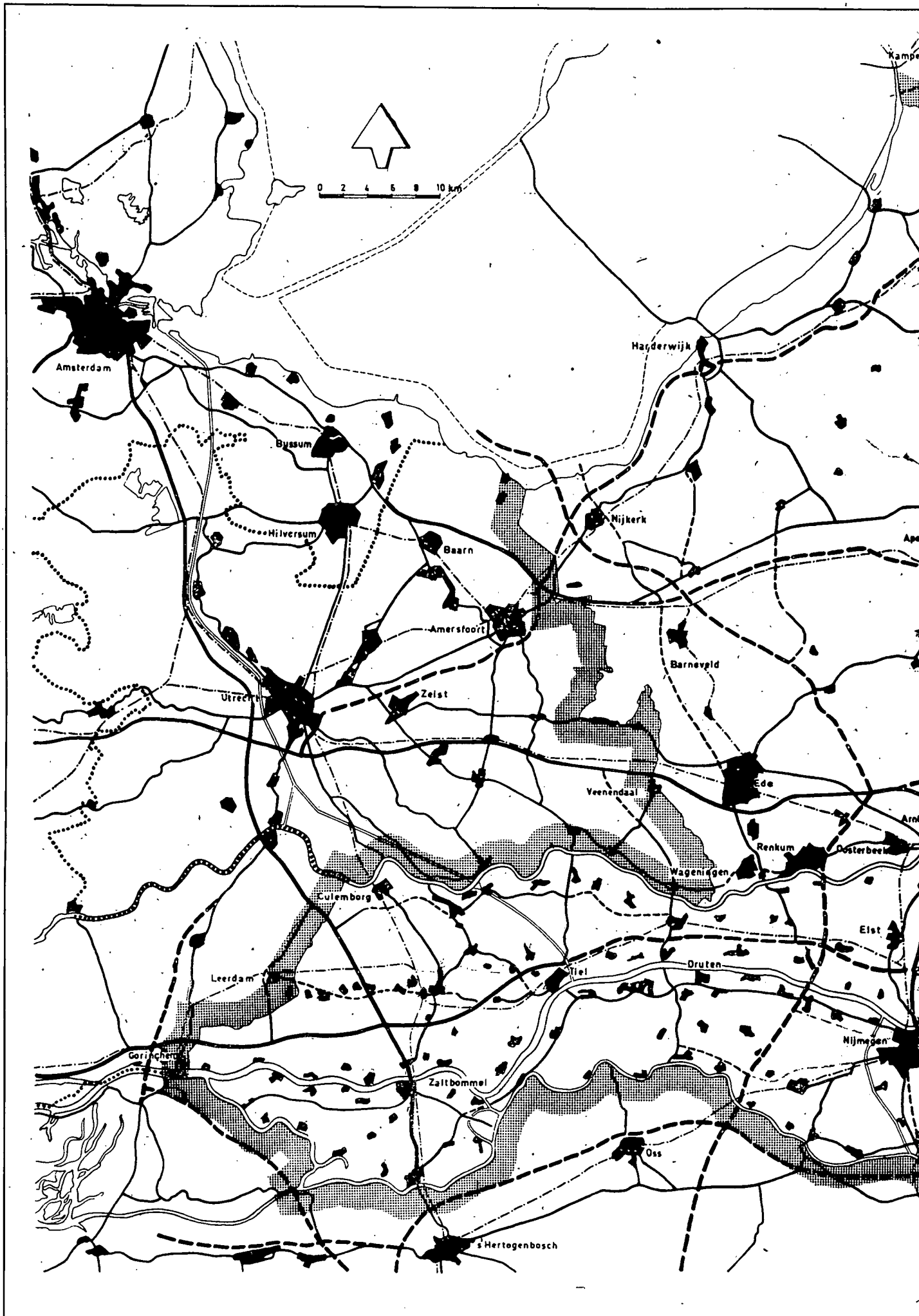
Voorals Nijmegen en Arnhem vertonen een zodanige autonome groei, dat stimuli overbodig en uit ruimtelijk oogpunt zelfs onwenselijk zijn. Apeldoorn, dat snel is gegroeid, lijkt bij uitstek geschikt bij eventuele decentralisatie van de centrale administratie als opvangcentrum te fungeren. Daartoe zal het verzorgingsniveau in deze gemeente echter moeten worden verbeterd. Het tot ontwikkeling brengen van een beperkt aantal industriële centra, waarvoor vele argumenten van zeer uiteenlopende aard zijn te geven, impliceert niet, dat de niet genoemde regionale centra van kleiner formaat geen bedrijven zouden kunnen of mogen aantrekken. In enkele gevallen is dit zelfs wenselijk om de thans bestaande te grote eenzijdigheid in de werkgelegenheid weg te nemen. Het meest sprekende voorbeeld zijn de plaatsen in de Oostelijke Achterhoek met een te eenzijdige oriëntering op de textielindustrie.

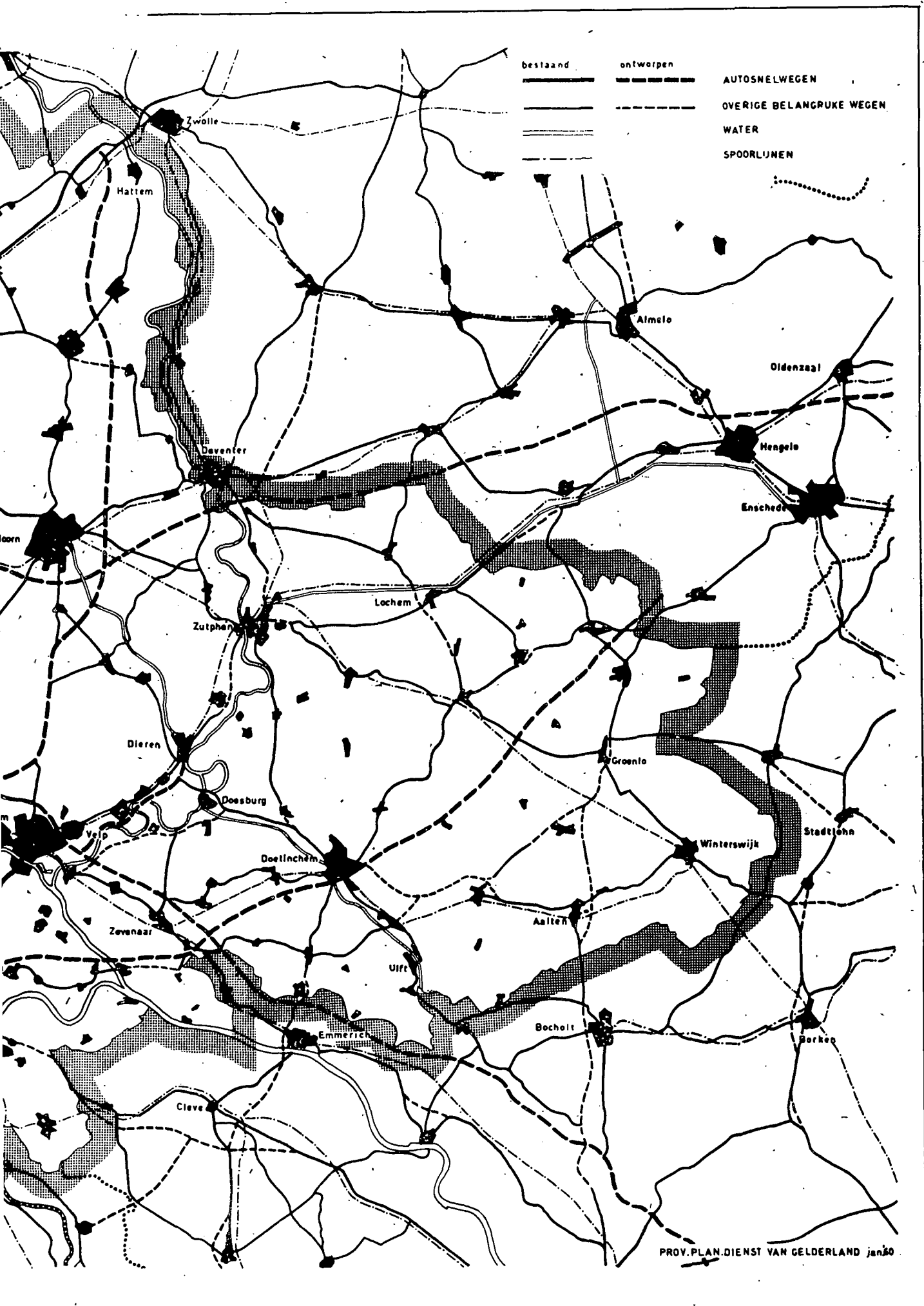
Het tot ontwikkeling brengen van de bedoelde centra is een taak, die de mogelijkheden van de gemeentelijke en provinciale overheid te boven gaat. De gemeenten missen daartoe de nodige financiële armslag en veelal ook het daarvoor vereiste technische apparaat. De provinciale overheid kan ongetwijfeld hulp bieden mits het haar bevoegdheden bewust en systematisch richt op een verbetering van de vestigingsfactoren. Hulp van de Rijksoverheid is echter onontbeerlijk voor de investeringen, die boven de financiële draagkracht der lagere organen uitgaan. Hiervoor is nodig dat de Rijksoverheid zich niet alleen in grote lijnen, zoals tot dusver, een beeld vormt van de meest wenselijke ontwikkeling, maar daaraan nadere uitwerking geeft. Alleen op die verdere uitwerking kan een concreet programma van noodzakelijke werken worden geënt. Als deze wens wordt vervuld kunnen we de verdere industriële ontwikkeling van onze provincie met vertrouwen tegemoet zien.

Arnhem.

Drs. A. R. VERMEER.

Gegevens voor dit artikel zijn ontleend aan de 2e Algemene Bedrijfstelling, deel 4, C.B.S. 1956 en „De industrialisatie van Gelderland 1948-1956”, E.T.I.-rapport. Voor een verdere detaillering van het laatste deel van dit artikel zie: „De Gelderse ontwikkelingsmogelijkheden gezien in verband met de geografische situatie”, E.T.I.-rapport 1958.





PROV. PLAN. DIENST VAN GELDERLAND jan 50

De ontwikkeling van Gelderland

in het bijzonder in verband met de ligging t.o.v. het Westen des lands,
het Ruhrgebied en Twente

De centrale ligging van de provincie Gelderland tussen de industriegebieden van het Westen des lands, van de Ruhr en van Twente, zo duidelijk voor de beschouwer der geografie van Nederland en van West-Duitsland in hun samenhang, voert hem als vanzelf tot de gedachte, dat de economische ontwikkeling van dit landsgedeelte sterk onder invloed zal staan van deze, dit gebied omringende industriële zwaartepunten. Deze zich opdringende gedachte is geografisch zó solide gegrond, dat men haar nauwelijks nog discutabel zou mogen achten. Daarbij moet evenwel worden bedacht, dat het Gelders gebied is samengesteld uit drie gedeelten, de „Drie Kwartieren”, t.w. „de Veluwe”, „het Rivierengebied” en „Oostelijk Gelderland”, welke een in velerlei opzicht apart karakter vertonen, dat zowel op historische als op economisch-geografische gronden kan worden verklaard. En voorts, dat deze deelgebieden, zowel als het gehele Gelderse gebied, niet alleen een verschillende invloed zullen ondergaan, en reeds lang hebben ondervonden, van de economische zwaartepunten, in de titel van deze bijdrage vermeld, doch evenzeer, dat in deze „kwartieren” geheel verschillende eigen mogelijkheden, eigen krachten, eigen aantrekkelijkheden aanwezig zijn, die voor de toekomstige ontwikkeling van de grootste betekenis zijn. Hiermede wil gezegd zijn, dat deze toekomstige ontwikkeling niet uitsluitend als een produkt te zien is van „externe” overwegingen van een karakter als: het omliggende land „loopt vol” en nu komt dus als „next best” de ontwikkeling van Gelderland aan de orde; deze zal nl. ook een produkt zijn van reeds lang aanwezige potenties en mede resultaat zijn van „interne” overwegingen.

Zonder te treden in een discussie over de al of niet juistheid der „promotie” tot onderontwikkeld of tot probleemgebied, en onder reserve van een zekere spijtigheid, dat „moeilijke” gedeelten in mogelijk ieder der „Drie Kwartieren” nu niet direct de extra hulp zullen ervaren, gelijk die speciale gebieden, zo is te stellen, dat de eigen waarden van het Gelderse gebied in voldoende grootte aanwezig zijn om daarmee zelf „van de grond te komen”, hetgeen dan ook reeds uit de achter ons liggende ontwikkeling — hier meer, daar minder — is gebleken. Ter completering hiervan, ter consolidering van de maatschappelijke bases als startpunt om met de ontwikkeling van de omliggende gebieden „in de pas” te blijven, zal uiteraard de landsverheerding erop bedacht dienen te zijn deze gebieden niet „te vergeten”.

Globaal gesproken is het Rivierengebied, voor zover het factoren van „externe” belangstelling betreft, aangezien op de grote vaarwegen, die er reeds zijn, doch die voorzien zullen moeten worden van enige aanloophavens, hetzij ten algemenen nutte, hetzij ten gebuike door individuele grote industriële vestigingen, alsmede op grote wegen railverbindingen, die reeds gedeeltelijk in aanleg zijn (Rijksweg 15) of nog tot ontwikkeling dienen te worden gebracht (een rechtstreekse spoorlijn door de Betuwe van de Ruhr naar de Europoort). Het is evenwel dringend nodig, dat er spoedig duidelijkheid komt over de realiseer-

baarheid dezer werken: over hoeveel tijd en op welke plaats, dus over het „wanneer” en „waar”. Reeds een gering aantal dezer rivierhavens zal „het opkruipen langs de rivieren” van op diep vaarwater aangewezen grote industrieën bevorderen en daardoor een ontspanning kunnen geven aan het gedrang langs de rivieroeveren in het Westen des lands.

Deze grote werken, als „injecties” nodig, zullen grote overheidsinvesteringen vragen. Zij zijn echter vereist om ten volle te profiteren van de geografisch gegeven mogelijkheden, die liggen in de rechtstreekse verbindingswegen tussen het Duitse achterland van de Delta en de Delta-mond. Het is immers dit „kwartier” der drie Gelderse kwartieren, dat het méést getypeerd wordt als het doortochtsgebied van West-Europa naar de zee.

In samenhang met deze „van buiten komende” stimulantia is het ontwikkelingswerk, dat met betrekking tot de komgronden aan de gang is, een machtige „interne” factor om dit Rivierengebied gereed te maken voor het vasthouden der autochtone bevolking. Immers, alleen door grotere en vruchtdragender werkgelegenheid in de agrarische bedrijven, alsook door uitbreiding van reeds aanwezige en vestiging van nieuwe industrieën, zal de algemene welvaart aldaar op hoger peil kunnen worden gebracht.

Op de Noord-West Veluwe liggen de omstandigheden iets anders. Daar moet het streven om een industrieel leven te doen ontstaan gezien worden in verband met de afvloeiing van arbeidskrachten uit de landbouw en het wegvallen van een aantal bestaansbronnen, die aan de kust van de oude Zuiderzee eertijds bestonden. Voor deze strook land zal de kortere verbinding, die door (reeds geprojecteerde) rechtstreekse wegen met het Westen des lands zal worden verkregen, een, noodzakelijke, mogelijkheid bieden om een zich langs de kust van het oude land ontwikkelende industrie grotere levenskracht te geven. Voor vestiging daarvan zal dit gedeelte aantrekkelijk te maken zijn door alvast de wegen op het oude land belangrijk te verbeteren, in afwachting van het gereed komen van het nieuwe land. De relatie met het Amsterdamse haven- en industriegebied, in wisselwerking zo vruchtbaar, ligt voor deze oude kuststrook in de komende jaren niet meer over de waterweg, doch over de landwegen, zodat er op deze verbeterde wegen niet lang kan worden gewacht ¹⁾.

Toch zou het een onnatuurlijke beperking zijn hierbij alleen naar het Westen te zien. De provinciale samenhang brengt met zich, dat het versterken van de relatie met „overig” Gelderland waarschijnlijk gemakkelijker, althans sneller, te verwezenlijken is. Ook hier ligt het accent op de verkeersverbindingen. Een goede provinciale weg beginnende bij de Zuiderzee, die aansluitingen zal geven op de grote, internationale, autowegen, zal zonder twijfel de samenhang van alle drie Gelderse kwartieren krachtig bevorderen. Samenwerking van industrieën, eventueel als toeleveringsbedrijven van de ene aan de andere, vestiging van filialen van ondernemingen uit andere delen der provincie, uitwisseling van arbeidskrachten, zullen door een

¹⁾ Zie ook blz. 302 en 303.

goede weg tot de mogelijkheden gaan behoren. Een historische barrière, op enige tientallen kilometers afstand, parallel aan de oude Zuiderzeekust, zal daarmee kunnen worden doorbroken. En tegelijkertijd zal daardoor de Veluwe als doortochtsgebied van het Duitse grensgebied bij de groeiende samenhang van het Nederlandse gebied worden betrokken. Komt zulk een weg niet spoedig tot stand, dan zal daardoor een kans voor de Veluwe worden gemist. Op overeenkomstige wijze zal dat het geval zijn, indien de aloude Zuiderzeestraatweg niet tijdig naar de eisen van het huidige verkeer over de reeds bestaande verbinding geschikt zou worden gemaakt.

