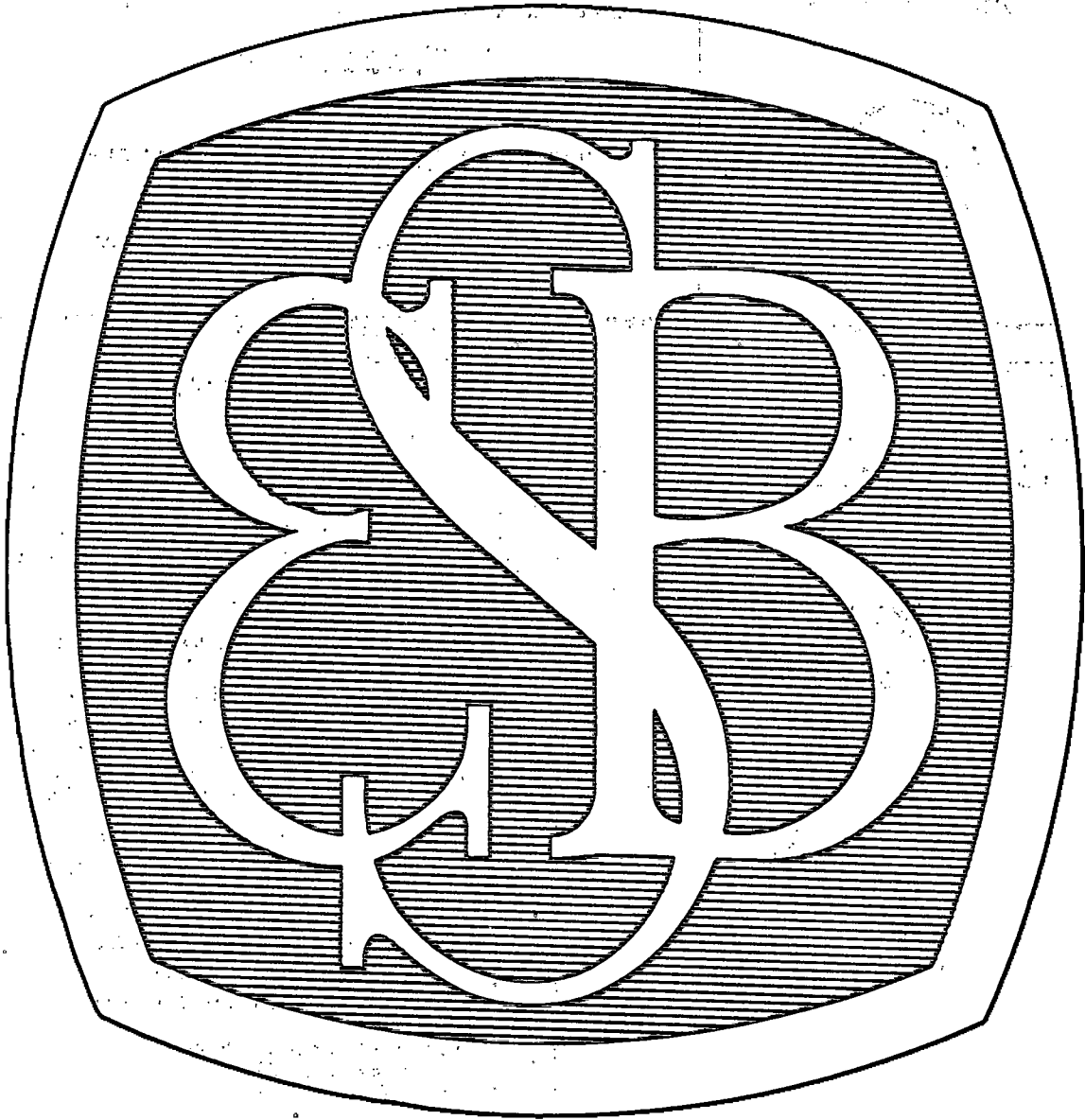


SPECIAL NUMMER

LIMBURG



Economisch - Statistische Berichten

46e JAARGANG - 15 FEBRUARI 1961 - No. 2273

Alle assurantien



R. MEES & ZONEN

Rotterdam

BANKIERS EN ASSURANTIE - MAKELAARS

Beleggingen en vermogensbeheer

WAMBERSIE & ZOON C.V.O.A.

CARGADOORS

SEDERT

1820



ROTTERDAM • AMSTERDAM • DORDRECHT

U reageert op annonces in „E.S.B.”?
Wilt U dat dan steeds kenbaar maken!



Handelsinformatie- en Incassobureau

SCHIEDAMSEVEST 42 F
TELEFOON 12 01 76 (m.l.)

ROTTERDAM



BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN AMSTERDAM

roepen gegadigden op voor het vervullen van de navolgende betrekkingen bij het Gemeentelijk Bureau voor Organisatie en Efficiency:

ÉÉN JONG INGENIEUR

(bij voorkeur een civiel-ingenieur) met enige ervaring en opleiding op organisatiegebied;

TWEE ECONOMEN

eveneens met enige ervaring en opleiding op organisatiegebied. Het salaris zal worden bepaald naar leeftijd en ervaring. Volledige sollicitaties onder no. 91907 te zenden aan de Directie der Gem. Personeelsvoorziening, Sarphatistraat 92, Amsterdam-C.

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 Zoonen, Rotterdam. Banque de Commerce, Koninklijk Plein 6, Brussel, postcheque-rekening 260.34.

Redactie-adres voor België: Dr. J. Geluck, Zwijnaardse Steenweg 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 Postkantoor 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. 0,36 per mm. Contract-tarieven op aanvraag. Rubrieken „Vacatures” en „Beschikbare krachten” f. 0,72 per mm (dubbele kolom). De administratie behoudt zich het recht voor om advertenties zonder opgaaf van redenen te weigeren.



**Toegangspoort van
Zuid-Limburg**

SITTARD (NEDERLAND)

30.000 inwoners

Industrie- en handelsstad.

Centrumgemeente van de Westelijke Mijnstreek.

Knooppunt van weg- en spoorwegverkeer.

Autobuslijnen in alle richtingen.

Uitstekend gelegen t.o.v. België en Duitsland.

Haven Born en Stein in directe nabijheid.

Ruim spoorwegemplacement met laad- en losplaatsen.

Veilinggebouwen.

Bestaande industrie:

Stikstofbindingsbedrijf Staatsmijnen.

Radiobuizenfabrieken.

Metaalwaren-, steen- en tricotagefabrieken.

Verscheidene bankgebouwen.

Uitstekende onderwijsinrichtingen.

Stadsschouwburg; Ziekenhuis.

Inlichtingen: Stadhuis Sittard, tel. (04490) 51 51.

TIELENS

PAPIERFABRIEK



Specialiste in

fijn papier

en karton



MEERSSEN — HOLLAND

PSYCHOLOGISCH INSTITUUT

Dr. Jos Herold



MAASTRICHT

Industriële psychologie

SHELL CHEMICALIËN TEN DIENSTE VAN INDUSTRIE EN BEDRIJF

Onder de wetenschappelijke werkers die de mensheid vooruitgang brachten, nemen chemici een belangrijke plaats in.

Zonder chemie is het leven thans welhaast ondenkbaar. En, steeds blijft deze tak van wetenschap speuren naar nieuwe, thans nog onbekende mogelijkheden.

Ook in SHELL laboratoria werken chemici aan de toekomst. Alles wat hier werd verkregen en nog gevonden zal worden, komt ten goede aan industrie en bedrijf. Ook u kunt te allen tijde een beroep doen op de ervaring en kennis van deze deskundigen.

Grondstoffen voor chemische syntheses, hulpstoffen voor de fabricage van vele produkten en ontwikkelings-chemicaliën.... te uwer oriëntatie volgt hier een greep uit de vele SHELL-mogelijkheden:

GRONDSTOFFEN VOOR CHEMISCHE SYNTHESEN

Allylchloride
Allylalcohol
Epichloorhydrine
Tertiaire Butyl Alcohol
Di - isobutyleen
Para Tertiaire Butyl Benzozuur

GLYCOLEN

Glycerine, min. 99,5% (chemisch zuiver).
Ethyleenglycol,
Di-ethyleenglycol
Polyethyleenglycolen,
200, 300, 400, 555 M,
600, 800, 1000, 1500,
4000.
Propyleenglycol Standard en U.S.P.
Di-propyleenglycol
Hexyleenglycol

OXO-ALCOHOLEN

Alphanol 79
Nonanol

GLYCOL ETHERS

Methyl Oxitol
Oxitol
Isopropyl Oxitol
Butyl Oxitol

OVERIGE CHEMISCHE PRODUKTEN

„IONOL“(BHT), anti-oxidant, technische en voedingsmiddelenkwaliteit
„DUTREX“ 55, aromaatrijk olie-extract



ONTWIKKELINGS CHEMICALIËN

Op de laboratoria en in proeffabrieken worden een aantal chemicaliën geproduceerd, die de uitgangspunten kunnen vormen voor nieuwe syntheses:

Allyl Amines, Allyl Glycidyl Ether, Fenyl Glycidyl Ether, Di-Allyl Ether, Bicycloheptadien, Dureen, en nog vele andere producten.

Inlichtingen worden gaarne verstrekt door:

Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., afd. Industrie chemicaliën, Postbus 69, 's-Gravenhage. Tel. 18.34.00

BETER MET



ÓÓK VOOR

CHEMICALIËN

ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN DE STICHTING HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

46e JAARGANG

No. 2273

15 FEBRUARI 1961

LIMBURG

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



INHOUD

	Blz.
Problematiek van Limburgs groei, <i>door Dr. F. J. M. A. H. Houben</i>	139
Bevolkingsgroei, industriële ontwikkeling, ontwikkelingskernen, <i>door Dr. H. C. W. Roemen</i>	143
De ontwikkeling van Limburg in de Europese ruimte en daarmee verband houdende verkeersvoorzieningen, <i>door Ir. J. G. van Poppel en Ir. C. F. Egelie</i>	149
Grensgangers, <i>door Drs. J. W. F. van Meegeren</i>	163
De mijnbouw in Limburg in verhouding tot die in het buitenland, <i>door Ir. C. E. P. M. Raedts</i>	169
De oppervlaktedelfstoffen grind en zand in de provincie Limburg, <i>door Dr. Ir. S. J. H. Spronck</i>	173
Limburgs platteland in beweging, <i>door Ir. J. P. Planje</i>	179
Sociale begeleiding van de agrarische en industriële ontwikkeling in Limburg, <i>door Drs. H. P. A. van Roosmalen</i>	183
Limburg als recreatiegebied, <i>door Drs. P. W. Heggen</i>	187



COMMISSIE VAN REDACTIE: Ch. Glasz; L. M. Koyck; H. W. Lambers; J. Tinbergen; J. R. Zuidema.

Redacteur-Secretaris: A. de Wit. Adjunct Redacteur-Secretaris: J. J. Hartemink.

COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars;

J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.





Mosa

N. V. PORSELEIN-
EN TEGELFABRIEK
MAASTRICHT

FABRIKANTE VAN:

- HUISHOUDELIJK-
PORSELEIN
- HOTELPORSELEIN
- PLATEEL
- VUURVASTE PLATEN

- MUURTEGELS
- KUNSTGLAZUURTEGELS
- dubbelhardgebakken
VLOERTEGELS
- VENSTERBANKTEGELS

Problematiek van Limburgs groei

Snelle bevolkingsaanwas, krachtige expansie der industrie, uitbreiding van de oppervlakten industrieterrein, vergroting van de capaciteit der vaarwegen, meer en betere wegen, verruiming der onderwijsmogelijkheden, dit alles zijn onderwerpen, welke regelmatig in Limburg de aandacht vragen van Overheid en bevolking. Het zijn onderwerpen, welke karakteristiek zijn voor een snel groeiende provincie. De problematiek van Limburg zou men dan ook kunnen kenmerken door te stellen, dat dit in het algemeen de vraagstukken van groei zijn.

De bevolking van Limburg gaat met sprongen omhoog. Op 1 januari 1950 telde Limburg 722.137 inwoners. Tien jaar later 882.386. Dit is een groei van 22 pCt., terwijl de bevolking van het Rijk met 14 pCt. toenam. Limburg heeft zowel t.o.v. de andere Nederlandse provincies als t.o.v. het buitenland een vestigingsoverschot. In de periode 1950-1958 vestigden zich hier 9.162 personen meer dan er vertrokken. Onder deze omstandigheden blijft als enige mogelijkheid, zich een bestaan te verzekeren in een streek waar de landbouw reeds vrijwel alle woeste gronden ontgonnen heeft: industrialiseren. Op een zeer voorspoedige wijze heeft de industrie zich vooral na de oorlog kunnen ontplooiën. Wellicht is dit niet zo vreemd voor een streek, waar reeds in prehistorische tijd een mijnbouw bestond, welke de vuursteen produceerde voor de vervaardiging van stenen wapens en gebruiksvoorwerpen en waar reeds in de 13e eeuw steenkool werd gedolven. Voor wie vreest, dat deze feiten te ver terugliggen in de geschiedenis om de continuïteit zeker nijverheden aannemelijk te maken, moge de aandacht gevestigd worden op het feit, dat Maastricht en Haarlem toch zeer zeker de oudste industriesteden van Nederland genoemd mogen worden. De industriële arbeid in deze provincie is ontegenzeggelijk van oude datum.

Het welvaartsbeleid, hetwelk in Limburg gevoerd wordt, is erop gericht aan de bevolking, die gehecht is aan haar geboortegrond, werk te bieden in de eigen streek. Dit beleid is in de laatste decennia en vooral na de oorlog met succes bekroond. Voor de bevolkingsaanwas bleek voldoende werkgelegenheid in de provincie aanwezig te zijn. Hierdoor kon een afvloeiing van bevolking naar elders worden voorkomen; waarschijnlijk zou dit vertrek gericht zijn geweest op het westen des lands. Door een beleid in te stellen op het scheppen van werkgelegenheid binnen de provincie, draagt Limburg derhalve bij tot de verlichting van de bevolkingsdruk in het westen.

Men zou de vraag kunnen stellen, of de ontwikkeling in de naaste toekomst even gunstig zal verlopen als in het jongste verleden. In dit verband moeten twee aspecten met bijzondere waakzaamheid worden gevolgd. In de eerste plaats zullen de steenkoolmijnen hetzelfde kwantum kolen in de toekomst met aanmerkelijk minder arbeidskrachten voortbrengen. In de tweede plaats is een aanzienlijk aantal personen in Duitsland gaan werken, waar de lonen veel hoger liggen dan in ons

land. De terugloop der personeelsbezetting der mijnen en de trek naar Duitsland compenseren elkaar grotendeels, zodat nog geen werkloosheid is ontstaan. In deze ontwikkeling ligt echter een gevaarlijk element, omdat bij omslag der conjunctuur de grensgangers ontslagen kunnen worden, waardoor vrij plotseling in Limburg een omvangrijk aanbod van arbeidskrachten en waarschijnlijk werkloosheid zou ontstaan.

Een industrialisatiebeleid wordt gevoerd op lange termijn. De aanleg van goed geoutilleerde industrieterreinen, de bouw van scholen en de verbetering van de infrastructuur kan men niet telkens aanpassen aan de van jaar tot jaar optredende veranderingen, maar deze maatregelen worden genomen met het oog op de toestand zoals deze zich over een groter aantal jaren zal voordoen. Waarschijnlijk zal eenmaal door de terugloop der personeelsbezetting van de mijnen en door het bevolkingsaccres de vraag naar arbeidsplaatsen in de industrie in Limburg groter worden, al wordt zulks thans door een trek naar Duitsland uitgesteld. In elk geval is het nodig, dat een voorzichtig en op alles voorbereid beleid rekening houdend met de mogelijkheid van een in de toekomst versterkte vraag naar industriële arbeidsplaatsen.

Een gunstig industrieel klimaat en een goede infrastructuur zijn noodzakelijk om de industriële ontwikkeling in de vereiste omvang mogelijk te maken. Op dit terrein ligt een belangrijke taak der Overheid. De provincie Limburg is na de laatste wereldoorlog ertoe overgegaan om een eigen elektriciteitscentrale te bouwen — in Midden-Limburg gelegen — teneinde aan de stijgende vraag naar elektriciteit te kunnen blijven voldoen. Voordien werd door het provinciale transport- en distributiebedrijf, de N.V. P.L.E.M., de stroom gekocht, voornamelijk van de Limburgse mijnen. In 1955 werd de Maas-centrale te Buggenum met een capaciteit van 115.000 kW in gebruik gesteld. De behoefte aan stroom steeg in het groeiende en industrialiserende Limburg zodanig, dat in het jaar na de opening reeds besloten werd tot uitbreiding der centrale met 205.000 kW. Ook is de provincie Limburg aandeelhouder in de N.V. Limagas, welke de distributie verzorgt van gas, hetwelk geproduceerd wordt door de Staatsmijnen, en neemt zij deel in de waterleidingmaatschappijen, welke buiten de steden bijna de gehele provincie van water voorzien.

De economische ontwikkeling van het gewest vraagt mede een bijzondere zorg voor het verkeer. De wegen — provinciale en tertiaire wegen, ongeveer 1.000 km — worden regelmatig verbeterd en aangepast aan het steeds meer omvangrijk en sneller wordend verkeer. In het wegenstamied zijn de noord-west richtingen beter vertegenwoordigd dan de oost-zuid richtingen. Deze laatste vragen actieve aandacht, vooral nu de eenwording van Europa voor de deur staat en mede hierdoor de behoefte aan rechtstreekse verbindingen tussen België (Antwerpen, Brussel) en Duitsland (Ruhrgebied, Aken, Keulen, Düsseldorf), welke noodzakelijk

over Limburg moeten lopen, groter wordt. Ook de spoorwegverbindingen van België naar Limburg en verder naar Duitsland zijn ver onder de maat.

Bij de toenemende bevolkingsdichtheid wordt het gebruik van de ruimte steeds intensiever en dit vraagt regelingen, welke hun vorm krijgen in de streekplannen. Voor een belangrijk deel der provincie (westelijke Mijnsreek en Midden Limburg ten oosten van de Maas) zijn reeds goedgekeurde streekplannen tot stand gekomen, terwijl voor het gehele overige gebied der provincie streekplannen in bewerking zijn. Bij de dynamische ontwikkeling van Limburg eist het afwegen van diverse andere belangen, zoals die van de groeiende agglomeraties, van de verkeersverbindingen, de ruimte welke de industrie en de landbouw nodig hebben, van de recreatie, het landschapsschoon, de drinkwaterwinning en de exploitatie van delfstoffen voortdurende bedachtzaamheid. De agrarische sector, welke op vele plaatsen offers in de vorm van cultuurgrond brengt, verdient in zijn kwetsbare positie belangstelling, niet alleen omdat nog altijd veel personen in deze sector een bestaan vinden, maar ook omdat de agrarische productie een belangrijk deel van het volksinkomen blijft leveren. Het provinciaal bestuur heeft een Commissie voor de Agrarische Belangen in Limburg in het leven geroepen en heeft aan de Provinciale Waterstaat een agrarische afdeling verbonden, welke bezig is met het opstellen van een agrarische welvaartsstudie, betrekking hebbend op de gehele provincie.

In vergelijking met andere delen des lands is Limburg rijk aan delfstoffen. Niet alleen steenkool wordt hier gewonnen, maar Limburg heeft ook bijzonder waardevolle oppervlaktedelfstoffen als mergel, kalksteen, zilverzand, bruinkool, klei, waaronder hoogwaardige klei en grote hoeveelheden grind en zand.

Limburg is de grote leverancier in Nederland van grind geworden en zal in de toekomst een belangrijke hoeveelheid metsel- en betonzand kunnen leveren. Bij de winning van deze delfstoffen veranderen grote oppervlakten Maasuitewaarden en andere terreinen in waterplassen. De bezwaren van landbouwkundige, waterstaatkundige en landschappelijke aard, welke het graven van deze waterplassen met zich brengt, hebben het probleem gesteld, hoe deze wederom in land veranderd zullen kunnen worden. De provincie heeft kunnen bereiken, dat door het doen betalen van een bedrag per ton gedolven materiaal een fonds gevormd wordt, waaruit de kosten betaald worden van het vullen der plassen met afvalmaterialen van de mijnen, welke materialen in grote omvang in Limburg ter beschikking staan.

Limburg heeft reeds lang een recreatieve functie niet alleen voor de bewoners van het gewest zelf, maar ook voor velen van buiten de provincie. Het totale aantal toeristen wordt geschat op 1½ miljoen per jaar. Het zuidelijk deel van het gewest vormt een geheel met de recreatiegebieden van Eifel en Ardennen. Deze streken zullen in de toekomst, mede als gevolg van de verkorting der arbeidsweek, een nog sterkere stroom van bezoekers trekken en dit zal nog meer voorzieningen vragen in de vorm van hotels, restaurants, pensions, jeugdherbergen, kampeerterreinen en andere accommodaties. In hotels en pensions in Limburg zijn thans ca. 26.000 bedden beschikbaar, waarvan alleen in Valkenburg-Houthem ca. 8.400.

In „The landmarks of tomorrow” zegt P. F. Drucker:

„An abundant and increasing supply of highly educated people has become the absolute prerequisite of social and economic development in our world”... „The essential new fact is that a developed society and economy are less than fully effective if anyone is educated to less than the limit of his potential”. Deze gedachte is in Limburg goed begrepen en in het welvaartsbeleid neemt de zorg voor het onderwijs dan ook een zeer ruime plaats in. Een rijke schakering van onderwijsmogelijkheden is reeds aanwezig zowel op het gebied van middelbaar en voorbereidend hoger onderwijs als op het gebied van het technisch onderwijs, waarbij nog vermeld kan worden een Sociale Academie. Op het gebied der kunst biedt de provincie eveneens opleidingsmogelijkheden van allure, o.a. in een Jan van Eyck-academie en een toneelacademie, en voorts in verschillende instituten voor onderricht in de in Limburg veel beoefende muziek, waaronder een Conservatorium in de hoofdstad.

Bij een voortdurend toenemend aantal jongeren, dat onderwijs wenst te volgen (in de vijf jaren van 1953 tot 1958 steeg het aantal leerlingen van de U.L.O., V.H.M.O.- en lagere nijverheidsscholen van 24.000 tot 35.000), wordt ook het aantal en de omvang der scholen regelmatig uitgebreid. Dat Limburg voor een sluitstuk van hoger onderwijs vecht, is niet irreëel; wil deze provincie toch haar ontwikkelingskansen in potentieel en uitzonderlijke ligging mede voor Nederland tot gelding brengen, dan zal het de geestelijke kracht van een instelling van wetenschappelijk onderwijs moeilijk kunnen missen.

Gedurende de periode na de laatste wereldoorlog heeft de economie steeds ruimere middelen ter beschikking gesteld, is de inkomensspreiding toegenomen, heeft de vooruitgang der techniek vele nieuwe en begerenswaardige goederen opgeleverd, zijn de nog min of meer gesloten gemeenschappen open geworden en leeft de mens in een wereld, welke van jaar tot jaar in vele opzichten verandert. Dit stelt aan de leidinggevende groepen nieuwe eisen en maakt het nodig op het maatschappelijke, culturele, medische, hygiënische en charitatieve vlak nieuwe initiatieven te nemen en aan reeds bestaande instellingen een ruimere armslag te geven. De Overheid heeft hierbij een ondersteunende en stimulerende taak en daar de omvang van deze taak in de laatste jaren zoveel groter is geworden, heeft de provincie Limburg een Commissie voor de sociale begeleiding ingesteld, welke onder andere zal adviseren inzake het sociale beleid, opdat dit harmonisch kan worden afgestemd op de economische ontwikkeling.

De Europese eenwording is — zij het nog niet in een tempo, dat men zou mogen wensen — op gang gekomen. Dit leidt tot nauwere contacten tussen de landen en het is voor de hand liggend, dat dit zich in de grensgebieden der landen op bijzondere wijze manifesteert. De provincie Limburg heeft driekwart van haar grenzen gemeen met België en Duitsland. Bovendien is de provincie lang en smal van vorm. Onder deze omstandigheden is het vanzelfsprekend, dat vele verschijnselen en vraagstukken, welke in Limburg op de voorgrond treden, zich eveneens in de aangrenzende buitenlandse streken openbaren. In het voorafgaande bleek dit bijv. reeds voor de verbindingswegen oost-west, het vreemdelingenverkeer, het werken in het buitenland en de prijsverschillen. Hieraan kan worden toegevoegd, dat

bijv. de leidingen der openbare nutsvoorzieningen over de grenzen heen reiken en dat veelvuldig culturele manifestaties over en weer plaatsvinden.

Wanneer hier gemakkelijk gesproken wordt van „land zonder grenzen” dan is dat een weergave van de feitelijke toestand. Rekening kan bijv. worden gehouden met de mogelijkheid, dat Limburg betrokken wordt bij de ontlasting van het Ruhrgebied, waar de opeenhoping van woongebieden, bedrijven en verkeersapparatuur zeer groot geworden is. Uit dit alles ontstaan ook in de overheidssfeer contacten tussen de aangrenzende gebieden; contacten van informatieve aard en met het karakter van overleg, waarvan Minister De Pous in de zevende Industrialisatienota zegt, dat hij deze contacten gaarne ziet en het zijne ertoe zal bijdragen om het regionale beleid in onze grensgebieden af te stemmen op dat van onze nabuurlanden.

In het bovenstaande is gepoogd een overzicht te geven van de hoofdlijnen der problematiek van Limburg nu en in de naaste toekomst. In de hierna volgende bijdragen zullen verschillende onderwerpen nader worden uitgewerkt. Ongetwijfeld zullen de hoofdlijnen, zoals zij thans worden gezien, in een wereld, waar bijna dagelijks nieuwe ontwikkelingen zich voordoen en van invloed worden, reeds spoedig kunnen veranderen. Klimaatveranderingen negeren of zich gedragen alsof deze niet plaatsvonden, zou noodlottig kunnen zijn. Studie van de te verwachten groei en van de daarin aanwezige dynamiek en grote oplettendheid van de zijde der Overheid om haar

beleid effectief te kunnen aanpassen, zullen voor vandaag en morgen het kompas zijn, waarop zij vaart.

Maastricht.

Dr. F. J. M. A. H. HOUBEN.
Commissaris der Koningin

Maatschappij met Internationale vertakkingen vraagt voor het Hoofdkantoor te Amsterdam

HOOFD van de administratie

Gegadigden moeten in staat zijn aan een gecompliceerde, grotendeels met ponskaarten gevoerde administratie leiding te geven en ervaring in een dergelijke functie hebben opgedaan. De positie biedt, gezien de sterke expansie van het bedrijf, interessante ontwikkelingsmogelijkheden.

Het aanvangssalaris ligt in de orde van grootte van f. 18.000,—; uitstekende pensioenvoorzieningen zijn van kracht.

Brieven met uitvoerige gegevens omtrent levensloop, opleiding en ervaring worden gaarne ingewacht onder No. E.S.B. 14-1, postbus 42, Schiedam.

Dank zij

een gunstige ligging
op een kruispunt
van wegen is

Maastricht

sinds vele eeuwen een
centrum van verkeer,
handel en industrie

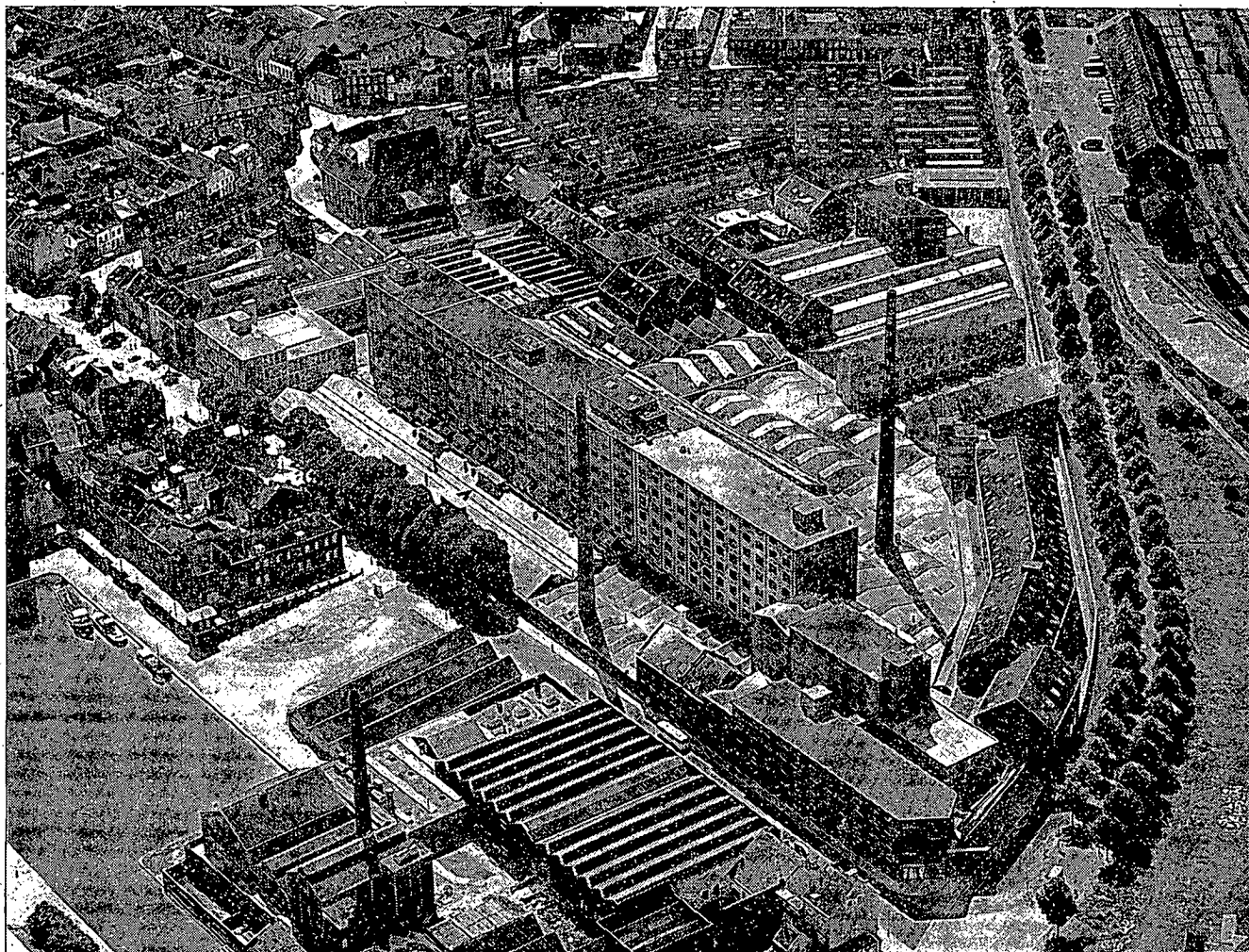
N.V. Koninklijke Sphinx-Ceramique

v/h Petrus Regout



Maastricht

Sinds 1834



Fabrikanten gespecialiseerd in:

- ☞ Sanitaire installatie-artikelen van Kristalporselein en Vuurklei
- ☞ Huishoudelijk aardewerk
- ☞ Hotelporselein
- ☞ Huishoudelijk porselein
- ☞ Vuurvast aardewerk „Parafeu”
- ☞ Kunstkeramiek
- ☞ Muurtegels en Bouwkeramiek

Bevolkingsgroei, industriële ontwikkeling, ontwikkelingskernen

Snelle aanwas der Limburgse bevolking.

Van alle Westeuropese landen heeft Nederland het grootste geboorte-overschot per 1.000 inwoners. Weliswaar worden de geboortecijfers van Nederland overtroffen door die van Spanje en Portugal, maar daartegenover zijn de sterftcijfers in Nederland de laagste van West-Europa. Met een geboorte-overschot van 13,7 per mille ligt de natuurlijke aanwas der bevolking in ons land ruim 1 per mille hoger dan in Portugal, dat de tweede plaats in West-Europa inneemt¹⁾.

Wanneer men in Nederland de bevolkingsgroei der verschillende provincies met elkaar vergelijkt, dan blijkt Limburg de snelst groeiende provincie te zijn. Dit is niet alleen het geval, wanneer men de natuurlijke aanwas vergelijkt, maar ook, wanneer men bij de vergelijking rekening houdt met de migratie²⁾.

Met een bevolking (op 31 december 1959) van 882.386 zielen neemt Limburg de vijfde plaats in onder de provincies. Omstreeks 1970 zal de provincie een miljoen inwoners tellen en volgens een prognose van de P.P.D. kan het aantal inwoners in 1980 op 1.181.500 worden geschat. De bevolkingsdichtheid bedroeg op 1 december 1959 reeds 397,5 personen per km² en deze lag aanmerkelijk hoger dan de gemiddelde dichtheid des lands (351,6)³⁾.

De bevolkingsdichtheid in de verschillende delen van

¹⁾ Statistical Abstract of the United States 1959, Washington D C 1959. Population no. 4, 1956.

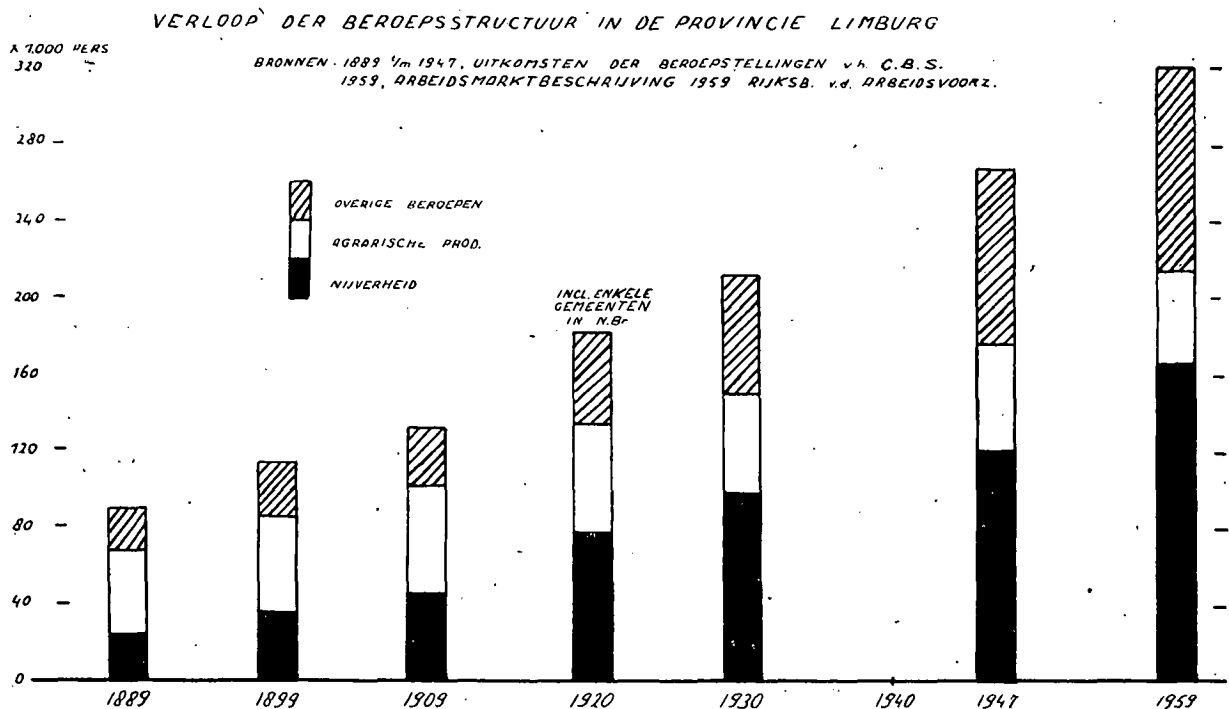
²⁾ Loop der bevolking, C.B.S. Population no. 4, 1957.

³⁾ Statistisch Zakboek 1960.

Limburg wijkt onderling sterk van elkaar af. In de oostelijke Mijnstreek is de bevolkingsdichtheid zeer hoog en nadert 1.200 inwoners per km². Dit is een dichtheid, waarbij in deze streek reeds moeilijkheden ontstaan bij het zoeken naar geschikte industrieterreinen. Een dichtbevolkt gebied is vanzelfsprekend doorsneden door tal van verkeerswegen, het heeft behoefte aan recreatieruimten en aan terreinen voor drinkwaterwinning, terwijl ook niet alle oppervlakten aan een agrarische bestemming kunnen worden onttrokken. Hierbij komt, dat in Zuid-Limburg de sterke hellingen een groot aantal terreinen ongeschikt doen zijn voor fabrieksbouw. Verder doen zich in de Mijnstreek bodemverzakkingen voor als gevolg van de kolenexploitatie en dit maakt — zij het tijdelijk — bepaalde terreinen minder geschikt voor bedrijfsgebouwen.

Een gelukkige omstandigheid is, dat in het noordelijk deel van Zuid-Limburg en in Midden en Noord-Limburg, waar de bevolkingsdichtheid veel lager ligt, ruimte voor industrieterrein in overvloed aanwezig is.

De snelle groei der bevolking heeft in Limburg het vraagstuk van de bestaansmiddelen naar voren geschoven. Aan het einde der vorige eeuw en in het begin der 20ste eeuw kon de agrarische sector nog arbeidskrachten opnemen. De ontginning van woeste grond en de intensivering (o.a. de ontwikkeling van de tuinbouw om Venlo) gaven meer handen werk. De eerste mogelijkheid is thans niet meer aanwezig. De ontwikkeling in de agrarische sector als bestaansbron wordt duidelijk geïllustreerd in tabel 1.



TABEL 1.

Personen werkzaam in de agrarische produktie in Limburg

Jaren	Aantal personen a)	In pCt. van de beroepsbevolking
1889	42.454	47,1
1899	50.358	44,4
1909	55.150	41,1
1920	58.465 b)	31,9
1930	52.026	24,6
1947	56.589	21,1
1959	58.950 c)	15,3

a) Uitskomsten der beroepstellingen van het C.B.S.

b) Inclusief een gedeelte der provincie Noordbrabant.

c) Volgens het Districtsbureau voor de Arbeidsvoorziening in de provincie Limburg. Arbeidsmarktbeschrijving van Limburg.

Sterker nog dan de ontwikkeling der absolute cijfers tonen de percentages in deze tabel aan hoezeer de bevolkingsaanwas noopte tot het zoeken van nieuwe bestaansbronnen. Nieuwe bestaansmogelijkheden werden vooral in de industrie gevonden. In 1889 werkte 28 pCt. der beroepsbevolking van Limburg in de nijverheid en in 1959 was dit aantal gestegen tot 52 pCt.

Een versterkte industriële ontwikkeling zal ook in de toekomst nodig blijven om de te verwachten aanwas der bevolking een bestaan te kunnen bieden. Dit zal als gevolg hebben een verdere verandering der beroepsstructuur.

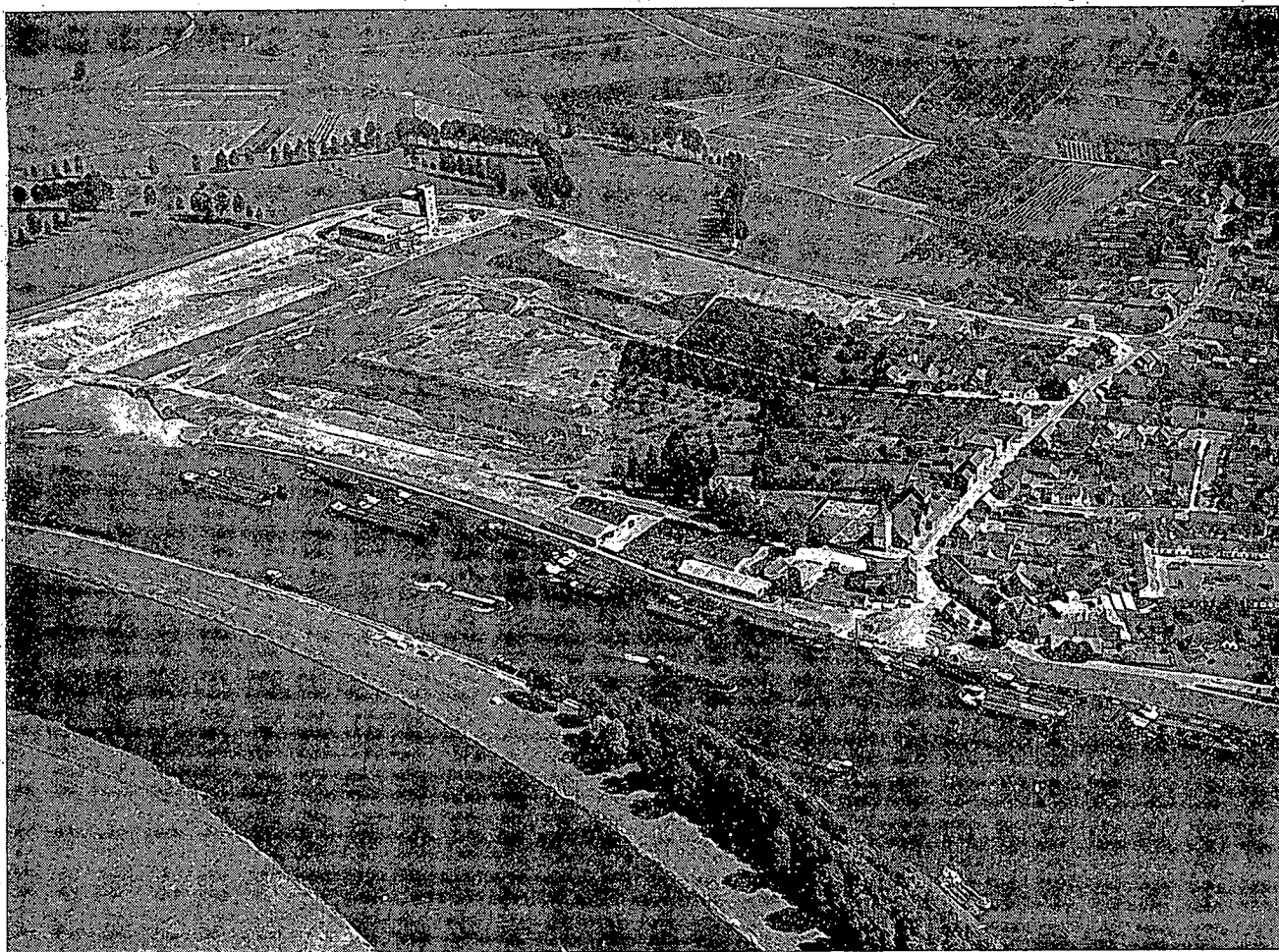
Industriële ontwikkeling.

In de periode 1950-1958 is de ontwikkeling van de

werkgelegenheid in de industrie zeer gunstig geweest. De bezetting der industrie steeg in deze periode in Nederland met 94.000 personen. In Noordbrabant bedroeg de stijging 29.000, in Limburg 22.000. Van de totale toeneming kwam dus 54 pCt. ten goede aan deze beide provincies. Voor Limburg betekende dit, dat op elke 1.000 inwoners 27 nieuwe arbeidsplaatsen in de industrie werden ingenomen. In rangorde volgt dan Noordbrabant met 21 nieuwe arbeidsplaatsen per 1.000 inwoners en daarna Drenthe met 14. Hieruit blijkt wel, dat het proces der industriële ontwikkeling in Limburg zeer gunstig verliep.

Verschillende factoren hebben bijgedragen tot deze voorspoedige ontwikkeling. In de eerste plaats de gunstige conjunctuur van na de oorlog en het daarmee samenhangende tekort aan arbeidskrachten. Hierdoor werd de industrie gemakkelijk ertoe bewogen om die streken als vestigingsplaats voor nieuwe of dochterbedrijven te kiezen, waar een ruim aanbod van arbeidskrachten aanwezig was of verwacht kon worden. Van deze factor hebben alle provincies buiten het Westen in ruime of minder ruime mate voordeel genoten.

In de tweede plaats is de ondernemer zich ervan bewust geworden, dat Limburg — en dit geldt ook voor Noordbrabant — in het éénwordende Europa zeer centraal gelegen is. Limburg ligt op korte afstand van en heeft of krijgt goede verbindingen met het Ruhrgebied, de grote zeehavens, het Luikse industriebekken,

*Aanleg van industrieterrein aan water te Maasbracht**(foto K.L.M. Aerocarto N.V.)*

grote steden als Brussel, Keulen en Düsseldorf. Binnen een kring om Limburg met een straal van 200 km wonen meer dan 41 mln. mensen en binnen 600 km meer dan 150 mln. De ligging van Limburg is hierdoor gunstig voor de afzet van consumptiegoederen; bovendien is de ligging door de nabijheid van het Ruhrgebied en het Luikerbekken voordelig voor de aankoop en aanvoer van grondstoffen voor metaalverwerkende industrieën. Ook voor toeleveringsbedrijven ten behoeve van de grote industriecentra in de omgeving van Limburg is de ligging geschikt. In de derde plaats heeft tot de gunstige ontwikkeling in Limburg bijgedragen het regionale industrialisatiebeleid van de Minister van Economische Zaken door verbetering van de infrastructuur in de probleemgebieden en de premies voor fabrieksgebouwen en prijsreducties voor industrieterreinen in de ontwikkelingskernen. Ook de stimulerende werking van het provinciaal bestuur en van de gemeenten heeft gunstige resultaten afgeworpen.

In de Limburgse industrie werken ongeveer 117.000 personen. Bijna de helft hiervan vindt emplot in de mijnen. Deze hebben ook rond de helft van de aanwas der personeelsleden van de gehele industrie in de periode tussen 1950 en 1958 opgenomen. De andere helft vond werk in vele nieuwe vestigingen en in uitbreidingen van bestaande industrieën. Onder deze nieuwe vestigingen en uitbreidingen neemt Philips een belangrijke plaats in met bedrijven in Venlo, Panningen, Weert, Roermond,

Sittard, Heerlen, Bunde, Margraten en Eysden. Na de mijnen is de elektrotechnische industrie de grootste industriële werkgever in Limburg geworden.

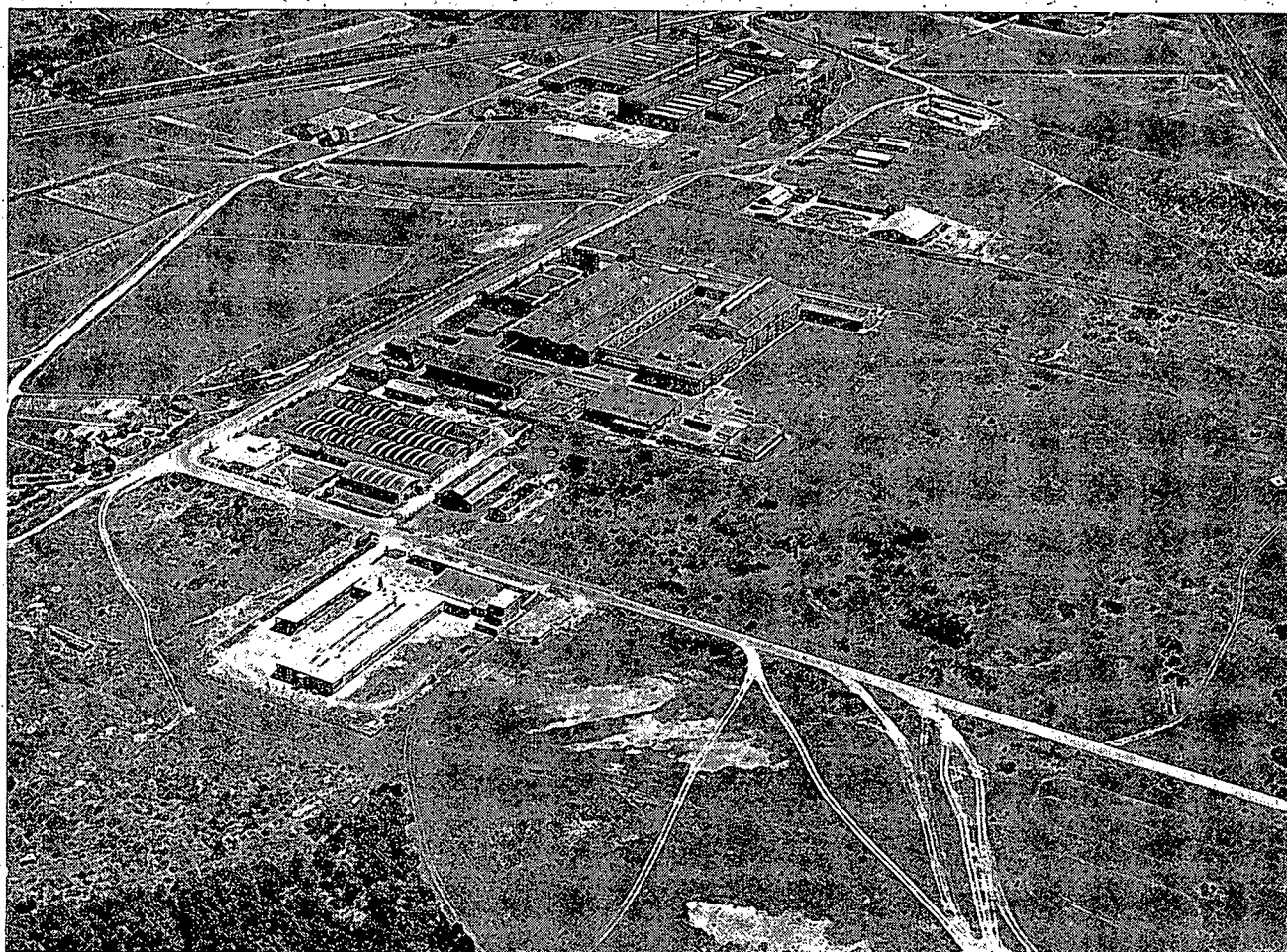
Was de industriële ontwikkeling gedurende de periode 1950-1958 zeer voorspoedig, de jaren 1959-1960 gaven een afwijkende ontwikkeling te zien. Onder invloed van de concurrentie, welke de steenkool op de energiemarkt ondervond, zagen de Limburgse mijnen zich eind 1958 genoodzaakt een „aannemingsstop” voor het personeel in te voeren. Zonder dat personeel op enigszins ruime schaal werd ontslagen, is de bezetting der mijnen, sedertdien met enkele duizenden personen teruggelopen. De mijnen gaan ervan uit, dat deze terugloop nog een aantal jaren zal aanhouden en dat de uiteindelijke bezetting 10 à 12.000 personen lager zal liggen dan het aantal personeelsleden in 1958.

De overige industrie heeft in het laatste paar jaren haar personeelsbezetting verder uitgebreid, en komt momenteel nog vele arbeidskrachten tekort. Dit vindt mede zijn oorzaak hierin, dat als gevolg van de hoogconjunctuur en een daarmee samenhangend tekort aan arbeidskrachten in Duitsland velen uit Limburg, aange trokken door de aanmerkelijk hogere lonen welke aan de andere zijde van de grens worden betaald, in Duitsland werk hebben aanvaard.

Nu heeft de welvaart in Limburg van deze ontwikkeling niet te lijden gehad. Wanneer echter het wer-

Industrieterrein Groot Boller Venlo

(foto K.L.M. Aerocarfo N.V.)



ken in Duitsland, waarvan de omvang gesteld kan worden op 5.000 à 6.000 personen, blijft toenemen, dan ontstaat een gevaarlijke situatie. Indien de conjunctuur terugloopt, valt te verwachten, dat de Nederlandse arbeidskrachten in Duitsland het eerst ontslag zullen krijgen. Het gevolg hiervan zou dan zijn, dat in Limburg een groot aantal werklozen komen. Daarbij komt, dat de Limburgse industrie momenteel in haar expansie wordt geremd door gebrek aan arbeidskrachten, welk gebrek in niet onbelangrijke mate wordt vergroot door de trek naar Duitsland.

Ontwikkelingskernen.

Onder het nieuwe regionale industrialisatiebeleid van de Minister van Economische Zaken zijn in Limburg als probleemgebied aangewezen: Noord- en Midden-Limburg ten westen van de Maas en de streek Mook-Bergen ten oosten van de Maas. Deze streken vormen met het oostelijk deel van Noordbrabant één probleemgebied. In Limburg zijn de plaatsen: Venray, Panningen (in de gemeente Helden) en Weert aangewezen als ontwikkelingskernen (Venray en Panningen genoten ook onder het eerste regionale industrialisatiebeleid de faciliteiten aan kernen toegekend).

Volgens mededelingen van het Districtsbureau voor de Arbeidsvoorziening in de provincie Limburg had zich in de gemeenten Weert, Venray en Helden in het verleden een omvangrijke uitgaande pendel ontwikkeld. Deze

was het gevolg van het achterblijven van de werkgelegenheid bij de groei der beroepsbevolking. De pendel van Weert richtte zich vooral op Oost-Brabant (Eindhoven, Budel, Helmond). De pendel van Venray en Helden koos de richting Venlo, Tegelen, Reuver. Ook de Limburgse mijnen trokken uit de drie gemeenten enkele honderden mannen tot zich.

De mogelijkheid om in de drie kernen bijzondere financiële faciliteiten te krijgen bij de vestiging of uitbreiding van een industrie heeft stimulerend gewerkt op de ontwikkeling der industrie dezer plaatsen. In tabel 2 wordt hiervan een overzicht gegeven.

TABEL 2.

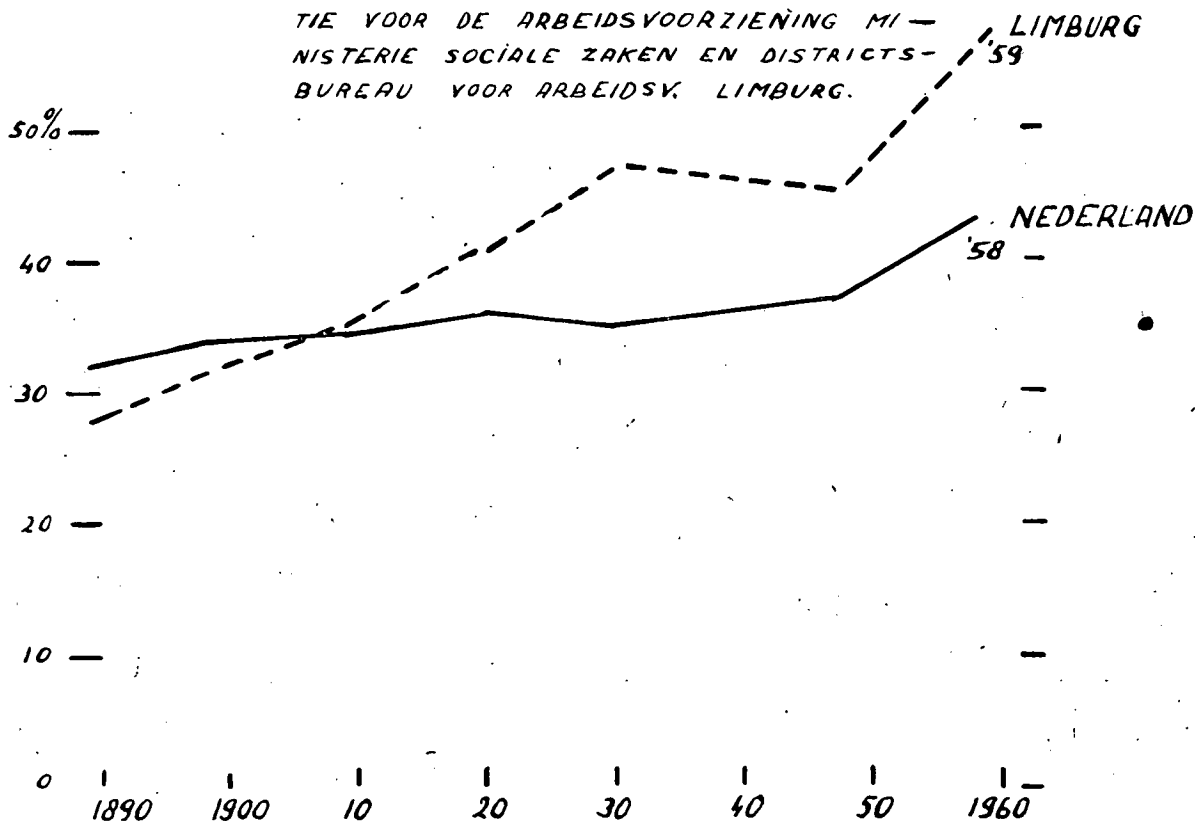
Industriële expansie in de ontwikkelingskernen in Limburg

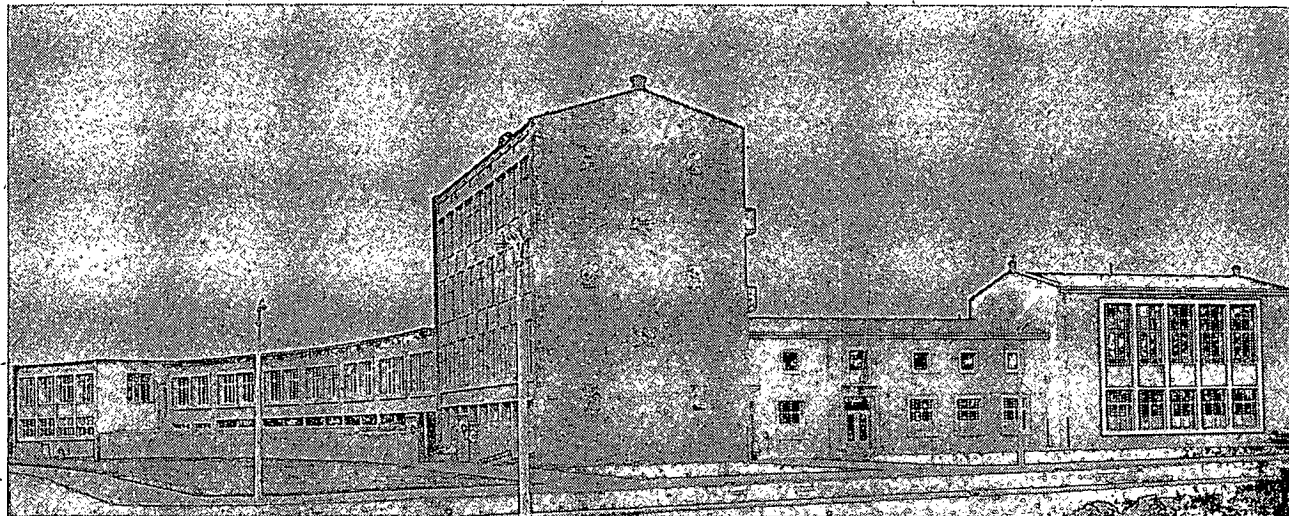
Ontwikkelingskernen	Aantal nieuwe vestigingen of uitbreidingen	Door industrie gekocht, in erfpacht of in optie verkregen industrieterrein (in ha)	Aantal nieuwe arbeidsplaatsen voor mannen bij volledige bezetting
		1 januari 1959	
Weert	24	42. 78. 35	1.376
Helden-Panningen	4	9. 19. 63	520
Venray	4	2. 85. 70	300
Totaal	32	54. 83. 68	2.196

Uit deze ontwikkeling kan men concluderen, dat de noodzaak van industrialisatie ook in de tot voor kort

AANDEEL DER BEROEPSBEVOLKING WERKZAAM IN DE NIJVERHEID.

BRONNEN 1889 t/m 1947, UITKOMSTEN DER BEROEPSTELLINGEN v. h. C.B.S., 1958 EN 1959, ARBEIDSMARKTBESCHRIJVING 1959 v. d. DIRECTIE VOOR DE ARBEIDSVORZIENING MINISTERIE SOCIALE ZAKEN EN DISTRICTSBUREAU VOOR ARBEIDSV. LIMBURG.