Het is nimmer precies te voorspellen voor welk gedeelte van de aanlegkosten een weg zijn nut oplevert als doortochtsweg of als middel tot ontsluiting van een streek aan het eind van een weg gelegen. Het is daarom van des te meer waarde, als beide categorieën van nuttigheid in de rede liggen. De E-wegen vervullen uiteraard in dit opzicht eveneens beide functies. Zij zullen op groter afstand de mogelijkheden, die er liggen in de groeiende Westeuropese gemeenschap, grijpbaar maken. De betekenis voor de Veluwe van de E-wegen nrs. 8, 35 en 36 is daardoor niet spoedig te hoog aangeslagen. De weg E 36, beter bekend als Rijksweg 12, in de wandeling het Hazenpad genoemd, vervult reeds thans de functie van verkeershartader tussen Ruhr en Europoort en hij zal deze functie op steeds sterker wijze gaan uitoefenen. Het aanleggen van goed geutilleerde zijwegen, zoals die zijn opgenomen in de plannen voor rijks- en provinciale wegen, zal het gehele Gelderse

gebied, dat niet zelf aan Duitsland grenst, de ontwikkelingsvoordelen verschaffen, die er door de éénwording in economisch opzicht van West-Europa in de naaste toekomst liggen.

Het gebied, waarin Rijksweg 12 zich bevindt, is ten naaste bij aan te duiden als de Zuid-Veluwezoom, alwaar reeds een krachtige ontwikkeling van het economisch leven te onderkennen is. Het beeld is hier mede beïnvloed door de grote mogelijkheden, welke hier uit anderen hoofde aanwezig zijn. Er komt duidelijk door naar voren, van welk een enorme betekenis voor het economisch leven in het algemeen de aanwezigheid is van factoren, die het „bijkomende” industriële klimaat bevorderen. Men zou de neiging voelen opkomen om te zeggen, dat dit „zoomgebied” ook reeds „aan het vollopen” is ²⁾. Het zal gewent zijn, dat nieuwe industriële vestigingen zich allereerst op buiten deze zoom gelegen gedeelten gaan oriënteren. Zij zullen daarmee de nauwe contacten met de grote industriële zwaartepunten buiten Gelderland niet behoeven te ontberen, door de toch op korte afstand ter beschikking staande grote Europese en nationale verkeersaders. Er zal bovendien ook door op korte afstand van Arnhem en Nijmegen gevestigde ondernemingen kunnen worden gefortueerd van de grote culturele en commerciële voordelen, welke door deze steden worden geboden.

In dit zoomgebied is het vooral de verbetering van de vestigingsfactoren, op het allerhoogste culturele niveau,

²⁾ Zie ook blz. 292/3, alsmede blz. 321/2.

A^o. 1788.
N^o. 109

AMSTERDAMSCH E

WORD UITGEGEVEN BY

MAANDAG



EXTRA-COURANT.

HENDRIK LINSEN.

DEN 8 SEPTEMBER.

AMSTERDAM den 5 September. „ In onze twee voergaande van den 2 en 4 dezer, gaven wy den Lezer eene „ *Korte Schets* van het een en ander, waar mede deeze „ STADS REGERING, het verblyf van **HAAR VOORLUCITIG E** „ **EN KONINGLYKE HOOGHEDEN**, binnen onze Vesten „ getracht heeft, op allerlei wyze, te veraangenamen. Het „ **VOELK**, de **BURGERS** en **INGEZETENEN** van deeze Stadt, van „ allerlei rang en stand, h „ de onweerspreeklykfte „ *landfche trouw en ha* „ **WETTIGE OVERII** „ bunoe Aanpraak aan „ *Eeuwen geleden, ree* „ lyk en wy zyn 'er v „ onze gegeven *Schets* n „ gen aan te vullen, wel „ gez: en zyn en verzeld „ „ Zo ras men onder „ dat de **ERFSTADHO** „ herwaards rond te do „ dat zulke eene waare „ oorzaakte en elk deed „ **VORST**, door bewyz „ tuigen, dat de waare „ van **GODSDIENST** en **Vay** „ *recht: vooruigheden*, II „ **LYK HUIS aangeduut** „ scheitte zig ook onder anderen daar door, dat *Zondag Morgen* „ den 31 Augustus, een merklyk meer dan gewoon getal Schulten „ naar *Haaslem* vertrok en eene menigte Ryndgen denzelfden „ zelis eenigermate het gebalder van 't G'schut verdoofd h-b. „ ben: reeds gedurende den ganschen dag waren *oergeneegen* en „ *blydichap* algemeen; 't *Wimpelvoerend V.* pronkte met keur „ van *Vlaegen*; in top gehaald, en zulks zag men ook van min. „ dere *Vaanuigen*, in de Stadt, vooral der *Zeeuwfche Schuiten*, „ in de *Ptinsse Gragt* liggende. — Na het eerste betoon „ van 's **VOLKS** vreugde, heerschte voor dien *Avond* *uitdun*

DE ECONOOM EN DE BERICHTGEVING

De berichtgeving anno 1788 bood weinig economisch nieuws. Plaatselijke gebeurtenissen waren toen nog aanleiding tot een „extra-courant”

Onze eeuw geeft daarentegen een geheel ander beeld te zien en berichten op

financieel-economisch terrein verschijnen dagelijks.

Ook De Twentsche Bank heeft haar eigen actuele berichtgeving op zakelijk en financieel terrein. Onze kantoren verschaffen U hierover gaarne nadere inlichtingen

DE TWENTSCHE BANK

160 kantoren in Nederland



„ gemaklyk te maken, verdienen den dankbaren lof der Ingezetenen. „ By het uitflappen uit de *Koffen*, werd het *Hoog-Gezelschap* „ door de bovengenoemde twee *Heeren*, *gereflecteert*. De *Heer*

„ naar *Haaslem* vertrok en eene menigte Ryndgen denzelfden

die de aandacht moge hebben. Hierbij is te bedenken, dat de nieuwe Europese verbindingen niet alleen mogelijkheden bieden voor uitwisseling van commerciële waarden, doch evenzeer van culturele. Wil men langs dit Zuid-Veluws gedeelte nog iets overhouden van wat vroeger de Utrechts-Gelderse lustwarande zo beroemd deed zijn, dan zal er op korte termijn, in boven-gemeentelijk overleg, moeten worden gekozen, zowel in de richting der industrie, als in die der „recreatie”, de culturele daaronder begrepen. Aan de overzijde van de IJssel ten opzichte van Arnhem is er nog ruimte, die tot dusver n.m.m. al te zeer buiten het gezichtsveld der industriële vestigingsmogelijkheid is gehouden. Ook van daaruit zal men kunnen profiteren van het grote-stads-karakter van Arnhem en het hier bestaande hoge culturele niveau van het maatschappelijk leven, dat een natuurlijke vestigingsgrond is bijv. voor een hier te vestigen inrichting van Hoger Onderwijs.

Een historische, slechts in de periode tussen de beide wereldoorlogen verbroken doch geleidelijk aan weer opgevatte, samenhang, zowel industrieel, commercieel als cultureel, over de rijksgrens heen, is te onderkennen in dat derde Gelderse kwartier dat onder verschillende namen bekend is. Men noemt het wel de Graafschap en Liemers, samenvattend „de Achterhoek” of Oost-Gelderland. Van oudsher leefde dit gebied in nauwe samenhang met het Westfaalse en Munsterse land en was daarmede door Oost-West lopende verbindingswegen, de Hessenwegen, verbonden. Vóór 1914 bestond de rijksgrens slechts op papier. De grensbevolking rekende evenzeer in Reichsmarken als in guldens. Men sprak elkanders of hetzelfde dialect; er bestonden grensoverschrijdende familierelaties en vlak over de grens in Duitsland kende men filiaalfabrieken van Nederlandsen huize, aldaar gevestigd uit hoofde van douaneverrijheden. Er was een intensief grensverkeer, waarvan de hoofdrichting bepaald werd en wisselde naar gelang van het prijsverschil der goederen en van de hoogte der lonen aan deze en gene zijde van de grens.

De relatief grote intensiteit van dit verkeer is terug te vinden in de ontwikkeling der Oost-West gerichte wegen, die immer een grotere betekenis hadden dan de Noord-Zuid verbindingen. Deze laatste hadden aan de oostzijde van de grens veelal een strategische betekenis, die aan de westzijde geen stimulans was voor het projecteren ervan. Integendeel, men heeft hier sedert eeuwen vestingsteden gehad, die de Oost-West verbindingen afgrendelden. Doch dit is oude historie. Een reële en vooral ook psychologisch belangrijke belemmering waren de moeilijke rivierovergangen, waarvan die te Doesburg, een schipbrug, tot voor kort een voorbeeld was.

Vóór 1914 was daardoor de afstand tot de beide Hollanden belangrijk groter dan tot Munster en Dusseldorf, vooral ook op cultureel gebied. Doch ook dit is historie. De vaste oeververbindingen over de Gelderse IJssel hebben deze „Achterhoek” tot een gewoon gewest van Nederland gemaakt, zodat dit gebied sedertdien op evenredige wijze deel heeft aan het maatschappelijk en economisch leven van het Koninkrijk. Toch heeft de betrekkelijke afgeslotenheid dezer streek in zeker opzicht haar stempel op de economische ontwikkeling aldaar gedrukt, vooral hierin tot uitdrukking komend, dat de ijver en de ondernemingszin der autochtone bevolking een veelheid van kleine industriële bedrijven heeft tot stand gebracht, die, geënt op de produkten van eigen bodem, individueel niet spectaculair zijn, doch „in opgeteld gewicht” van groot belang, een

voortreffelijke basis gevend aan een voortgaande industrialisatie. Het inspelen op een situatie, waarin douanegrenzen zullen zijn weggevallen of althans douanebarrières zullen zijn verlaagd, is hier een min of meer herstellen van een historisch bekende omstandigheid.

Het naar elkander toegroeien van Hollands en Duits industrieel potentieel, over de nog weinig geïndustrialiseerde gebiedsstrook tussen Ruhr en rijksgrens heen, is dan ook een, in de eerstvolgende decennia, natuurlijkerwijs te verwachten gebeuren. Zowel de „eigen” industrialisatie als de importindustrialisatie vinden hier, aan weerskanten van de grens, een vruchtbaar gebied, dat aan de Gelderse zijde reeds enige tientallen van jaren ontsloten is door een dicht net van wegen, bedekt met relatief zeer frequent rijdende openbare middelen van vervoer, die ook het grensoverschrijdende vervoer, zowel van personen als goederen, op goede wijze verzorgen. De mogelijkheden van het weg- en railvervoer zijn nog gecompleteerd, sedert de Oude IJssel vrijwel in volle lengte voor zeeschepen (coasters) bevaarbaar is gemaakt.

Als een soort anachronisme worden in deze streek de in aantal nog te geringe of de te weinige uren geopende grensovergangen gevoeld. Tussen Nijmegen en de Gelders-Overijsselse grens zijn deze nog al te zeer belemmeringen voor een natuurlijke ontplooiing der potentiële mogelijkheden, want ook al weet men zich in de praktijk aardig te redden, een psychologische barrière is bij de ontluiking van de ondernemersgedachte nimmer te onderschatten.

Een voorbeeld van het omgekeerde is te onderkennen in de samenhang van het noord-oostelijk gedeelte van het Oost-Gelderse Kwartier met Twente. Een provinciale grens als die tussen Gelderland en Overijssel, is een geheel uit het bewustzijn des dagelijkschen levens weggevallen gegeven. Zelfs zo, dat men de samenhang tussen bijv. de textielgebieden van Twente en Winterswijk intenser acht dan zij in cijfermatige benadering blijkt te zijn. De invloedssfeer van het Twentse industriegebied beperkt zich tot een relatief smalle strook, die zich weliswaar geleidelijk aan verbreedt, als gevolg van de grotere reikwijdte der verkeersmiddelen en door de grotere mobiliteit der bevolking.

Deze laatste is stellig nog niet in iedere Gelderse gemeente een vanzelfsprekendheid. Doordat er hier en daar nog een verkapte werkloosheid bestaat, als nevenverschijnsel van de voortgaande rationalisering in het agrarisch bedrijf, zal deze mobiliteit beïnvloed en gestimuleerd dienen te worden. Vooral door methoden van individuele voorlichting, zoals daarvan bij de komgronden in het Rivierengebied zulke voortreffelijke voorbeelden worden gegeven.

De invloedssfeer van Twente op Gelders territorium zal zeer vergroot worden door de verwezenlijking van een provinciale of Rijksweg, die het Oost-Gelderse gebied zal doorkruisen, aansluitend op de Rijkswegen 12 en 15 van Zevenaar naar Twente. Deze weg zal als eerste fase van Zevenaar tot Doetinchem worden voltooid. Aan de provinciale weg Doetinchem-Lichtenvoorde-Twente is een aftakking gedacht van Lichtenvoorde over Aalten naar Bòcholt. In samenhang met wegen op Duits territorium zullen door het totstandkomen van het geschetste wegensstelsel internationale contacten te leggen zijn over zeer grote afstanden, zowel in Noord-Zuid richting als van het Nederlands-Duitse textielindustriegebied naar de Europoort ³⁾. Het spoedig aanleggen van deze weg is een levensbelang voor deze nijvere streek, aan wier bevolking in het eerst-

³⁾ Zie hierover ook blz. 317 en 319.

komende decennium nog werkgelegenheid bezorgd zal moeten worden voor vele tienduizenden, wil ook dit gebied niet een nog sterker expulsiegebied worden dan het nu reeds is.

Voortbouwende op de in vrijwel in elk der drie Gelderse kwartieren reeds aanwezige industriële bases, rekenende op de aanwezigheid van een arbeidzame, evenwichtige en goedhartige autochtone bevolking, meer en meer begunstigd door regionale, nationale en internationale verbindingen, is bij beschouwing der toekomstige ontwikkeling van Gelderland in economisch opzicht plaats voor optimistische verwachtingen, vooral indien daarbij aan de eigen ontplooiing van reeds aanwezige ondernemingen „ruimte” gelaten wordt voor een „natuurlijke” groei en daarnaast aan nieuwe ondernemingen uit andere delen des lands duidelijk wordt gemaakt welk een verscheidenheid van uitermate gunstige vestigingsfactoren in deze provincie aanwezig is.

Het reeds aangeduide verschil in karakter der drie kwartieren maakt een genuanceerde bevordering der industrialisatie nodig. In het Rivierengebied en de Noord-West Veluwe zullen meer overheidsmaatregelen nodig zijn om een industrieel leven op gang te brengen dan in Oostelijk Gelderland, waar reeds van oudsher veel industrie aanwezig is. In de eerstgenoemde gebieden zullen de rijks- en provinciale overheid industrievestigingen over bepaalde „drempels” heen moeten helpen; in het laatstgenoemde kwartier zullen het vooral de plaatselijke overheden moeten

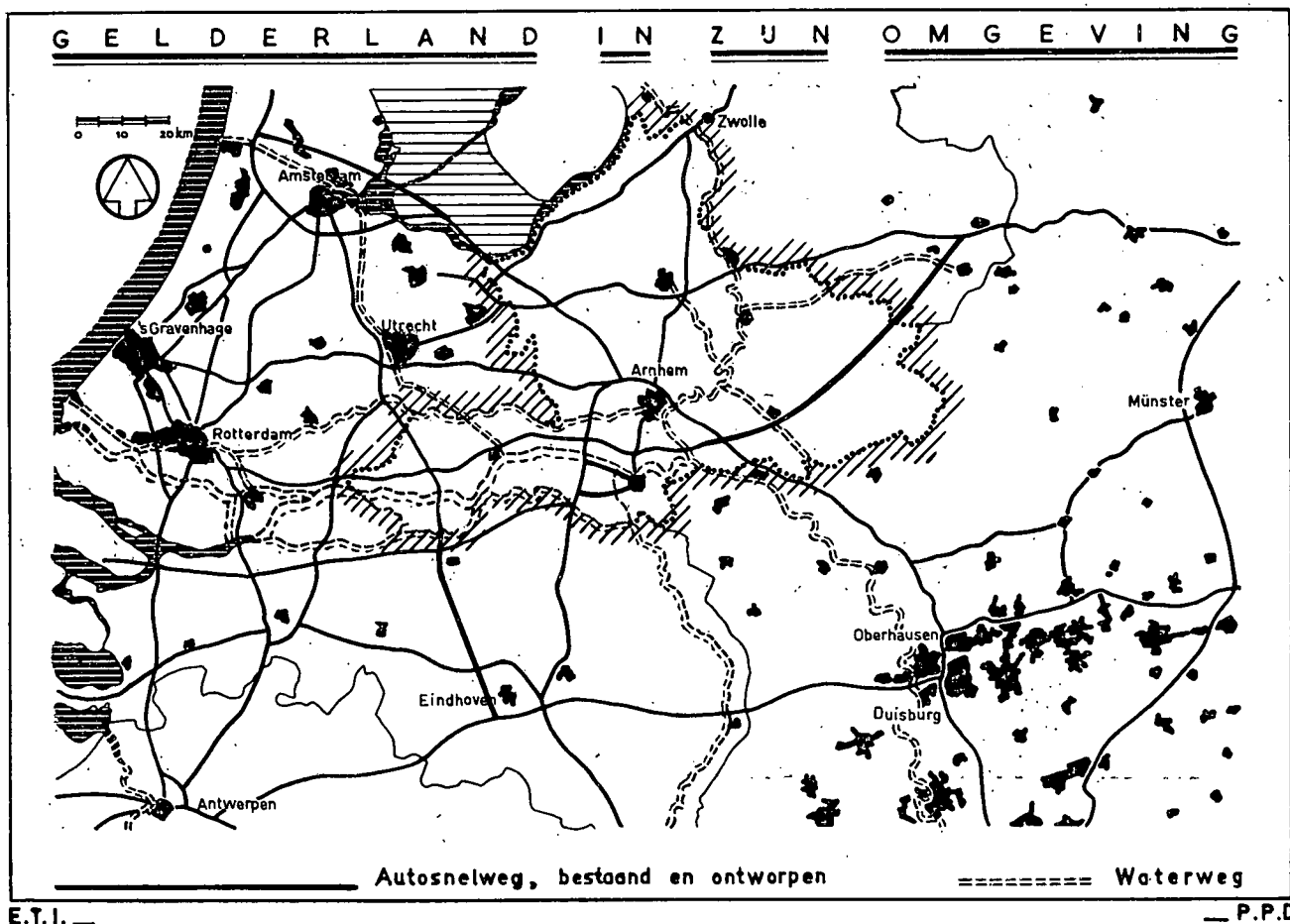
zijn, van wier samenwerking het zal afhangen of ten volle geprofiteerd kan worden van de mogelijkheden, die er reeds zijn op vaderlands gebied en die zich aandienen aan weerszijde van de rijksgrens. Er zijn hier, zoals trouwens elders, boven-gemeentelijke belangen te behartigen door boven-gemeentelijke organen, wier taak zal zijn coördinerend „onder elkaar” op te treden.