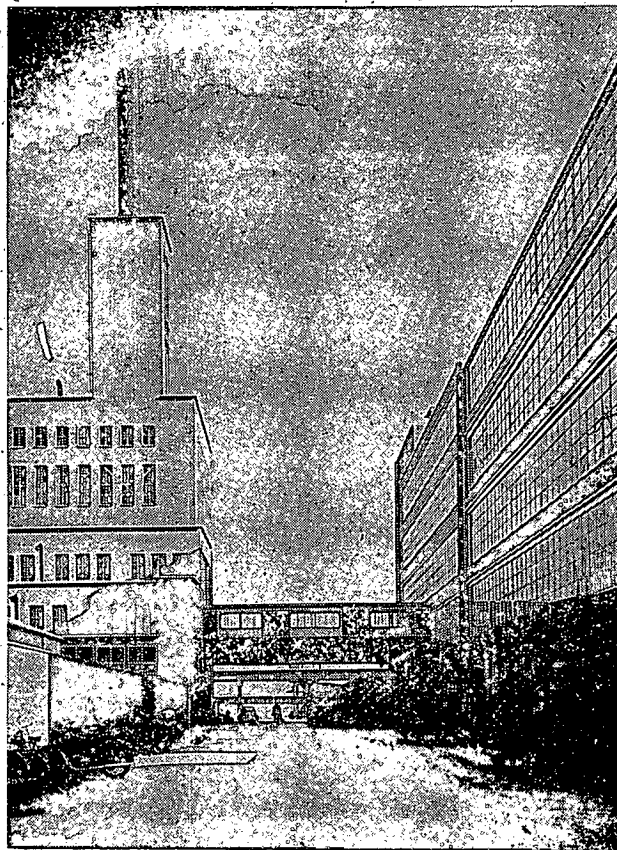




(copyright Fotodienst N.V. P.L.E.M., Prins Bisschopsingel 2, Maastricht)

overwegend agrarische gebieden van Noord- en Midden Limburg thans algemeen wordt aanvaard. Dit komt ook tot uitdrukking in de deelneming aan het technisch onderwijs. Het aantal dagleerlingen der L.T.S.-en in

*Moderne fabrieksbouw in de oude industriestad
Maastricht*



(foto en copyright: W. Mantz)

Noord- en Midden Limburg steeg in de periode 1954-1959 met 87 pCt. In Zuid-Limburg bedroeg de stijging 37 pCt.; in Nederland 32 pCt.

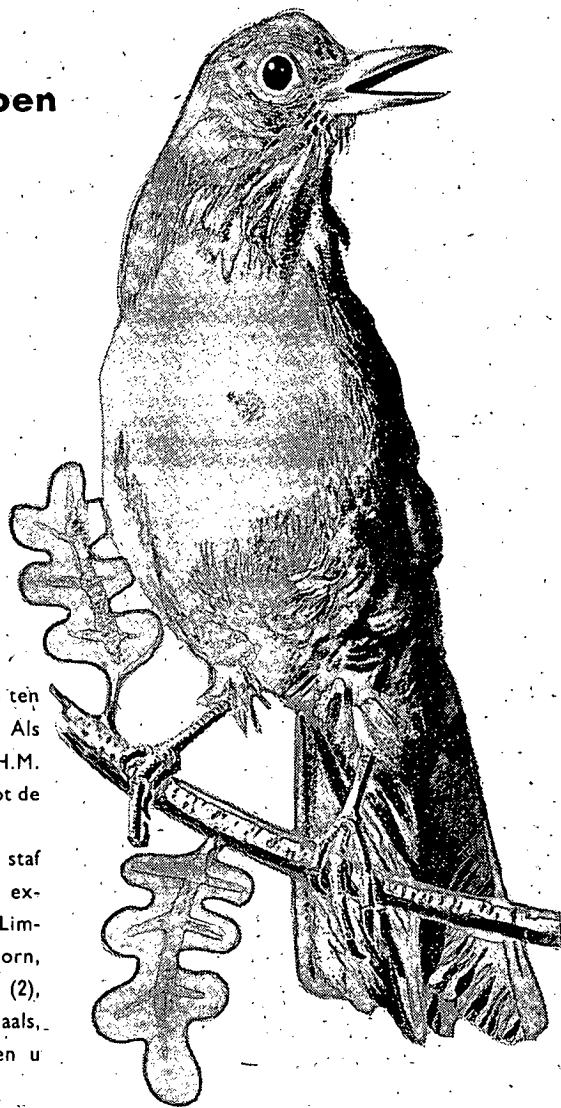
De propagering van de noodzaak van industrialisatie vergezeld van concrete maatregelen der Overheid hebben de mentaliteit der bevolking van Noord- en Midden Limburg gunstig beïnvloed. Tot deze concrete maatregelen kunnen gerekend worden de opening van nieuwe technische scholen, o.a. een H.T.S. te Venlo; een U.T.S. te Roermond, L.T.S.-en in Gennep, Venray en Panningen (welke nog gevolgd zullen worden door L.T.S.-en in Heythuizen, Tegelen en Horst) en de openstelling van een L.T.S. voor externen te Wellerlooi. Ook behoren hiertoe de aanleg van goed geoutilleerde industrieterreinen door verschillende gemeenten in Noord- en Midden Limburg en de verbetering der infrastructuur, o.a. door de aanleg van de Midden-Peelweg, welke de kernen Venray en Panningen een goede verbinding zal geven met het westen des lands en in zuidelijke richting.

Deze maatregelen hebben zowel de bevolking als de ondernemers ervan overtuigd, dat het de Overheid ernst is met de bevordering der industriële ontwikkeling en zij hebben vertrouwen gewekt in de toekomst van deze gebieden.

In grote lijnen gezien geeft de provincie Limburg het beeld van een gebied met een zeer snel toenemende bevolking, waar als stuwende bestaansbron de industrie steeds meer op de voorgrond treedt. Als gevolg van de industriële ontwikkeling stijgt de welvaart gestadig en dit schept weer de mogelijkheid tot uitbreiding van de verzorgende sectoren van het economisch leven.

Vóór 1940 kon worden aangenomen, dat rond 60 pCt. der Limburgse beroepsbevolking werkzaam was in stuwende en 40 pCt. in verzorgende beroepen. Thans is deze verhouding ongeveer 50 : 50. De beroepsstructuur der Limburgse bevolking is in een kort tijdsbestek aanzienlijk gewijzigd en het laat zich aanzien, dat dit proces zich in de komende jaren zal voortzetten.

ook in 't bronsgroen
eikenhout...



laat de N.H.M. haar stem horen ten dienste van het bedrijfsleven. Als financieel adviseur kan de N.H.M. een positieve bijdrage leveren tot de industrialisatie van Limburg.

De N.H.M. beschikt over een staf van financiële en economische experts en heeft 13 kantoren in Limburg, nl. in Beek, Buchten-Born, Gulpen, Heerlen, Maastricht (2), Roermond, Sittard, Stein, Vaals, Venlo (2) en Weert, waar men u gaarne van advies zal dienen.

NEDERLANDSCHE HANDEL-MAATSCHAPPIJ

Hoofdkantoor:
Vijzelstraat 32 - Amsterdam
ALLE BANKZAKEN
over het hele land - over de hele wereld.



De ontwikkeling van Limburg in de Europese ruimte en daarmee verband houdende verkeersvoorzieningen

Inleiding.

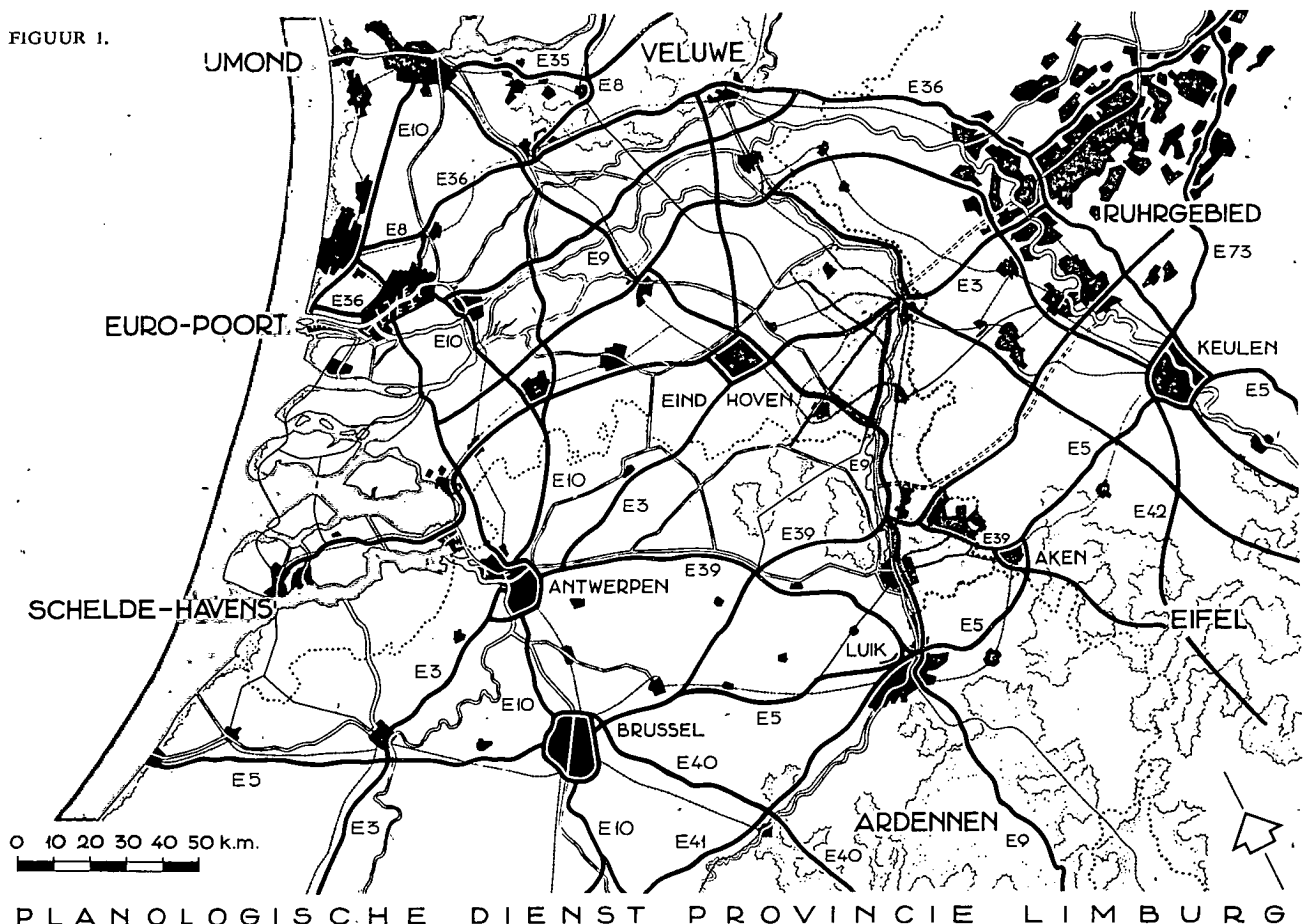
De integratie van de zes E.E.G.-landen, waarvan de consequenties zich in de eerstkomende jaren steeds meer zullen doen gelden, geeft ons alle aanleiding, *ja dwingt ons*, om na te gaan welke krachten in West-Europa nu en in de toekomst van invloed (zullen) zijn op de ontwikkeling van de provincie Limburg in het algemeen en van haar ruimtelijke structuur in het bijzonder.

De bereidheid bij de landen van West-Europa om door intensieve onderlinge samenwerking tot grotere en derhalve sterkere sociaal-economische eenheden te groeien, is gemeengoed geworden en het verlangen naar gedachtenwisseling over de grenzen heen is thans algemeen, zowel in Duitsland als in België, Luxemburg en Frankrijk, om ons tot de ons direct omringende landen te beperken. Er is tussen de collega's van de verschillende instituten zowel op zuiver wetenschappelijk als op meer praktisch terrein een vergaande mate van openhartigheid en mededeelzaamheid aanwezig omtrent in bewerking zijnde studies en projecten.

Een begin van coördinatie van die projecten, welke aan de grenzen aanrakingspunten hebben, is gemaakt. Zo is er sinds 1952 door de Regeringen van de Benelux een Belgisch-Nederlands-Luxemburgse commissie voor de ruimtelijke ordening ingesteld en werd de „Conférence des Régions de l'Europe du Nord-ouest" opgericht, zetelende te Luik. In zulke organen kunnen de vakmensen van de verschillende instituten op het terrein van de ruimtelijke en de economische planning in Benelux, West-Duitsland en Noord-Frankrijk de onderlinge contacten leggen, welke onmisbaar zijn voor het leren denken in supra-nationaal verband.

Wanneer wij ons thans gesteld zien voor de vraag, hoe de toekomstige ontwikkeling zal zijn van ons land en zijn gewesten afzonderlijk en welke problemen van ruimtelijke aard zich daarbij zullen voordoen, dan is er een duidelijk onderscheid waar te nemen bij de aanpak van dit vraagstuk nu en in de periode voor en direct na de tweede wereldoorlog. Vóór de oorlog beperkten de studies en beschouwingwijzen zich als regel tot de ontwikkeling binnen de grenzen, waarbij voor de gewesten de nationale ontwikkeling van

FIGUUR 1.



zelfsprekend eveneens werd betrokken. Na de oorlog kregen de internationale betrekkingen meer de aandacht, in het bijzonder in die gewesten, waar door hun ligging een dergelijke instelling voor de hand lag.

Hierbij neemt Limburg wel een zeer uitzonderlijke positie in, daar het voor een belangrijk deel als een wig indringt tussen België en West-Duitsland en over de gehele lengte aan West-Duitsland grenst. In vele publikaties wordt weliswaar gewezen op de situering t.o.v. het buitenland en op de invloed die in de toekomst van deze ligging bij een voortschrijdende Europese integratie mag worden verwacht, doch deze problematiek wordt meestal beschouwd van binnen uit, d.w.z. vanuit een standpunt dat de waarnemer plaatst midden in het gewest en van waaruit hij het hem omringende gebied overziet. Wij willen in onze beschouwingen ditmaal afzien van deze gedachtengang en trachten te analyseren welke krachtvelden in West-Europa aanwezig zijn, waar hun expansiedrang op is gericht en wat hiervan de invloed zal kunnen zijn op de ontwikkeling en de ruimtelijke structuur van ons gewest.

Krachtvelden in West-Europa.

Het gedeelte van West-Europa dat wij in beschou-

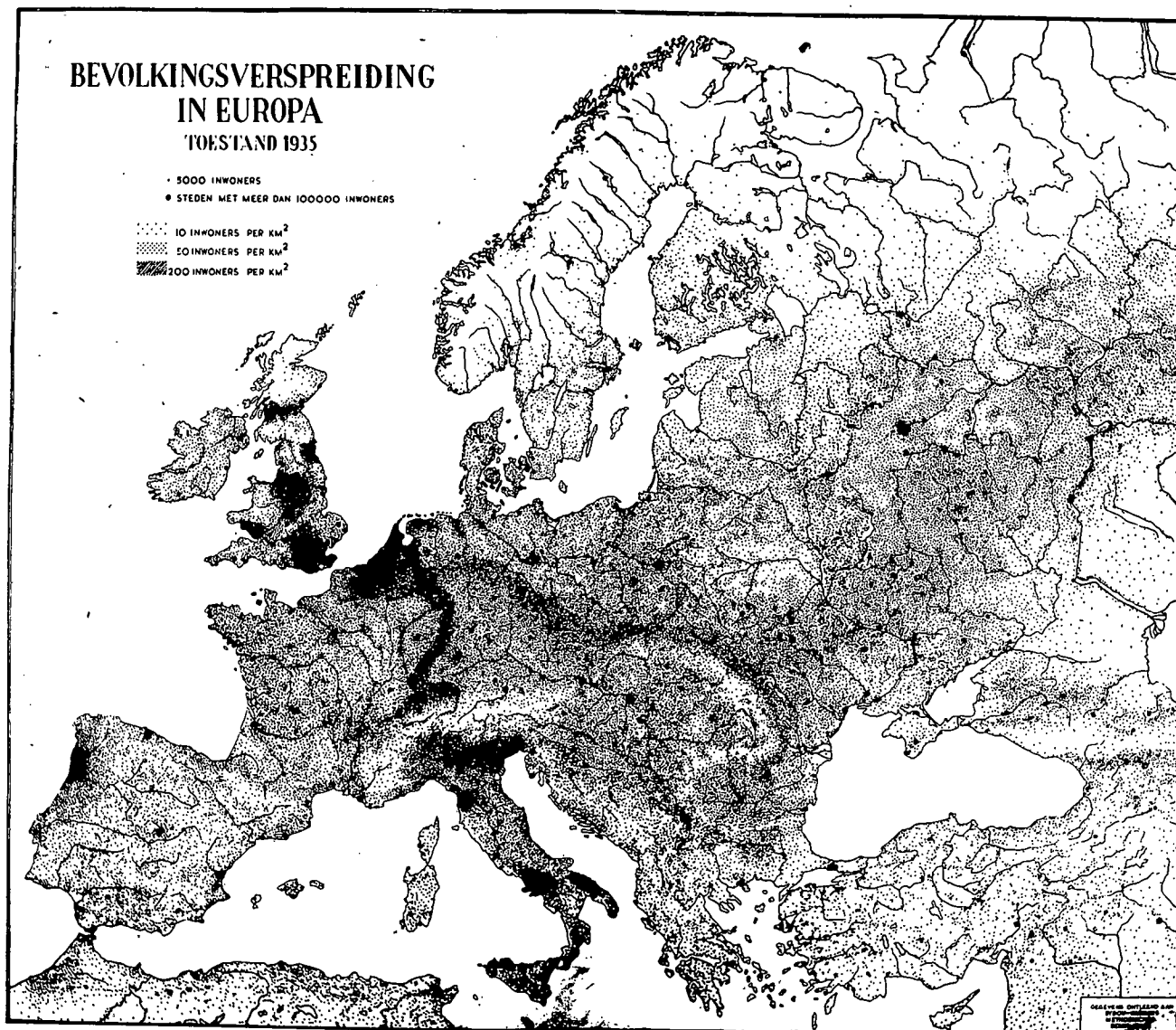
wing zullen nemen omvat datgene wat op figuur 1 is aangegeven. Aan de westzijde begrensd door de kustlijn van Ostende tot de IJmond, met Amsterdam als noordelijke flank en Zeebrugge-Ostende als de zuidelijke begrenzing. Aan de noordzijde het Veluwemeer en de Veluwe. Aan de oostzijde het Ruhrgebied en de Rijn en aan de zuidzijde het Eifel-Ardennen-massief. In grote trekken is dit het Deltagebied van Schelde, Maas en Rijn.

Figuur 2, waarop de bevolkingsdichtheid van Europa is uitgebeeld, toont aan dat deze Delta tot het dichtstbevolkte deel van Europa behoort. Het ligt geheel in de lijn der verwachting dat deze situatie zich in de toekomst niet slechts zal handhaven, doch zich verder zal ontwikkelen, gezien de functie welke de Delta als concentratiepunt van de belangrijkste zeehavens ten opzichte van West-Europa nu eenmaal van nature heeft.

De figuren 3 en 4 laten zien dat verreweg het grootste gedeelte van de steenkool- en de staalproductie van West-Europa om het Deltagebied zijn geconcentreerd. Hiervan gaat eveneens een sterke stimulans voor de ontwikkeling van dit gebied uit.

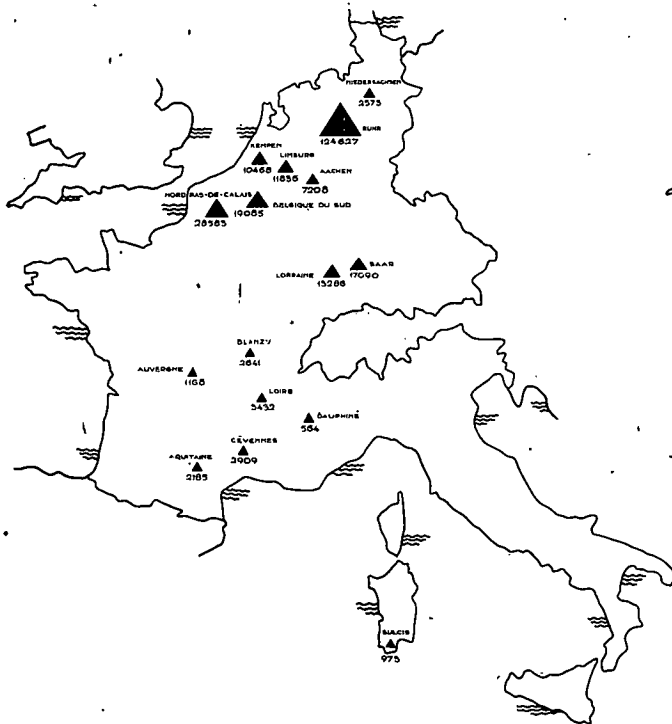
In het Deltagebied zijn enkele grote krachtvelden (ballingsgebieden en sterke industriële concentra-

FIGUUR 2.



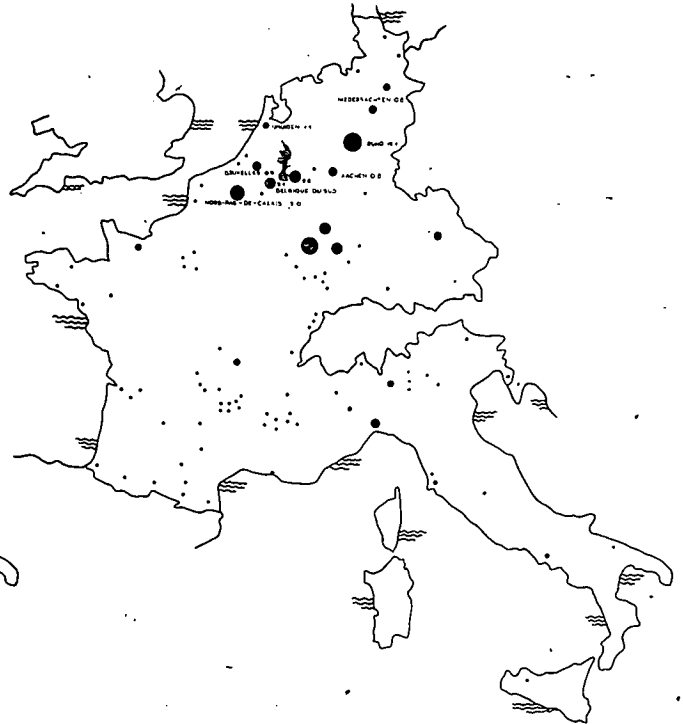
FIGUUR 3.

STEENKOOLEDISTRICTEN E.G.K.S.
PRODUCTIE 1956 (x 1000 TON)



FIGUUR 4.

LIGGING VAN LIMBURG T.O.V STAALPRODUCTIE-CENTRA
E.G.K.S.- PRODUCTIE IN MILLIOENEN TONNEN 1956



ties) gelegen, die de ontwikkeling in hoofdlijnen zullen bepalen. Onderscheid kan daarbij worden gemaakt tussen de zeezijde en de landzijde (figuur 5 en 6). Aan de zeezijde wordt de ontwikkeling in eerste aanleg bepaald door de havenfunctie, die momenteel voornamelijk is geconcentreerd in de IJmond, het Rotterdamse havengebied, Antwerpen en Gent. Een sterkere expansie van de havenfunctie in de toekomst is zeker te verwachten naast de toename van het vervoer van en naar het achterland, als gevolg van de enorme ontwikkeling van de petrochemische industrie, de uitbreiding van de hoogovens met hun nevenbedrijven, de eventuele stichting van nieuwe hoogovens en de met dit alles samenhangende uitbouw en vernieuwing van de zeegeande koopvaardijvloot. Steeds meer blijkt dat voor deze en de daaraan verbonden hulpbedrijven de zee kust en het onmiddellijke achterland de vestigingsplaats bij uitnemendheid is.

De plannen, zowel op Nederlands als op Belgisch gebied, wijzen alle in de richting van een krachtige

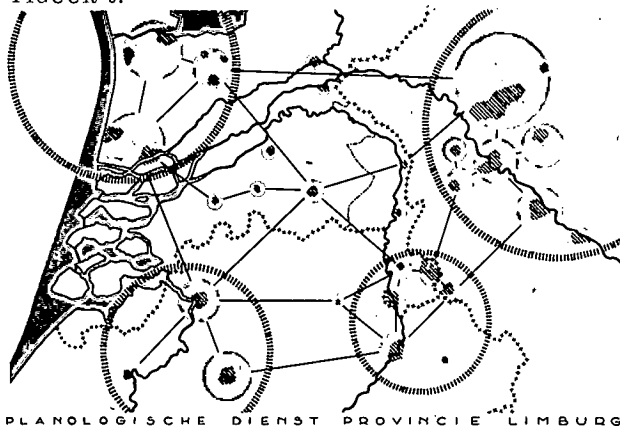
uitbreiding van de havenfunctie. Aan de noordzijde moge worden gewezen op de uitbreiding van de IJmond, zuidwaarts op het in uitvoering zijnde plan voor de Europoort, het Kreekrakplan, de eventuele totstandkoming van het Sloeplan nabij de dubbelstad Middelburg-Vlissingen, de voorgenomen uitbreiding van de haven van Antwerpen, de uitbouw van de havenfunctie van Gent door verbreding van het kanaal Gent-Terneuzen en de daardoor geopende ontwikkelingsmogelijkheden bij de uitmonding van de Westerschelde en de plannen tot het geschikt maken van de haven van Zeebrugge voor de ontvangst van supertankers.

Deze aanzienlijke expansie van de zeehavens van de Delta zal tot gevolg hebben dat de ontwikkeling van het achterland sterk zal worden beïnvloed. Niet alleen betekent dit een uitstraling van de Randstad Holland in Westbrabant en Gelderland, doch evenzeer zal aan de zuidelijke flank van de Delta een verder doordringen van het geurbaniseerde gebied van de Belgische stedendriehoek Antwerpen-Gent-Brussel in oostelijke richting plaatsvinden.

Landinwaarts is het belangrijkste concentratiegebied dat van de Ruhr, dat steeds meer in noordelijke en westelijke richting uitgroeit en waar de te grote concentratie van bevolking en industrie noopt tot maatregelen, analoog aan die, welke voor de Randstad Holland in het voornemen liggen. Vervolgens zijn er de gebieden met de mijnen en de zware industrie van Luxemburg, Elzas-Lotharingen, Saargebied en de Borinage, die na uitvoering van de plannen tot uitbouw van de boven-Maas en de Sambre en de bevaarbaarmaking van de Moezel bereikbaar zullen worden voor schepen tot 1.350 ton (figuur 7).

Tenslotte is er Groot-Brussel dat als eventuele toekomstige hoofdstad van de Europese Gemeenschap een belangrijke ontwikkeling te zien kan geven. Binnen deze

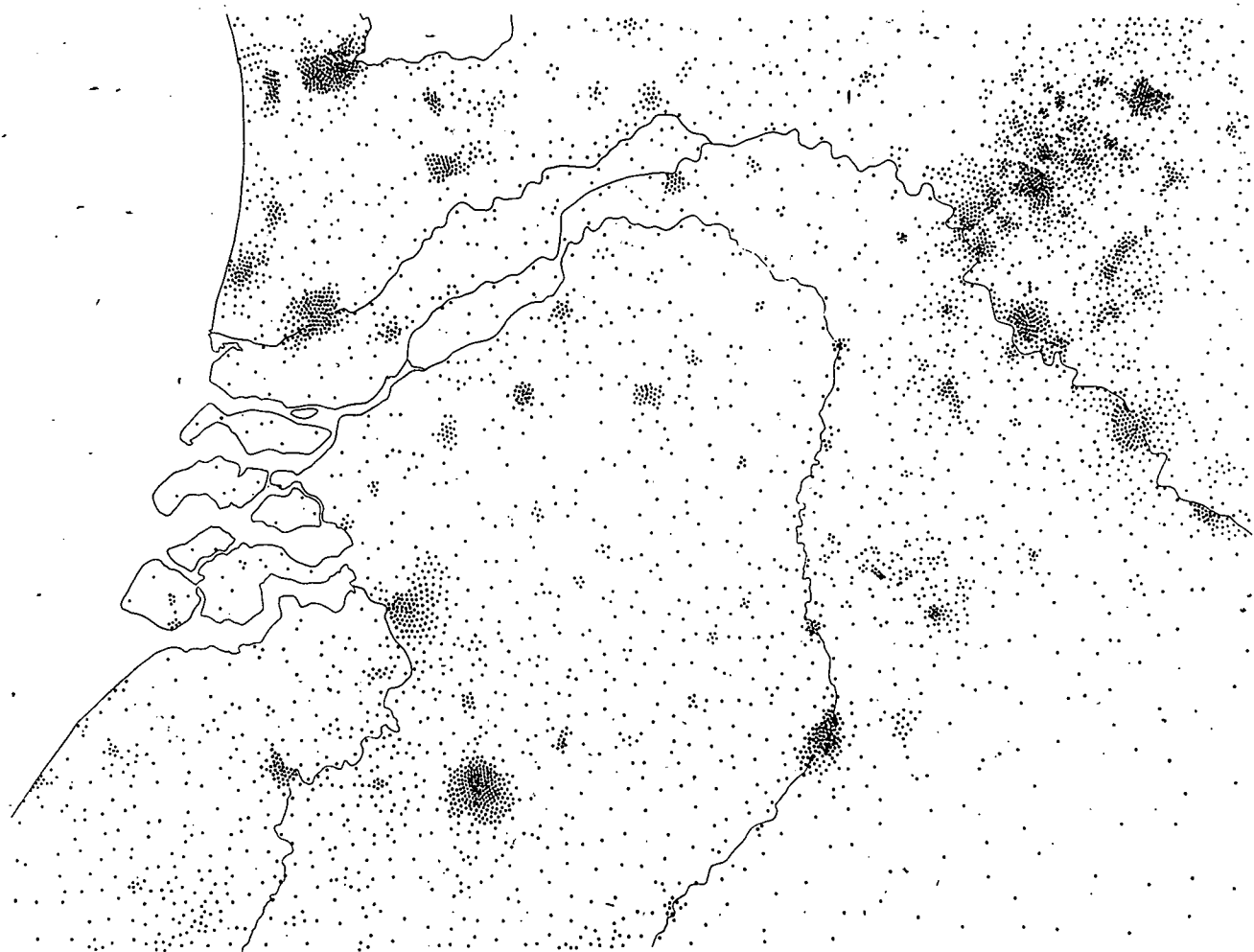
FIGUUR 5.



PLANOLOGISCHE DIENST PROVINCIE LIMBURG

BEVOLKINGSSPREIDING 1956

5000 INWONERS



PLANOLOGISCHE DIENST PROVINCIE LIMBURG JAN. 1960

gordel van krachtvelden liggen diverse andere industriële concentraties die — alhoewel grotendeels van een andere schaal dan de eerstgenoemde — toch een zodanige potentie hebben dat zij belangrijke polen vormen in de ontwikkeling van het hier beschouwde gebied. Zij zijn voor de toekomst van Limburg evenzeer van grote betekenis omdat zij op korte afstand daarvan zijn gelegen en zich op vele plaatsen — zoals nader zal blijken — in hun ontwikkeling logisch voortzetten over het grondgebied van dit gewest.

Van noord naar zuid gaande zijn de volgende industriële concentratiegebieden in dit verband van belang.

Nijmegen-Arnhem.

Steden die vooral na de tweede wereldoorlog een sterke industriële ontwikkeling doormaakten, waarvan de invloed uitstraalt op het meest noordelijke deel van Limburg.

Oost-Brabant.

In dit gebied is het laatste decennium een sterke ontplooiing van de industrie (voornamelijk lichte metaalindustrie) waar te nemen. Het aantal industriële kernen nam belangrijk toe en verschillende ervan groeiden reeds uit tot belangrijke regionale werkcentra, zoals Cuyck en Boxmeer.

Zuidoost-Brabant.

In Zuidoost-Brabant ontwikkelt zich Eindhoven met zijn randgemeenten plus Helmond tot een krachtige industriële conurbatie, waarvan de uitstraling reeds duidelijk merkbaar is in de zone Weert-Helden-Venray.

Belgisch-Limburg.

In Belgisch-Limburg wordt de werkgelegenheid en de bevolkingsdichtheid voornamelijk bepaald door de mijnen. Intussen moet ook hier voor de toekomst een verdere uitbreiding en differentiatie worden voorzien, zoals bijv. in verband met het onlangs door de Belgische Regering genomen besluit tot vestiging van een cokesfabriek in dit gebied.

Deze vestiging zal ongetwijfeld leiden tot aantrekking van carbochemische industrie. Verder kan industriële expansie worden verwacht van de aantrekkingskracht van de ontworpen en deels reeds gerealiseerde industrieterreinen langs het Albertkanaal en zal ook de aanwezigheid van het atoomcentrum te Mol tot verdere uitbouw leiden van de industriële bedrijvigheid.

Luik en het Luikerbekken.

Dit gebied, dat zowel industrieel als qua bevolking een

formidabele concentratie te zien geeft, geperst in het betrekkelijk nauwe dal van de Maas, is zeer eenzijdig gericht op de mijnbouw en de zware metaalnijverheid. In een rapport dat onlangs is uitgekomen en dat is getiteld: „Dynamique économique de la région Liègoise”, met als ondertitel „Problèmes de croissance”, wordt gepleit voor een aanzienlijke verbreding van de industriële basis door het aantrekken van chemische nijverheid en lichte metaalindustrie.

Het Luikse bekken vindt in het Ardennen-massief een natuurlijke barrière voor een expansie in zuidelijke en oostelijke richting, evenals het *Akense industriegebied*, dat door de Eifel wordt begrensd, een recreatiegebied dat, samen met de Ardennen, voor de bevolking van de reeds genoemde ballingsgebieden van onschatbare waarde is en dat voor deze functie verder dienstbaar gemaakt zal worden door de uitvoering van een groots opgezet landschaps- en recreatieplan.

Het Ruhrgebied.

Het Ruhrgebied tenslotte zoekt zijn uitbreiding vooral in noordelijke en westelijke richting en is reeds in belangrijke mate over de linkeroever van de

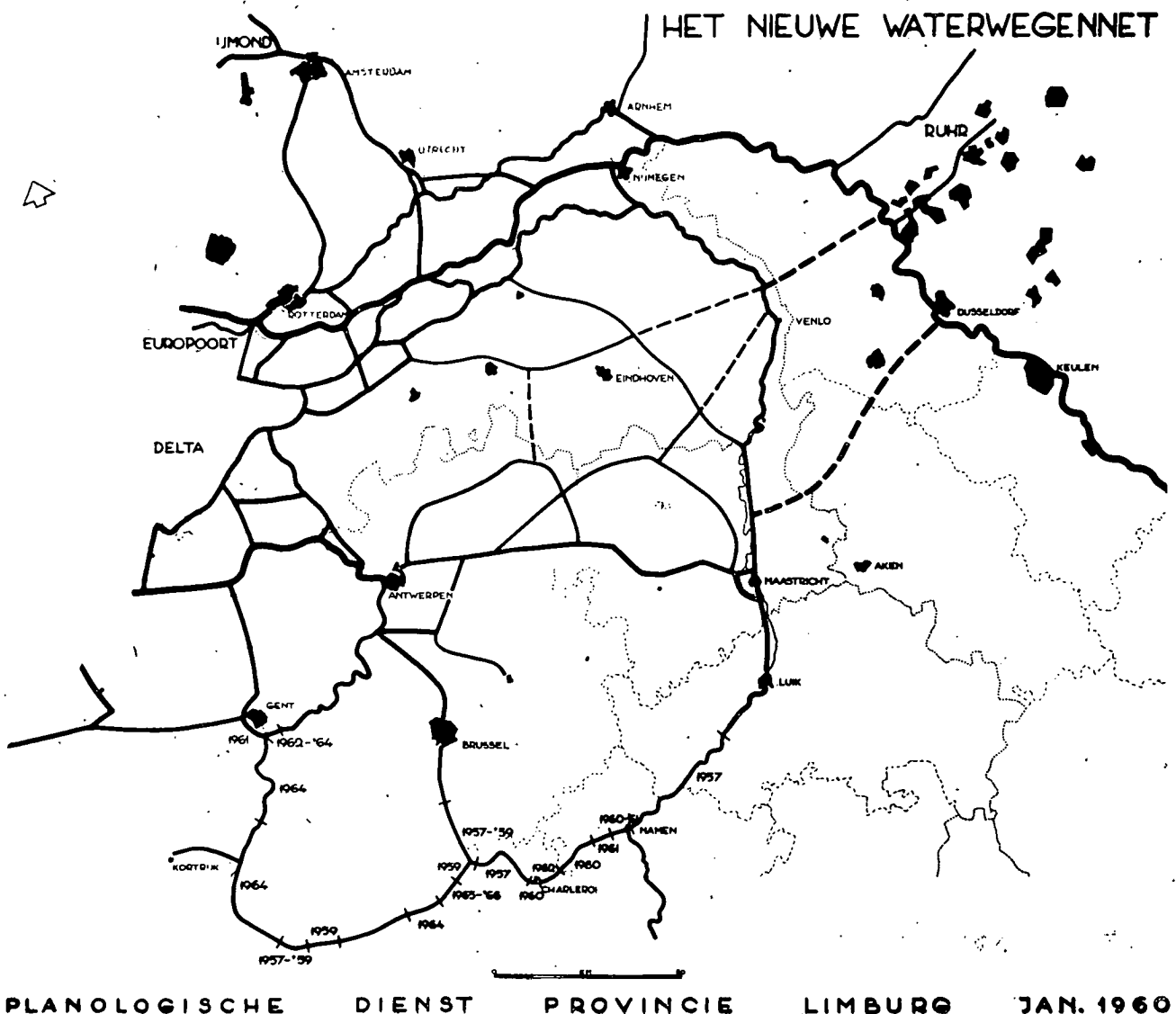
Rijn uitgestulpt, hetgeen geleid heeft tot een sterke industriële ontplooiing en bevolkingsconcentratie in Krefeld, Viersen, München-Gladbach, Reys e.o. Ter ontlasting van het Ruhrgebied en de Akense conurbatie zijn er bovendien diverse nieuwe ontwikkelingskernen geprojecteerd tussen de Rijn en de Nederlandse grens.

De ruimtelijke consequenties.

Wat zijn nu in eerste instantie de ruimtelijke consequenties van de geschetste ontwikkeling? Op korte termijn gezien is in de eerste plaats van belang de ontwikkeling van de Akense conurbatie, de oostelijke Mijnstreek, de westelijke Mijnstreek en de iets verderaf gelegen Belgische Kempen. Deze vier, grotendeels gelegen op rijke kolenlagen, vormen een gebied dat tezamen één verstedelijkt gebied zal gaan worden, waarbij de samengroei van het Akense bekken en dat van de oostelijke Mijnstreek zich reeds nu duidelijk aftekent.

Figuur 8 laat de huidige totale industriebezetting zien van de Kempen, Zuid-Limburg, het Akense en het Luikse bekken en geeft een beeld van de industriële concentratie en de onderlinge orde van grootte.

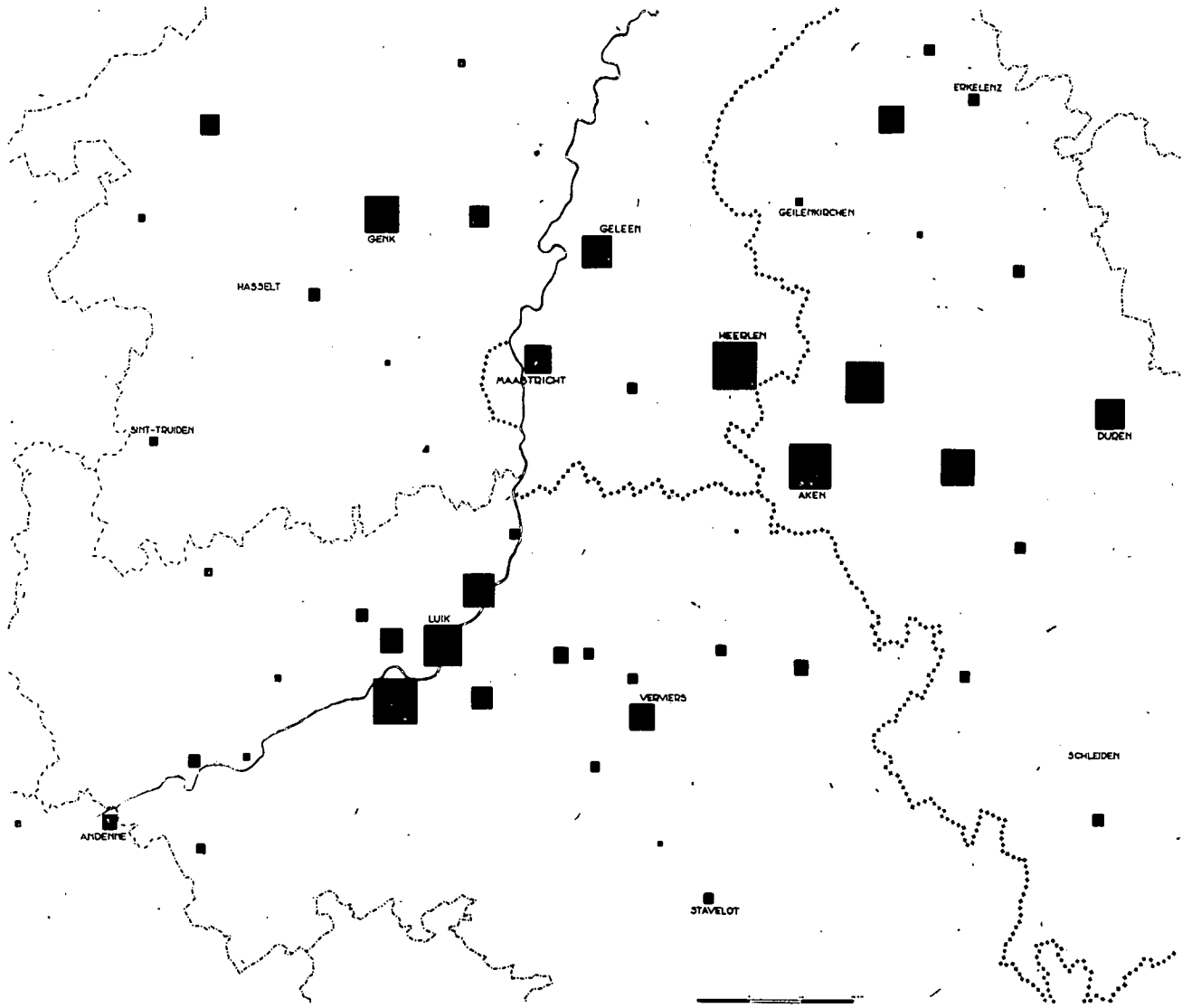
FIGUUR 7.



FIGUUR 8.

PERSONEELSBEZETTING TOTALE INDUSTRIE

■ 250 PERSONEN



PLANOLOGISCHE DIENST PROVINCIE LIMBURG JAN 1960

Het onlangs bekend gemaakte plan voor Groot-Luik wijst duidelijk in noordelijke richting, waarbij de uitbreiding zowel van de woongebieden als van de industrieterreinen het Maasdal tussen het huidige Luik en de Nederlandse grens geheel zal opvullen. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat hier op den duur een bandstad Maastricht-Luik zal ontstaan.

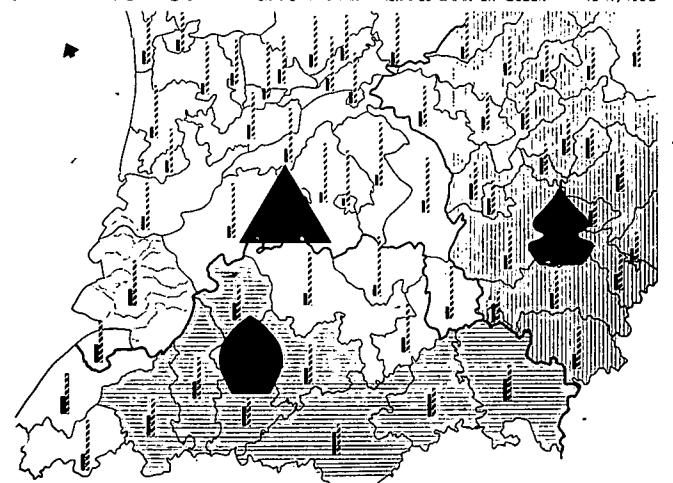
Een tweede bandstad ontwikkelt zich tussen Roermond en Venlo, waar de in deze betrekkelijk smalle strook gelegen kernen een sterke industriële uitbouw te zien geven. Deze bandstad komt steeds meer te liggen in het sterke krachtveld van het Ruhrgebied, welke invloed zich nog des te meer zal doen gelden indien een kanaal Venlo-Ruhrort tot stand zou komen. Immers, een dergelijk kanaal zal ongetwijfeld aanleiding geven tot nieuwe industriële ontwikkelingen (figuur 7). Bovendien zal de van Duitse zijde nagestreefde stichting van nieuwe industriekernen — zulks ter ontlasting van de congestie in het Ruhrgebied — beide gebieden tot elkaar brengen.

De demografische situatie.

Teneinde een indruk te krijgen van de vooruitzich-

ten in de verschillende gebieden van het in de beschouwingen betrokken deel van West-Europa is het primair van belang zich een inzicht te verschaffen in de demo-

FIGUUR 9. LEEFTIJDOPBOUW 10x 0-14 JAAR 10x 15 JAAR EN OUDER 1947/1950



PLANOLOGISCHE DIENST PROVINCIE LIMBURG JAN. 1960

grafische situatie. Daarbij stuit men op vele open vragen, want hoewel de Europese samenwerking ook op het gebied van de statistiek groeiende is, zijn er toch ook in dit opzicht nog zeer veel hiaten. Zo zijn de gegevens vaak moeilijk onderling vergelijkbaar, is de indeling in categorieën verschillend en liggen de tijdstippen van opname uiteen. De moeizaam vergaarde gegevens stellen ons niettemin in staat, een beeld te construeren, dat weliswaar om die redenen globaal moet blijven, doch toch wel een inzicht geeft in de problematiek.

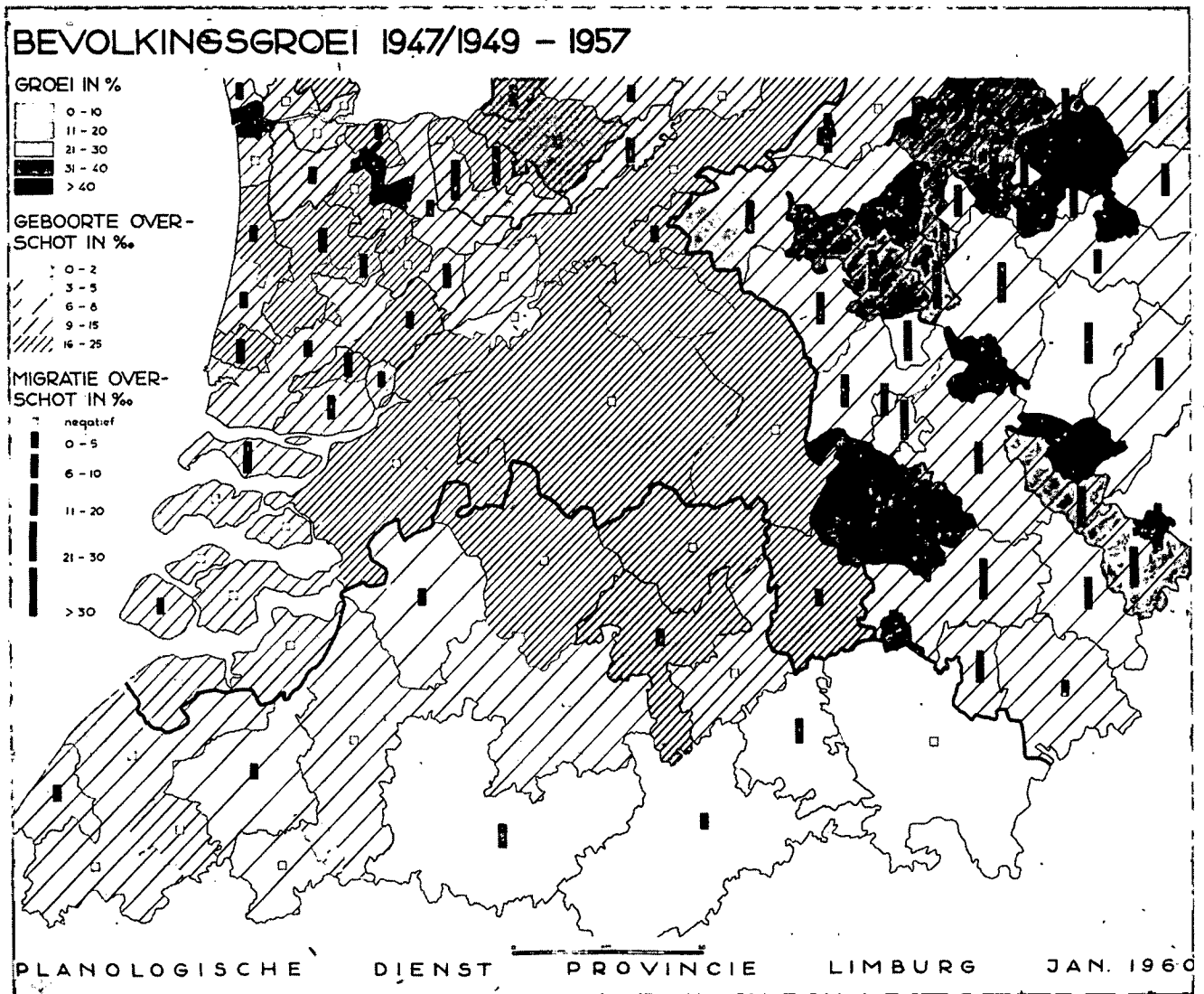
Wat het eerst opvalt bij de uitwerking is, dat de verschillende deelgebieden van de Delta opmerkelijke verschillen in leeftijdsopbouw vertonen. Drie hoofdtypen overwegen, nl. het in figuur 9 in horizontale arcering aangegeven gedeelte van België met een relatief sterk verouderende bevolking — dus met een geringe groeifactor —, het niet-gearceerde gebied omvattende West- en Noord-België en Nederland met een regelmatige bevolkingspyramide met brede basis en dus een sterk groeiende bevolking en het in verticale arcering aangegeven deel van West-Duitsland waar het wegvallen van grote aantallen mannen in de tweede wereldoorlog en de migratie uit Oost-Duitsland een regelmatige ontwikkeling geheel hebben

verstoord. Hier zal de bevolkingsgroei het beeld gaan vertonen van een conjunctuurlijn met golven en dalen van sterke en minder sterke groei.

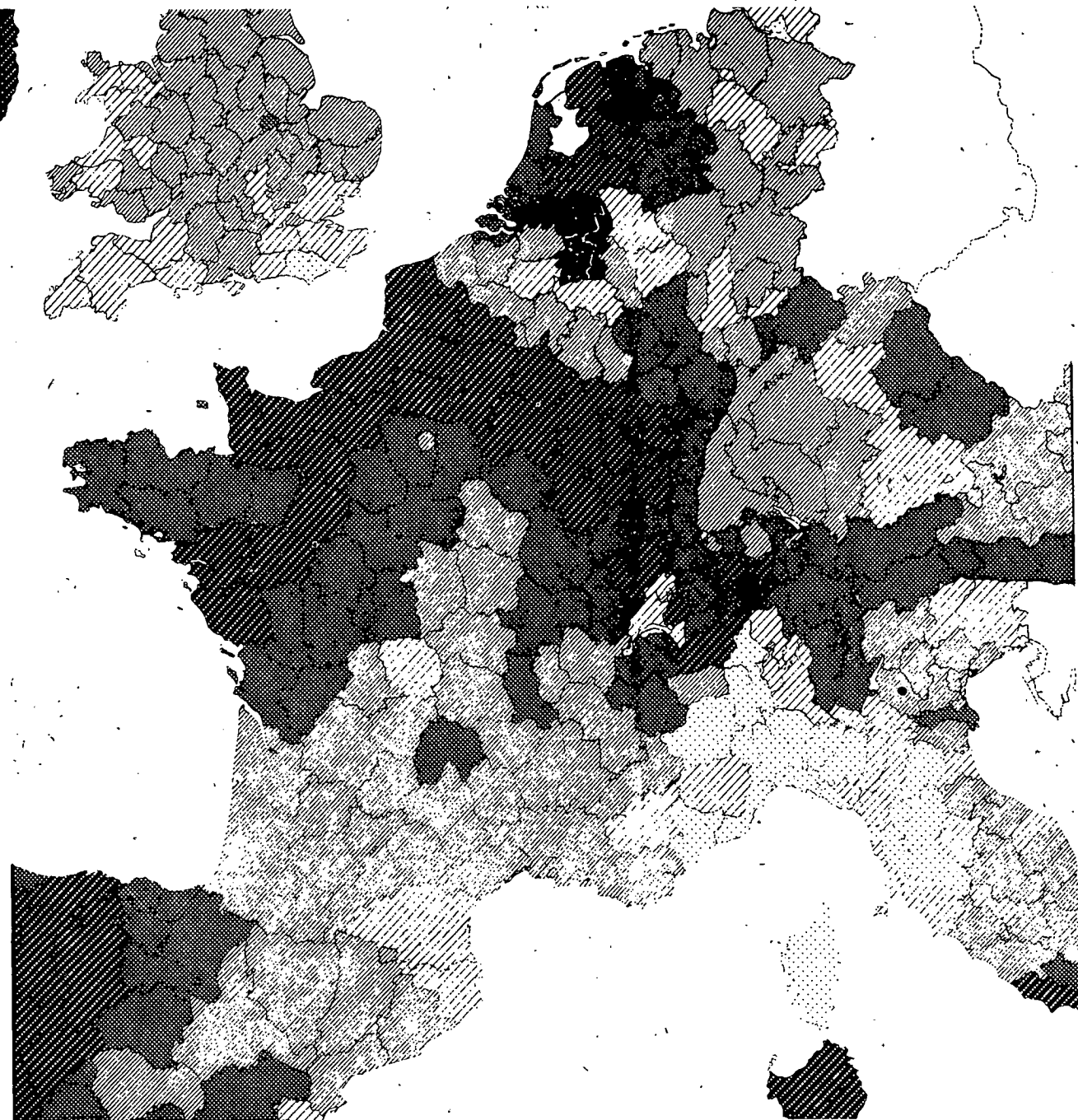
Het behoeft geen betoog, dat de natuurlijke bevolkingsgroei van de verschillende deelgebieden afzonderlijk een der belangrijkste potentiële factoren uitmaakt voor de ontwikkeling. Doch ook de totale groei, die uiteindelijk het resultaat is van de componenten geboorte-overschot en migratiesaldo, is in dezen van uitermate grote betekenis. Vandaar dat deze gegevens in hun onderlinge samenhang — in figuur 10 — zijn verwerkt. In deze figuur is in verschillende tonen grijs de totale bevolkingsgroei in de periode 1947—1957 aangegeven. Er kan uit worden afgeleid dat de sterkste groei wordt gevonden in de geurbaniseerde gebieden van West-Duitsland, in de Randstad Holland en in het Middengebied (Limburg, Centraal- en Oost-Brabant, Noordoost-België).

De oorzaken zijn evenwel sterk verschillend, zoals blijkt uit de gegevens omtrent de geboorte-overschotten (met een arcering aangegeven) en de migratie (in staven uitgebeeld). Zijn het in West-Duitsland de vestigingsoverschotten die hier de oorzaak van de sterke groei vormen (Ost Flüchtlinge) — de geboorte-overschotten zijn er immers uitermate laag —, in de Rand-

FIGUUR 10.



FIGUUR 11.



GEBOORTEN PER 1000 INWONERS 1953

Bron: Sociaal Kompas.

stad Holland is het een combinatie van betrekkelijk hoge geboorte-overschotten en hoge vestigingsoverschotten die de groei hebben veroorzaakt. In het Middengebied evenwel zijn het uitsluitend de geboorte-overschotten die de groei bepalen. De zuidelijke rand geeft een combinatie te zien van ongunstige factoren, nl. lage geboorte-overschotten en lage migratiecijfers.

Het zou ons te ver voeren indien wij op dit interessante materiaal dieper zouden ingaan. Voor ons doel is de belangrijkste conclusie dat in Limburg met Centraal-Noordbrabant en de Belgische arrondissementen Maaseyck en Hasselt en in iets mindere mate het zuidelijk deel van Gelderland, West-Brabant en het arron-

dissement Turnhout de natuurlijke bevolkingsgroei die van het overige deel van het Delta-gebied duidelijk overtreft en dat deze gewesten dus een groot arbeidsreservoir vormen, ja zelfs in geheel West-Europa een uitzonderingspositie innemen (figuur 11).

Uiteraard mag niet worden voorbijgegaan aan de vraag, in hoeverre de migratie invloed zal *blijven* hebben op het spreidingspatroon van de bevolking. Vele van de gebieden met hoge geboorte-overschotten hebben door de eeuwen heen de mensen geleverd voor de concentratiegebieden, waar de natuurlijke groei achterbleef bij de expansiedrang, m.a.w. de ontvolking van het platteland en opeenhoping van mensenmassa's

in stedelijke conurbaties. In de laatste decennia is men zowel in Nederland (het vraagstuk van de Randstad Holland) als in Duitsland (Ruhrgebied) als in Frankrijk (Parijs) tot de conclusie gekomen, dat dit concentratieproces niet ongestraft kan blijven doorgaan en worden maatregelen genomen of zijn in gevorderd stadium van voorbereiding tot afremming van deze stuwung naar de grote bevolkingscentra. Maatregelen derhalve die zullen leiden tot de ontwikkeling brengen van die gebieden, welke daarvoor in aanmerking komen door hun geografische ligging, bevolkingsgroei en last but not least door het nog aanwezig zijn van voldoende ruimte.

Uit het voorgaande kan worden afgeleid dat de demografische situatie in en om de provincie van dien aard is, dat een van de belangrijkste voorwaarden om niet alleen in de pas te blijven met de expansie van de Delta, maar zelfs om een meer dan evenredig deel van deze expansie zelf te verwerken, in potentie aanwezig is. Met 52 pCt. van de beroepsbevolking werkzaam in de industrie, neemt onze provincie relatief thans reeds een vooraanstaande plaats in tussen de industriegewesten, doch wij mogen niet vergeten dat dit hoge aantal in grote mate een gevolg is van de mijnbouw. Er is dus van een zekere eenzijdigheid sprake.

De verkeersgeografische situatie.

Wij hebben zoëven geconstateerd, dat gunstige voorwaarden in grote mate aanwezig zijn, maar het ware een grote fout, indien wij ons niet terdege bewust zouden zijn van de ontbrekende of onvoldoende tot ontwikkeling gebrachte factoren, en van het feit dat in vele streken thans een actieve ontwikkelingspolitiek gaande is.

Een belangrijke, zo niet de allerbelangrijkste voorwaarde voor een snelle en soepele aanpassing aan de zich wijzigende situatie is een radicale verbetering, ja omschakeling van de verkeersgeografische situatie. Immers, het oude wegennet is in hoofdzaak noord-zuid geïntendeerd, terwijl de oost-west verbindingen sterk zijn achtergebleven.

Tot dusver is het tempo van realisering van deze voor de ontplooiing van dit gewest onmisbare verbindingen onbevredigend. De krachtlijnen tussen de concentratiegebieden aan de kust en die landinwaarts lopen immers voor een belangrijk deel door Limburg. Deze krachtlijnen geven evenzovele behoeften aan goede verbindingen weer, verbindingen die — aangezien de factor tijd een steeds grotere rol gaat spelen — niet alleen een zoveel mogelijk gestrekt tracé moeten krijgen, doch evenzeer door hun technische inrichting een vlotte verkeersafwikkeling moeten waarborgen.

Landwegen.