Het is een gelukkig verschijnsel, dat reeds een begin van zulk een „elkander vinden” te onderkennen is. Daardoor zal het ook voor een uit algemener gezichtspunt ter hand genomen of, nog te nemen planmatige bevordering van het industriële en algemene welzijn gemakkelijker zijn om, in een evenwichtig samenspel van provinciale en van per regionaal gedeelte coöpererende lokale overheden, algemene richtlijnen te geven, die zonder zulk een samenspel mogelijk meer als een belemmering dan als een stimulans zouden worden gevoeld.

De problemen van Gelderland, ook die met betrekking tot zijn omgeving, gelet op zijn bijzondere ligging tussen het Westen des lands, de Ruhr en Twente, zijn niet zodanig van aard, dat hier van een „probleemgebied” moet worden gesproken. Zij zijn veeleer die van het leiding geven aan de groei van een gezond en levenskrachtig organisme, waarbij als vanzelf het beeld van de wijze tuinman zich opdringt, die de voorwaarden voor een harmonische, natuurlijke groei weet te scheppen, zonder nochtans het hanteren van snoeischaar en leidraad te schuwen.

Doetinchem.

Ir. H. VIS.



Uw reclame-probleem

is een
TOP-CONFERENTIE
waard

**uw Directie met
staffunktionarissen**

**onze Directie met
staffunktionarissen**

Een top-conferentie is in de eerste
plaats wenselijk voor hen die

- 1e hun reclame wensen te vernieuwen,
- 2e hun reclame wensen te vereenvoudigen,
- 3e rond lopen met plannen, maar daaraan
nog geen gestalte gaven.

Wij stellen ons hiervoor gaarne
beschikbaar op grondslag van
vertrouwen en openhartigheid.
Schrijf of telefoneer ons:



Reclame Adviesbureau B. VAN BORSSUM WAALKES
Erk. Advertentiebureau sinds 1921
Julianalaan 11 - Tel. 2245 - Baarn

De verkeerssituatie in Gelderland

Het wegennet in Gelderland wordt gekenmerkt door het overheersen van de Oost-West verbindingen boven die in Noord-Zuid richting. Er zijn verschillende factoren, welke hiertoe hebben geleid. De ligging van Gelderland in het deltagebied van Rijn en Maas is hiervan de belangrijkste. Zowel aan de riviermonden (het Westen des lands) als verder stroomopwaarts (het Ruhrgebied) hebben zich grote bevolkingsgroepen en belangrijke industrieën ontwikkeld, waartussen een aanzienlijke vervoersstroom moet plaatsvinden. Deze vervoersstroom loopt voor een groot deel over de rivier, maar daarnaast moet het vervoer kunnen geschieden via een wegensysteem, dat parallel loopt aan de rivieren, dus Oost-West is gericht.

Een andere factor is, dat het overschrijden van de rivieren technische moeilijkheden en hoge kosten meebrengt. Het is nog geen dertig jaren geleden, dat de enige mogelijkheid om bij ijsgang op de grote rivieren van Arnhem naar Nijmegen te rijden, bestond in een tocht van 140 km over de Rijnbrug in Wesel. Naast enkele schipbruggen (Arnhem, Deventer, Doesburg) moest het verkeer zich behelpen met gierponten en enige vrijvarende ponten. Eerst in de jaren dertig hebben bruggen te Vianen, Zaltbommel, Hedel, Arnhem en Nijmegen een wat soepeler Noord-Zuid gericht wegverkeer mogelijk gemaakt.

Er zijn nog meer omstandigheden te noemen, welke tot het primaat van de Oost-West verbindingen leidden. Zo bijv. de situatie ten opzichte van het economisch centrum van Nederland en de betrekkelijk nauwe doorgang tussen enerzijds de grote rivieren en anderzijds het IJsselmeer. De wegen, welke van het Westen uitstralen naar de verschillende centra in de andere landsdelen, spreiden zich eerst na passage van die doorgang, welke tussen Nijkerk en Heerewaarden ca. 50 km bedraagt. In die engte zullen binnenkort 9 grote verkeerswegen liggen, waarvan er 3 tot het Europese wegennet behoren, nl. de E 35 van Amsterdam naar Bremen en Hamburg, de E 8 van 's-Gravenhage over Osnabrück naar Hannover en Berlijn, en de E 36 van Hoek van Holland over Utrecht en Arnhem naar het Ruhrgebied.

De toeneming van het verkeer niet alleen in aantal maar ook in gewicht en afmetingen van de motorvoertuigen maakt een regelmatige aanpassing van de verkeerswegen noodzakelijk. De wegen, die in dit kader de eerste urgentie kregen, zijn weer de Oost-West verbindingen. In dit verband kan worden genoemd Rijksweg nr. 12 (E 36), het zgn. Hazenpad, welke weg tot Arnhem gereed is en waarvan het gedeelte van Arnhem tot aan de Duitse grens met inbegrip van de brug over de IJssel in uitvoering is. Mede ter ontlasting van de Maastunnel in Rotterdam, is de doortrekking van Rijksweg nr. 15 weer opgevat. Deze weg, oorspronkelijk gedacht van het havengebied van Rotterdam-Zuid tot aan Ressen aan de weg van Arnhem naar Nijmegen, was vóór de oorlog gereed tot Meteren, aan de oude Rijksweg van Zaltbommel naar Geldermalsen, zij het nog met slechts één rijbaan.

Deze weg is, eveneens eenbanig, doorgetrokken tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel en op 8 februari 1960 door de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat voor het verkeer geopend. Intussen is het inzicht gerijpt, dat beëindiging van deze weg bij Ressen de moeilijkheden voor het verkeer in Arnhem en Nijmegen nog zou vergroten en de bruggen over de Rijn en de Waal zou overbelasten. Daarom is besloten de weg van Ressen door te trekken in oostelijke richting en deze via een brug over het Pannerdens Kanaal aan te sluiten op de bovengenoemde Rijksweg nr. 12 in de nabijheid van Zevenaar. Op deze wijze wordt het Rotterdamse havengebied buiten alle stedelijke bebouwingen om rechtstreeks in verbinding gebracht met het Ruhrgebied.

Een enkele blik op de kaart maakt echter duidelijk, dat een verbinding tussen het belangrijke kruispunt bij Zevenaar en het industriegebied van de Achterhoek en Twente in de rede ligt.

Als derde verbinding is in uitvoering genomen de zgn. Zuiderzeestraatweg tussen Zwolle en Amersfoort. Deze voor Noord-Oost-Nederland zo belangrijke weg was zodanig overbelast en het doorgaande verkeer werd zo ernstig gehinderd door het plaatselijke verkeer tussen de langs de weg gelegen dorpen, dat vervanging van de bestaande weg door een autosnelweg noodzakelijk was. In verband met de stimulering van de werkgelegenheid en de industrialisatie van Noord-Oost-Nederland, werd een versnelde uitvoering mogelijk gemaakt door extra financiële hulp van het Ministerie van Economische Zaken. In tegenstelling tot de beide vorengenoemde wegen wordt deze Zuiderzeestraatweg uitgevoerd van Oost naar West; verwacht mag worden, dat in juli 1960 de weg van Zwolle tot 't Harde bij Elburg voor het verkeer kan worden vrijgegeven.

Als vierde in deze opsomming van Oost-West verbindingen kan de ontworpen vernieuwing van de route Amersfoort-Apeldoorn-Twente worden genoemd, welke vernieuwing in de komende jaren in uitvoering zal worden genomen.

Het is duidelijk, dat naast deze Oost-West verbindingen een goede Noord-Zuid verbinding steeds meer onmisbaar wordt. nl. een weg, die de ten opzichte van de grote havensteden perifeer gelegen landsdelen onderling zal verbinden; een noodzakelijk complement dus van het gegroeide radiale wegennet. De bestaande verbinding Nijmegen-Arnhem-Apeldoorn-Hatterem-Zwolle is hiervoor ten enen male onvoldoende, omdat deze route behalve stadskernen ook de bebouwde kommen van een groot aantal dorpen doorsnijdt. Ondanks pogingen van Rijk, provincie en gemeenten om deze weg een capaciteitsverbetering te geven, is een nieuwe autosnelweg urgent. Deze autosnelweg zal zijn beginpunt moeten vinden in de omgeving van het complex Eindhoven-Helmond, ten Westen van Nijmegen de Maas en de Waal moeten kruisen met nieuwe bruggen, eveneens met een nieuwe brug de Rijn moeten kruisen in de omgeving van Heteren ten Westen van Arnhem, waarna ten Noorden van de Rijn de weg kan worden gesplitst in

een tak over Otterloo, Voorthuizen en Nijkerk in de richting van Amsterdam en de IJmond en in een andere tak, welke ten Noorden van Arnhem ombuigt in de richting van Apeldoorn en doorgaat naar de omgeving van Hattemerbroek waar hij aansluit op de hiervoren genoemde Zuiderzeestraatweg van Amersfoort naar Zwolle.

Werd in het voorgaande in het bijzonder gewezen op de activiteiten en de behoeften met betrekking tot de aanleg van de rijkswegen, thans zal de vraag moeten worden gesteld, wat de provincie en de gemeentebesturen doen om in de noden en behoeften van het verkeer te voorzien.

Hoewel de provincie Gelderland nog steeds één van de twee provincies is, die geen eigen provinciale wegen heeft, werd in de periode 1950-1960 een bedrag van f. 30 mln. voor de verbetering van de bestaande en de aanleg van nieuwe wegen uitgegeven. Opgemerkt zij, dat het Gelderse systeem voor het beheer en onderhoud van de belangrijkste secundaire wegen, bij de ontwikkeling van het verkeer zoals men die na de oorlog heeft te zien gekregen, niet meer geheel bevredigt en dat het Provinciaal Bestuur een wijziging van het systeem in studie heeft genomen en hierover reeds contact heeft opgenomen met enige wegbeherende gemeentebesturen.

Inmiddels was reeds overgegaan tot het zoveel mogelijk concentreren van de beschikbare financiële middelen op enkele doorgaande wegen. De belangrijkste wegen, die in uitvoering zijn genomen of tot stand zijn gebracht, zijn de Van Heemstraweg van Nijmegen door het land van Maas en Waal en de Bommelerwaard langs Zaltbommel naar de Andelse Afsluitdijk, vanwaar deze weg door een korte verbinding door het Land van van Heusden en Altena wordt aangesloten op de weg van Tilburg naar Gorinchem (nieuwe brug over de Merwede).

Als tweede belangrijke weg is aangelegd, in samenwerking met de provincies Utrecht en Noord-Brabant, de verbinding tussen Veenendaal en Oss, waardoor tevens een koppeling is ontstaan tussen de autosnelweg van 's-Gravenhage naar Arnhem en de Rijksweg van Grave naar 's-Hertogenbosch. Door een vruchtbare samenwerking met het Rijk is bij de aanleg van deze weg gelijktijdig door het bruggenbureau van de Rijkswaterstaat een brug over de Rijn gebouwd bij Rhenen. Deze brug blijkt van bijzonder groot belang te zijn voor de ontsluiting van de Betuwe, wat o.a. mag worden afgeleid uit de ruim 2.500 motorvoertuigen, die nu reeds deze brug per dag passeren. Hoewel de Waal bij Ochten met behulp van twee zeer wendbare en snelle ponten

(Advertentie)

ROTTERDAMSCHЕ BANK

317 vestigingen
in Nederland

waarvan

46 vestigingen in
45 plaatsen in Gelderland

Ook hier: waar U ook woont of werkt, de

ROTTERDAMSCHЕ BANK *is altijd binnen Uw bereik*



kan worden gekruist, is deze Noord-Zuid verbinding vooral wat het zuidelijke deel betreft verre van ideaal te noemen door het ontbreken van een goede oeververbinding over de Maas bij Meegen. De vervanging van het ter plaatse aanwezige rijkskabelveer door een brug is wenselijk.

Aansluitend op het kruispunt van Rijksweg nr. 15 en Rijksweg nr. 12 bij Zevenaar zal een weg moeten worden aangelegd door de Achterhoek naar Twente. Zolang een autosnelweg nog niet kan worden gerealiseerd, is het voor de ontsluiting van de streek ten behoeve van de industriële ontwikkeling nodig een weg van secundaire orde tot stand te brengen. Deze weg zal Doetinchem-Varsseveld-Lichtenvoorde-Groenlo en Eibergen zowel met het verkeersknooppunt bij Zevenaar als met het industriegebied in Twente in verbinding moeten brengen. In dit verband moge erop worden gewezen, dat het voor de industriële ontwikkeling van de Achterhoek van belang is, dat niet alleen een goede verbinding wordt verkregen met het Westen maar tevens, dat de verbindingen met Duitsland, in het bijzonder met het gebied ten Noorden van de Ruhr, tot stand worden gebracht (weg Lichtenvoorde-Aalten-Bocholt).

In het algemeen is het streven erop gericht de verschillende delen van de provincie langs de kortst mogelijke wegen in verbinding te brengen met de autosnelwegen en de andere Rijkswegen. Dit is ook het streven op de Veluwe, waar in de toekomst de autosnelwegen Utrecht-Arnhem-Ruhr, Amersfoort-Twente en de Zuiderzeeweg de Veluwe van West naar Oost zullen doorkruisen en de autosnelwegen Arnhem-Apeldoorn-Zwolle en Planken Wambuis-Voorthuizen-Amsterdam in Zuid-Noord richting. Bovendien zal een secundaire weg worden aangelegd die een rechtstreekse verbinding tussen Harderwijk en Arnhem tot stand zal brengen (Flevo-weg). Deze wegen zullen een concentratie van het verkeer veroorzaken, zowel van het civiele als van het militaire verkeer, waardoor de overige wegen op de Veluwe zullen worden ontlast. Dit zal het vakantie- en recreatieverkeer in dit gebied zeker ten goede komen.

De verkeersmogelijkheden in Gelderland zijn niet uitsluitend gebonden aan de landwegen. Ook de waterwegen spelen een rol, al zal het vervoer te water in hoofdzaak lange-afstandvervoer zijn. Het is duidelijk, dat een vervoer van 60 mln. ton per jaar op de Rijn te Lobith, waarvan rond 42 mln. ton stroomopwaarts en ongeveer 18 mln. ton stroomafwaarts, niet voor de provincie Gelderland bestemd kan zijn, maar wel van belang. Het is slechts verwonderlijk, dat behalve de nodige werfactiviteiten niet veel meer industrie langs de oevers van de grote rivieren is gevestigd. Het is echter te verwachten, dat in de komende jaren de industrievestiging langs de rivieren in versneld tempo zal gaan nu vooral voor de kleinere bedrijven de vestigings- en produktiefactoren moeilijker worden in de omgeving van Rotterdam.

Deze industriële ontwikkeling zal zich waarschijnlijk kunnen aftekenen in plaatsen als Zaltbommel, Culemborg, Tiel, Arnhem en Nijmegen, wanneer ten minste tijdig de outillage en zo mogelijk ook het goede „klimaat” in deze plaatsen worden geschapen. Een rol kan hierbij uiteraard spelen het totstandkomen van de Rijnkanalisatie, waardoor het stroomopwaarts vervoer zich

meer zal gaan verplaatsen naar de Lek en de Rijn ten koste van het vervoer over de Waal. In het bijzonder kunnen hiervan Culemborg en Arnhem gaan profiteren. De gunstige ligging van Tiel en Nijmegen aan de mond van resp. het Amsterdam-Rijnkanaal en het Maas-Waalkanaal zal hierdoor echter niet worden aangetast.

Van uitermate groot belang zal het totstandkomen van de Rijnkanalisatie zijn voor de steden langs de IJssel en van de plaatsen langs de met de IJssel in verbinding staande vaarwegen, de Oude IJssel, het Apeldoorn-Dierense kanaal en het Twentekanaal. Gedurende droge perioden ondervindt de scheepvaart op de IJssel grote moeilijkheden, die echter worden opgeheven als met behulp van de stuw in de Rijn bij Driel de hoeveelheid door de IJssel af te voeren water kan worden vergroot. Hierdoor zullen plaatsen als Doetinchem en Ulft langs de Oude IJssel of Apeldoorn aan het Dierense Kanaal steeds voor schepen bereikbaar zijn, terwijl de moeilijkheden bij de invaart van het Twentekanaal tot het verleden zullen behoren.

Maar niet alleen de rivieren en kanalen samenhangend met de Rijn zijn voor de provincie Gelderland van belang. Ook de Maas zou in de toekomst wel eens uiterst belangrijk kunnen worden, niet alleen voor het kolenvoer uit de Limburgse mijnen, doch ook als belangrijke vervoerder voor het benodigde zand en grind. Te verwachten is immers dat de Gelderse uiterwaarden langs de grote rivieren mettertijd zullen ophouden de grote zandproducenten van Nederland te zijn en dat een concentratie van zandwinning zal moeten plaatsvinden in de Maasvallei. De Maas zal dan de grote transportader voor deze zand- en grindwinning worden.

Als derde belangrijke factor in het vervoer zullen de Nederlandse Spoorwegen moeten worden genoemd. Ook hier is een stelsel van verbindingen totstandgekomen, dat een sterke Oost-West tendentie heeft. Heel duidelijk komt dit tot uiting in het ontbreken van een rechtstreekse spoorverbinding tussen Arnhem en Apeldoorn, de tweede en derde stad van Gelderland naar het aantal inwoners gerekend. Maar ook de spoorverbinding naar het Zuiden, Venlo, de mijnstreek en Maastricht is van de hoofdstad van Gelderland uit, vooral voor personenvervoer, weinig aantrekkelijk.

En toch blijft ook voor de Oost-West verbinding nog iets te wensen op het gebied van de spoorverbindingen. Het is immers opvallend, dat een goede doorlopende spoorlijn van bijv. Elst tussen Arnhem en Nijmegen in westelijke richting naar het zuidelijke havengebied van Rotterdam ontbreekt. De bestaande spoorlijn door de Betuwe sluit slechts aan bij Dordrecht op de zwaarbezette lijn van Roosendaal naar Rotterdam, waardoor een vlotte doorverbinding naar het havengebied ten zuiden van Rotterdam nauwelijks aanwezig is. Toch laat het zich aanzien, dat bij tijdig handelen de mogelijkheid kan worden gevonden om een rechtstreekse verbinding te maken tussen Geldermalsen en het havengebied van Rotterdam zonder de Merwede te kruisen. Het veiligstellen van een kruising met de Noord zal dan echter dringend noodzakelijk zijn.

Moge een harmonische ontwikkeling van het verkeer, zowel te water als over de weg en per spoor, de verhoging van de welvaart en de werkgelegenheid in Gelderland gunstig beïnvloeden en stimuleren.

Arnhem.

Ir. A. BURGER.
Ir. W. MOLS.



Na 1947 vestigden zich o. a.:

A NEDERLANDSE BEDRIJVEN

Scheepswerf Gebr. v. d. Werf n.v.
 Nationale Apparaten en
 Machine-Industrie n.v.
 n.v. J. H. Groot, Metaalbewerking
 Philips Gloeilampenfabriek n.v.
 n.v. Confectiefabriek Huësen
 Textiel veredelings Industrie
 „de Kievit“ n.v.
 n.v. „Rhenania“
 n.v. Papierfabriek „Gelderland“
 n.v. Constructie werkplaatsen en
 werktuigenfabriek De Nederlandse
 Staalindustrie

B AMERIKAANSE BEDRIJVEN

Hyster n.v.
 Controls Maatschappij Europa n.v.
 Friden Holland n.v.
 Coleman Verwarmingsapparaten
 Industrie n.v.
 Kresno-Stamm Europa n.v.

**OOK VOOR UW BEDRIJF
 IS NOG PLAATS**

in de meest ideale industriestad van
 Gelderland

NIJMEGEN



de werk- en woonstad

De stedelijke concentratiegebieden in Gelderland mede in verband met het streekplanwerk

Inleiding.

In Gelderland vindt een geleidelijke maar gestage verstedelijking plaats. Het percentage van de Gelderse bevolking, dat in grotere steden en dorpen woont, neemt voortdurend toe en blijkens onderzoeken van het E.T.I. is het slechts een beperkt aantal plaatsen en streken, dat deze groei voor zijn rekening neemt. Hoewel ook de andere delen van de provincie hun planologische problemen opwerpen, doen deze zich in de stedelijke concentratiegebieden toch wel in meer geconcentreerde vorm voor, zowel als gevolg van de snellere groei als van de grotere bevolkingdichtheid. Het lijkt daarom wel verantwoord, aan deze gebieden een afzonderlijke beschouwing te wijden.

De voornaamste stedelijke concentraties in Gelderland zijn de zuidelijke Veluwezoom, het Rijk van Nijmegen en Apeldoorn; daarop volgen de Oude IJsselstreek, Ede, Zutphen, Tiel, Winterswijk en Harderwijk. Onderscheidt men deze concentratiegebieden naar hun gemeentelijke indeling, dan zijn de zuidelijke Veluwezoom, het Rijk van Nijmegen en de Oude IJsselstreek vooral de gebieden, waarbij verscheidene gemeenten zijn betrokken, terwijl in Apeldoorn, Ede, Zutphen, Tiel, Winterswijk en Harderwijk de ontwikkeling geheel of voornamelijk kan plaatsvinden binnen de grenzen van één gemeente.

De eerstgenoemde concentraties vragen daardoor meer zorg en aandacht van de provinciale overheid, o.a. in de vorm van een streekplan, dat waakt over de bovengemeentelijke belangen van de gehele streek. In dit artikel zal voornamelijk aandacht worden geschonken aan de eerstgenoemde groep, o.a. omdat aan een viertal plaatsen uit de tweede groep nog een afzonderlijk artikel is gewijd. De afgeronde inwonertallen van de hierna te bespreken streken en plaatsen zijn in tabel 1 samengevat.

TABEL 1.
Inwonertal van de besproken concentraties in Gelderland

	1920		1956		1980	
	inwoners	inwoners	pCt. van 1920	inwoners	pCt. van 1920	
Rijn en IJssel	147.000	250.000	171	371.000	254	
Rijk van Nijmegen	96.000	165.000	173	250.000	262	
Reeks Doetinchem- Gendringen	19.000	34.000	180	67.000	350	
Apeldoorn (dorp) . . .	34.000	73.000	214	118.000	345	
Ede (dorp)	5.000	23.000	460	50.000	960	
Provincie Gelderland	730.000	1.185.000	162	1.675.000	229	

Voor de zuidelijke Veluwezoom en voor het Rijk van Nijmegen zijn op het ogenblik streekplannen in bewerking. Tussen deze beide gebieden bestaat op verschillende punten analogie. In beide gevallen gaat het om het vinden van een goede toekomstige vorm van een stedelijke streek, bestaande uit een middelgrote stad, omgeven door een aantal kleinere plaatsen. Daarbij zal de werkgelegenheid waarschijnlijk voor het grootste deel in de centrale stad worden gevonden, maar men kan van mening verschillen over de vraag, of ook de woongelegenheid, zoveel mogelijk in die stad geconcentreerd dient te zijn dan wel over vrijliggende

buurten, voorsteden of verderaf gelegen plaatsen zou moeten worden verspreid. In beide gevallen is voorlopig aangenomen, dat deze steden nog niet groot genoeg zijn om tot vorming van vrij zelfstandige satellietsteden over te gaan en dat de omvang van het gebied daarvoor ook te klein is.

Dit neemt niet weg, dat aan een aantal der omliggende plaatsen wel een grotere woonfunctie en aan sommige van deze ook een bescheiden werkfunctie is toegedacht. Het ontwikkelen van een verantwoorde visie op deze verhoudingen is niet alleen een interessante, maar ook een moeilijke bezigheid, vooral in een periode, waarin ten gevolge van de woningnood de vrije voorkeur van de inwoners voor stad of voorstad niet duidelijk kan worden afgelezen. De verschillen tussen beide streken blijken duidelijker uit een afzonderlijke beschrijving.

Rijn en IJssel.

De weinigzeggende naam Rijn en IJssel is gegeven aan het streekplan voor de zuidelijke Veluwezoom, toen dit nog werd uitgebreid met een aantal gemeenten aan de overzijde van de rivieren. Het omvat thans de gemeenten Arnhem, Duiven, Elst, Heteren, Huissen, Renkum, Rheden, Rozendaal, Wageningen, Westervoort en Zevenaar, alsmede het gedeelte van de gemeente Ede, dat gelegen is ten zuiden van het Hazenpad (dit gedeelte omvat het dorp Bennekom en een deel van het landelijk gebied, maar niet het hoofddorp Ede).

Dit gebied, dat met zijn 250.000 inwoners (in 1956) een der grootste stedelijke concentraties buiten het Westen vormt, raakt meer en meer met het Westen geïntegreerd en vertoont als bijzonderheid een vrij sterke ontwikkeling in de dienstensector ¹⁾. De Landbouwhogeschool met haar instituten, vele particuliere en overheidskantoren, researchinstellingen en opleidingsinstituten vormen daarvan de voorbeelden.

Indien deze ontwikkeling aanhoudt, zal het inwonertal in 1980 het anderhalfvoud bedragen van dat in 1956 en in 2000 misschien bijna het dubbele, waarvoor dan, in verband met de daling van de gemiddelde woningbezetting, bijna het drievoud van de huidige woningvoorraad nodig zal zijn. De kunst is nu, om daarvoor een plaats te vinden in de vorm van niet te kleine woonwijken, binnen een redelijke afstand van de werkcentra en zonder al te ernstige aantasting van het karakter van de streek. De moeilijkheid is daarbij, dat de reeks van steden en dorpen, die zich uitstrekt van Wageningen tot Dieren, reeds thans zeer beperkte tussenruimten vertoont, waaraan op vele punten niet zonder grote bezwaren verder kan worden geknabbeld.

Uitbreiding in noordelijke richting stuit op vele punten op kostbare natuurterreinen, terwijl uitbreiding in zuidelijke richting in vele plaatsen vastloopt tegen de uiterwaarden en de rivieren. Geschikte terreinen voor nieuwe woonwijken kunnen daardoor slechts met grote zorg en na afweging van velerlei belangen worden gekozen.

¹⁾ Zie in dit verband ook blz. 293.

In enkele gevallen kan overschrijding van de rivier uitkomst bieden. Arnhem is daarmee reeds in de jaren dertig begonnen en zal terwille van een evenwichtige verdeling van de woonwijken rondom de oude stad, vooral in het zuiden nog verder moeten gaan. Ook voor Wageningen komt er misschien een tijd, dat, zowel terwille van de centrale positie van de oude stad alsook uit een gebrek aan ruimte op de noordelijke oever, de sprong over de rivier dient te worden gewaagd. Deze sprong is in de tegenwoordige tijd niet meer denkbaar zonder ten minste één vaste brug, en de kosten daarvan zijn zo hoog, dat pas voor een vrij omvangrijke nieuwe stadswijk een dergelijke ingrijpende oplossing in aanmerking komt. Gemakkelijker ligt de zaak, wanneer aan een rivierbrug, die uit anderen hoofde toch nodig zou zijn, met bescheiden kosten een oeververbinding voor plaatselijk verkeer zou kunnen worden toegevoegd, bijv. in de vorm van een parallelweg. De mogelijkheid lijkt niet uitgesloten, dat een dergelijke oplossing in de verdere toekomst de groei van Heteren zou kunnen bevorderen.

Uit een oogpunt van verkeersverbindingen in het algemeen en van openbare vervoerlijnen in het bijzonder is het echter weinig aantrekkelijk (gesteld dat het mogelijk zou zijn) alle plaatsen uit te breiden met een „spiegelbeeld” aan de overzijde van de rivier: een langgerekte plaatsenreeks langs één stamweg is in beginsel zeer bevorderlijk voor het onderlinge verkeer tussen de verschillende plaatsen, maar bij twee reeksen naast elkaar, gescheiden door een rivier en slechts op enkele punten door bruggen met elkaar verbonden, is het onderlinge contact meteen een veel moeilijker opgave geworden.

Een andere reden om de stichting van woongebieden ten zuiden van de rivieren te beperken of uit te stellen is de waarde van de grond voor de landbouw. De geologische opbouw van de Betuwe heeft ertoe geleid, dat in het algemeen juist langs de rivieren de meest waardevolle landbouwgronden liggen, en juist die zouden bij rivieroverschrijding het eerst voor bebouwing in aanmerking moeten komen. Het ziet er echter naar uit dat voor de woningbehoefte van de eerstkomende twintig jaren een bevredigende oplossing kan worden aangewezen, die ook nog enige vrijheid overlaat voor de daaropvolgende periode.

Rijk van Nijmegen.

Het streekgebied Rijk van Nijmegen omvat de gemeenten Beuningen, Groesbeek, Heumen, Millingen a/d Rijn, Overasselt, Nijmegen, Ubbergen en Wijchen. Het gebied telde in 1956 ongeveer 165.000 inwoners. Deze streek lijkt, wat de ligging van de Waal aan de noordzijde betreft, wel enigszins het spiegelbeeld van de zuidelijke Veluwezoom, maar is minder symmetrisch in Oost-West richting. Een ander verschilpunt is, dat de benodigde expansie waarschijnlijk ook aan de zuidzijde van de Waal kan worden gevonden, zodat het probleem van rivieroverschrijding hier niet speelt.

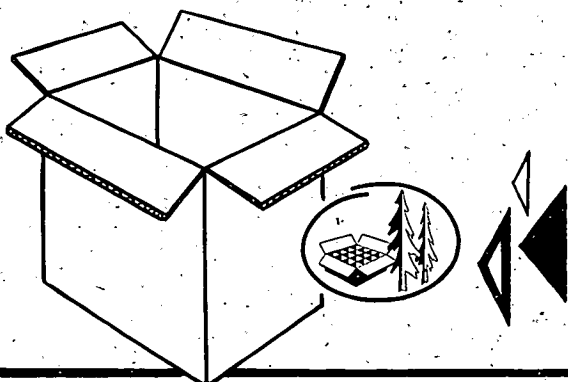
Het natuurgebied, dat als eerste uitloop van dit stedelijke gebied kan dienen, heeft een veel beperkter omvang dan bij de zuidelijke Veluwezoom en dient daardoor met nog grotere zorg te worden behandeld. Vooral in vroeger jaren is in deze streek reeds veel natuurschoon door verspreide bebouwing ontluisterd.

(Advertentie)

In 2 moderne fabrieken wordt het

Lona golfcarton

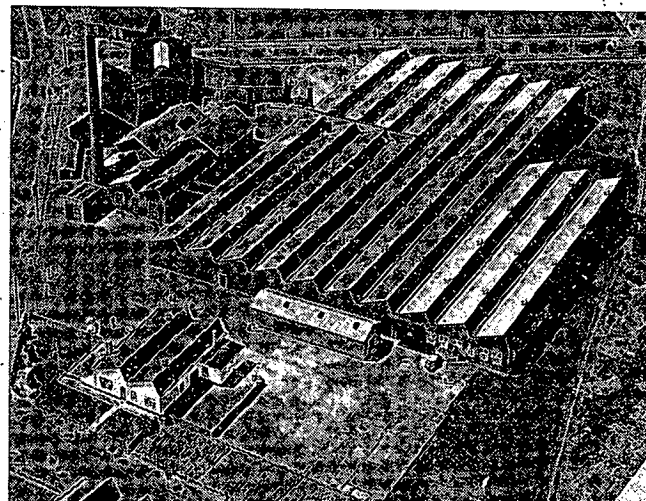
gemaakt, in vele kwaliteiten.
Speciale afdeling voor het
ontwerpen van 'moeilijke',
verpakkingen.



GOED VERPAKT - PAKT GOED UIT



Lona golfcarton n.v.
LOENEN VELUWE - TEL. (06765) 341 (5 lijnen)



(Luchtfoto K.L.M.)

N.V. de Deventer Tapijtfabriek
v/h MAURITS PRINS
DINXPERLO

Het hoofdprobleem in deze streek is uiteraard de ontwikkeling van Nijmegen. Hoewel deze stad, alleen reeds op grond van de snel groeiende R.K. Universiteit, zeker niet uitsluitend als een industriestad mag worden beschouwd, is de industriële ontwikkeling vooral in de jaren na 1945 nogal voorspoedig geweest en mag voor de toekomst een verdere ontwikkeling in die richting worden verwacht. Het ligt voor de hand, daarbij vooral te denken aan nieuwe haven- en industrieterreinen langs de oevers van het Maas-Waal-kanaal, hoewel ook elders in de streek wel enkele aantrekkelijke industrieterreinen van bescheidener omvang en outillage denkbaar zijn, waardoor een al te sterke concentratie van werkgelegenheid kan worden voorkomen.

De uitwisseling van bevolking met het Westen is hier minder sprekend dan in de zuidelijke Veluwezoom; in sterker mate vindt instroming plaats uit het minder stedelijke achterland dat zich tot in Noord-Brabant en Limburg uitstrekt²⁾. Om de overgang van platteland naar stadswijk te verzachten ware hier op wat grotere schaal naar een enigszins gemoedelijke voorstadsontwikkeling te streven. Vooral Wijchen en Groesbeek lijken daartoe wel geschikt.

Tot de voornaamste moeilijkheden van deze stedelijke concentratie behoort ook weer het sparen van het belangrijkste natuurschoon en van de beste landbouwgronden, voor zover dat met een harmonische ontwikkeling van de concentratie verenigbaar zal blijken. Een bijzondere moeilijkheid ligt in het handhaven van de Nijmeegse binnenstad als centrum van de agglomeratie, nu de industrieterreinen reeds overwegend aan de westzijde van de binnenstad liggen, en nieuwe westelijke woonwijken onvermijdelijk lijken.

Belangrijke tegenwichten ten Oosten of ten Noorden van het centrum lijken echter niet mogelijk; in het Oosten niet uit landschappelijke overwegingen (de steile rand ten Oosten van de stad vormt een der mooiste elementen van de streek), in het Noorden niet vanwege het intensieve agrarische grondgebruik in en om Lent (w.o. veel bloemisterij).

De Oude IJsselstreek.

De Oude IJsselstreek strekt zich uit van Doesburg tot de Duitse grens. Benedenstrooms van Doetinchem kan niet van een concentratie worden gesproken, gezien de afstanden tussen de plaatsen. Bovenstrooms van Doetinchem vindt men echter op een lengte van 15 km 8 plaatsen, met een gezamenlijk inwonertal in 1956 van 34.000, gelegen in de gemeenten Doetinchem, Wisch en Gendringen. De meeste tussenruimten daar zijn reeds thans kleiner dan 1 km; zouden deze verder worden verkleind, dan zou een doorgaande strookstad ontstaan, waarin de afzonderlijke plaatsen hun zelfstandigheid zouden verliezen.