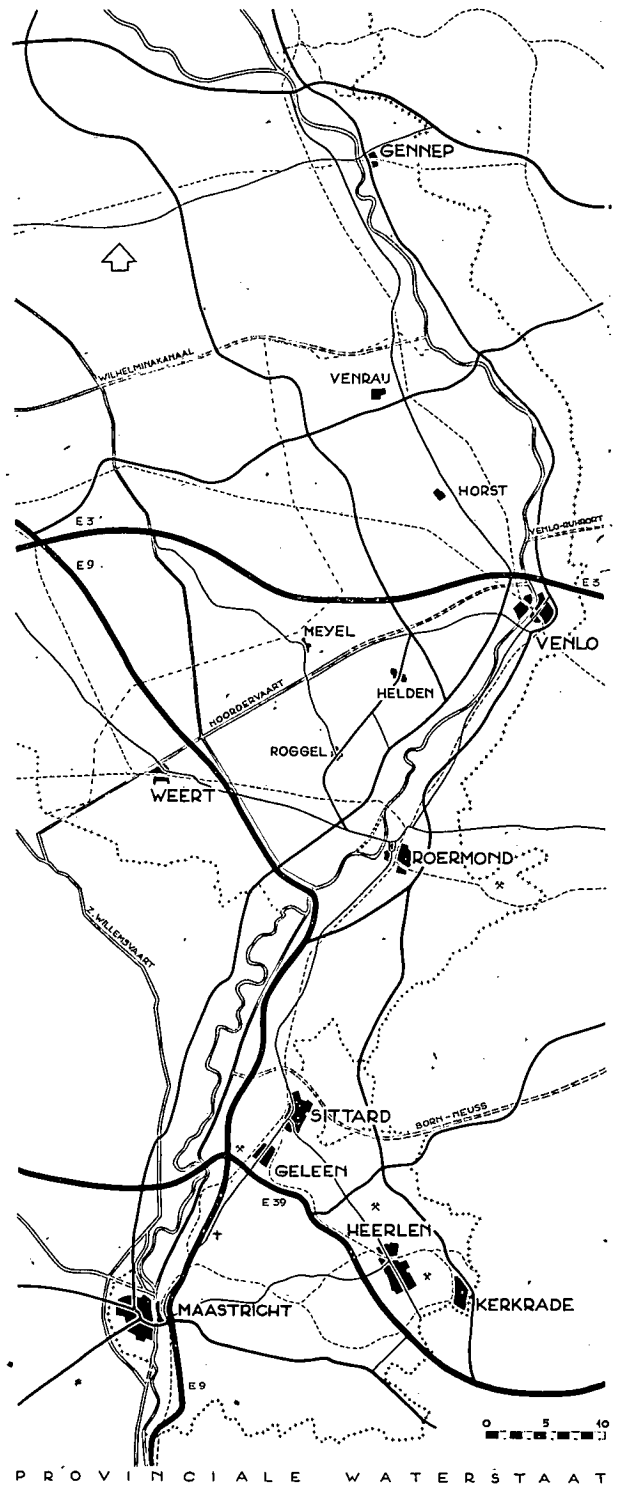
In het systeem van de Europawegen kunnen deze krachtlijnen als volgt worden vertaald:

De E 3 verbindt het Scheldebekken via Eindhoven en Venlo met het Ruhrgebied en verder met Noord-Oost-Duitsland.

Langs de zuidrand van deze provincie loopt de E 5, welke de havens van Ostende-Zeebrugge en Gent via Brussel en Luik verbindt met Keulen en Dortmund. De E 39 vormt de verbinding tussen het Scheldebekken en Aken via Zuid-Limburg. Dit zijn dan de hoofdverbindingen.

FIGUUR 12.

HOOFD-VERKEERSVERBINDINGEN



In de noord-zuidrichting vinden wij de E 9, welke Amsterdam via 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Maastricht en Luik verbindt met het Lotharingse industriegebied en verder.

Ten noorden van de provincie passeert dan nog de E 36, welke van de randstad Holland naar het Ruhrgebied voert.

'Het E-wegennet, dat als project in 1949 onder auspiciën van de Verenigde Naties te Genève tot stand

kwam, is intussen uitgebreid en aangevuld, terwijl verdere uitbreidingen nog in studie zijn. Zo is in België een schakel toegevoegd waardoor de E 39 tevens aansluiting zal geven op Brussel en wordt in Duitsland de behoefte gevoeld om tussen de E 3 en de E 5 als derde verbinding naar het westen vanuit Düsseldorf aansluiting te zoeken op de E 39 in Zuid-Limburg.

Het gedeelte van de Napoleonsbaan (rijksweg Venlo-Ittervoort-Belgische grens) tussen Heel en Venlo wordt steeds meer gezien als een schakel tussen de E 9 en de E 3, mede ten dienste van het verkeer van de Ruhr in de richting Luik, zodat ook voor dit weggedeelte ingrijpende verbeteringsplannen tot uitvoering zullen komen.

Het verbeteringsplan van de weg Venlo-München-Gladbach-Keulen, hetwelk thans in uitvoering is, is intussen uitgegroeid tot een vrijwel nieuw tracé van autosnelweg-karakter. De ontwikkeling van het links-Rheinische industriegebied leidt tot een nieuwe hoofdverbinding langs de Rijn, die bij Mook ons land zal binnenkomen en daar met een nieuwe Maasoverbrugging aansluiting zal geven op de nieuwe weg in Noordbrabant door de Langstraat naar Moerdijk en verder.

De hiervoren geschetste wegenstructuur, welke voortvloeit uit de behoefte tot integratie, vormt een van de facetten van het verkeersprobleem in deze provincie. Naast het E-wegennet dient ook het bestaande wegennet te worden aangepast aan de internationale behoefte en dienstbaar te worden gemaakt aan het transitoverkeer. Anderzijds moet dit wegennet ook worden gericht op en worden uitgebreid en verbeterd ten behoeve van de in snel tempo voortgaande industriële ontwikkeling.

Wanneer wij dit punt nader bezien, dan blijkt dat de industriële ontwikkeling zich in hoofdzaak concentreert in de oostelijke en de westelijke Mijnstreek, te Maastricht, in de Roerstreek (Mijn Beatrix), rond Venlo en Tegelen, elk gebied in zuidelijke richting uitgroeit tot Roermond, en rond de als ontwikkelingskernen aangewezen plaatsen Weert, Venray en Helden-Panningen. Voorts moet nog aandacht worden geschonken aan de tuinbouwgebieden in Midden Limburg met als centrum Horst, welk gebied potentieel als verkeerspool moet worden gezien.

Van oudsher zijn deze gebieden door verkeerswegen verbonden, zodat er ogenschijnlijk geen al te grote problemen op verkeersgebied bestaan. De groeiende intensiteit van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de genoemde gebieden doet evenwel verkeersstromen ontstaan, welke op sommige van de bestaande wegen nauwelijks meer kunnen worden verwerkt. Zo is het verkeer op de rijksweg Maastricht-Roermond gestegen tot een weekdag-gemiddelde van bijna 10.000 voertuigen. Op de spitsuren rijdt het verkeer over deze weg vrijwel in gesloten files, zodat mag worden aangenomen dat de maximale capaciteit is bereikt.

Op de provinciale weg Heerlen-Sittard is de intensiteit thans meer dan 7.200 voertuigen per dag. Uit de verkeerswaarnemingen blijkt, dat het verkeer op deze weg sedert 1955 jaarlijks met ongeveer 20 pCt. is toegenomen, zodat te verwachten valt, dat deze weg ook spoedig tot de maximale capaciteit zal zijn belast. Parallel gerichte wegen zullen dan ook een gedeelte van de verkeersstroom moeten gaan overnemen.

Ter ontlasting van de rijksweg Maastricht-Roer-

mond zal gaan dienen de autosnelweg Maastricht-Eindhoven, welke in noordelijke richting gaande tot Maasbracht vrijwel parallel loopt met de even genoemde rijksweg en aldaar de Maas kruist om verder te gaan in de richting Weert en Eindhoven. Deze weg is thans in aanleg en zal tot Kelpen even vóór Weert in 1965 gereed moeten zijn.

Ter ontlasting van de weg Heerlen-Sittard is een noord-zuid gerichte weg ontworpen, welke door het Drostambt Tudderden leidt. Onder het Drostambt is deze weg door het Rijk reeds aangelegd. Thans worden voorzieningen getroffen om de weg kruisingvrij te maken, zodat na de terugkeer van dit gebied naar Duitsland, in het kader van het tractaat inzake de grenscorrecties, de weg als internationale weg gehandhaafd kan blijven.

In zuidelijke richting zal de weg door verbetering van bestaande wegen en aanleg van nieuwe wegen worden voortgezet via Brunssum en Nieuwenhagen tot Kerkrade, alwaar aansluiting zal worden verkregen op het Duitse wegennet met doorverbinding naar Aken en de autosnelweg naar Keulen en Luik.

In noordelijke richting zal de weg worden voortgezet tot Roermond met aftakking in westelijke richting naar de autosnelweg Maastricht-Eindhoven onder Maasbracht en in oostelijke richting naar de mijn Beatrix. Deze weg zal dus in de toekomst de oostelijke Mijnstreek en de Roerstreek met elkaar verbinden, alsmede het doorgaande verkeer zowel nationaal als internationaal kunnen dienen.

De ontwikkeling van de Roerstreek en de verdere uitgroei van het industriegebied tussen Roermond en Venlo maken het treffen van voorzieningen voor het verkeer in dit gebied noodzakelijk. De huidige rijksweg wordt steeds verder in de stedelijke uitbreiding opgenomen. Door het maken van omleggingen kan aan deze inkapseling nog enige tijd worden ontkomen, doch verwacht moet worden dat ook deze verbinding geleidelijk door de toeneming van het verkeer, dat dan zowel van lokale als van doorgaande aard zal zijn, te zwaar zal gaan worden belast. Ook hier is derhalve een parallel lopende verbinding in de toekomst onontbeerlijk.

Het ligt voor de hand, de zoëven genoemde noord-zuid verbinding met deze in noordelijke richting verder lopende weg te verbinden door de aanleg van een rondweg oostelijk om Roermond, welke weg dan tevens het verkeer zal kunnen opvangen, dat vanuit Duitsland komende in westelijke richting aansluiting zoekt op het doorgaande wegennet.

De ontwikkeling van de Peelstreek met als belangrijkste kernen Horst en Venray maakt een doorsnijding van dit gebied met een nieuwe verkeersweg noodzakelijk. Deze, als Midden-Peelweg betitelde ontsluitingsweg, is thans in uitvoering. Hij loopt vanaf de provinciale weg Roermond-Meyel (Eindhoven) te Roggel via Helden en IJsselsteijn (gemeente Venray) naar de Noordbrabantse grens bij Rips en geeft in noordwestelijke richting verdergaande aansluiting op het Brabantse wegennet, richting Zaltbommel. Onder Helden en eveneens onder Neer zal deze weg verbinding krijgen met de rijksweg Venlo (Blerick) — Ittervoort (Belgische grens), zodat hij mede betekenis zal gaan krijgen voor het doorgaande verkeer vanuit Midden Limburg in noordwestelijke richting.

Het behoeft geen betoog, dat het bestaande wegennet gedurende lange tijd, nl. totdat de vorengenoemde geprojecteerde wegen zullen zijn aangelegd, het verkeer zal moeten opvangen. Het is dus zaak het bestaande rijks- en provinciale wegennet door verbetering van het profiel, door de aanleg van omleggingen om de bebouwde kommen en andere voorzieningen zo goed mogelijk aan te passen aan de taak, welke deze wegen thans en in de toekomst moeten vervullen.

Hierbij dient nog de recreatieve functie van het wegennet in deze provincie naar voren te worden gebracht. Naast industriegebied is Zuid-Limburg immers een zeer druk bezocht toeristengebied. In de zomermaanden wordt het wegennet dan ook extra belast met een grote stroom van toeristenverkeer, waaronder ook dat, hetwelk op de aangrenzende Belgische en Duitse vakantiegebieden is gericht. Het is dan ook noodzakelijk gebieden langs de wegen in toenemende mate op de daarvoor aantrekkelijke plaatsen zgn. picnic-plaatsen in te richten. Overhoeken langs de wegen worden hiervoor bestemd en bij verbetering van de wegen worden deze voor het toerisme van groot belang zijnde rustplaatsen in het plan opgenomen. De ervaring heeft geleerd dat hiervan een druk gebruik wordt gemaakt en dat hierin een middel gevonden kan worden de ongewenste „bermrecreatie” op te vangen.

Spoorwegen.

Wat het spoorwegvervoer betreft zijn, wanneer wij het oog gericht houden op de groeiende Europese integratie, nog vele wensen te vervullen. Er is een aan redelijke eisen voldoende spoorverbinding van Maastricht via Roermond met het westen van het land. Vanuit Roermond bestaat echter alleen een uurverbinding met Nijmegen, welke verbinding als stoptrein niet aan de te stellen eisen voldoet, en welke bovendien geen aansluiting geeft op de sneltreinen van en naar Maastricht. Voor het noorden en het oosten van het land is men dan ook aangewezen op de verbindingen over Utrecht.

Internationale treinen lopen via Maastricht naar Luik en verder in zuidelijke richting. Over Venlo wordt het internationale vervoer geleid naar Duitsland en verder. Vanuit Maastricht bestaat een treinverbinding met Aken, zij het slechts enkele malen per dag.

In westelijke richting bestaat geen treinverbinding voor personenvervoer. Reizigers voor de richting Brussel en Antwerpen moeten via de verbinding Maastricht-Visé-Luik aansluiting zoeken op het Belgische spoorwegennet. Elektrificatie van deze verbinding Maastricht-Luik blijft een reeds lang naar voren gebrachte wens.

De spoorlijn Vlodrop (Duitse grens)-Roermond-Weert-Belgische grens is niet voor openbaar vervoer in gebruik. Hierlangs worden alleen de militaire verlofgangerstreinen geleid. Een oost-west spoorwegverbinding via Maastricht blijft een sterk gevoelde behoefte.

Waterwegen.

Van nature is de Maas de enige waterweg in het zuidoostelijke gedeelte van ons land. Nu moge de Maas uit een oogpunt van landschapsschoon al een grote bekoring geven aan de streek waardoor zij stroomt, als scheepvaartweg heeft zij in haar natuurlijke staat nooit veel te betekenen gehad. Daartoe waren de waterhoeveelheden te wisselvallig en was in regenarme

tijden de vaardiepte te gering. Deze ongunstige omstandigheden hebben intussen niet kunnen beletten, dat zolang met zeer kleine scheepjes genoeg kon worden genomen en aan de regelmaat van de vaart geen hoge eisen werden gesteld, van de Maas steeds als scheepvaartweg gebruik is gemaakt.

Toen in het begin van de 19e eeuw het Maasdal in België de zetelplaats werd van groot-industrie, kon met de Maas als scheepvaartweg niet langer worden volstaan. In die tijd was de techniek nog niet ver genoeg gevorderd om van een rivier als de Maas een voor het doel geschikte scheepvaartweg te maken. Men zocht de oplossing dan ook in de aanleg van kanalen. In de eerste helft van de vorige eeuw kwam zodoende tot stand het stelsel van scheepvaartwegen gevormd door de Zuid-Willemsvaart, die de Maas bij Maastricht verbindt met de Maas bij 's-Hertogenbosch, doorgetrokken tot Luik door het kanaal Luik-Maastricht, en verbonden met Antwerpen door het Kempenkanaal. Dit stelsel vormde een gemeenschappelijke Nederlands-Belgische scheepvaartweg, die het industriegebied van Luik enerzijds verbond met de Noord-Nederlandse zeehavens en met Antwerpen anderzijds.

In het begin van deze eeuw begon men de capaciteit van deze kanalen als onvoldoende te gevoelen. Men is toen naar andere mogelijkheden gaan uitzien en men heeft daarbij aanvankelijk vastgehouden aan de gedachte van een gemeenschappelijke vaarweg, welke men hoopte te verkrijgen door bevaarbaarstelling van de gemeenschappelijke Maas. De onderhandelingen, welke daarover tussen de beide Regeringen gevoerd, op de grondslag van een door een Nederlands-Belgische commissie opgesteld plan, werden door de eerste wereldoorlog onderbroken. Na die oorlog zijn er tussen Nederland en België zoveel moeilijkheden gerezen en is er tussen beide landen een zodanige verwijdering ontstaan, dat er ook van samenwerking op het gebied van de scheepvaartwegen niets is gekomen. Beide landen zijn dus hun eigen weg gegaan en dit heeft ertoe geleid dat er twee afzonderlijke scheepvaartwegen zijn ontstaan.

Voor België is dat het Albertkanaal, vormende een rechtstreekse verbinding van de Maas bij Luik met Antwerpen. Voor Nederland de gekanaliseerde Maas van Maasbracht tot Grave, door het Maas-Waalkanaal verbonden met de Waal bij Nijmegen en door het kanaal Wessem-Nederweert met de Zuid-Willemsvaart en aldus via het Wilhelminakanaal met het industriegebied van Noordbrabant. In zuidelijke richting is deze scheepvaartweg tot Maastricht voortgezet door het Julianakanaal en door de kanalisatie van het Maasvak te Maastricht verder verlengd tot in de onmiddellijke nabijheid van de Nederlands-Belgische grens.

Als verbinding tussen deze beide scheepvaartwegen, die beide geschikt zijn voor de vaart met 2.000-tonscheepen en die elkander ten zuiden van Maastricht tot op slechts enkele kilometers afstand naderen, dient een gedeelte van het oude kanaal Luik-Maastricht met daarin op Belgisch gebied nabij Ternaaien een dubbele schutsluis van geringe capaciteit. Voor deze onvolwaardige verbinding heeft men de naam bedacht van „stop van Ternaaien”. Op de opvatting, die aan het ontstaan en gedurende meer dan 20 jaar voortbestaan van de stop ten grondslag ligt, behoeft niet nader te worden ingegaan, nu de beide Regeringen ter zake van de opheffing ervan tot overeenstemming zijn gekomen.

De werken daartoe zijn thans in volle uitvoering.

Als oplossing is gekomen het bijbouwen van een grote sluis naast de bestaande dubbele kleine sluis te Ternaaien en het graven van een toeleidingskanaal naar die sluis vanuit de Maas. Dit is een oplossing, die voor Luik voordelig is, omdat zij de belemmering wegneemt in de rechtstreekse verbinding van Luik met de Rijn. Voor het kolen- en industriegebied in de Belgische Kempen zou een andere verbinding voordeliger zijn, nl. het graven van een verbindingskanaal tussen het Albertkanaal, ter plaatse waar dit bij de Nederlandse grens naar het zuiden ombuigt, en de Maas ten noorden van Maastricht nabij de mond van het Julianakanaal. Het graven van dit kanaal, dat men naar een plaatselijke benaming aanduidt met de naam van Cabergkanaal, blijft een wens, ook na de opheffing van de stop van Ternaaien.

Tot de nog bestaande problemen behoort vooral ook de aanleg van een rechtstreeks verbindingskanaal tussen de Maas en de Rijn. In oktober 1953 kreeg de gedachte van het graven van een dergelijk verbindingskanaal een officieel cachet. De permanente Conferentie van Europese Verkeersministers besloot toen — met een aantal andere projecten — ook de verbinding Maas-Rijn door technische, economische en financiële deskundigen van de direct daarbij betrokken landen te laten bestuderen.

Op grond van de reeds gemaakte studies kan men zeggen, dat het bij de uitwerking praktisch gesproken gaat om een keuze tussen een kanaal van het Julianakanaal bij Born over Geilenkirchen naar de Rijn bij Neuss en een kanaal van de Maas bij Venlo naar de Rijn bij Ruhrort. Aanvankelijk is van Belgische zijde nog een andere verbinding naar voren gebracht, nl. door middel van een kanaal dat bij Visé uit de Maas zou aftakken en buiten Nederlands gebied om naar de Rijn zou lopen. Volgens het laatste ontwerp zou dit kanaal een tracé krijgen van Visé langs Aken en Geilenkirchen naar de Rijn bij Neuss. Voor de aanleg van een dergelijk kanaal is vooral propaganda gevoerd door een Luiks comité, onder voorzitterschap van de Gouverneur van de provincie Luik, dat de naam draagt van: „Europees Comité voor de bevaarbaar-making van de Maas en van de Maas-Rijnverbindingen”. Men schijnt echter van die zijde tot de overtuiging te zijn gekomen, dat een kanaal als het hier bedoelde niet voor verwezenlijking vatbaar is. In een in januari 1960 verschenen brochure van genoemd comité staat althans vermeld: „Het tracé Visé-Aken-Geilenkirchen-Neuss heeft op financiële gronden moeten wijken voor het project van een Rijn-Maas-kanaal volgens de tracering Born-Geilenkirchen-Neuss”.

De meest in het oog vallende betekenis van een kanaal tussen Maas en Rijn is, dat het voor de industriegebieden langs de Maas de afstand tot de Rijn aanmer-

(Advertentie)

A ^o . 1788.		N ^o . 109
AMSTERDAMSCH E		EXTRA-COURANT.
WORD UITGEGEVEN BY		HENDRIK LINSEN.
M A A N D A G		DEN 8 SEPTEMBER.

A MSTERDAM den 5 September. „ In onze twee voertgen „ den van den 2 en 4 dezzer, gaven wy den Lezer eene „ *Korte Schets* van het een en ander, waar mede deezt „ STADS REGERINGE, het verblyf van Hance DOORLUCITIGE „ EN KONINGLYKE HOOGHEDEN, binnen onze Vesten „ getracht heeft, op allerlei wyze, te veraanagen. Het „ VOLK, de BURGERS en INGZETENEN van deze Stadt, van „ allerlei rang en stand, h „ de onweerspreeklykke „ landsche trouw en ha „ WETTIGE OVERH „ hunne Aanspraak aan „ Eeuw en geleden, ree „ lyk en wy zyn 'er v „ onze gegeven *Schets* n „ gen aan te vulen, wel „ gegaan zyn en verzeid „ „ Zo ras men onder „ dat de ERFSTADHO „ berwaards stond te do „ dat zulks eene wasre „ oorzaak te eik deed „ VORST, door bewyz „ tuigen, dat de waare „ van Godsdiens en Vuy „ rechvaardigheden, III „ LYK HUIS aangedaan „ senerste zig ook onder anderen daer door, dat *Zondag Morgen* „ den 31 Augustus, een merklyk meer dan gewoon guta Schuiten „ naar *Maaslen* vertrok en eene menigte Rytigen denzelfden

„ zels eenigermate het gebalder van 't Geschut verdoofd h-b „ ben: reeds gedurende den ganschen dag waren *vergenregen* en „ *bydschap* algemeen; 't *Wimpelvoeren* V, pronkte met keur „ van *Vlaeger*; in top gehaald, en zulks zag men ook van min „ dere Vaarutgen. In de Stad, vooral der Zeeuwsehe Schuiten, „ in de *Pinsle Cragt* liggende. — Na het eerste betoon „ van 's Volks vreugde, hoerschte voor dien Avond *verdan*

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 lot der Ingezetenen. „ By het uitslappen uit de Keetfen, werd het Hoog Gezelschap „ door de bovengenoemde twee Heeren, geresincerd. De Heer

kelijk zal verkorten. Wat het kanaal Venlo-Ruhrort betreft, mag hierbij ook in aanmerking worden genomen, dat bij de Rijkswaterstaat het plan bestaat de sluis van het Julianakanaal te Roosteren te doen vervallen en de Maassluizen te Linne en te Roermond door de aanleg van een lateraal kanaal van Wessem naar Buggenum door één sluis te vervangen, zodat in de route waarvan het kanaal Venlo-Ruhrort deel zal uitmaken, het aantal sluisen met twee zal worden verminderd. Bovendien zal de schutcapaciteit van de te handhaven sluisen door het bijbouwen van parallelsuisen, aanmerkelijk worden uitgebreid. Te Born is de bouw van de nieuwe sluisen reeds in volle uitvoering. Men mag aannemen, dat de lange wachttijden, welke thans op deze route wel voorkomen, daarmee tot het verleden gaan behoren.

Uit het westen komende, naar de Rijn varende, schepen met een diepgang van niet meer dan 1,90 m (lading 450 ton) zullen bij aanwezigheid van een kanaal Venlo-Ruhrort niet via Maastricht behoeven te varen, maar de kortere route naar de Maas kunnen volgen via het Kempenkanaal, de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Wessem-Nederweert. Het zal, financieel gezien, geen bijzonder zware taak zijn om deze route dan tevens te verbeteren tot een toelaatbare vaardiepte van 2,50 m en haar zo geschikt te maken voor schepen van 600 ton laadvermogen. Hierdoor zou bovendien een einde worden gemaakt aan de moeilijkheden, welke de scheepvaart door gebrek aan vaardiepte bij de sluisen te Loozen pleegt te ondervinden en in verband waarmee wel van de „stop van Loozen” wordt gesproken. Op eenvoudige wijze kan voor deze schepen een nog kortere route worden geschapen en wel door de Noordervaart door te trekken naar de Maas bij Venlo.

Voor de Nederlandse Rijnvaart kan een kanaal Venlo-Ruhrort betekenis hebben, doordat het bij aanwezigheid van dat kanaal, voor de scheepvaart mogelijk wordt bij ongunstige waterstanden op de Rijn de vaart over het bezwaren opleverende riviergedeelte te vermijden, door hetzij door de schutsluis te St. Andries, hetzij door het Maas-Waalkanaal de Maas op te varen en verder de route te kiezen over deze rivier en het Maas-Rijnkanaal. Voor een verdere industriële ontwikkeling in het gebied van Noord- en Midden Limburg zal een kanaal Venlo-Ruhrort van grote betekenis zijn, terwijl ook dient te worden gewezen op het belang, dat dit kanaal kan krijgen voor Noordbrabant in samenhang met een doortrekking van het Wilhelminakanaal naar de Maas.

Het kanaal Born-Geilenkirchen-Neuss heeft het bijzondere voordeel, dat het industriegebied van Aken verbinding geeft met de Maas en de Rijn. Zou de keuze vallen op het kanaal Venlo-Ruhrort, dan zal voor Aken een oplossing kunnen worden gevonden in deze zin, dat een overlaadhaven wordt aangelegd bij Geilenkirchen welke door een kanaal wordt verbonden met het Julianakanaal bij Born. Aken krijgt dan een goede verbinding met de Maas en via het kanaal Venlo-Ruhrort ook een redelijke verbinding met de Rijn.

Het is intussen zo, dat de keuze van een tracé de vrucht zal moeten zijn van overleg tussen de Regeringen van de betrokken landen, een overleg, dat thans wordt ingeleid door de werkzaamheden van de internationale commissie van deskundigen. In de op 10 januari jl. verschenen Memorie van Antwoord bij hoofdstuk IX B van de Rijksbegroting voor het

dienstjaar 1961 deelt de Minister van Verkeer en Waterstaat dienaangaande mede, dat het technische rapport betreffende de Maas-Rijnverbinding naar verwacht wordt zeer binnenkort zal kunnen worden uitgebracht, doch dat het economische rapport nog in bewerking is en eerst in de loop van 1961 kan worden tegemoet gezien. Er kan derhalve thans, zo zegt de Minister, nog geen standpunt worden bepaald omtrent het meest geschikte tracé.

Verbindingen door de lucht.

Niet verzuimd mag worden te wijzen op de functie welke het vliegveld Zuid-Limburg zal kunnen gaan innemen in het zich ontwikkelende verkeersbeeld. De ontwikkeling van deze luchthaven, vooral voor het vrachtvervoer, is zeer hoopvol.

De aanwezigheid van een voor internationaal verkeer opengestelde luchthaven in Limburg moet mede als een belangrijk middel worden gezien om aan Limburg die positie en dat aanzien te geven, welke verband houden met de ligging van deze provincie in het nieuwe Europa. Deze luchthaven moet dan ook worden beschouwd als een belangrijk verkeersknooppunt voor een sterk geïndustrialiseerd gebied, hetwelk binnen een straal van 30 km naast de eigen industrieën in Zuid-Limburg, de industriegebieden van Aken, Luik en Belgisch-Limburg omvat.

Ook als centrum van een uitgebreid toeristengebied (Zuid-Limburg, Eifel, Ardennen) zijn aantrekkelijke vooruitzichten aanwezig. De toenemende betekenis van dit vliegveld moge blijken uit de groeiende frequentie van het gebruik ervan. Sedert 1959 worden toeristenvluchten vanuit Engeland naar Italië en Spanje uitgevoerd via de luchthaven Zuid-Limburg. In dat jaar is ook een aanvang gemaakt met vrachtvervoer door de lucht van Duitsland naar Engeland. Voorts bestaan er plannen tot het instellen van een vaste lijndienst van Londen via Zuid-Limburg met Duitsland (Neurenberg).

De omstandigheid, dat het vliegveld is opengesteld voor het internationaal verkeer en dat door het charterverkeer een toenemend gebruik van dit veld wordt gemaakt, maken het noodzakelijk aan de accommodatie van de luchthaven belangrijke uitbreiding te geven. Zo zal het platform aanzienlijk worden vergroot, aanvlieg- en baanverlichting worden aangebracht, het brandweermaterieel worden gemoderniseerd en de kantoorgebouwen alsmede de ruimten voor de douane-afwikkeling worden vergroot. Naast deze voor het luchtverkeer noodzakelijke voorzieningen zal ook de accommodatie voor de bezoekers van het vliegveld worden verbeterd. De ligging van dit veld aan de autosnelweg Maastricht-Eindhoven (E 9) doet een toenemend bezoek van passanten verwachten, temeer daar de luchthaven door de aanleg van een verkeerstunnel onder de autoweg door voor het verkeer van beide richtingen bereikbaar zal blijven.

In het kader van de verbindingen door de lucht moge nog worden genoemd de luchtverbinding tussen Brussel, Keulen en Luik. Deze verbinding wordt over Maastricht geleid en met hellicopters uitgevoerd. Van deze luchtlijn wordt een toenemend gebruik gemaakt.

Maastricht.

Ir. J. G. VAN POPPEL.
Ir. C. F. EGELIE.

Het hiernaast gereproduceerde glas-in-loodraam bevindt zich in het Gemeentehuis van Herten; dat in november 1959 officieel in gebruik werd gesteld.