De verdere uitbreiding dient dus in de breedte te worden gezocht. De snelgroeiende stad Doetinchem maakt op het ogenblik zowat de helft van het inwonertal van de gehele reeks uit, maar de samenhang tussen de overige plaatsen onderling en met Doetinchem is toch wel zo nauw, dat het ook tijd wordt, deze reeks als een samenhangend geheel te gaan beschouwen. Een moeilijkheid vormt daarbij op het ogenblik het grillige, hier en daar zelfs verwarde, beloop van gemeentegrenzen. In afwachting van een grenscorrectie zouden de drie gemeenten ook door overleg en samenwer-

king al tot verschillende verbeteringen en tot een duidelijker visie op het geheel kunnen geraken.

Het omringende gebied is over het algemeen weliswaar geen uitgesproken natuurgebied, maar vertoont wel de eigen charme van het bekende Achterhoekse parklandschap, zodat ook hier de plaatskeuze van de toekomstige woongebieden met grote zorg dient te geschieden.

Aan de problemen van Doetinchem wordt in een ander artikel in dit nummer nog nadere aandacht geschonken.

Apeldoorn en Ede.

Als een bijzonder probleem onder de stedelijke concentraties moge hier nog worden gememoreerd de stormachtige ontwikkeling van de plaatsen Apeldoorn en Ede. Ondanks de verschillen in aard en grootte worden deze beide plaatsen hier in één adem genoemd, omdat er in de problematiek toch een grote mate van verwantschap valt aan te wijzen, en wel ten aanzien van de vraag hoe een snel gegroeid dorp zich alsnog kan ontwikkelen tot een aanvaardbare stad.

Daarbij rijst het probleem van de oudere verspreide bebouwing, die de aanleg van ordelijke stadswijken van behoorlijke dichtheid belemmert, van de vele gelijkvloerse spoorwegovergangen, die geleidelijk zullen moeten worden vervangen door een beperkt aantal tunnels, van het vinden van een goede en duidelijke hoofdwegenstructuur en als een der moeilijkste vraagstukken dat van de aanpassing van het oude dorpscentrum aan de eisen, die de zo snel gegroeide stadsomvang daaraan gaat stellen. Vooral in de city zijn meer en grotere winkels en warenhuizen nodig, kantoren, verkeerswegen van allure, kortom een meer stedelijke outillage.

Hoewel een dergelijk aanpassingsproces zeker mede zal moeten worden gesteund door de activiteit van het plaatselijke bedrijfsleven, moet de gemeente toch wel zoveel openbare werken ondernemen om de aanpassing op gang te brengen of te bevorderen, en tegelijkertijd op zo velerlei gebied achterstanden inhalen, dat dit vooral op financieel gebied een buitengewone krachtsinspanning vraagt, en daartoe zijn juist deze gemeenten niet of nauwelijks in staat.

Van groot belang lijkt het dan ook juist voor deze gevallen, dat tussen de gemeente en de particuliere belanghebbenden een vorm van samenwerking wordt gevonden, waarbij de gemeenschappelijke belangen kunnen worden behartigd, zonder dat dit voor de gemeenten tot ondragelijke kosten leidt.

Besluit.

In het bovenstaande kon slechts summier op de problemen worden ingegaan. Er kon slechts weinig aandacht worden besteed aan plaatselijke details en aan de regionale belangen van landbouw, recreatie en natuurschoon. Bespreking van het ontwerpstreekplan voor natuurbescherming en recreatie op de Veluwe past niet in dit verband³⁾. Een aantal plaatsen in Gelderland moest onbesproken blijven, waarmee niet gezegd wil zijn dat deze plaatsen in de ontwikkeling van Gelderland niet van belang zouden zijn. Er is echter een poging gedaan, het licht te laten vallen op de grootste concentraties en de meest kenmerkende van de problemen, die zich daar voordoen.

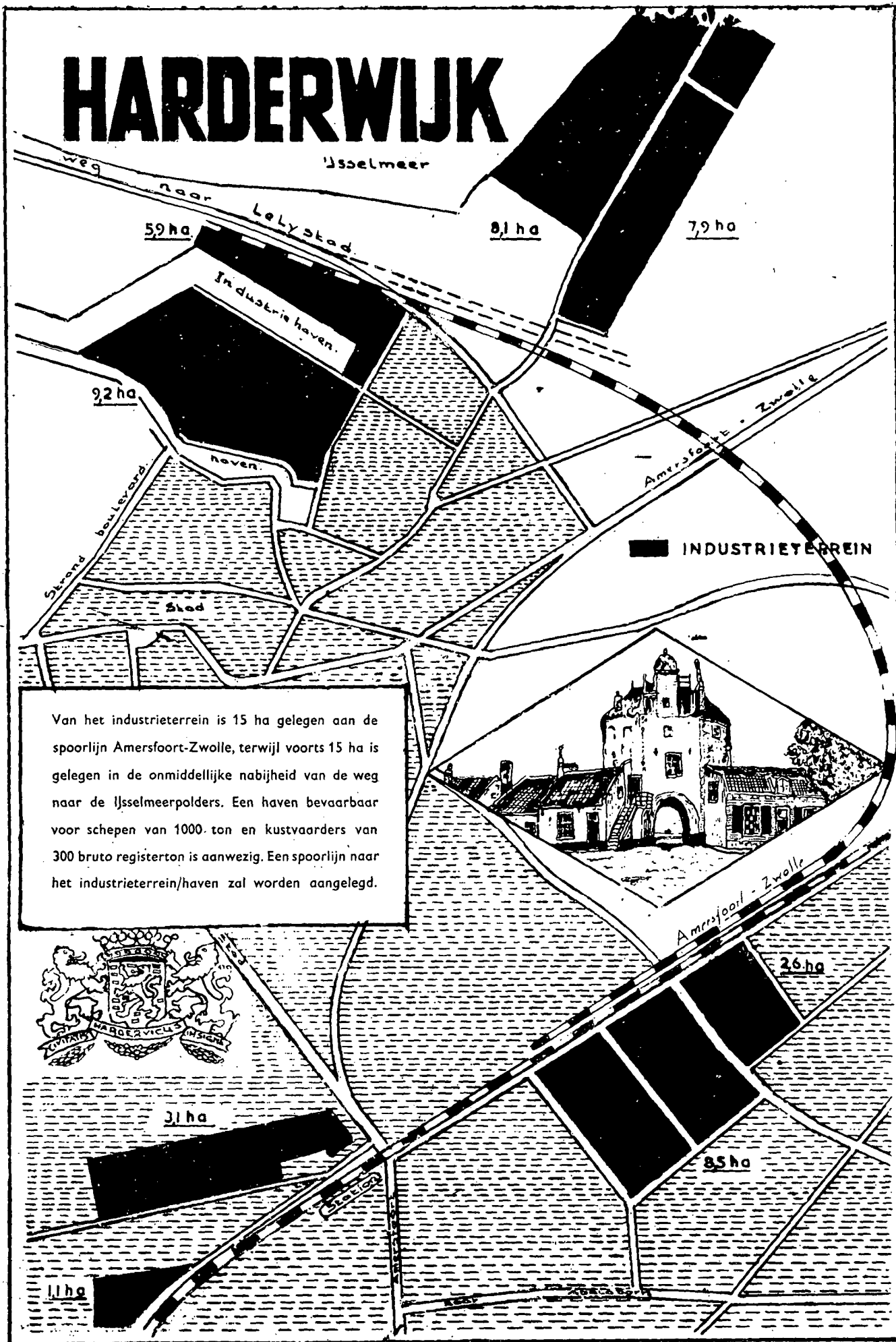
Arnhem.

Ir. R. A. TJALKENS.

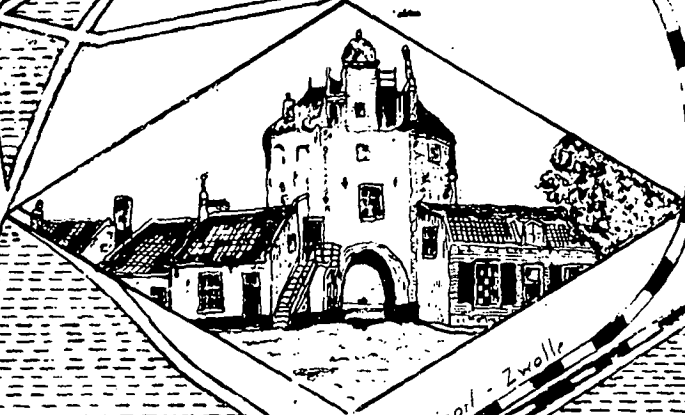
²⁾ Zie ook blz. 293.

³⁾ Zie het artikel van de heer J. Vet in dit nummer.

HARDERWIJK



Van het industrieterrein is 15 ha gelegen aan de spoorlijn Amersfoort-Zwolle, terwijl voorts 15 ha is gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de weg naar de IJsselmeerpolders. Een haven bevaarbaar voor schepen van 1000 ton en kustvaarders van 300 bruto registerton is aanwezig. Een spoorlijn naar het industrieterrein/haven zal worden aangelegd.



De vier ontwikkelingskernen (Doetinchem, Harderwijk, Tiel en Zutphen)

Na het doorwerken van zoveel artikelen van algemene aard, wordt de lezer nu geconfronteerd met lokale problemen, met de bijzondere ontwikkeling van de industrialisatiekernen par excellence: Doetinchem, Harderwijk, Tiel en Zutphen. De vier plaatsen zijn, het is bekend, na zorgvuldige afweging van interne en externe situatie in het E.T.I.-rapport over „De Gelderse ontwikkelingsmogelijkheden” — natuurlijk ná de grote broers Arnhem, Nijmegen en Apeldoorn — uit de bus gekomen als de meest waardevolle kernen voor verdere industriële ontwikkeling.

Het zijn plaatsen met veel gemeenschappelijks, en het lijkt aanlokkelijk om zich gemakshalve te bepalen tot het opdissen van een soort grootst gemene deler, die ongeveer neer zou komen op de uitspraak, dat het alle vier dynamische industriële plaatsen zijn van aloude oorsprong, voortreffelijk gelegen aan even voortreffelijke spoor-, land- en waterwegen, voorzien van uitmuntende industrieterreinen, eeuwenlang centrumplaatsen met commerciële, culturele en sociale voorzieningen voor de verre omtrek. De uitspraak, wij herkennen het cliché van de advertentiepagina's van onze Nederlandse tijdschriften en dagbladen, is juist, is inderdaad de grootst gemene deler van Doetinchem, Harderwijk, Tiel en Zutphen, maar is zonder nader bewijs weinig interessant. Aan ons de taak het bewijs te leveren.

Gelderlands ontwikkeling in onze tijd toont een merkwaardige herhaling. In de vroege Middeleeuwen lag het nationale handelscentrum (uiteraard strikt geografisch gezien) nog niet in het Westen van ons land. Het lag in het Oosten, voor een deel in Gelderland, waar de IJsselsteden bloeiden en de steden aan de Oostoever van de Zuiderzee. Het was de tijd, toen de vier steden, die ons nu interesseren — de één wat vroeger, de ander wat later; Tiel begon er zeer vroeg mee — een aanmerkelijke bijdrage leverden aan onze economische geschiedenis. Het is merkwaardig te constateren, dat het nationaal economisch centrum zich in onze tijd weliswaar niet als in de Middeleeuwen aan het verplaatsen is, maar toch wel een zodanige uitbreiding ondergaat, dat Gelderland er weer deel aan krijgt. Tot dusverre geschiedt dit spontaan; het is een eigen groei, die om feitelijke coördinatie, ook met het Westen, vraagt. En het is bijzonder opmerkelijk, dat de nieuwe groei de vier oude steden Doetinchem, Harderwijk, Tiel en Zutphen weer een rol van betekenis doet spelen.

Verskillende factoren werken daartoe mee: regionale, provinciale, landelijke en internationale, naast een bij uitstek gunstige situering aan verkeerswegen.

Regionaal zijn de vier steden zonder twijfel de grootste centrumplaatsen in vrij verre omgeving, alle vier van uitgesproken stedelijke allure, weliswaar nog niet uitgekomen boven het kenmerk van provinciestad met beperkt bevolkingstal (Doetinchem heeft ruim 26.000 inwoners, Harderwijk ruim 17.000, Tiel ruim 18.000 en Zutphen ruim 25.000), maar zij fungeren als „de” steden in het eigen gebied, in de Zuidelijke Achterhoek, in de Noord-West Veluwe, in het grootste deel van het Gelderse Rivierengebied, in de Noordelijke Achterhoek. Zij verzorgen op deze wijze een gebied van een inwonertal,

dat het eigen getal enige malen overtreft, en zij zijn zover gelegen buiten de zuigkracht van de grote stedelijke centra, dat een bloeiende eigen culturele en sociale zelfstandigheid mogelijk is en mogelijk blijft. Door industrialisatie, door handel en verkeer, zijn zij geworden tot groeiende steden met industrie en handel van vaak internationale betekenis, in staat om het werknemerssurplus op te vangen, dat in de agrarische omgeving door ruilverkaveling, mechanisatie en rationalisatie aan het ontstaan is.

Van Gelders standpunt zijn zij van betekenis, omdat er nu eenmaal — de voorgaande artikelen hebben dit voldoende aangetoond — in onze provincie sprake is van expulsiegebieden, gebieden met aanmerkelijk vertrekoverschot, naast gebieden, waar de bevolkingsconcentratie misschien een even benauwend karakter toont als in het Westen. De groeiende kernen in de expulsiegebieden, Doetinchem en Zutphen voor de Achterhoek, Tiel voor het Rivierengebied, zetten het nadelig vertreksaldo om in een positief, verhinderen te sterke concentratie elders. De Noord-West Veluwe schijnt het karakter van expulsiegebied reeds verloren te hebben; de streekverbetering in dat gebied dwingt echter tot het opvangen van het potentieel arbeidsoverschot: de bijzondere taak van Harderwijk.

Landelijk gezien is het — hoe men de problemen van hetgeen genoemd wordt „Het Westen” ook beziet — in elk geval zeker, dat een ontlasting van dat Westen onvermijdelijk is. Zonder daartoe op enigerlei wijze geforceerd te worden, draagt Gelderland ertoe bij. Door ligging zijn als opvangcentra, als „voorposten” van het Westen, in het bijzonder gepredisposeerd: voor het noordelijk deel (richting Amsterdam) Harderwijk, voor het zuidelijk deel (richting Rotterdam) Tiel.

Gelderland ziet, als grensprovincie, naar twee zijden: naar het westelijk deel van Nederland en naar het zich in noordelijke richting uitbreidend Ruhrgebied. De beide steden in de Achterhoek — in de eerste plaats Doetinchem, maar ook het nabij de Veluweconcentratie gelegen Zutphen — liggen, vooral na het totstandkomen van de voorgenomen wegenverbeteringen, dicht bij de grote Duitse economische centra dan bij het Westen. Ook Tiel heeft een dubbel gezicht: het is zowel vanuit het Ruhrgebied als vanuit het Westen voortreffelijk bereikbaar.

Ten slotte de verbindingen. Zutphen en Doetinchem liggen aan de eerste uitwaaiing van de Rijndelta; Doetinchem aan de gekanaliseerde Oude IJssel, Zutphen aan IJssel en Twentekanaal. Doetinchem komt in de toekomst in de onmiddellijke nabijheid te liggen van de twee grote autowegen naar het Westen (Arnhem-Utrecht en Tiel-Rotterdam). Harderwijk ligt aan het IJsselmeerwaterstelsel, aan de grote verbinding van Amsterdam naar het Noorden, en aan een geprojecteerde weg van Arnhem naar Lelystad. Tiel ligt bij de splitsing van de Waal — in Prof. Thijsses woorden „de straatweg van Europa” — en het Amsterdam-Rijnkanaal, aan de grote verkeersweg van West naar Oost (Rotterdam-Zevenaar) en zeer nabij de grote verbinding Noord-Zuid (Utrecht-Den Bosch).

Historisch gezien, zijn alle vier de nieuwe kernen plaat-

- Handelshandelen - Import/Export
- Arbeidsproductie
- Industrie (1000 - 2000)
- Waterschaps (1000 - 2000)
- Kanalen - Afvoer
- Industrie (1000 - 2000)
- Landbouw (ongewasht aardings)
- Bedrijfsinstellingen
- Industrie (1000 - 2000)
- Handelshandelen
- Handelshandelen

zeer gunstig
goed
aan goed
prima
vlot
gemakkelijke
voordelig
uitnammend
zeer gunstig
aan goed

voordelig - aan
bedrijfsinstellingen



Inderdaad is Zutphen voor het vestigen van uw industrie of afdelingen daarvan een der meest ideale plaatsen in Nederland.

ZUTPHEN

Reden te over om inlichtingen te vragen aan: "Handel- en Industrie Stichting" gemeentehuis Zutphen

Tel. 06750-3141

sen van vermaardheid, waarbij naar alle waarschijnlijkheid de eer van de oudste stad toekomt aan Tiel. In de eerste eeuwen van onze jaartelling, figureren in de Tielse geschiedenis Merovingische en Karolingische vorsten met de sonore namen van Dagobert en Zwentibold; vernemen wij, dat Tiel was een Rijkshof met Rijkstol, sinds 972 keizerlijke hofplaats en van de 9de tot de 12de eeuw de voornaamste overslaghaven van West-Europa. Oorzaak van de bloei was de unieke ligging aan de splitsing van twee Waal-armen. Oorzaak van achteruitgang het verzanden van de noordelijke Waal-arm, de opkomst van Keulen, van Dordrecht en ook van Brugge. Tiels betekenis viel terug tot de, wat opzij van het verkeer gelegen, centrumgemeente, handels- en marktstad, die het tot in onze eeuw is gebleven.

Van grotere vermaardheid, vooral in de eigen Gelderse geschiedenis, is Zutphen. Ook Zutphen is bekend als een enige eeuwen later dan Tiel tot bloei gekomen overlaadhaven aan de economisch zo belangrijke IJssel, maar kreeg daarenboven het speciale accent van bestuurs- en vestingstad. Tot Arnheims opkomst in de 15de eeuw was Zutphen zonder twijfel Gelderlands eerste stad; zolang er kwartieren waren, hoofdstad van het eigen kwartier. Ook Zutphen ging achteruit na de verlegging van het nationale handelscentrum, temeer nog, omdat de IJssel in bevaarbaarheid verminderde en bovendien nog moest gaan fungeren als verdedigingslinie. Desniettemin bleef Zutphen tot in de 19de eeuw een bloeiende en belangrijke stad, bestuurs-, handels- en marktstad, onbetwist centrum van Graafschap en Achterhoek en dermate rijk, dat er veel jaren lang geen stedelijke belastingen bekend waren.

De ouderdom van Doetinchem komt die van Zutphen nabij; ook Doetinchem was handelsstad en evenals Zutphen, Harderwijk en Tiel, lid van de Hanze, maar Doetinchems rol in de geschiedenis bleef bij die van Zutphen achter, eigenlijk tot in onze eeuw, toen het zich kon ontwikkelen tot bijzonder verkeerscentrum en het verschillende centrumfuncties voor de Achterhoek kon overnemen.

Harderwijk is vanouds de toegangspoort tot de Veluwe en ook de noordelijke toegangspoort tot Gelderland — ook vanouds handelsstad, wier internationale betekenis in later eeuwen verloren ging. Steeds centrumplaats van betekenis, was het eeuwenlang de zetel van de Gelderse hogeschool, vermaard door namen als Linnaeus en Boerhaave, werd het — en bleef het — militair centrum.

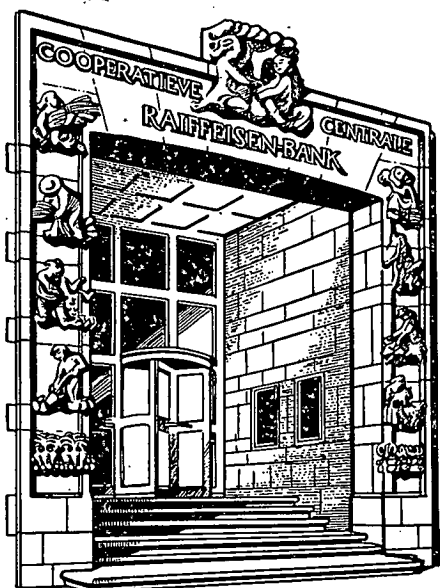
Gaven wij in dit historisch tableau de eer van voorrang aan de oudste stad, bij de bespreking van de huidige toestand beginnen wij met de grootste. Wij kunnen dan Doetinchem, nog niet zo lange tijd de grootste stad van de Achterhoek, zien als de stad, gelegen op korter afstand van het Ruhrgebied dan van de westelijke centra — in het kader van de toekomstige Euromarkt van bijzondere betekenis. Daarnaast ligt het niet ver van de in de toekomst tot Zevenaar door te trekken grote autowegen Arnhem-Utrecht en Tiel-Rotterdam, waarmee het rechtstreeks zal worden verbonden door de via Doetinchem lopende Twente-Zevenaar verbinding. Te water is Doetinchem via de gekanaliseerde Oude IJssel bereikbaar voor coasters tot 600 en voor binnenschepen tot 1.250 ton. Het heeft industrieterreinen beschikbaar, beschikt over een overslagbedrijf en een openbare loswal. Na de ontsluiting ongeveer 1880 is Doetinchem geworden tot het grote verkeerscentrum van de Achterhoek, zetel van de Gelderse Tramweg Maatschappij met nu 600 personeelsleden. Het is uitgegroeid tot marktcentrum van nationale betekenis

(grootste streekveemarkt van Gelderland; de tiende van Nederland) en is zetel van grote industrieën (radio-onderdelen: 700 werknemers; rubberbanden: 900; tal van bedrijven met tussen 100 en 300 werknemers; één van de grootste Nederlandse drukkerijen). In de fraaie Achterhoek is Doetinchem een centrum, bezit een natuurbad en sporthal. Bouwplannen voor een schouwburg zijn in voorbereiding. Onder de scholen noemen wij de grote, in wijde omtrek vermaarde, muziekschool. De stad groeit snel; in 1980 wordt een inwonertal van 45.000 verwacht.

De conglomeraat Zutphen is beduidend groter dan de stad zelf. Duizenden „Zutphenaren” wonen in het nabije Eefde en Warnsveld. Zutphen heeft onbetwistbaar vooral de kenmerken van bestuurscentrum: Rechtbank, Rijksdiensten. Cultureel is het van de vier steden ook het beste voorzien: schouwburg met 550, concertzaal met 800 plaatsen. Het museum zal binnenkort weer worden geopend. Het is onmiskenbaar, dat Zutphens betekenis lange tijd is gelegen in de verzorgende functie van haar omgeving, waarbij de stad mede gericht was naar Twente en naar de Veluwe. Industrievestiging bleef veelal gebonden aan de verzorgende functie, had tot de laatste oorlog te kampen met terreinmoeilijkheden, de moerassige inundatiegebieden van de Baakse Overlaat. Na de oorlog kwam er aanzienlijke vooruitgang: er vestigden zich 22 nieuwe industrieën, waarbij dan nu de nadruk moet worden gelegd op de zich uitbreidende papierverwerkende industrie, op de textielnijverheid en de metaal- en houtverwerkende bedrijven. Het aantal werknemers in verkeer en handel komt ongeveer overeen met dat in de industrie. Zutphen ligt aan een kruispunt van spoorwegen en heeft ook anderszins uitstekende verbindingen met het gehele land. De gemeente heeft na de oorlog 12 ha nieuw opgehoofd industrieterrein uitgegeven, maakt thans nieuw terrein gereed ter grootte van 12 ha; grote terreinen liggen voor bouwrijp maken gereed. De stad heeft ernstig te lijden gehad van de oorlog, was daardoor echter in staat verschillende nieuwe verbindingen en een nieuw stratenplan aan te leggen; het is een centrum van vreemdelingenverkeer — zowel door de schoonheid van de oude stad zelf als door die van de omgeving. Groei tot een stad van 50-60.000 inwoners als regionaal centrum tussen de beide grotere steden Arnhem en Deventer is volgens het structuurplan mogelijk.

Harderwijk was tot voor kort vooral handelsplaats met visserij en landbouw als neventakken van bestaan; de industrialisatie is sterk gestimuleerd door de inpoldering van de Zuiderzee. De industrie is gekenmerkt door grote verscheidenheid: asbest, cement, vleesextract, sigaren, metaalwaren, rubber, motoren. De trek vanuit het Westen is volop aan de gang: een aanzienlijk aantal bedrijven heeft zich de laatste jaren hier gevestigd. Er is industrieterrein beschikbaar en twee industriehavens; een nieuwe haven wordt aangelegd, zodat Harderwijk bereikt kan worden met coasters tot 300 en binnenschepen tot 1.350 ton. Het overlaadraccordement wordt uitgebreid. Als gevolg van bevolkingstoename en rationalisatie in de landbouw zullen in het gebied van de Noord-West Veluwe jaarlijks naar schatting ca. 400 arbeidskrachten een plaats zoeken in stuwende bedrijven, van welk arbeidspotentieel een aanzienlijk deel ter beschikking komt voor Harderwijk¹⁾. Deze stad, gelegen in de onmiddellijke nabijheid van Nederlands grootste recreatiegebied, bezit in het

¹⁾ Zie hierover blz. 303.



COÖP. CENTRALE RAIFFEISEN-BANK

te **UTRECHT**

waarbij aangesloten

720

Coöperatieve Boerenleenbanken
(Raiffeisenbanken)

Spaar-, krediet- en betalingsinstellingen voor landelijk Nederland



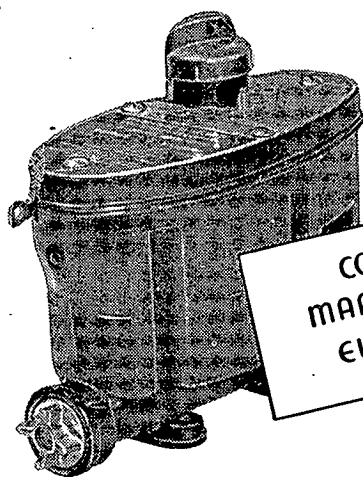
INDUSTRIEVESTIGING IN OOSTELIJK GELDERLAND

Oostelijk Gelderland biedt nog voor vele industrieën uitstekende vestigingsmogelijkheden. Oostelijk Gelderland, omvattende De Graafschap, Liemers en Achterhoek, een gebied met méér dan 300.000 inwoners, heeft:

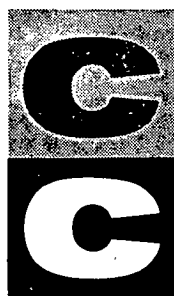
- een grote industriële traditie;
- een arbeidzame en vakbekwame bevolking;
- vele bekende industrieën en mogelijkheden op het gebied van toelevering;
- gunstige ligging tussen West-Nederland en het Roergebied;
- een steeds beter wordende verkeersontsluiting;
- een dicht netwerk van technische scholen;
- een prettige sociaal-culturele sfeer, zowel voor leiding als personeel der bedrijven;
- prachtig landschap met ideale woonomstandigheden voor leiding en kaderpersoneel.

De gemeentebesturen in Oostelijk Gelderland bieden alle mogelijke hulp bij eventuele vestiging.

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door het bureau van de **Stichting Streekbelangen Oostelijk Gelderland**, (directeur Dr. G. R. Krüsel), Lohmanlaan 59, Doetinchem. Tel. (08340) 47 30.



**CONTROLS
MAATSCHAPPIJ
EUROPA N.V.**



problemen op het gebied van regelapparatuur voor wasmachines, airconditioning, oliekachels en -haarden worden door onze technische staf met kennis van zaken opgelost. Ook de Uwe zijn bij ons in vakkundige handen.

CONTROLS MAATSCHAPPIJ EUROPA N.V.
Mercuriusstraat 3 - Nijmegen
Dochteronderneming van de
Controls Company of America

9555 Soreng Avenue - Schillerpark III. U.S.A.



GEMEENTE
DOETINCHEM

HET CENTRUM
VAN DE
ACHTERHOEK

vreemdelingenverkeer een belangrijke bron van inkomsten. Het bezit door de randmeren van de IJsselmeerpolders waterrecreatiemogelijkheden van unieke betekenis. Er zijn plannen in voorbereiding voor de stichting van een cultureel centrum. De stichting van een U.T.S. is in voorbereiding. Volgens het structuurplan kan de stad binnen de huidige gemeentegrens uitgroeien tot 40.000 inwoners. Er bestaan plannen tot samenvoeging van Ermelo met Harderwijk, hetgeen zou leiden tot een gemeente van (thans) 30.000 inwoners. In elk geval kan verwacht worden, dat Harderwijk zal worden de grote centrumgemeente tussen Amersfoort en Zwolle.

Tiel heeft door de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal weer de oude ligging teruggekregen, waaraan het vroegere groothed te danken had. Door zijn ligging aan en nabij de grote autowegen ligt het op ongeveer één uur gaans van alle grote steden van het Westen. Het bezit een haven aan de Waal (met laad- en loskade en overslagbedrijf) en een insteekhaven aan het Amsterdam-Rijnkanaal, die belangrijk wordt uitgebreid, beide havens bereikbaar voor coasters tot 500 à 600 ton, voor binnenschepen tot 2.400 à 2.500 ton. Van het grote industrieterrein aan het kanaal zijn 24 ha reeds uitgegeven; een terrein van 20 ha wordt thans bouwrijp gemaakt. Dichter bij de stad liggen industrieterreinen, waarvan nog 7 ha beschikbaar zijn. De stad is een centrum geworden van metaalverwerkende industrieën (ca. 1.600 werknemers). Daarnaast ligt het zwaartepunt op vruchtenverwerkende industrieën en de glas- en chemische fabrieken. Verschillende industrieën vanuit het Westen hebben zich na de oorlog in Tiel gevestigd. In de onmiddellijke omgeving zijn onder leiding van de Stichting tot Ontwikkeling van Komgrondegebieden grote streekverbeteringswerken aan de gang, zodat jaarlijks op een surplus-arbeidspotentieel

van ongeveer 300 kan worden gerekend. De in de oorlog verwoeste schouwburg wordt in groter luister weer opgebouwd; de heropening van het museum is te verwachten. De mogelijkheid van stichting van een U.T.S. is in studie. De stad trekt door haar ligging in het schilderachtige rivierenland temidden van boomgaarden veel vreemdelingen en is een centrum van watersport. Tiels structuurplan voorziet binnen afzienbare tijd een uitgroei tot 40-50.000 inwoners.

Wij geloven, dat hiermee is gedemonstreerd de waarheid van de uitspraak, die wij als grootst gemene deler van Doetinchem, Harderwijk, Tiel en Zutphen, de Gelderse industrialisatiekernen, in het begin van dit artikel vooropstelden. Het is mogelijk te stellen, uiteraard, dat er naast deze steden nog andere industrieplaatsen van betekenis en met goede vooruitzichten zijn. Wij erkennen het gaarne, maar willen dan toch uitdrukkelijk accentueren, dat het niet licht zal vallen om de vier industrialisatiekernen, (met uitzondering uiteraard van de steden, die wij de grote broers noemden) wat ligging, algemene ontwikkeling en situatie betreft, te evenaren.

Zouden wij tot slot dan van onze kant nog één vraag willen stellen, dan zij het deze, of het niet juist zou zijn aan deze vier steden — speciaal vanwege het Rijk — meer belangstelling — en dan niet slechts platonische — te geven dan tot dusverre. De steden zijn gezonde ontwikkelingskernen. Zij verkeren in een periode van snelle groei; zij kunnen niet anders. Maar anderzijds zijn zij daardoor aangewezen op groter inspanning dan elders, verkeren zij in groter spanning, hebben zij behoefte aan groter belangstelling. Belangstelling, die waarlijk niet alleen de steden zelf ten goede zal komen, maar evenzeer een harmonische ontwikkeling van ons land en onze provincie.

Tiel. Dr. A. A. H. STOLK (met medewerking van Mr. J. M. J. CORNELISSEN, G. J. NUMAN en S. DE JONG.)

TIEL

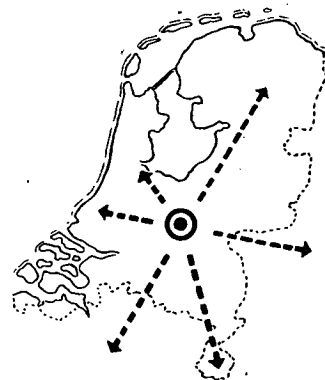
GELEGEN AAN DE WAAL EN HET
AMSTERDAM - RIJNKANAAL

DE STAD VOOR INDUSTRIEVESTIGING IN HET
CENTRUM VAN DE BETUWE

RECHTSTREEKSE VERBINDINGEN MET DE
GROTE STEDEN EN HET BUITENLAND

INDUSTRIETERREIN BESCHIKBAAR
IN DE NAASTE OMGEVING VAN RUKSWEG NO: 15
MET DE MOGELIJKHEID VOOR AANLEG VAN EEN
SPOORWEG RACCORDEMENT.

GROOT INDUSTRIETERREIN
AAN HET AMSTERDAM - RIJNKANAAL
BEREIKBAAR MET KUSTVAARDERS EN
GROTE RUNSCHEPEN.



INLICHTINGEN BIJ DE DIRECTEUR VAN HET GEMEENTELIJK
GRONDBEDRIJF OPHEMERTSEDIJK 2 - TIEL - TELEFOON 03440-3841.

INDUSTRIETERREINEN

te Ede

De gemeente heeft industrieterrein te koop voor kleine en middelgrote bedrijven, welke geen chemisch verontreinigd afvalwater produceren of stank verspreiden.

De terreinen zijn zeer gunstig gelegen, niet ver van het spoor-emplacment, 10 km van groot vaarwater, met unieke wegverbindingen naar alle richtingen.

Inlichtingen verstrekt de directeur van het grondbedrijf, Oude Arnhemseweg 2 te Ede.

ZALTBOMMEL

Centraal gelegen

Uitstekende spoor- en wegverbinding
(provinciale en rijksweg)

Industrieterrein van \pm 6 ha
(zeer gunstig gelegen)

Onderwijsinrichtingen:
L.T.S., U.L.O., R.H.B.S.

Nutsbedrijven:
Gem. Gasbedrijf, Waterleiding (W.M.G.)
Elektriciteit (P.G.E.M.)



Inlichtingen bij het gemeentebestuur

Geldermalsen

Centrum des lands — Centrum West-Betuwe

Verbindingen: Knooppunt *Ned. Spoorwegen* Utrecht-'s-Hertogenbosch en Dordrecht-Arnhem/Nijmegen. Uurdienst in 4 richtingen. *Linge:* bevaarbaar tot Geldermalsen voor schepen tot \pm 600 ton. *Rijkswegen* 15 en 26.

Industrieën: 1 fabriek van vuurvaste en zuurvaste stenen; 1 meubelfabriek; 1 fabriek van elektrische en huishoudelijke apparaten; 1 fruit- en groentenconservenfabriek; 1 jaloezieënfabriek; 1 betonwarenfabriek; 1 sproeimachines- en brandspuitenfabriek; 1 worstfabriek; 1 chemische reinigingsinrichting.