Het raam werd vervaardigd door de Hertense kunstenaar Piet Schoenmakers en werd aan de Gemeente Herten aangeboden door de N.V. Nederlandsche Patent- en Kristalsodafabriek.

De maker van het raam heeft tot uitdrukking willen brengen de overgang van een agrarische bevolking naar de industrie.

De grondhonger van bouwvakken en daarmee verwante bedrijven, die de baggermolens diep in de uiterwaarden van de Maas doet vreten. Voorts de vlucht van de werkloos geworden landbouwers naar de industrie. Het machtige gebouwencomplex van de N.V. Nederlandsche Patent- en Kristalsodafabriek, waarvan het silhouet verbonden en verweven raakt met de Gemeente Herten, vormde een uitgangspunt voor de symbolisatie van de industrie. Dit silhouet is in blauw nog eens benadrukt door de Mercurius-figuur, de god van de handel en industrie. De schaduw van deze figuur ligt reeds over de zich in het benedenraam bevindende naar Mercurius toebewegende figuren.

Tenslotte is door een paar zeilbootjes beeldend weergegeven, dat de watersportliefhebbers kunnen genieten van de heerlijke waterpartijen, die na het wegbaggeren der uiterwaarden achterblijven.



Hieronder ziet u in vogelvlucht het moderne gebouwencomplex - met o. a. op de voorgrond links het ruime personeelsgebouw en recht daartegenover het kantoorgebouw - van de

**N.V.
NEDERLANDSCHE
PATENT- EN KRIS-
TALSODAFABRIEK**

waar de volgende produkten gefabriceerd worden:

- Natronloog
- Vloeibaar Chloor
- Trichlooraethyleen
- Perchlooraethyleen
- Chloorbleekloog
- Zoutzuur
- Hexachlooraethaan
- Waterstofgas

(Adv.)

Grensgangers

Inleiding.

Op de arbeidsmarkt doen zich regelmatig problemen voor, die stof leveren voor uitvoerige discussies in de pers en in de vakliteratuur. Nu eens wordt de aandacht gevraagd voor gebieden waar overschotten worden geconstateerd, dan weer wordt de schijnwerper gericht op gebieden waar schreeuwend tekorten worden opgemerkt. Een situatie waarin een uitgebalanceerd evenwicht op de arbeidsmarkt aanwezig is, behoort evenwel tot de onmogelijkheden. Wel kan geconstateerd worden, dat de Overheid een bewuste politiek voert, teneinde een optimale situatie op de arbeidsmarkt te verkrijgen.

Een van de belangrijke verschijnselen, die zich op de arbeidsmarkt voordoen, is de pendel. Wanneer hier het begrip bedoeld is, is het niet de bedoeling het spraakgebruik te volgen, dat onder pendel verstaat een meer dan normale afstand tussen woon- en werk-gemeente. In dit artikel wordt onder pendel verstaan, het verschijnsel, dat personen gebruik maken van de werkgelegenheid in een ander gebied dan dat, tot welks beroepsbevolking zij worden gerekend. Bezieet men de provincie Limburg als een gebied als bedoeld in de gegeven definitie, dan heeft de pendel alleen betrekking op personen, die van buiten Limburg worden aangetrokken, resp. buiten Limburg gaan werken en waarvan wordt aangenomen, dat zij dagelijks of wekelijks heen en weer reizen tussen woon- en werkgemeente.

De uitgaande en inkomende pendel van Limburg is gericht op resp. afkomstig uit het gebied van Oost-Brabant, het gebied van Nijmegen, Duitsland en België. Ter vergroting van het inzicht volgen hieronder enkele globale gemiddelde cijfers over de pendel van Limburg in 1960¹⁾.

TABEL 1.

Gemiddelde pendel in 1960 van mannen en vrouwen

	Inkomend		Uitgaand		Saldo	
	m	v	m	v	m	v
Oost-Brabant ...	1.030	190	1.800	265	- 770	- 75
Nijmegen	380	40	440	65	- 60	- 25
Overig Ned.	330	—	160	—	+ 170	—
Duitsland	500	190	4.400	560	-3.900	+ 370
België	2.860	780	2.300	210	+ 560	—
Totaal	5.100	1.200	9.100	1.100	-4.000	+ 100

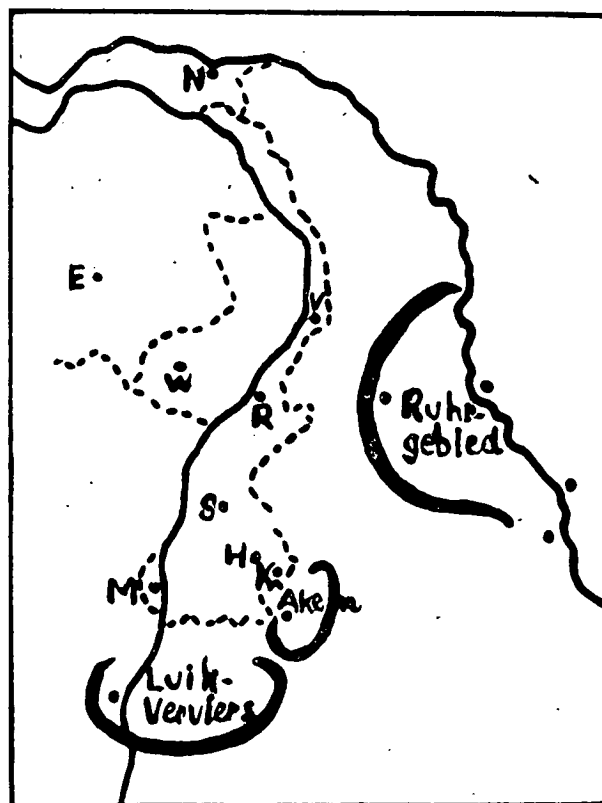
Op een totale afhankelijke beroepsbevolging van rond 200.000 mannen drukt een uitgaand pendelsaldo van 4.000 man, zijnde 2 pCt.

Historische ontwikkeling.

In de inleiding werd het probleem van de grensgangers geprojecteerd tegen de achtergrond van het verschijnsel van de pendel. Wij zullen ons nu meer in het bijzonder bezighouden met ons onderwerp. Allereerst dan iets over de historische ontwikkeling. Aan een kwantitatieve analyse van de situatie in het verleden zullen wij, bij gebrek aan betrouwbare gegevens, niet wagen. Wel achten wij het van belang een situatieschets te geven, waardoor de huidige stand van zaken beter begrepen kan worden.

¹⁾ Het gebruikte cijfermateriaal is ontleend aan diverse rapporten van het Districtsbureau voor de Arbeidsvoorziening in de provincie Limburg.

Laten wij hierbij uitgaan van de geografische ligging van Limburg. Gegeven is dat tweedegraaf van de provinciale grens samenvalt met die van Duitsland en België. Van belang is ook vast te stellen dat ca. 90 pCt. van de afhankelijke beroepsbevolking ten oosten van de Maas woonachtig is; hetgeen betekent, dat de afstand van woonplaats tot Duitse grens minimaal 1 km en maximaal 30 km bedraagt. T.o.v. België is ca. 80 pCt. van de afhankelijke beroepsbevolking binnen 30 km van de grens woonachtig.



De situering zou niet compleet zijn, indien geen aandacht werd besteed aan de economische structuur van de omliggende landen. Wat Duitsland betreft, dient allereerst gewezen te worden op het Ruhrgebied met zijn kolen-, staal- en textielindustrie. De invloedssfeer van dit gebied reikt steeds verder. Het platteland rondom dit hoog geïndustrialiseerde gebied werd reeds leeggezogen. Verschillende bedrijven vestigden zich, met het oog op het aantrekken van arbeidskrachten, buiten het eigenlijke Ruhrgebied. Zowel de bestaande als de nieuw gevestigde bedrijven in het randgebied oefenen druk uit op de Limburgse arbeidsmarkt. Naast het Ruhrgebied verdient ook het gebied van Aken belangstelling. Vanouds zijn hier steenkolenmijnen, metaalbedrijven en textielindustrieën gevestigd.

In België trekt vooral het gebied van Luik en Verviers met mijn- en metaalindustrie en weverijen de aandacht. Ook hier is de industriële ontwikkeling al van oude datum. Nieuw daarentegen is het mijngebied in de Belgische Kempen. De ontwikkeling is hier nog in een beginfase.

Verwekt het verwondering, dat vanuit Limburg reeds van oudsher een trek valt waar te nemen zowel naar

Duitsland als naar België? Veel voorkomende beroepen waarin werk over de grenzen werd aanvaard, waren: brikkenbakkers, boerenknechten, grondwerkers, mijnwerkers en bouwvakarbeiders. De pendel bewoog zich niet alleen in uitgaande richting. Grenzen worden door mensen gemaakt, maar de bevolking van Limburg en de bevolkingen in het grensgebied van Duitsland en België zien in een grens alleen maar een obstakel. Zij denken meer in de richting van „Land ohne Grenze”.

Zo is het dan ook begrijpelijk, dat Limburg reeds lang een inkomende pendel kent afkomstig uit genoemde landen. Meer in het bijzonder was deze inkomende pendel afkomstig uit Belgisch Limburg, een gebied arm aan werkgelegenheid. Het gros van de inkomende pendelaars vond werk in de aardewerk- en papierindustrie in Maastricht, waar in latere jaren bijkwamen de rubber-, metaal- en cementindustrie, eveneens te Maastricht en de mijnindustrie annex de chemische bedrijven in de nieuwe mijnstreek.

Uit het bovenstaande kunnen enkele conclusies worden getrokken:

- de grenspendel, zowel inkomend als uitgaand, bezit van origine een traditioneel karakter;
- in zoverre de huidige grenspendel op oude tradities is terug te voeren, is er van een nieuw probleem geen sprake.

Bij de bespreking van de huidige situatie zullen wij trachten aan te tonen, dat het karakter van de pendel in de afgelopen drie jaren weliswaar is veranderd, doch dat niet zonder meer gesproken mag worden van een desastreuze ontwikkeling, waardoor de industrie in Limburg dreigt te worden lam gelegd.

De huidige situatie.

Gezien het kenmerkend verschil in karakter tussen de pendel naar Duitsland en die naar België zal een afzonderlijke behandeling vereist zijn. Voor de uitgaande pendel naar Duitsland kan worden gesteld, dat als gevolg van de hoogconjunctuur in dat land, gepaard gaande met een loonniveau dat aanzienlijk boven het Nederlandse uitgaat, een sterke zuigkracht op de Limburgse arbeidsmarkt is ontstaan. Daar komt bij, dat de vrije zaterdag in Duitsland inmiddels reeds gemeengoed is geworden. De in de laatste drie jaren toegenomen uitgaande pendel naar Duitsland kan niet langer als traditioneel worden aangemerkt, doch dient meer als additioneel te worden gezien. Tabel 2 geeft een nadere verduidelijking.

TABEL 2.

Gemiddelde pendel van mannen naar Duitsland

	Aantal	
	absoluut	in pCt. van de afhankelijke beroepsbevolking
1956	600	0,3
1957	800	0,4
1958	1.700	0,9
1959	2.000	1,8
1960	4.400	2,2

Van belang is ook te weten in welke bedrijfstakken de uitgaande pendelaars zijn tewerk gesteld. Hierover geeft tabel 3 informatie.

Een antwoord op de vraag, in hoeverre hier sprake is van een catastrofale ontwikkeling, is niet zonder meer te geven. Immers, de uitgaande pendel dient ook geprojecteerd te worden tegen de achtergrond van de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Limburg. Het mag

TABEL 3.

Pendel van mannen naar Duitsland per bedrijfsklasse

Aardewerk	300
Bouwnijverheid	1.700
Hout, kurk, stro	100
Mijnbouw	740
Metaalnijverheid	340
Textielnijverheid	430
Handel	110
Overige	620
Totaal	4.400

bekend worden verondersteld, dat als gevolg van een afzetcrisis voor steenkool, de werkgelegenheid in de mijnindustrie sedert 1958 afnemend is. Voor Zuid-Limburg betekende dit dat grote groepen werknemers, die niet langer in de mijnen terecht konden, gezien de reeds lang bestaande traditionele pendel, hun heil zochten in Duitsland.

In Midden Limburg trad als gevolg van de moeilijkheden in de mijnindustrie een vertraging op bij de in aanbouw zijnde Beatrixmijn. Ook in dit gebied steeg de pendel naar Duitsland, doch bij gebrek aan goede verbindingen nam deze trek geen grote vormen aan. In Noord-Limburg ligt de situatie geheel anders. Hoewel de werkgelegenheid, speciaal in de aardewerk-, bouw- en metaalindustrie, zich zeer gunstig ontwikkelde, was toch een sterke drang merkbaar om werk te aanvaarden in Duitsland. De moeilijkheden concentreerden zich hoofdzakelijk in het gebied van Venlo-Tegelen-Reuver. Zij werden bovendien vergroot door de zuigkracht van de industrieën in het vroegere overschotgebied Bergen en in de huidige ontwikkelingskern Venray. De daar ontstane nieuwe industrieën deden vanzelfsprekend een beroep op de arbeidskrachten, die dagelijks naar de industrie van Venlo en omgeving pendelden.

Voor geheel Limburg geldt bovendien dat de uitgaande pendel van bouwvakarbeiders naar Duitsland een hoge vlucht heeft aangenomen. Hieruit zou kunnen worden opgemaakt, dat de bouwactiviteit belangrijk te lijden zou hebben gehad. Regelmatige bouwstellingen door de dienst arbeidsvoorziening hebben echter uitgewezen, dat bij de bouw van woningen en andere grotere objecten de personeelsbezetting in 1960 gemiddeld zelfs hoger lag dan in 1959. Aangezien de toename van de pendel groter was dan de groei van de beroepsbevolking in de bouwnijverheid, moet één groot deel van de uitgaande pendel onttrokken zijn aan de bouw van kleine objecten en aan de onderhoudswerken.

Rekening houdend met de in het voorgaande gemaakte opmerkingen, volgt hieronder een nadere analyse van de uitgaande pendel van mannen naar Duitsland.

TABEL 4.

Gemiddelde pendel van mannen naar Duitsland in 1960

Gebied	Absoluut	In pCt. van de afhankelijke beroepsbevolking
Zuid-Limburg	3.000	2,2
Midden Limburg	400	1,6
Noord-Limburg	1.000	3,1

Gerekend naar de afhankelijke beroepsbevolking, drukt de pendel naar Duitsland het zwaarst in Noord-Limburg. Een scherper beeld van de situatie in Noord-Limburg wordt verkregen door de opstelling van het aantal pendelaars per bedrijfsklasse. Tevens biedt deze opstelling de mogelijkheid, het percentage na te gaan van het aantal pendelaars op het totaal van het aantal arbeidsplaatsen in de betreffende bedrijfsklassen.

TABEL 5.

Bedrijfsklasse	Aantal pendelaars	In pCt. van het totaal aantal arb. pl. in de betr. bedrijfsklassen
Aardewerk	260	9,0
Bouw	470	11,5
Metaal	100	1,3
Overige	170	2,7
Totaal	1.000	5,0

Voor zover er in Limburg sprake is van moeilijkheden als gevolg van een te sterke pendel naar Duitsland, kan dit alleen maar op gaan voor de kleiwarenindustrie in het gebied van Venlo-Tegelen-Reuver. Het hoge aantal bouwvakarbeiders heeft, zoals reeds werd opgemerkt, in het algemeen weinig invloed gehad, gezien het beschikbare bouwvolume. Wel dreigt hier een gevaar, nl. indien het bouwvolume steeds aangepast wordt aan de beschikbare arbeidsreserve. Door de grote vraag kan iedere vrijkomende bouwvakarbeider zonder moeite een goed betaalde werkkring vinden in Duitsland.

Tenslotte een enkel woord over de inkomende pendel uit Duitsland. Deze is niet alleen gering in omvang, doch is ook traditioneel bepaald. Het betreft in de regel werknemers, die hetzij van oudsher in Limburg hebben gewerkt en vasthouden aan een eenmaal verkregen positie, hetzij een beroep uitoefenen, waarmede zij in eigen omgeving niet aan bod kunnen komen. Ondanks een veelal lagere beloning, prefereren zij tewerkstelling in Limburg.

Geheel anders is de ontwikkeling van de pendel naar en van België. Deze pendel is traditioneel bepaald. De inkomende pendel overtreft de uitgaande.

TABEL 6.

Gemiddelde pendel van en naar België

Jaar	Inkomend		Uitgaand	
	m	v	m	v
1956	1.755	535	2.645	250
1957	2.195	680	2.755	280
1958	2.710	780	2.550	170
1959	2.850	710	2.470	140
1960	2.860	760	2.300	210

De inkomende pendel geeft een voortdurende stijging te zien, terwijl de uitgaande aan een daling onderhevig is. De uitgaande pendel heeft voor 50 pCt. betrekking op mijnwerkers uit geheel Zuid-Limburg. Gezien de gunstige ligging van Maastricht en Vaals t.o.v. het Belgische achterland, verwekt het geen verwondering, dat ruim 60 pCt. uit beide gebieden afkomstig is. De uitgaande pendel naar België is anders gestructureerd dan die naar Duitsland.

TABEL 7.

Pendel van mannen naar België per bedrijfsklasse

Bouwnijverheid	420
Mijnbouw	1.140
Metaalnijverheid	260
Overige	480
Totaal	2.300

De inkomende pendel richt zich in hoofdzaak op de Maastrichtse industrie en op de chemische industrie van de staatsmijnen in Beek.

Samenvatting en verwachtingen.

De uiteenzettingen, die in het voorgaande werden gegeven, kunnen als volgt in het kort worden samengevat:

15-2-1961

- Het totale gemiddelde pendelsaldo voor Limburg bedraagt voor mannen - 4.000 en voor vrouwen + 100.
- Het gemiddelde pendelsaldo naar het buitenland bedraagt - 3.340 mannen en + 200 vrouwen.
- Zowel de inkomende pendel van als de uitgaande naar België is traditioneel van aard. De inkomende pendel van Duitsland heeft eveneens een traditioneel karakter, terwijl de uitgaande pendel als additioneel kan worden aangemerkt.
- De toename van de uitgaande pendel naar Duitsland viel samen met een inzinking van de werkgelegenheid in de Limburgse mijnindustrie.
- Van een verlamdend arbeiderstekort in de Limburgse industrie, als gevolg van de trek naar Duitsland, is in het algemeen geen sprake.
- Een uitzondering wordt gevormd door de aardewerkindustrie in Noord-Limburg. Hoewel in absolute zin het aantal van 260 pendelaars uit deze industrie niet groot genoemd kan worden, is dit aantal in relatieve zin, nl. 9 pCt. van het aantal arbeidsplaatsen, aan de hoge kant.

Tot besluit van dit artikel willen wij proberen een blik in de toekomst te slaan. Uiteraard onder het nodige voorbehoud, daar absolute zekerheid nooit kan worden gegeven. Wat Duitsland betreft, mag aangenomen worden, dat de inkomende pendel uit dit land nagenoeg onveranderd blijft, gezien het karakter van deze pendel. De uitgaande pendel zal, indien de hoogconjunctuur in Duitsland aanhoudt, blijven toenemen, gezien ook de hogere beloningen die aldaar kunnen worden behaald. De zuigkracht vanuit Duitsland wordt niet alléén gevoed door de gunstige conjunctuur. Er is nog een andere factor in het geding: Duitsland verkeert in de eerstkomende jaren in een uiterst ongunstige positie met betrekking tot de bevolkingsgroei. In de laatste jaren van de tweede wereldoorlog en in de eerste jaren daarna waren de geboortecijfers uitzonderlijk laag. Dit houdt in dat het aantal jeugdigen, dat de geleerden in het arbeidsproces komt versterken, in de jaren 1960-1965 minimaal zal zijn.

Het opwerpen van een kunstmatige dam tegen een uittocht naar Duitsland door het nemen van overheidsmaatregelen, zou misschien enig effect kunnen afwerpen, doch past niet in de huidige nationale en internationale politieke ontwikkeling. De prijs voor de eenwording van Europa dient te worden betaald. Als rem zou eventueel wel kunnen werken een versnelde invoering van de vijfdaagse werkweek. Gedacht kan verder worden aan de bevordering van de binding van de werknemers aan het bedrijf, door het scheppen van mogelijkheden tot gepremieerd sparen en het delen in de gemaakte winsten. Verlichting zou bovendien kunnen worden verkregen door bevordering van verdere rationalisatie en mechanisatie.

De ontwikkeling van de pendel naar en vanuit België zal vermoedelijk in de toekomst een ander beeld te zien geven. Verwacht mag worden, dat de inkomende pendel zal toenemen. Deze verwachting is ten dele hierop gebaseerd, dat bij de uitvoering van de fel omstreden „Eenheidswet” het ten onrechte aanleunen op de werkloosheidsuitkeringen bemoeilijkt wordt. Anderzijds zal de uitgaande pendel een vermindering te zien geven, niet alleen als gevolg van de steeds weerkerende stakingen, doch ook als gevolg van de doorwerking van het in uitvoering zijnde saneringsplan in de Belgische mijnindustrie.

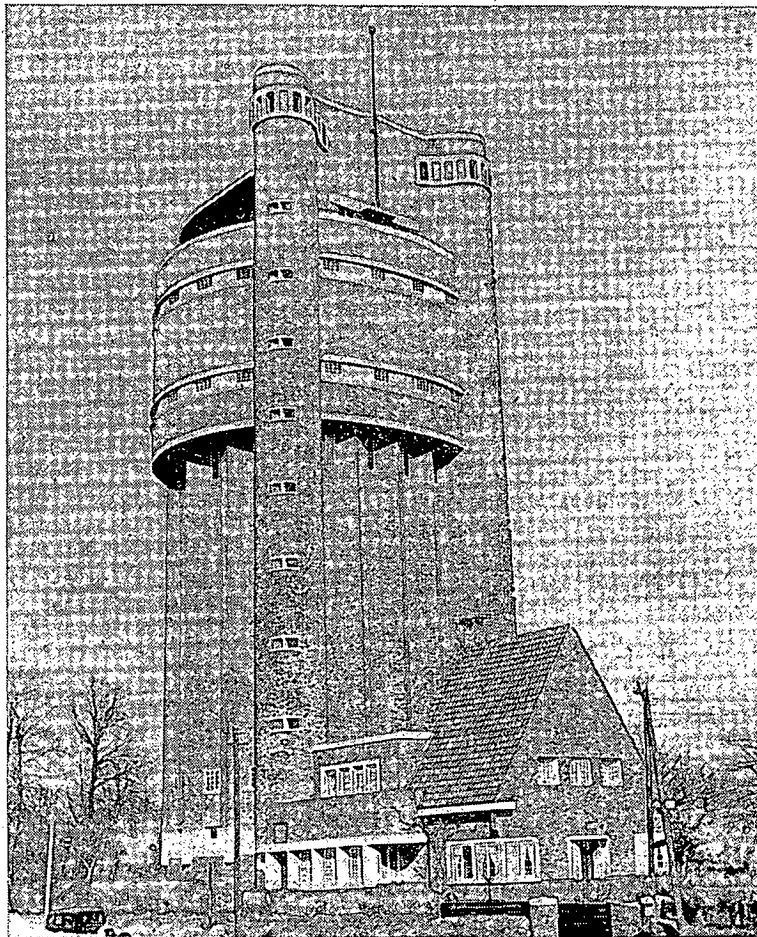
Maastricht.

Drs. J. W. F. VAN MEEGEREN.

N.V. WATERLEIDING MIJ. VOOR ZUID-LIMBURG

Tot het voorzieningsgebied behoren de volgende gemeenten:

Amby	St. Geertruid	Margraten	Simpelveld
Amstenrade	Geleen	Merkelbeek	Slenaken
Beek	Geulle	Mheer	Spaupeek
Bemelen	Grevenbicht	Munstergeleen	Stein
Berg en Terblijt	Gronsveld	Nieuwstadt	Susteren
Bingelrade	Gulpen	Noorbeek	Ulestraten
Bocholtz	Heer	Nuth	Urmond
Borgharen	Hoensbroek	Obbicht en Papenhoven	Valkenburg
Born	Hulsberg	Oirsbeek	Houthem (gedeelte)
Bunde	Itteren	Roosteren	Voerendaal
Cadier en Keer	Jabeek	Schimmert	Wittem
Elsloo	Klimmen	Schinnen	Wylré
Eysden	Limbricht	Schinveld	Wynandsrade



Lengte
van het hoofdbuizenet 810 km

Aantal
aangesloten percelen . . . 45.500

VOOR INLICHTINGEN
OMTRENT KOSTEN VAN
AANSLUITING EN TARIEVEN
VOOR WATERLEVERING ZICH
TE WENDEN:

PRINS BISSCHOPSINGEL 5,
MAASTRICHT.

Watertoren te Schimmert

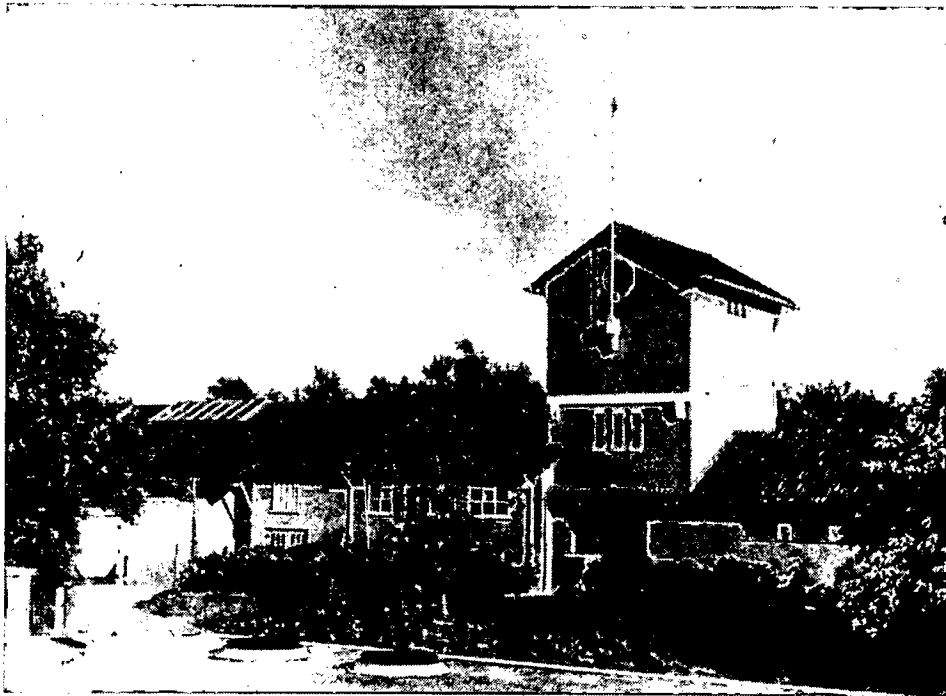
N.V. WATERLEIDING MIJ. VOOR MIDDEN- EN NOORD-LIMBURG

Tot het voorzieningsgebied behoren de volgende gemeenten:

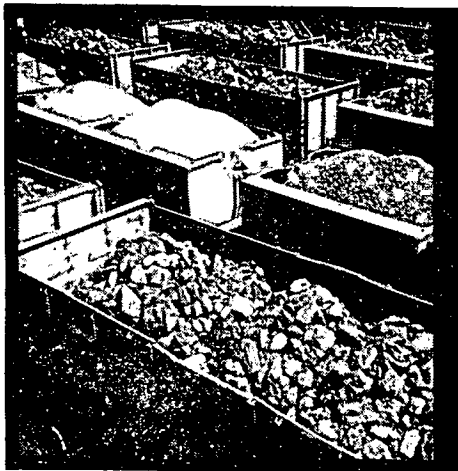
Arcen	Grubbenvorst	Maasbree	Ottersum
Baexem	Haelen	Meerlo	Posterholt
Beegden	Heel en Panheel	Melick en Herkenbosch	Roggel
Beesel	Helden	Meyel	Sevenum
Belfeld	Heythuysen	Montfort	Stevensweert
Bergen	Horn	Mook en Middelaar	Stramproy
Broekhuizen	Horst	Nederweert	Thorn
Echt	Hunsel	Neer	Venray
Gennep	Kessel	St. Odiliënberg	Vlodrop
Grathem	Maasbracht	Ohé en Laak	

Lengte van het hoofdbuizenet	790 km
Aantal aangesloten percelen	25.500

VOOR INLICHTINGEN OMTRENT KOSTEN VAN AANSLUITING EN TARIEVEN VOOR WATER-
LEVERING ZICH TE WENDEN: WILHELMINASTRAAT 16 TE VENLO.



Een van de pompstations: Het pompstation „Breehei” te Venray.



een rijke schakering

In het industriële patroon van de provincie Limburg neemt de mijnindustrie een voor-aanstaande plaats in. Zij omvat een rijke schakering van bedrijven:

twalf mijnen

(acht particuliere en vier staatsmijnen), die tot de modernste van West-Europa behoren

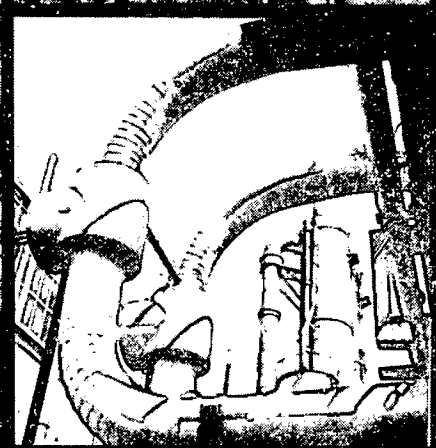
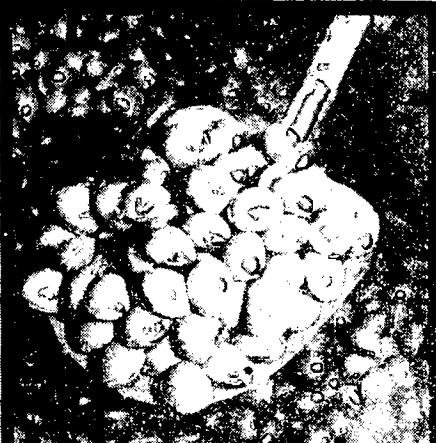
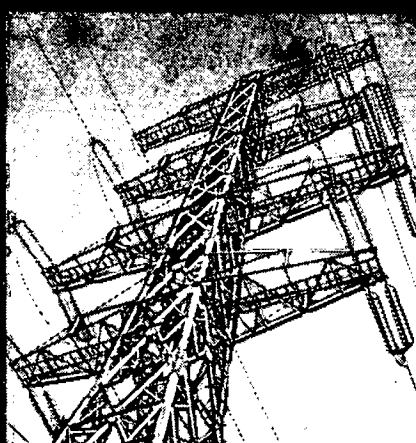
elektrische centrales

briketfabrieken

cokesfabrieken

chemische fabrieken

Samen vormen ze een industrie, die in totaal aan ca. 60.000 man of $\frac{1}{4}$ van de beroepsbevolking van Limburg arbeid verschaft.