Agrarische sector: fruitveiling; aan- en verkoopvereniging voor landbouwprodukten.

Banken: diverse kredietinstellingen.

Industrieterreinen: \pm 20 ha, zowel aan de *Linge* als nabij spoorlijnen, bijzonder geschikt voor kleine industrieën. In het algemeen geringe funderingskosten.

Bouwterreinen: zeer aantrekkelijke in de nieuwe woonwijk nabij het station N.S. (Utrecht: 21 minuten, Den Bosch: 19 minuten).

Onderwijs: diverse inrichtingen voor voortgezet onderwijs.

GELDERMALSEN

GOED OM TE WONEN — GOED OM TE WERKEN

Inlichtingen bij het gemeentebestuur. Telefoon (03455) 6 45.

Elst voor uw investering

Omdat:

Elst een uitstekende spoorwegverbinding heeft naar alle windstreken.

Elst gelegen is aan de autosnelweg Arnhem-Nijmegen en de oude Rijksweg tussen deze steden, de geprojecteerde autosnelweg Rotterdam-Roergebied onder Elst zal uitkomen en zeer gunstig zal zijn gelegen t.o.v. de geprojecteerde, nieuwe Noord-Zuidverbinding.

Elst slechts op 8 km afstand ligt van Arnhem en Nijmegen, met welke steden frequente trein- en busverbindingen worden onderhouden.

Elst, zelf plm. 14.000 zielen tellende, het centrum is van een volkrijke streek met een groeiend arbeidsoverschot. Elst een zeer gunstig woonklimaat heeft.

De gemeente Elst de beschikking heeft over een industrieterrein, waarop reeds verschillende industrieën vestiging hebben gevonden, dat:

- gelegen is in de onmiddellijke nabijheid van het spoorwegstation;
- van zodanige grondslag is, dat zelfs voor zware gebouwen geen kostbare fundering nodig is;
- te koop is tegen zeer billijke prijs.

ELST..... gelegen halverwege **Europoort en Roergebied**.

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door de gemeente-secretaris (telefoon gemeentehuis (08809) 2 41 t/m 2 44).

De functie van Gelderland als recreatiegebied

Ons land is het dichtstbevolkte land van de wereld. Iemand heeft eens uitgerekend, dat de Verenigde Staten bij een dergelijke bevolkingsdichtheid de gehele wereldbevolking zouden herbergen. Met een zo illustratief voorbeeld voor ogen, ligt het wel voor de hand, dat men, sprekende over recreatie, bij ons de neiging heeft hieraan het woord „probleem” te verbinden. De voor recreatie in aanmerking komende gebieden immers omvatten in de westelijke provinciën niet veel meer dan 100 m² per inwoner. De provincie Groningen is met slechts 30 m² per inwoner zelfs nog aanzienlijk slechter bedeed. Gezien in het licht van de Nederlandse verhoudingen komt Gelderland er met ruim 800 m² recreatieterrein per inwoner nog zeer goed af. Dit blijkt ook uit de absolute cijfers, welke aangeven, dat bijna 30 pCt. van het totale vaderlandse bezit aan recreatieterrein zich in deze provincie bevindt. Van bijzondere betekenis is daarbij, dat dit recreatiebezit zich goeddeels voordoet in de vorm van enkele grote op de Veluwe gelegen natuurgebieden. Rekening houdend met de enorme versnippering van natuurterreinen elders in ons land, is dit bezit van nog enkele echte „stilte-reservaten” van onschatbare waarde.

Om het behoud van deze natuurgebieden moet strijd worden gevoerd. Wegenaanleg, stadsuitbreidingen, industrialisering, stellen gerechtvaardigde eisen aan het vaderlandse grondgebruik. Het besef van de hoge waarde van de natuurterreinen voor ons volk, is daarbij een factor, welke eerst in de loop van deze eeuw mee is gaan tellen en ook thans zijn wij nog niet zo ver, dat bij het afwegen der belangen die van de recreatie steeds voldoende worden onderkend.

De instelling door Gedeputeerde Staten van een Recreatie-Commissie voor de provincie Gelderland zal er zeker toe kunnen bijdragen, dat een consequenter beleid met betrekking tot het behoud van onze recreatieve waarden zal worden gevoerd dan voorheen het geval was. Het ontwerp voor een facetstreekplan voor de Veluwe, een van de belangrijkste werkstukken van deze commissie, getuigt van een ernstig streven in deze kring, rekening te houden met het verlangen, de recreatieterreinen voor het nageslacht te behouden. Het ligt in de rede, dat het inzicht, dat een verdere verbroekeling van de natuurgebieden op de Veluwe dient te worden tegengegaan, aan het ontwerpplan een in hoofdzaak reserverende uitslag heeft gegeven. Dit lijkt te meer verantwoord, daar in de komende 25 jaar op grond van de toename van de bevolking, de vijfdaagse werkweek en vooral de toenemende urbanisatie, een aanzienlijk groter belangstelling voor de recreatiegebieden moet worden verwacht. Voor de Veluwe is een groei van het verblijfstoerisme berekend van tussen 66 en 100 pCt. ten opzichte van 1954.

Het plan voorziet in de aanwijzing van een aantal grote complexen natuurgebied, die niet of in geringe mate door anders gericht grondgebruik zijn aangetast, tot landschapreservaten. Daarnaast is getracht de ruimte aan te wijzen waarin recreatieve activiteit, in de vorm van voorzieningen,

zoals kamphuisjes-bedrijven, zwembaden e.d. kunnen worden geconcentreerd. Hierbij is uitgegaan van het principe dat deze voorzieningen in een strook langs de landschapreservaten zouden moeten worden gevonden, opdat de kern van de natuurgebieden niet zou worden aangetast. Op het bij dit artikel gevoegde kaartje wordt dit principe weergegeven, waarbij alle reserverende bestemmingen zijn samengevoegd, evenals de in het plan onderscheiden bestemmingen voor recreatieve voorzieningen. Tevens is, ter oriëntering, de spreiding van de slaapplekken in de toeristische accommodatie over de woonkernen langs deranden aangegeven (inventarisatie Rijksdienst voor het Nationale Plan).

Ingezien wordt, dat naast dit in hoofdzaak reserverende plan ook behoefte bestaat aan constructieve maatregelen. Op het gebied van de ontsluiting wordt dan ook een bromfietspadennet ontwikkeld, terwijl het in de bedoeling ligt, op de grondslag van het facetstreekplan, partiële ontwikkelingsplannen uit te werken. Een dergelijk plan is voor de kuststreek in ver gevorderde staat van voorbereiding. De mogelijkheid tot uitvoering van deze plannen is ten nauwste verbonden met de hiervoor beschikbare financiën. Sedert kort laten de Rijksbegroting en die van de Provincie hiervoor enige ruimte, zodat op bescheiden schaal een begin kan worden gemaakt. Het ligt in de bedoeling facetstreekplannen zoals hiervoor is beschreven voor de Veluwe, eveneens te maken voor andere delen van Gelderland. Juist omdat het behartigen van de belangen der recreatie zo dikwijls afhankelijk is van de samenwerking van instanties, die primair hun taak op geheel ander terrein hebben, achten wij het van zo grote betekenis, dat de ruimtelijke aspecten ervan een eigen plaats krijgen in de provinciale planologie.

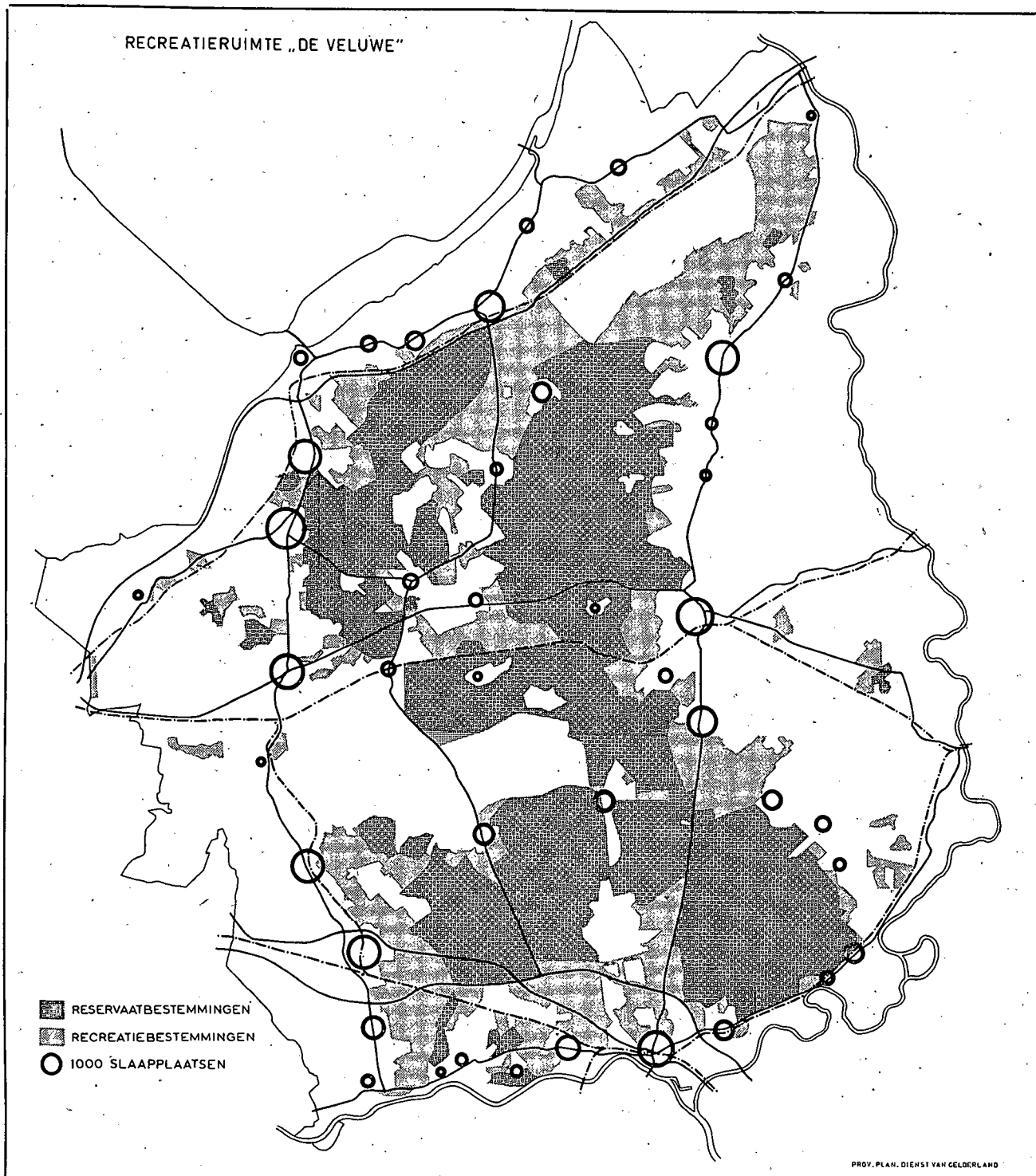
Hoe belangrijk het behoud van natuurterreinen voor de recreatie ook moge zijn, toch zou het verkeerd zijn de de recreatieve waarde van Gelderland alleen daaraan af te meten. De Achterhoek bijv. bezit relatief weinig als zodanig te kwalificeren recreatiegebieden, doch de cultuurgronden hebben, mede dank zij de voorname rol, die de boom nog in het landschap vervult, er een hoge recreatieve waarde behouden. Dit geldt eveneens voor bepaalde gedeelten van het Riviereengebied en gedeelten van de Gelderse Vallei en de IJsselvallei. De moderne ontginningen echter, benevens de gebieden waar in de laatste tientallen jaren een ruilverkaveling heeft plaats gevonden, bezitten weinig toeristische attractie, hetgeen zich uit de zakelijke, strakke aanpak van deze werken zeer wel laat verklaren.

Het belang van Gelderland als recreatiegebied voor ons volk, is zeer groot. Ongeveer 23 pCt. van de toeristische logiesaccommodatie van Nederland bevindt zich in onze provincie. Nog sprekender is het cijfer van de zomer- en vakantiehuisjes. Meer dan de helft van de in ons land geplaatste huisjes bevindt zich in Gelderland. Ook bij een beschouwing van andere vormen van goedkope accommodatie, zoals kamphuisen; vakantiehuizen, kampeer- en caravanterreinen, eraart men de voorname rol, welke Gel-

derland vóór de ontspanning van ons volk vervult. Overtreft de accommodatie in deze bedrijven allengs die in de hotels en pensions, deze laatste zijn het, die aan het silhouet van zovele Gelderse plaatsen het typisch toeristische karakter verlenen. De economische situatie van een aantal van deze bedrijven, voornamelijk pensions, is niet rooskleurig. De sterk gestegen personeels- en exploitatiekosten en de geringe resultaten bij het streven naar vakantiespreiding, wreken zich vooral bij de exploitatie van familie-pensions. Bovendien valt een verschuiving waar te nemen van de belangstelling van de toerist voor de eerder genoemde vakantiehuisjes e.d., waarin men zich minder gebonden voelt. Het verdient dan ook aanbeveling na te gaan in hoeverre een aantal van deze pensionbedrijven aangepast zou

kunnen worden aan de verlangens van hen, die „voor zichzelf wensen te zorgen”. Dit zou kunnen gebeuren door de kamers te voorzien van een eenvoudige kook- en afwasgelegenheid.

Wanneer men de ligging van onze provincie ten opzichte van de Randstad Holland beziet en rekening houdt met de uitstekende verbindingen met de westelijke bevolkingscentra, ligt het voor de hand, dat wij, sprekende over recreatie in Gelderland, wel in de eerste plaats denken aan onze eigen landgenoten. Inderdaad is het beleid van het V.V.V.-wezen voornamelijk gericht op het aantrekken van Nederlands publiek. Natuurlijk impliceert dit niet, dat het kweken van belangstelling in het buitenland voor de Gelderse toeristische inventaris achterwege zou worden gelaten; zij con-



centreert zich echter wel op bepaalde daarvoor bij uitstek in aanmerking komende gebieden, welke voornamelijk zijn gelegen in en rond de grotere steden en aan het Randmeer. Voor het overige overschatte men de mogelijkheden voor verblijfsbezoek vanuit het aangrenzende Duitse industriegebied niet. Weliswaar zijn de hotelprijzen in de Gelderse steden in het algemeen lager dan die in West-Duitsland, doch de pensionaccommodatie op het Duitse platteland wordt tegen zeer sterk concurrerende prijzen aangeboden, terwijl landschappelijk gebieden als het Sauerland, de Eiffel, het Münsterland e.d. zeker met onze provincie kunnen wedijveren.

Het is bijzonder moeilijk om met enige nauwkeurigheid te kunnen aangeven, welke de economische resultaten van het vreemdelingenverkeer in Gelderland zijn. Bij een voorzichtige raming hebben wij enige jaren geleden becijferd dat de toeristische omzetten ten minste f. 100 mln. per jaar omvatten, doch wij zijn ervan overtuigd, dat de werkelijke omzet aanzienlijk hoger ligt. Het grootste probleem bij het ramen van toeristische omzetten vormt het dagbezoek, dat bijna onvoorstelbare vormen begint aan te nemen, doch wat zijn economische doorwerking betreft, vrijwel niet is na te gaan. Het internationale dagbezoek geeft, althans wat de omvang betreft, in landelijk verband, enig houvast, zij het dan, dat ook hieruit moeilijk financiële consequenties zijn te trekken en zulks niet in de laatste plaats omdat wél kan worden nagegaan hoeveel toeristische grensoverschrijdingen plaatsvinden, doch niet, welk resultaat dit in de eigen provincie geeft. Het buitenlandse bezoek aan Nederland omvatte in 1958, na aftrek van de zgn. grenskopers en grensarbeiders, ruim 23,3 mln. personen. De rol, welke onze grensprovincie met enkele zeer belangrijke doorlaatposten als Elten en Wyler, daarbij heeft vervuld, is zeker een voorname geweest, ook al is het economisch effect ervan niet na te gaan. Het is echter ongetwijfeld belangrijk genoeg om een krachtige animering van het dagbezoek uit West-Duitsland te rechtvaardigen. Men houde daarbij voor ogen, dat bevordering van het dagbezoek uit economisch standpunt bezien een zeer aantrekkelijke vorm van toerisme is, aangezien het kan plaatsvinden zonder kostbare en ruimtevergende uitbreiding der logiesaccommodatie.

Arnhem.

J. VET.

De Coöp. Boerenleenbank „Stadskanaal” te Stadskanaal roept wegens pensionering van haar huidige functionaris sollicitanten op voor de functie van

DIRECTEUR

In verband met de vestiging der bank in een zich snel ontwikkelend industriegebied wordt gevraagd een actieve persoonlijkheid in het bezit van een diploma 5-jarige H.B.S. en praktijk-diploma boekhouden.

Bankervaring vereist. S.P.D. of M.O. economie strekt tot aanbeveling.

Leeftijd minstens 30 jaar.

Salaris en pensioenregeling overeenkomstig de richtlijnen der Centrale Bank. Ambtswoning beschikbaar.

Indiensttreding tegen ongeveer 1 juli a.s.

Eigenhandig geschreven brieven met uitvoerige inlichtingen vóór 1 april a.s. te richten aan de secretaris van het bestuur de heer Sj. Zuidhof, Semsstraat 39, Stadskanaal.