Haar betekenis reikt echter verder dan de grenzen van het gewest of zelfs van Nederland. Immers een belangrijk deel van de produktie van kolen, cokes, briketten, stikstofmeststoffen, kunststoffen en andere chemicaliën vindt zijn weg naar vele landen in en buiten Europa.

DE GEZAMENLIJKE STEENKOLENMIJNEN IN LIMBURG

(adv.)

De mijnbouw in Limburg

in verhouding tot die in het buitenland

Indien men de steenkoolmijnbouw in Zuid-Limburg beschouwt, kan men vaststellen dat zijn plaats in verhouding tot buitenlandse mijnbouwgebieden, naast een aantal minder belangrijke factoren, in hoofdzaak wordt bepaald door zijn geologische gesteldheid, de aard van zijn steenkoollagen, zijn geografische ligging en Nederland als afzetmarkt voor energiegrondstoffen.

Recente onderzoeken en exploraties door middel van vele diepboringen hebben de reeds lang bestaande wetenschap bevestigd, dat de Noordepese steenkool vrijwel tot één bekken behoort, m.a.w. dat de steenkoolafzettingen in West-Duitsland, België en Frankrijk zich onder ons land voortzetten en één geheel vormen met de Engelse steenkoolafzettingen. Het hart van België heeft in de carboontijd als een eiland boven de carboonzee uitgestoken. Rond dit deuooneiland zijn de steenkoolafzettingen tot ontwikkeling gekomen, waarvan ook de Nederlandse een deel uitmaken.

De kolenlagen in ons land bevinden zich op een zo grote diepte dat ontginning praktisch niet mogelijk is. Als voorbeeld strekke, dat bij olieboringen benoorden Amsterdam het produktieve carboon werd teruggevonden op een diepte van 1.400 tot 2.200 meter, hetgeen praktische ontginning met de momenteel ter beschikking staande middelen uitsluit. Slechts in een klein gedeelte van ons land, waar langs storingsen en breukranden het produktieve carboon naar boven werd gestuwd, liggen de kolenlagen op bereikbare diepte. Alleen in Zuid-Limburg heeft tot dusver ontginning plaats gevonden. Sinds kort echter is in de uiterste punt van de Peelvelden een begin met de ontsluiting gemaakt door de Beatrix-schachten; de concessie Gelria in de Achterhoek daarentegen ligt nog steeds op ontsluiting te wachten.

Teneinde enigermate een beeld te geven van de voorraden ontginbare steenkool in Nederland laten wij hieronder de cijfers volgen, die Prof. Faber in zijn recente publikatie „Geologie van Nederland”, deel IV geeft:

Zuid-Limburg	550 mln. ton
Peelgebied tot 1.200 m	600 „ „
Peelgebied van 1.200.- 1.500 m	50 „ „
Vlodrop	50 „ „
Achterhoek	150 „ „
Totaal	1.400 mln. ton

Wat het Vlodrop-veld betreft, werden de mogelijkheden tot ontginning van deze relatief geringe hoeveelheid kolen binnen de eigen grenzen sterk vergroot door het, met de Sophia-Jacoba-concessies, verwerven van ontginningsvelden aan de overzijde van de Duitse grens. Deze ontginning werd mogelijk gemaakt door de overeenkomst die Nederland en West-Duitsland op 28 januari 1958 hebben gesloten. Met betrekking tot de Zuid-limburgse steenkool kan worden opgemerkt, dat hier in

verhouding tot de produktiecapaciteit nog slechts een vrij beperkte hoeveelheid steenkool ter beschikking staat; dit treft temeer bij vergelijking met sommige van de ons omringende kolenbekkens. Vast staat wel, dat vóór de eeuwwisseling enkele van onze oudere mijnen de produktie wegens uitputting zullen moeten staken.

Eenerzijds zijn de kolen door de storingsen en breuken op bereikbare diepte gebracht, anderzijds hebben de steenkoolvelden hiervan voor de exploitatie ook nadelige gevolgen ondergaan. De in Limburg te ontginnen kolenlagen liggen namelijk in een kraakzone, die de omvang en de regelmatige ligging van de Nederlandse kolenvelden sterk heeft beïnvloed. Dit feit is van belang voor de ontwikkeling die de kolenmijnbouw ogenblikkelijk gaat en gaan moet. De meer of minder regelmatige ligging van de kolenlagen bepaalt in hoge mate de mogelijkheden tot mechanische winning. Bij vergelijking bijv. met de Noordamerikaanse, Zuidafrikaanse en Australische steenkoolafzettingen spreekt dit zeer duidelijk, maar ook vergeleken met sommige afzettingen aan de Ruhr — vooral aan de Niederrhein en aan de oostzijde van het Ruhrbekken —, aan de Saar, in Lotharingen en in de Midlands in Engeland is het Zuid-limburgse steenkoolbekken kwalitatief en kwantitatief vrij sterk in het nadeel.

Dit feit is van bijzondere betekenis nu de West-europese steenkoolmijnbouw zonder enige twijfel wederom op een belangrijk keerpunt staat. In de naaste toekomst zal alleen die steenkool ontginbaar blijven, die geheel mechanisch kan worden gewonnen. Dit niet alleen en misschien zelfs niet in de eerste plaats om economische redenen, maar omdat ook de sociale indicaties tot deze ontwikkeling dwingen, een ontwikkeling waarin de Verenigde Staten ons reeds lang zijn voorgegaan. De Verenigde Staten, met hun in zeer regelmatige ligging afgezette kolenlagen in geologisch zeer gunstige omstandigheden, hebben resultaten kunnen bereiken die, behoudens enkele zeer hoge uitzonderingen, in de Westeuropese mijnbouw niet mogelijk zijn. De Westeuropese steenkool maakt een eigen ontwikkeling van de mechanisatie van de koolwinning noodzakelijk; deze ontwikkeling is op gang doch nog lang niet afgesloten. Met name ten aanzien van de mechanisatie van steenkoolontginning in onregelmatige en gestoorde velden is praktisch nog slechts zeer weinig bereikt.

Een tweede geologisch feit van betekenis is, dat het Limburgse steenkoolbekken over het algemeen arm is aan kolenlagen en vooral aan goede kolenlagen. De hoeveelheid kolen per honderd meter steriel gesteente behoort met die in België en Noord-Frankrijk tot de laagste ter wereld. Daarnaast staat het feit, dat vele steenkolenlagen vrij onzuiver van samenstelling zijn. De verhouding netto : bruto ligt in Limburg dan ook on-

gunstig; de laatste jaren was deze gemiddeld 62 à 65 pCt. Dit betekent in de eerste plaats, dat van het ondergronds gewonnen produkt een vrij groot deel als afval moet worden opgeslagen (steenbergen) en in de tweede plaats, dat aanzienlijke investeringen in verwerkingsinstallaties nodig zijn om het brutoprodukt te verwerken tot een goed handelswaardig produkt. Dit houdt in, dat het ondergronds gewonnen produkt nog met een vrij hoog bedrag moet worden belast om het tot handelswaardig produkt te transformeren. Voorts is de laagopening over het algemeen vrij gering — in het aangrenzende Ruhrbekken is dit grotendeels niet zo — hetgeen een rationele, mechanische winning eveneens in de weg staat. Dit betekent tevens een extra belasting, omdat per meter aangelegde ondergrondse galerij een veel geringere hoeveelheid kolen wordt ontsloten. De ontsluitingskosten per ton gewonnen steenkool liggen daardoor dus hoger.

Het derde feit van groot belang is de geografische ligging van het steenkoolbekken. In tweeërlei opzicht heeft deze ligging steeds een bezwaar gevormd. In de eerste plaats met het oog op de voorziening met arbeidskrachten. Het steenkoolbekken ligt slechts voor een klein gedeelte in eigen land; het overgrote gedeelte ligt in België en Duitsland. De Limburgse mijnindustrie heeft dan ook al zolang zij bestaat een beroep moeten doen op vreemde arbeidskrachten, hetzij van vlak over de grens hetzij van verder af, al naar gelang de conjuncturele situatie en de verhoudingen op loongebied. Mogelijk wordt dit in de toekomst anders, nu er — volgens berekeningen van het E.T.I.L. — een overschot aan arbeidskrachten in de oostelijke Mijnstreek zal ontstaan en het kolenbedrijf door de verdere mechanisatie van de steenkoolwinning wat minder arbeidsintensief zal worden dan nu het geval is. De situatie is echter momenteel nog zo, dat Limburg niet in voldoende mate zelf in de behoefte aan arbeidskrachten van de mijnen kan voorzien; een feit overigens dat bijna in alle continentale Westeuropese mijnbekkens — behalve in het Saarbekken — kan worden geconstateerd.

In de tweede plaats heeft deze geografische ligging van het begin af aan in sterke mate het afzetgebied van de Limburgse kolen bepaald. Deze uitmiddelpuntige ligging heeft, gecombineerd met de Nederlandse inzichten in de energievoorziening, meegebracht dat het zwaartepunt van de afzet der Limburgse steenkolen als regel vrij sterk beïnvloed is door de mogelijkheden tot afzet buiten ons eigen land. Een echte vrije markt, zoals in feite bedoeld is bij de oprichting van de E.G.K.S., is voor Limburg dan ook van bijzondere betekenis. Maar het opvolgen van zijn leer blijkt ook voor de prediker wel eens moeilijk te zijn. Nationale regelingen ter bescherming van de eigen industrie: limitering van de invoer in België, regeling van de invoer door middel van A.T.I.C. in Frankrijk en steunmaatregelen in Frankrijk, België en Duitsland, doorkruisen de grondprincipes van de E.G.K.S. Limburg ondervindt de terugslag hiervan in niet geringe mate. In ons land bedraagt de steun slechts een fractie in vergelijking met de andere landen van de E.G.K.S.

Als vierde feit zou ik willen noemen: Nederland als afzetmarkt voor energiegrondstoffen. De noordelijke Nederlanden zijn van oudsher een energiegrondstoffenimporterend gebied geweest. Dit waren zij reeds in de vroege middeleeuwen, zoals blijkt uit de studies van

Prof. Dr. Th. L. M. Thurlings over de Maashandel; dit zijn zij, volgens „De geschiedenis van de steenkolenhandel van Rotterdam” van Prof. Dr. Z. W. Sneller, tot in de nieuwste tijd gebleven. Reeds in de vroege middeleeuwen leverde het Luikse bekken via de Maas steenkolen aan de Hollanden om te voorzien in de behoeften aan brandstoffen. Het gebruik van steenkool in plaats van brandhout was een zo opmerkelijk feit, dat dit in een reisverhaal van een tweetal Duitse missionarissen, die via de Nederlanden naar Azië reisden, werd vermeld. Later kwamen hierbij de steenkolen uit het Ruhr- en het Rijngebied. De export van kolen uit „Roeroort” naar Nederland is de opkomst geweest van enkele bekende Duitse industriële families, die nu nog een rol spelen in het Ruhrgebied.

Ook de Engelse steenkooluitvoer naar ons land is reeds vroeg van betekenis geweest. De onderlinge concurrentie tussen de kolenexporterende landen heeft een voor Nederland gunstige prijsontwikkeling tot gevolg gehad. Op de Nederlandse markt was de prijs vaak veel lager dan in het exportland. De historicus Nef schrijft in „The rise of the British coal industry”, dat dit reeds in de achttiende eeuw het geval was. Hij vermeldt in dit boek een rekest, waarin wordt gezegd: „Therefore if the Dutch can buy them so much cheaper then our own people they can easily undersell us in foreign markets in all such commodities as are manufactured with coals”. Hierna wordt dan een aantal voorbeelden genoemd van gevallen, waarin de Hollanders door goedkopere kolen een voorsprong hadden. De Hollanders hebben, zoals hieruit blijkt, reeds vroeg geleefd met het idee van goedkope steenkool, als gevolg van een gunstige ligging temidden van de grote kolenproducerende landen, waarbij het overschot op de Nederlandse markt afzet vond tegen lage prijzen. Dit is zo gebleven tot in de negentiende en de twintigste eeuw.

Deze geschiedenis heeft zich telkens herhaald tot in onze tijd. Deelde bijv. Mr. Bowman, de aftredende voorzitter van de National Coal Board, deze zomer op een bijeenkomst te Llandudno niet mede dat Engeland 5 mln. ton kolen wilde uitvoeren tegen een extra verlies van £ 7 mln. teneinde „to keep a foot in the door”? Het gevolg hiervan is, dat landen zowel in als buiten de E.G.K.S. op deze prijs aligneren, waardoor de Limburgse mijnen hun produkten in eigen land tegen deze dumpingprijzen moeten zien te plaatsen. Soortgelijke parallellen zijn ook met andere energiegrondstoffen te trekken. Wanneer de Verenigde Staten hun olie-invoer beperken om de eigen markt te beschermen, komen deze produkten op de overgebleven markten, met alle gevolgen van dien. Landen met een belangrijke energieproductie — Duitsland, Frankrijk, België en Engeland — nemen voor het eigen land maatregelen, zodat in die landen alleen voor resthoeveelheden kolen voor afzet gezorgd behoeft te worden. Deze resthoeveelheden vinden dan tegen marginale prijzen hun weg naar o.a. de Nederlandse markt en naar die landen, die geen of onvoldoende energiebronnen ter beschikking hebben.

De bovengeschetste bijzondere situatie heeft — zo blijkt bij bestudering van de geschiedenis van de Limburgse mijnbouw — steeds invloed gehad op de gang van zaken en de ontwikkeling in deze mijnbouw. Toen in 1845 de „Aken-Maastrichtse Spoorweg Maatschappij” de Domaniale Mijn voor 99 jaren in pacht

overnam van de Nederlandse Staat, nam zij tevens de verplichting op zich om de nieuw aan te leggen lijn Aken-Maastricht met een zijtak aansluiting te geven aan de Domaniale Mijn te Kerkrade. Zij heeft vrij lang getalmd met deze aansluiting omdat men er klaarblijkelijk geen vermeerdering van de kolenaftzet van verwachtte en er dus geen behoefte aan bestond. Eerst in 1871, tijdens een korte periode van grote opleving in de kolenmijnbouw ten gevolge van de oorlog tussen Frankrijk en Duitsland, kwam deze verbinding tot stand.

De mijn Neuprick, die van 1852 tot 1904 in Kerkrade in ontginning was, had wel een raccordement-aansluiting naar de Duitse kant maar geen op Nederlands gebied. Vergeleken met tegenwoordig ging het slechts om een bescheiden produktie. Bovendien was het kolenverbruik in ons land buiten de zeeprovincies nog van weinig betekenis; in de noordelijke provincies was nauwelijks van enig steenkoolverbruik sprake. Maar ook veel later, in de jaren vóór de eerste wereldoorlog,

industrie ter plaatse in elektrische stroom te transformeren en deze over grote afstanden te distribueren. De oprichting van de Stroom Verkoop Maatschappij — de voorloopster van de P.L.E.M. — was hiervan het gevolg. Lag Nederland op dat ogenblik in dit opzicht ver voor — het initiatief werd genomen lang voor deze mogelijkheid elders werd onderkend —, in de latere ontwikkeling is het hierin vrij ver achter gebleven bij landen als Duitsland, Frankrijk en België, waar de mijncentrales in de nationale energievoorziening een veel grotere plaats is toebedeeld.

Onderstaand overzicht van de elektriciteitsproduktie in enkele landen geeft een beeld van de toestand in het jaar 1959. De hierboven geschetste situatie wordt hierin duidelijk weerspiegeld. In het in oktober 1960 gepubliceerde rapport over de valorisatie van de Kempense kolen wordt voor de betreffende mijnen een aandeel geclaimd van 0,5 à 1 x 10⁹ kWh of 57 à 114 kWh per ton netto delving.

Elektriciteitsproduktie in 1959

Land	a	b	c	d	e	f	g	h
	Tot. nationale produktie	Produktie openbare centrales	Produktie mijncentrales	$\frac{c}{a} \times 100$	Levering mijncentrales aan openbare net	$\frac{e}{b} \times 100$	Netto delving	e) in kWh p. ton netto delving (e : g)
	10 ⁹ kWh	10 ⁹ kWh	10 ⁹ kWh	pCt.	10 ⁹ kWh	pCt.	10 ⁶ t	
Duitsland, excl. Saar	96,8	58,8	16,2	16,7	6,7a)	11,4	125,6	53,3
Frankrijk	64,5	46,5	9,5	14,7	4,6	9,9	59	77,9
België	13,2	7,4	2,6	19,7	0,93	12,6	22,7	41,0
Nederland	14,2	10,9	1,6	11,3	0,36	3,3	12,0	30,0

a) „STEAG-Mitteilungen”, no. 171 van januari 1960.

lag het zwaartepunt van de afzet der Limburgse produktie in het buitenland. In 1909 bedroeg het kolenverbruik in Nederland 7.373.000 ton. Limburg produceerde in dat jaar 1.120.625 ton. Hiervan werd slechts 30 pCt. in het binnenland afgezet. In 1913 was de afzet van Limburgse kolen op de Nederlandse markt geleidelijk aan gestegen tot 36 pCt. Dit resultaat werd bereikt na een felle strijd met de importeurs van Duitse kolen, die de Limburgse kolen van de Nederlandse markt wilden houden. Eerst in de oorlog 1914-1918 kwam de grote betekenis van de beschikking over eigen energiebronnen tot gelding. De Limburgse kolen hebben Nederland in hoge mate geholpen toen het buitenland niet meer kon leveren.

Na de eerste wereldoorlog keerde het vroegere beeld grotendeels terug. Nederland werd weer een typische importmarkt voor kolenoerschotten uit Duitsland, Engeland en België, waarbij zich bij tijd en wijle ook nog Polen voegde. Dit veroorzaakte een geregelde opeenvolging van crises en moeilijkheden in de Limburgse mijnbouw, die zich enkele malen oplosten door internationale verwickelingen met grote verstoringen op de Europese energiemarkt: Ruhrbezetting met de passieve weerstand, langdurige staking in de Engelse steenkolenindustrie enz. Als geheel een zeer onstabiel beeld. Terecht trachtten mannen als Van Iterson, Ross van Lennep e.a. door middel van transformatie-industrieën voor de daarvoor geschikte kolensoorten en kwaliteiten een grotere stabiliteit in afzet en verbruik te bewerkstelligen.

Vermeld dient ook te worden het initiatief van Bellaar Spruit om bepaalde produkten van de steenkool-

Telkens weer blijkt dat het bezit van eigen energiebronnen, juist in tijden van internationale verwickelingen, van grote betekenis is. Wij denken hierbij aan de beide wereldoorlogen, aan het Korea-conflict, het wegvallen van de olieproduktie in Perzië tijdens de „Mossadecq”-moeilijkheden en aan de Suez-crisis, perioden waarin de aanvoer van energiegrondstoffen van verderaf sterk verminderde of geheel stilstond. Landen, arm aan deze grondstoffen, zoals Zwitserland en Zweden, hebben dit probleem duidelijker onderkend dan Nederland, getuige de bouw van waterkrachtcentrales in eigen land, die, gezien hun zeer hoge investeringskosten, wat produktiekosten betreft niet beneden de thermische centrales liggen.

De Limburgse steenkoolindustrie moet zich onzes inziens onder gelijke voorwaarden als de steenkoolindustrie in andere landen kunnen ontwikkelen. Dit betekent, dat zij geen hogere lasten heeft op te brengen dan de mijnbouw in andere landen, dat zij niet door onjuiste concurrentieverhoudingen op de eigen markt wordt verdrongen en de haar toekomstige plaats in de Nederlandse energievoorziening krijgt toebedeeld. Dit laatste houdt in, dat zij haar deel moet hebben in de toelevering van grondstoffen voor transformatie in secundaire energie (elektrische stroom) in de vorm van leveranties aan de Nederlandse centrales en de mogelijkheid van verstroming van afvalprodukten ter plaatse ten behoeve van de Nederlandse energievoorziening.

Heerlen.

Ir. C. E. P. M. RAEDTS.



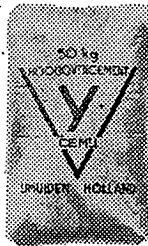
Nooit heb ik drie harde guldens



gemakkelijker verdiend dan deze!



Het zijn namelijk de drie guldens die ik verdien op elke ton Nederlands hoogovencement die ik gebruik inplaats van portlandcement. Er is ook - in negen van de tien gevallen - geen enkele reden waarom ik deze drie guldens **niet** zou verdienen. Want Nederlands hoogovencement is van superieure kwaliteit en heeft bepaalde eigenschappen die in veel gevallen het gebruik van hoogovencement verkieslijk maken. Bijvoorbeeld de grote weerstand, welke hoogovencement biedt aan agressief water, aan ongunstige weersinvloeden. De Nederlandse hoogovencementindustrie levert: ENCI Hofanorm (ook in winterkwaliteit) ENCI Hofalite CEMIJ-cement A en B en CEMIJ-wintercement.



Bouwen is duur! Ik maak het niet duurder dan nodig is;

ik bouw met Nederlands hoogovencement (en verdien f 3,- per ton!)

VERKOOPASSOCIATIE ENCI-CEMIJ N.V. - HERENGRACHT 507 - AMSTERDAM - TEL. 3 85 31 (5 LIJNEN)
(adv.)

De oppervlakedelfstoffen grind en zand in de provincie Limburg

Inleiding.

Nederland is betrekkelijk arm aan delfstoffen. Beschouwen wij het voorkomen van delfstoffen in ons land per provincie, dan blijkt dat de provincie Limburg een gelukkige uitzondering vormt. De in de laatste jaren aange- toonde exploitierbare aardolielagen in andere provincies betekenen daarnaast een niet onbelangrijke aanvulling van het gamma der aanwezige delfstoffen in ons land.

De delfstoffen kunnen worden verdeeld in twee groepen, nl. de oppervlakedelfstoffen en de dieptedelfstoffen. In de provincie Limburg is de dieptedelfstof steenkool de belangrijkste. Van de aldaar voorkomende oppervlakedelfstoffen noemen wij: bruinkool, klei voor de grofkeramische industrie, krijt (meer bekend onder de, hoewel onjuiste, benaming mergel), zand (w.o. zilverzand, dat voornamelijk wordt gebruikt in de glasindustrie) en grind.

De uitzonderlijke belangrijkheid van het voorkomen van de dieptedelfstof steenkool moge voldoende geschetst zijn met de vermelding dat ongeveer de helft van de in de Limburgse industrie werkzame personen, in totaal ca. 120.000, hun brood verdienen in de gezamenlijke mijn- ondernemingen inclusief de chemische bedrijven der staats- mijnen.

In het onderstaande wordt nader ingegaan op de exploitatie van de oppervlakedelfstoffen grind en zand ten behoeve van de bouwnijverheid waarbij tevens de pro-

blemen, samenhangend met deze ontgravingen, aan een bespreking zullen worden onderworpen.

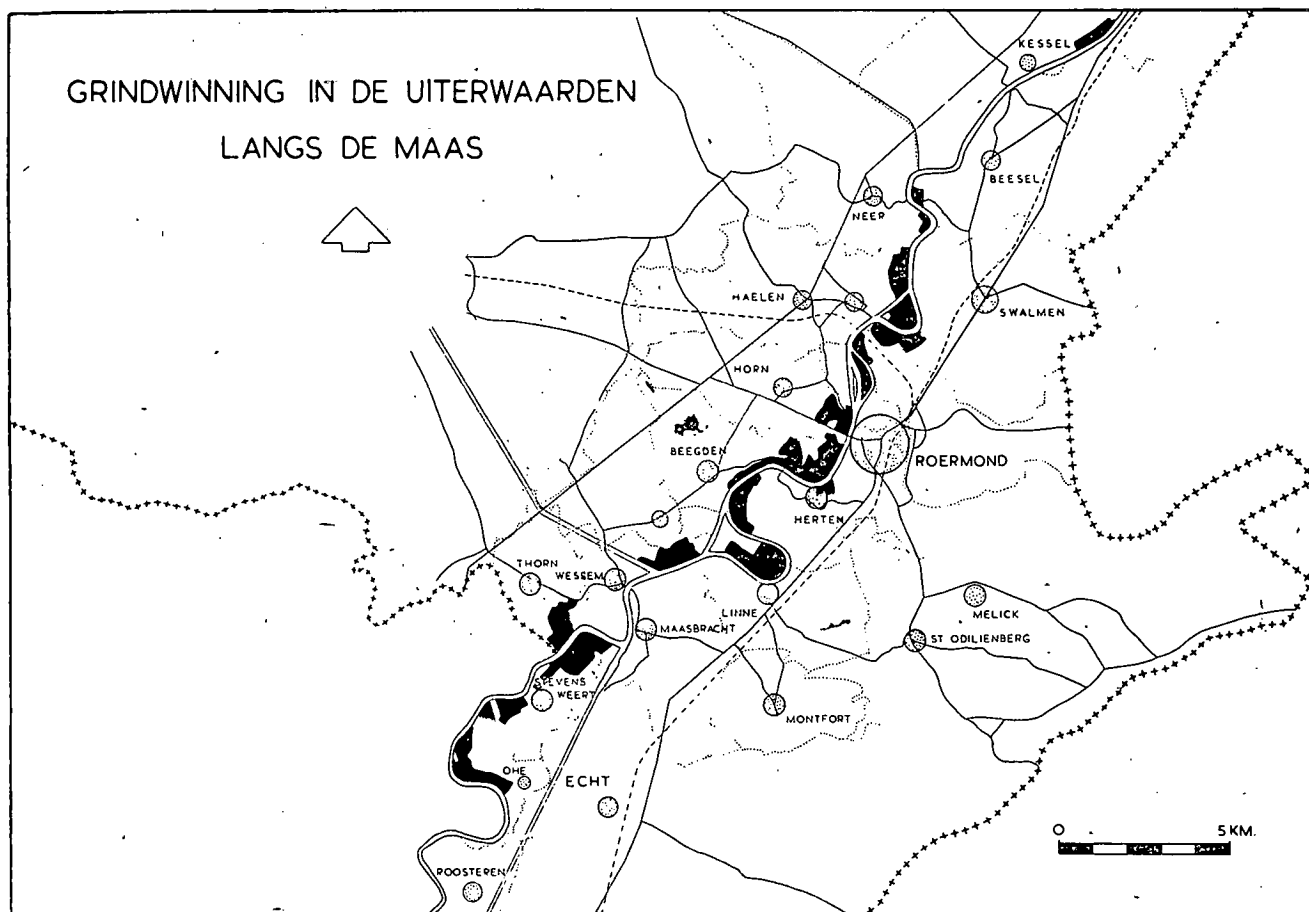
Berggrind en -zand.

De exploitatie van grind en zand vindt plaats in open groeven. Naar gelang de vindplaatsen in Limburg, wordt in de praktijk onderscheid gemaakt tussen berg- en riviergrind resp. tussen berg- en rivierzand. Berggrind en -zand zijn in economisch opzicht van veel minder belang dan riviergrind en -zand afkomstig uit de uiterwaarden van de Maas.

Het berggrind en -zand vindt zijn afzet voornamelijk op kortere afstand van de vindplaats. Veredeling van het produkt door middel van een intensieve wassing heeft aan het afzetgebied enige uitbreiding gegeven. Dit geldt in het bijzonder voor die streken alwaar de levering van riviergrind en -zand te hoge kosten met zich brengt dan wel doordat de afnemer niet de eis van *riviermateriaal* stelt. Een niet onbelangrijke hoeveelheid wordt afgezet in het Akense gebied.

Riviergrind.

De exploitatie van riviergrind geschiedt — zoals gezegd — in de uiterwaarden van de Maas en wel voornamelijk in het gedeelte gelegen tussen Roosteren en Belfeld (zie kaart). Via een insteek vanuit de Maas worden grote



terreinen „in den natte” afgegraven met behulp van daartoe geschikte baggermolens.

Uit tabel 1 blijkt, welk een overwegende plaats Limburg inneemt in de totale Nederlandse winning van riviergrind. Ongeveer 95 pCt. van het in Nederland gewonnen riviergrind is afkomstig uit de Limburgse uiterwaarden. De cijfers vermeld voor berggrind tonen daarnaast aan dat ook deze delfstof, hoewel in veel mindere mate geëxploiteerd dan riviergrind, nagenoeg uitsluitend uit de provincie Limburg afkomstig is.

TABEL 1.

Winning van riviergrind en berggrind in Nederland c.q. in de provincie Limburg in de jaren 1955 t/m 1959

	Riviergrind × 1.000 ton		Berggrind × 1.000 ton	
	Nederland	daarvan in de provincie Limburg	Nederland	daarvan in de provincie Limburg
1955	7.774	7.403	458	446
1956	7.980	7.551	490	473
1957	7.541	7.209	285	278
1958	7.289	7.065	325	311
1959	8.751	8.294	406	399

Van de in tabel 1 genoemde hoeveelheid gewonnen riviergrind wordt een deel verwerkt door de, in hoofdzaak in de provincie Limburg gevestigde, steenbrekerijen, die het grove materiaal (keien) breken tot steenslag voor de wegenbouw e.d.

TABEL 2.