SIEMENS

NEDERLANDSCHE SIEMENS MAATSCHAPPIJ N.V.

roept sollicitanten op voor de functie van

academisch gevormd

medewerker

voor haar afdeling

informatieverwerking

(Data-processing)

De taak van deze medewerker zal na een inwerkperiode bestaan uit het zelfstandig acquireren voor informatieverwerkende systemen en rekeninstallaties (Siemens Informatieverwerkend Systeem 2002, Selex enz.), en het uitwerken van adviezen op het gebied van automatische administratie t.b.v. directies van grote en middelgrote bedrijven en instellingen.

Academisch gevormden met technisch-commerciële ambitie en kennis van resp. belangstelling voor administratie- en bedrijfsorganisatie wordt verzocht sollicitaties - onder ref. T/NV - te richten aan de Directie van de Nederlandsche Siemens Maatschappij N.V., Postbus 1068, 's-Gravenhage.

TECHNISCHE VOORJAARSBEURS

BOUW EN TRANSPORT
UITRUSTINGEN VOOR INDUSTRIE
EN OPENBARE DIENSTEN

Utrecht
5-14 april 1960

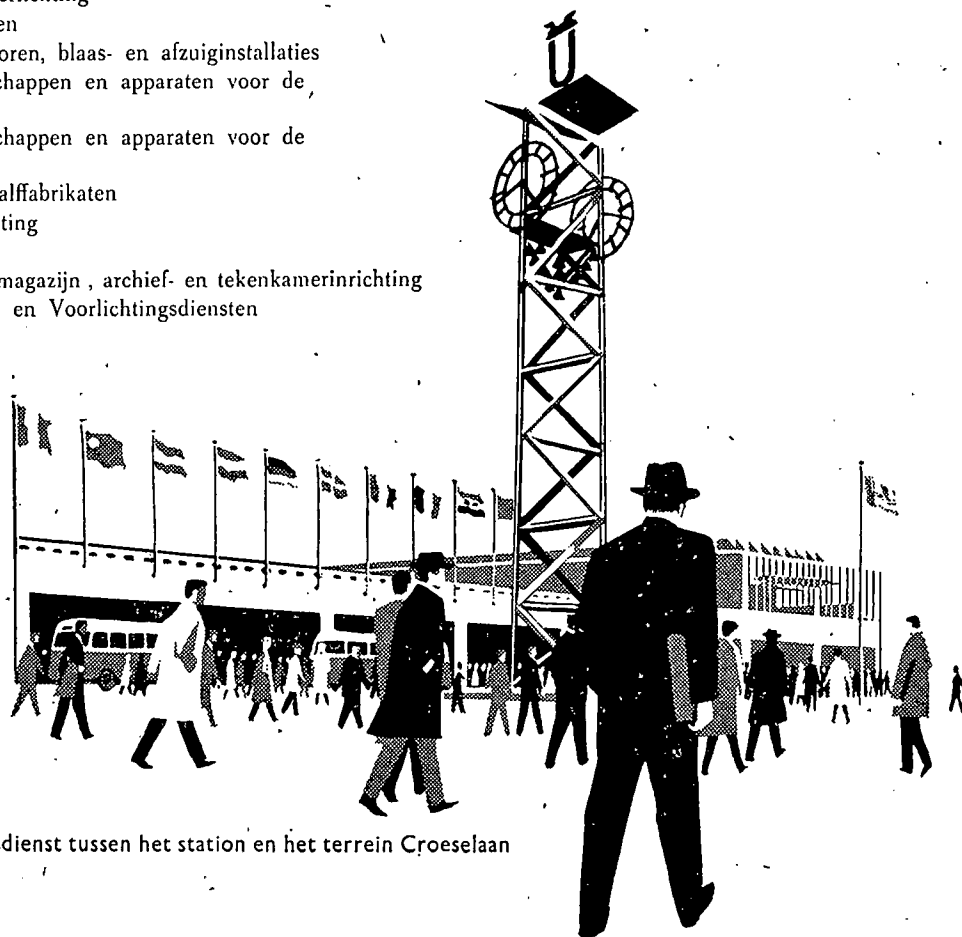


Terrein Croeselaan

De beurs is geopend van 9-5 uur
Zondag 10 april gesloten

Toegangspreis f 2.50

Bouwmaterialen
Machines en materieel voor het bouwbedrijf, wegen-,
water-, mijnbouw en grondwerk
Interne transportmiddelen
Machines en apparaten voor luchtbehandeling, verwarming,
koeling, stookinrichtingen
Waterzuiverings- en drinkwaterinstallaties
Straat- en terreinverlichting
Verbrandingsmotoren
Pompen, compressoren, blaas- en afzuiginstallaties
Machines, gereedschappen en apparaten voor de
metaalbewerking
Machines, gereedschappen en apparaten voor de
houtbewerking
Grondstoffen en halfabrikaten
Grootkeuken-inrichting
Schoolinrichting
Kantoormeubelen, magazijn, archief- en tekenkamerinrichting
Handelsinformaties en Voorlichtingsdiensten



Er is een gratis busdienst tussen het station en het terrein Croeselaan

**Een revolutie in de wijze
van informatieverwerking!**

Bull

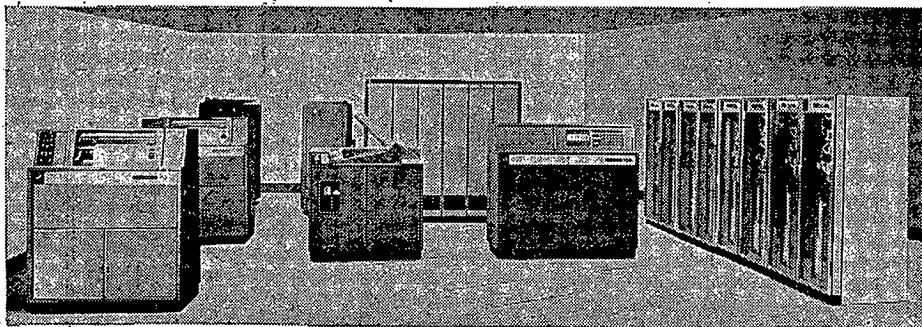
Efficiency-Beurs
RAI-gebouw - 19 t/m 27 april
Stand no. 60

SERIE

3000

**Een grandioze
europese schepping
voor geleidelijke automatisering**

- afdruksnelheid: minimaal 300 regels per minuut
- leessnelheid: minimaal 300 kaarten per minuut
- ponssnelheid: minimaal 300 kaarten per minuut
- elektromagnetisch en/of elektronisch rekenen
- snelle elektronische en magnetische geheugens (50 tot 200.000 posities)
- magnetische banden, indien nodig voor de organisatie
- door productie in Europa snel leverbaar en laag in prijs



ADMINISTRATIE- EN STATISTIEKMACHINE MIJ., N.V.

VLIEGTUIJSTRAAT 26 AMSTERDAM-W TEL. 020-18 65 55

n+d

Kunstzijdespinnerij

NYMA N.V. Nijmegen

NYMA-RAYON

NYMCRYLON

acrylvezel

NYMPLEX

polyetheendraad

NYMCEL (c.m.c.)

carboxy methyl cellulose

NYMBANDS

viscose krimpcapsules



zoekt een

EXPORT-MANAGER

om onder de Directie leiding te geven aan de diverse export-activiteiten. Hiervoor zijn nodig, naast commerciële instelling en ervaring, een behoorlijke technische feeling en kennis speciaal op elektrotechnisch gebied, een scherp inzicht in marktsituaties, leidinggevende capaciteiten ten opzichte van de overige medewerkers op deze afdeling en een representatieve persoonlijkheid met tact in de sterk gevarieerde contacten. Kandidaten moeten bereid zijn zich zo nodig aan een psychologisch onderzoek te onderwerpen.

Eigenhandig geschreven brieven met uitvoerige inlichtingen, zo mogelijk met recente foto, te zenden aan Chef afdeling Personeelszaken, Postbus 1060, Den Haag.

VAN DER HEEM N.V. DEN HAAG - UTRECHT

De pandbrief als beleggingsobject

(Institutionele en particuliere) beleggers, die zich voor dit onderwerp interesseren, kunnen een overdruk van dit artikel uit „E.-S.B.” van 25 november 1959 van de hand van Drs. Th. M. Mathee bestellen door storting van f 0,75 op postgiro: 291839, ten name van Drs. Th. M. Mathee, Herfststraat 5, Heerlen, onder vermelding van „pandbrief”.

**WETENSCHAPPELIJK
ADVIESBUREAU
VOOR BELEGERS
HEERLEN - Tel. (0440) 43 49**

Abonneert U op DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van:

Prof. P. Hennipman,
Prof. A. M. de Jong,
Prof. F. J. de Jong,
Prof. P. B. Kreukniet,
Prof. H. W. Lambers,
Prof. J. Tinbergen,
Prof. G. M. Verrijn Stuart,
Prof. J. Zijlstra.

★

Abonnementsprijs f. 22,50;
fr. p. post f. 23,60; voor stu-
denten f. 19,—; fr. per post
f. 20,10.

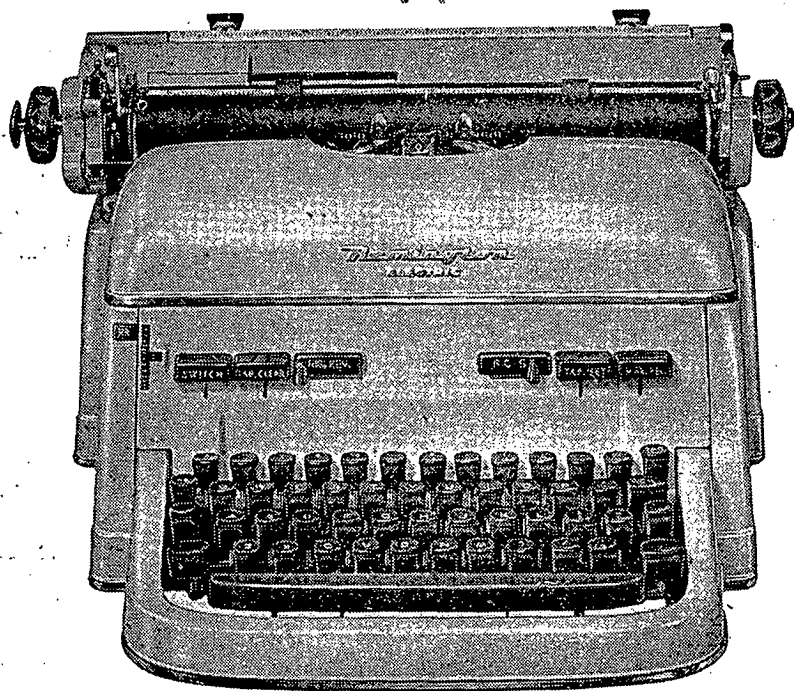
★

Abonnementen worden aan-
genomen door de boekhandel
en door uitgevers

**DE ERVEN F. BOHN
TE HAARLEM**

Uw Remington Rand specialist kan U aantonen...

...dat het van economisch inzicht getuigt, bijtijds
de juiste elektrische schrijfmachine
aan te schaffen!



Brieven en doorslagen zien er door de gelijkmatige aanslag van de Remington elektrische schrijfmachine correcter uit en hebben een eigen cachet. Bovendien wordt met deze machine een tijdsbesparing van meer dan 20% verkregen.

terwijl geen vermoeidheid optreedt. Laat U de Remington elektrische schrijfmachine demonstreren en constateer, dat deze machine uit het oogpunt van productiviteit en representatie in Uw bedrijf een noodzaak is.



..voor dit alles:

Remington Rand

Showrooms in de voornaamste steden.



TECHNISCHE HOGESCHOOL TE EINDHOVEN

Bij de afdeling der algemene wetenschappen, groep bedrijfskunde, kan ter assistentie van de hoogleraar in de economie, worden geplaatst een

academisch gevormde econoom

Voor deze functie komen zowel zij, die een macro-economische studierichting hebben gevolgd, als economen met een bedrijfseconomische opleiding in aanmerking. Voor deze laatste wordt een ervaring van enkele jaren in het bedrijfsleven op prijs gesteld.

Van de betrokken functionaris wordt een grote mate van „research mindedness” verwacht.

Schriftelijke sollicitaties te richten aan het hoofd van de centrale personeelsdienst van de technische hogeschool, Insulindelaan 2 te Eindhoven, onder vermelding van no. V 483.

Continental Carbon Nederland N.V.

New factory presently under construction on Botlek has opening for the following:

SENIOR ACCOUNTANT

This position offers a variety of work as can be expected in a small office. Candidate should be between 25 and 35 years of age, should have accounting experience in a general office and an educational background of S.P.D., M.B.A. or equivalent. Fluent English essential.

Applicant should reply in English, giving resume of education and experience. Also list expected salary and include a recent snapshot.

Send reply to: Continental Carbon Nederland N.V., Westblaak 5, Rotterdam.

N.V. BANK VOOR NEDERLANDSCHE GEMEENTEN

gevestigd te 's-Gravenhage

UITGIFTE VAN

f 100.000.000.— 4½ pCt. 25-jarige Obligaties 1960

(Tweede lening)

Grootte der stukken: nominaal f 1000.— en f 500.—.

Na de toewijzing kunnen desgewenst, in de plaats van obligaties, schuldregisterinschrijvingen groot tenminste nominaal f 100.000.— worden verkregen.

Ondergetekende bericht, dat de inschrijving op bovengenoemde uitgifte zal zijn opgesteld op

MAANDAG 21 MAART 1960

van des voormiddags 9 tot des namiddags 4 uur

TOT DE KOERS VAN 98 pCt.

bij de kantoren te Amsterdam, Rotterdam en 's-Gravenhage, voorzover in genoemde plaatsen gevestigd, van:

Rotterdamsche Bank N.V.

De Twentsche Bank N.V.

Amsterdamsche Bank N.V.

Incasso-Bank N.V.

Lippmann, Rosenthal & Co.

R. Mees & Zonen

Nationale Handelsbank N.V.

Nederlandsche Handel-Maatschappij, N.V.

H. Oyens & Zonen N.V.

Pierson, Heldring & Pierson

Hope & Co.

alsmede **ten kantore der Vennootschap**

op de voorwaarden van het prospectus d.d. 14 maart 1960.

Dooreenleverbaarheid met de obligaties van de bij het prospectus d.d. 29 februari 1960 geëmitteerde 4½ pCt. obligatielening 1960 zal worden aangevraagd.

Prospectussen en inschrijvingsbiljetten, alsmede, in beperkte mate, de statuten en het laatste jaarverslag, zijn bij bovenstaande inschrijvingskantoren verkrijgbaar.

's-Gravenhage, 14 maart 1960.

N.V. Bank voor Nederlandsche Gemeenten.



CENTRAAL BEHEER

ONDERLINGE VERZEKERINGEN VOOR HET BEDRIJFSLEVEN.

WET - RISICO

Motorrijtuigverzekering: w.a.-dekking voor alle motorrijtuigen
f. 500.000,- per gebeurtenis

Bedrijfs-w.a.-verzekering.

Ongevallenverzekering voor inzittenden van personenauto's.

BRAND - RISICO

Brand- en bedrijfsschadeverzekering voor industriële en
andere objecten. Belangrijke besparingen op de premie.
Verzekerd bedrag ruim 2 miljard gulden.

MOLEST - RISICO

Molestverzekering: ingeschreven bedrag ruim 7 miljard gulden.
Stormverzekering: verzekerd bedrag ruim 1 miljard gulden.

VERVOER - RISICO

Transportverzekering van goederenzendingen in binnen-
en buitenland.

PENSIOEN - RISICO

Ouderdoms-, weduwen-, wezen- en invaliditeitsverzekering van
werknemers. Verzekerd bedrag ruim 1 miljard gulden.
Belegd vermogen 280 miljoen gulden.

**Bos en Lommerplantsoen 1, Amsterdam-West
Telefoon 134971 - Postbus 8400**

Sluit uw verzekering bij de



Algemeene Friesche Levensverzekering-Maatschappij

VEREENIGING VAN LEVENSVZERZEKERING EN LIJFRENTEN

„De Groot-Noordhollandsche van 1845”

Algemeene Friesche Brandverzekering-Maatschappij N.V.



LEEWARDEN, BURMANIAHUIS

AMSTERDAM, VAN BRIENENHUIS

ROTTERDAM - DEN HAAG - UTRECHT - GRONINGEN - HENGELO - HAARLEM

Nationale Handelsbank n.v.

gevestigd te Amsterdam sinds 1863
Kapitaal en reserves f 66.200.000.



De Nationale Handelsbank heeft een ervaring van bijna 100 jaar op het gebied van alle nationale en internationale bankzaken. De behartiging van Uw financiële en handelsbelangen is in goede handen bij de Bank met eigen vestigingen in het buitenland, bij de Bank die verbindingen heeft met correspondenten over de gehele wereld.

Voor nationale en internationale financiering:

Nationale Handelsbank n.v.

gevestigd te Amsterdam sinds 1863

'S-GRAVENHAGE - AMSTERDAM - ROTTERDAM

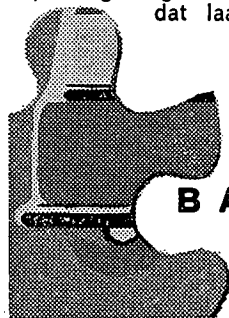


Ontbreekt
dat
laatste
stukje?

U wilt uw bedrijf uitbreiden of een moderne uitrusting geven. U wilt mee met de eisen van deze tijd. Maar misschien heeft u daar geen kapitaal genoeg voor. Misschien ontbreekt dat laatste stukje van uw



financierings-puzzel. Informeer dan eens bij de Nederlandsche Middenstandsbank. Wij hebben namelijk stukjes in alle afmetingen. Wij helpen u door middel van



BANKKREDIET

En wij adviseren u tevens hoe u dergelijke delen het beste in uw uitbreidings-puzzel kunt passen. Dat is onze service!

NEDERLANDSCHE MIDDENSTANDSBANK N.V.