Riviergrind bestemd voor steenbrekerijen (× 1.000 ton)

1955	1.217
1956	1.267
1957	868
1958	1.187
1959	1.261

Aanvankelijk werd het grove materiaal als zijnde onbruikbaar teruggestort in de, ten gevolge van de ontgraving ontstane, waterplas. De voor wegen benodigde steenslag, basalt, porfier e.d., werd ingevoerd. Thans wordt het verbruik van steenslag in Nederland voor een belangrijk deel gedekt door de produktie van de zich op de wal bevindende resp. „drijvende” steenbrekerijen. De waarde van het daarbij verkregen produkt kan globaal worden geschat op f. 8 mln.

Van het in Nederland gewonnen riviergrind wordt een gedeelte uitgevoerd (voornamelijk naar België). Aan de andere kant vindt ook invoer plaats met Duitsland als voornaamste land van herkomst. In de jaren 1957-1959 bedroeg het uitvoersaldo resp. 202.000, 201.000 en 283.000 ton. Gelet op de totale riviergrindproduktie per jaar is het uitvoersaldo van geringe betekenis.

Problemen samenhangend met de exploitatie van riviergrind.

Uit het voorgaande is gebleken, dat de behoefte aan grind in Nederland nagenoeg volledig door de plaats-

(advertentie)

ROTTERDAMSCH E BANK

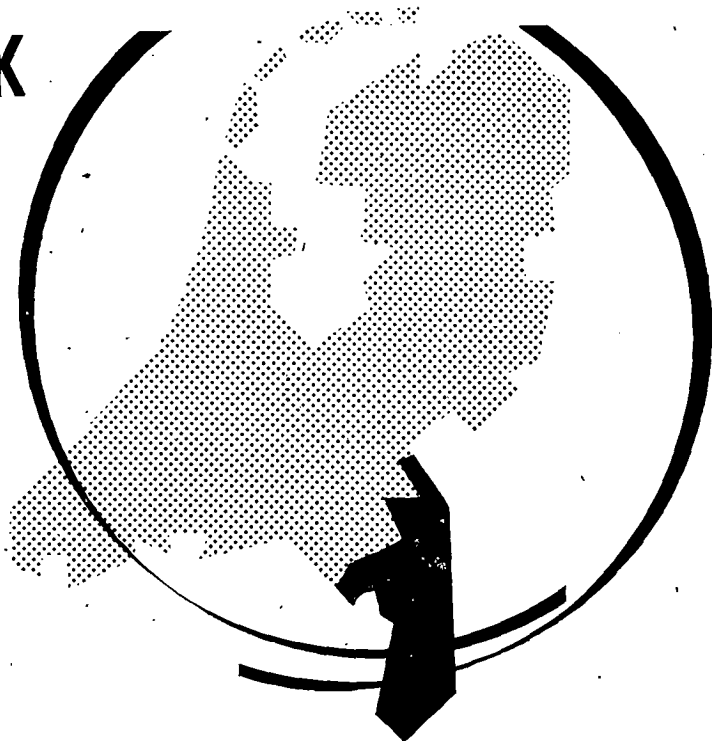
326 vestigingen
in Nederland

waarvan

24 vestigingen in
23 plaatsen in Limburg

Ook hier: waar U ook woont of werkt, de

ROTTERDAMSCH E BANK is altijd binnen Uw bereik



vindende exploitaties in de uiterwaarden van de Maas, gelegen in de provincie Limburg, wordt gedekt. Dat de grindproduktie in de na-oorlogse jaren belangrijk is gestegen, tonen de volgende cijfers aan. In 1936 bedroeg de produktie in Nederland ca. 1,5 mln. ton, in 1939 ca. 2,8 mln. ton, in 1950 bijna 5 mln. ton en thans meer dan 8 mln. ton.

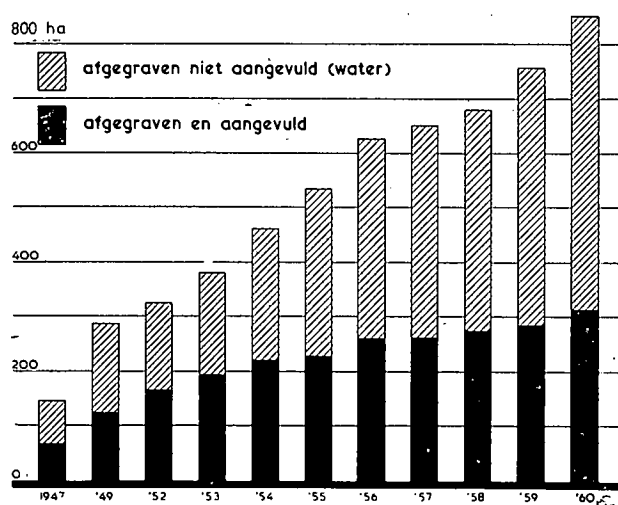
Het gevolg van een en ander was een dienovereenkomstig stijgend verlies aan zeer vruchtbare cultuurgrond in Limburg. Goed verzorgde graslanden langs de Maas worden namelijk tot de beste weiden van Nederland gerekend. Dat deze nog jaarlijks toenemende verliezen de agrarische structuur van de gehele streek aantasten, mag hierbij niet uit het oog worden verloren. Daarnaast treden ten gevolge van de ontgravingen bezwaren van waterstaatkundige en landschappelijke aard op.

Hoewel er uit een oogpunt van grindwinning kwaliteitsverschillen tussen de diverse voor afgraving in aanmerking komende terreinen bestaan (hoeveelheid dekgrond, percentage aanwezig betongrind, dikte grindpakket e.d.) kan, afgaande op cijfers uit de praktijk, worden gesteld dat voor het winnen van 1 mln. ton grind ruim 10 ha terrein moet worden ontgraven. Dit betekent dat in de provincie Limburg per jaar ca. 80 ha uiterwaarden worden ontgrind.

In vroegere jaren werd bij de ontgraving de onbruikbare dekgrond en de destijds niet verkoopbare specie (w.o. zand) in de gebaggerde plas teruggestort. Teneinde het verlies aan voor de landbouw kostbare uiterwaarden zo veel mogelijk te beperken, werd in een later stadium, ingevolge een intussen uitgevaardigde provinciale „Verordening tot wering van inbreuken op natuurschoon door afgraving of vergraving van terreinen” (in werking getreden op 1 januari 1949), de vergunninghouder o.a. verplicht gesteld de dekgrond op daartoe aangegeven plaatsen tot boven water te storten en te bedekken met ten minste 50 cm bovengrond. Op deze wijze kon een gedeelte van het ontgraven terrein wederom als goede landbouwgrond worden opgeleverd.

Onderstaande grafiek geeft een beeld zowel van de tot en met 1960 afgegraven terreinen als van de intussen aangevulde oppervlakte. Het verschil tussen beide gegevens geeft de totale oppervlakte der ontstane waterplassen ten gevolge van de ontgrindingen aan.

ONTWIKKELING VAN DE GRINDERIJEN IN LIMBURG



Ofschoon de totale oppervlakte der aangevulde ter-

reinen niet onaanzienlijk is, ruim 300 ha, blijkt dat de gezamenlijke oppervlakte van de verloren gegane landbouwgrond nog belangrijk groter is. Bovendien geeft de grafiek aan dat het percentage van het aangevulde gedeelte in de loop der jaren een dalende lijn vertoont. In 1953 was van de totaal ontgraven oppervlakte ongeveer de helft wederom aangevuld. In 1956 was dit percentage teruggelopen tot ruim 40 en in 1960 tot 37. De daling van het aanvullingspercentage is o.a. een gevolg van het feit dat de laatste jaren ook het gebaggerde zand wordt afgevoerd evenals het grove materiaal dat tot steenslag wordt verwerkt.

Op 1 januari 1955 trad een nieuwe provinciale verordening in werking waarbij de vorige vervallen werd verklaard. Ingevolge deze nieuwe „Verordening op afgravingen in Limburg” kan het college van Gedeputeerde Staten aan het verlenen van een vergunning verder strekkende voorwaarden en bepalingen verbinden dan tot dusver mogelijk was. Ingevolge art. 2 van de verordening kan deze namelijk strekken „tot bescherming van de belangen van het natuur- en landschapsschoon, de land- tuin- en bosbouw, het verkeer, de wetenschap, de historie of andere bijzondere waarden;.....”.

Op grond van art. 2 bestaat de mogelijkheid, aan het verlenen van een vergunning voor het ontgraven van terreinen de voorwaarde te verbinden, dat het ontgrinde terrein wederom wordt aangevuld. De provinciale Overheid onderzocht daartoe de mogelijkheid van het vullen der grindgaten met behulp van afvalsteen van de mijnen. Bij de steenkoolexploitatie moeten namelijk dagelijks zeer grote hoeveelheden mijnsteen uit de mijn naar de oppervlakte worden getransporteerd. In de loop der jaren ontstonden op deze wijze de steen„bergen”, die zelfs een vluchtig bezoeker aan het natuurschoonrijke Zuid-Limburg niet zullen zijn ontgaan.

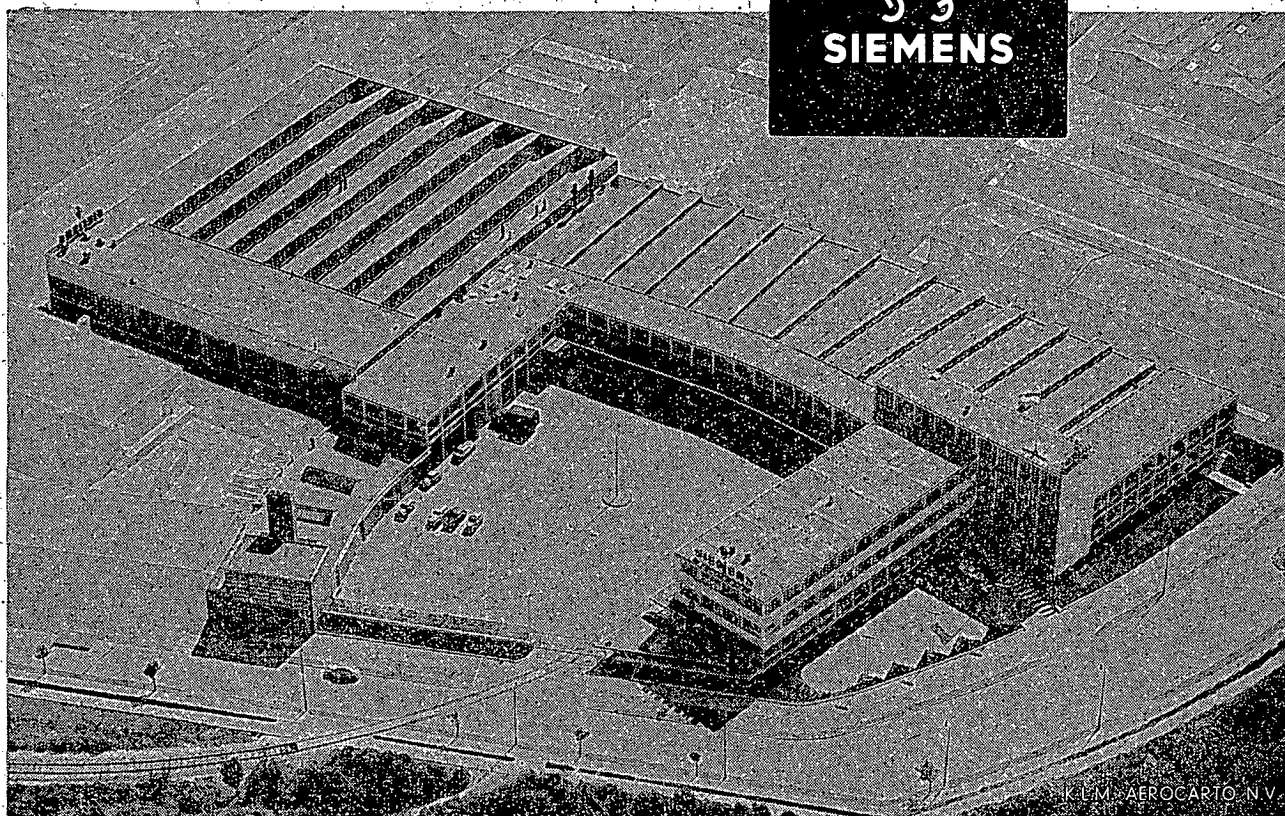
Nadat op grond van uitgevoerde berekeningen bleek, dat vervoer van mijnsteen per water met behulp van onderlossers uitvoerbaar was, werden gedurende twee jaren proefvaarten met mijnsteen, afkomstig van de Staatsmijn Maurits, uitgevoerd. Aan de hand van de verkregen resultaten kon daarop in 1960 door de provincie een overeenkomst worden aangegaan met de N.V. Mijnschappij, M.T.M. i.o., gevestigd te Stein. Teneinde een regelmatig transport van mijnsteen naar de grindgaten te verzekeren zal aan de haven te Stein een bunker met laadinstallatie worden gebouwd. Na het gereedkomen van deze snelle beladingsmogelijkheid der onderlossers wordt gerekend op een vervoer van ca. 4.000 ton mijnsteen per dag. Op deze wijze kunnen per jaar ca. 20 ha waterplas worden aangevuld en met behulp van daaroverheen gestorte bovengrond en teelaarde wederom als landbouwgrond worden opgeleverd.

Door Gedeputeerde Staten van Limburg werd met de grindproducenten een overeenkomst aangegaan die hierop neerkomt, dat de afgegraven terreinen niet behoeven te worden aangevuld door de ontgrinders. De grindproducenten hebben zich daartegenover verplicht per afgevoerde ton grind f. 0,40 en per afgevoerde ton zand f. 0,20 te betalen aan de provincie. Voor het in een later stadium verwerken van de bovengrond en teelaarde, hetgeen niet door de producenten hoeft te worden uitgevoerd, is daarnaast nog een bedrag van f. 0,05 per afgevoerde ton grind c.q. zand verschuldigd. Voor het zand, gewonnen ten noorden van Venlo, hoeft niets te worden betaald.

Naast de aanvulling der grindgaten met mijnsteen, het-



SIEMENS



Siemens werkplaatsen en magazijnen in de Binckhorspolder te den Haag.

ELECTROTECHNIEK

voor heden en toekomst

Verbeterde productiemethoden en automatisering dragen bij tot verhoging van de productiviteit, die ons allen meer welvaart verschaft. Het ingewikkelde maatschappelijk leven is niet denkbaar zonder de hulp van de electrotechniek, die helpt bij de communicatie, bij de productie en in het huishouden.

Talloos zijn in binnen- en buitenland de ondernemingen, die zich van betrouwbaar en duurzaam Siemens-materiaal bedienen. Zij weten dat de electrotechniek bijdraagt tot de welvaart; zij weten óók dat Siemens dag en nacht voor hen klaar staat en zij zijn er van overtuigd dat bij Siemens de electrotechniek voor heden en toekomst in de beste handen is gesteld.

NSM 01

N E D E R L A N D S C H E S I E M E N S M A A T S C H A P P I J N . V .

HUYGENSPARK 38-39 · 'S-GRAVENHAGE · POSTBUS 1068 · TEL. 183850

ALLEENVERTEGENWOORDIGING VAN

SIEMENS & HALSKE AG · SIEMENS-SCHÜCKERTWERKE AG

BERLIN · MÜNCHEN · ERLANGEN



geen in de naaste toekomst een belangrijke bijdrage zal leveren tot het reduceren van het blijvend verlies aan vruchtbare uiterwaarden, werd door de Staatsmijnen in 1955 een persleiding aangelegd voor het vervoer van steenslik vanaf de Staatsmijn Maurits naar een grindgat te Stevensweert, een afstand van ongeveer 17 km. Op deze wijze wordt per jaar ca. 3 ha waterplas aangevuld.

Rivierzand.

In tegenstelling tot de delfstof riviergrind, die nagenoeg uitsluitend uit de uiterwaarden van de Maas gelegen in de provincie Limburg wordt gewonnen, ligt het percentage rivierzand afkomstig uit deze provincie veel lager. Tabel 3 geeft hiervan een overzicht.

TABEL 3.
Winning van rivierzand in Nederland resp. in de provincie Limburg (× 1.000 ton)

	Nederland	daarvan in de provincie Limburg
1955	19.561	2.169
1956	22.688	2.172
1957	23.238	2.208
1958	23.817	1.805
1959	23.469	2.194

Van de totale hoeveelheid gewonnen rivierzand, in 1960 ruim 23 mln. ton, is ongeveer 13 mln. ton beton- en metselzand. Hiervan is ca. 2 mln. ton afkomstig uit de provincie Limburg. Dit kwantum wordt gewonnen als bijproduct van de grindexploitaties en uit een grote ontzanding bij Mook. Het merendeel van het benodigde metsel- en betonzand is afkomstig uit de uiterwaarden van de grote rivieren Maas, Waal, Rijn en IJssel.

In het voorgaande werden reeds de nadelen vermeld, verbonden aan ontgravingen in uiterwaarden. Het zijn bezwaren van waterstaatkundige, landbouwkundige en landschappelijke aard. Ook bij de ontgravingen langs de grote rivieren gaat het jaarlijks om tientallen ha vruchtbare grond, waarbij de bezwaren van waterstaatkundige en landbouwkundige aard intussen dusdanige vormen hebben aangenomen, dat verdere ontgravingen langs de grote rivieren in de naaste toekomst niet meer mogelijk zullen

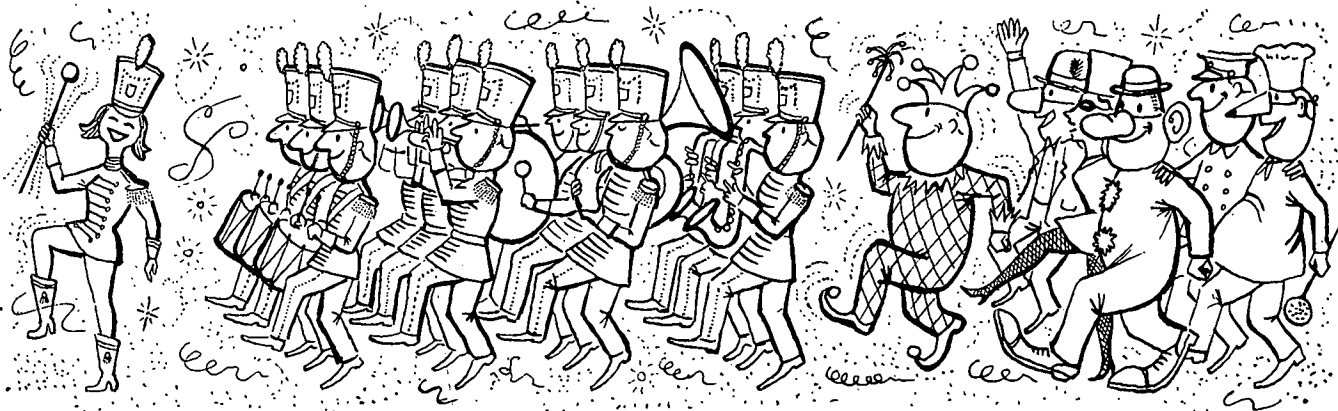
zijn. Ter voorziening in de Nederlandse behoefte aan beton- en metselzand zullen dan andere terreinen ter beschikking moeten komen, terreinen waaraan de genoemde bezwaren niet, of in veel mindere mate, kleven.

Onderzoekingen op dit gebied hebben intussen aangetoond dat in de provincie Limburg grote terreinen aanwezig zijn waaruit de Nederlandse behoefte aan beton- en metselzand voor een lange reeks van jaren kan worden gedekt. Wij doelen hier op de zandgronden ten oosten van de Maas, nl. in de heuvelrug gelegen tussen Arcen (ten noorden van Venlo) en Mook en in het bijzonder op de terreinen gelegen in de gemeente Bergen. Hoewel bij ontgravingen op grote schaal wel nauwelijks zal kunnen worden voorkomen dat agrarische terreinen verloren gaan, tellen deze bezwaren in dit deel van Limburg veel minder dan langs de grote rivieren, nog afgezien van de waterstaatkundige bezwaren die aldaar zeer zwaar wegen. De in het noordelijk deel van de provincie Limburg in aanmerking komende terreinen bestaan namelijk voor het grootste deel uit bos en heide en slechts voor een gering gedeelte uit landbouwgrond.

De afvoer van het gewonnen zand zal ook hier over water, via de Maas, moeten geschieden. In principe zijn er twee mogelijkheden, t.w. in „open” verbinding met de Maas of in „gesloten” verbinding. Hoewel een exploitatie in „open” verbinding met het vaarwater het meest economisch is, moet deze mogelijkheid, gezien de hydrologische situatie van de terreinen, uitgesloten worden geacht. Welke oplossing preferabel is: afvoer door kanalen met sluizen of via transportmiddelen die de „gesloten” verbinding naar de Maas overbruggen, zal een onderwerp zijn voor verdere studie.

Resumerend kan worden vastgesteld dat de provincie Limburg ons land nagenoeg geheel van riviergrind voorziet, terwijl deze provincie in de naaste toekomst eveneens een zeer belangrijk deel van het benodigde metsel- en betonzand kan dekken. Door de produktie uit Limburgse bodem van deze, voor de bouwnijverheid in al haar geleidingen onontbeerlijke grondstoffen, wordt een zeer belangrijke bijdrage geleverd tot de vergroting van de welvaart van ons land.

LIMBURG...



CARNAVAL-LEVEN



en AMSTLEVEN

staan er beide in een goed blaadje

AMSTLEVEN, AMSTERDAMSE MIJ. VAN LEVENSVZERKERING N.V. POSTBUS 1072 - AMSTERDAM - TEL. 63272.

Limburgs platteland in beweging

De ontwikkeling van de land- en tuinbouw in Limburg kan niet los gezien worden van die van de overige takken van nijverheid in dit gewest. Tot de eerste industriële revolutie kan — zo mogen wij uit de historische geschriften wel aannemen — de landbouw in Limburg tot op zekere hoogte worden beschouwd als een min of meer zelfgenoegzame produktiehuishouding met een zeer beperkt geldverkeer. De landbouw had streeksgewijze een verzorgende taak wat betreft de levering van voedingsmiddelen aan de bewoners van de enkele niet-agrarische agglomeraties in deze provincie of aan die van het aangrenzend buitenland.

Doordat de industriële ontwikkeling, mede door de politieke eenwording van Duitsland onder Bismarck, een snelle voortgang vertoonde kreeg vooral het agrarisch gebied rond Venlo nieuwe impulsen. Aldaar ontwikkelde de tuinbouw zich zeer sterk doordat de Duitse consument een goede klant bleek te zijn. Voor het overige bleef de provinciale industrialisatie voorlopig nog sluimeren. In Zuid-Limburg was rond 1900 nog nauwelijks sprake van een mijnexploitatie van enige omvang. De doமானiale mijn en de Neuprick waren de enige steenkoolmijnen met een gezamenlijk personeel van nog geen 600 arbeiders. Sittard en Kerkrade waren plaatsen met ieder rond 7.000 inwoners, Heerlen met 5.000.

Hoofdbron van bestaan in het gebied, dat nu als de oostelijke Mijnstreek bekend staat, was de landbouw. Voor zover daaraan behoefte bestond ging men werken in het aangrenzend Duitse industriegebied van Aken. Het toenmalige dorp Brunssum met een blijkbaar geringere werkgelegenheid in de landbouw gaf in het voorjaar een uittocht te zien van het grootste deel van de beroepsbevolking naar de steenfabrieken in Duitsland. Hiervan keerde men tegen de herfst weer terug.

In de jaren na de eeuwwisseling ontwikkelde de mijnindustrie zich in een zeer snel tempo. In een tijdvak van 17 jaar kwamen 8 mijnen in bedrijf, later nog aangevuld met een drietal, w.o. de Staatsmijn Maurits met het bijbehorende stikstofbindingsbedrijf, en nog later met de moderne chemische bedrijven. Op de arbeidsgelegenheid had deze voor Zuid-Limburg stormachtige industrialisatie een grote invloed. Rond 1900 bedroeg het aantal arbeidsplaatsen in de mijnindustrie 1.150, in 1920 was dit gestegen tot 23.000 en zo vervolgens tot 1930 tot ruim 30.000. De bevolking nam in het tijdvak van 1910 tot 1930 toe met 400 pCt.

Het behoeft geen betoog, dat de hier boven summier omschreven verandering in de sociaal-economische verhoudingen in Zuid-Limburg haar invloed heeft gehad op de landbouw. In de eerste plaats maakte het platteland kennis met aanzienlijke grondonttrekkingen, zowel voor de industrie zelf als voor de noodzakelijk daarbij behorende woningbouw. Toch schijnt in die tijd de mogelijkheid van grondcompensatie nog wel te hebben bestaan. Misschien is ook het grondverlies goed gemaakt door de opheffing van te kleine landbouwbedrijven. De enorm gestegen arbeidsgelegenheid heeft zich ook op het platteland gemanifesteerd. Talrijke kleine boeren hebben in die tijd de ploeg verwisseld met de afbouwamer.

In de oostelijke Mijnstreek heeft reeds vroegtijdig in de moderne sociaal-economische geschiedenis een sanering

van het agrarisch bedrijf plaats gevonden. Daarnaast waren de getroffen planologische maatregelen zo gebrekkig, dat de overblijvende levenskrachtige landbouwbedrijven daarvan tot op de huidige dag de nadelen ondervinden. In de westelijke Mijnstreek, rond het staatsmijncomplex Maurits, heeft deze sanering zich veel later ingezet en is thans bijna voltooid. Een ander gevolg voor de landbouw van de ontwikkeling der mijnindustrie is gelegen in de vrij aanzienlijke mate van mijnschade aan de cultuurgrond. In de loop der jaren zijn grote gebieden zodanig verzakt, dat van een agrarische bodemexploitatie geen sprake meer kan zijn.

Merkwaardig is, dat de landbouw in overig Zuid-Limburg uit een oogpunt van intensivering minder scherp op het grote bevolkingsaccres heeft gereageerd. De aanleg van hoogstamboomgaarden dateert ongeveer uit deze tijd, maar daarbij is de intensivering ook blijven staan. De groenteteelt noch de pluimveehouderij kreeg, dit in tegenstelling tot Noord-Limburg, een kans. Het is niet onwaarschijnlijk, dat de grotere werkgelegenheid in de industrie een remmende invloed heeft gehad op de intensivering van het agrarisch bedrijf, zodat de ondernemer met zijn gezinsleden op het bedrijf — met zijn ietwat traditionele structuur — voldoende werkgelegenheid vond.

Geheel anders reageerde het zandgebied in Noord- en Midden Limburg. De bedrijfsleider van het gemengde bedrijf had, als gevolg van de minder vruchtbare zandgronden, een veel grotere strijd om het bestaan te voeren, zodat hij zijn kracht ging zoeken in het etagebedrijf. Varkens- en kippenhouderij boden een welkome aanvulling in de bedrijfsuitkomsten en wel in een zodanige mate, dat — naast de zuivel — de varkensvlees- en de eierproductie de steunpunten werden van de landbouwbedrijven in het overige Limburg. Wegens het ontbreken van een industriële ontplooiing, zoals in Zuid-Limburg, zocht de plattelandsbevolking bijna uitsluitend in de landbouw een bestaansmogelijkheid. Door ontginning van woeste grond, door bedrijfssplitsing en intensivering in de richting van veehouderij, grove tuinbouw en teelt van zacht fruit, wist de landbouwende bevolking zich binnen eigen beroepskring te handhaven.

Om deze redenen bleef in Limburg het van ouds traditionele gezinsbedrijf in tact. De kinderen uit de relatief kroostrijke gezinnen konden een bestaansmogelijkheid verwerven. Ook al heeft de geldhuishouding in steeds grotere mate haar intrede in de agrarische huishouding gedaan, merkwaardig is het, dat het vroegere zeer nauwe contact van produktie- en consumptiehuishouding in de arbeidsvoorziening op het eigen bedrijf is blijven voortbestaan. Van loonuitkering aan medewerkende gezinsleden was daarbij geen sprake, evenmin van een maatschap in economische zin met de daaraan verbonden winstdeling. In deze structurele situatie heeft agrarisch Limburg de depressie van de jaren dertig ondergaan. De daarop volgende oorlogs- en bezettingstijd was een voortzetting daarvan.

Na de tweede wereldoorlog werd Limburg geconfronteerd met voor dit gewest nagenoeg revolutionaire economische en sociale tendenties. Doordat een groot deel van Limburg strijdtonel is geweest, gepaard gaande met evacuatie van bevolking, veestapel enz., zijn talrijke kapitaalgoederen in de vorm van boerderijen, werktuigen,

machines en veestapel vernietigd, terwijl de grond op talrijke plaatsen door tankgrachten en mijnevelden buiten agrarisch gebruik bleef. Voegen wij hier nog aan toe de krappe kunstmestsituatie tijdens de bezettingsjaren, dan is het duidelijk, dat de agrarische ondernemer slechts door grote investeringen weer op gang kon komen.

Bovendien bleek na het beëindigen van deze „statische periode”, dat de jonge agrarische beroepsbevolking zich niet meer op de traditionele wijze een eigen bestaan kon verwerven. Grote gebieden, bestaande uit woeste grond, waren in werkverschaffing ontgonnen en inmiddels bevolkt. Een in 1946 verschenen rapport van de toenmalige rijkslandbouwconsulent Ir. Dewez (†) toonde duidelijk aan, dat er veel meer jonge boeren en tuinders op de agrarische bedrijven vertoefden dan er grond beschikbaar kon worden gesteld voor het verkrijgen van een eigen bedrijf. Dit verschijnsel is voor de Limburgse boer en tuinder het begin geworden van een sociale wijziging in de structuur van het gezinsbedrijf. Het jonge-boeren-vraagstuk als een probleem van potentiële werkeloosheid deed zich na de bevrijding in alle hevigheid kennen.

In vrij korte tijd ontworpen maatregelen om door emigratie enig soelaas te brengen in deze voor de agrarische jeugd tamelijk uitzichtloze toekomst, hebben tot relatief bescheiden vestigingen in het buitenland geleid. Een tweede maatregel op langer zicht werd door de Limburgse Land- en Tuinbouw Bond genomen door de leden te adviseren een grotere beroepsspreiding onder hun kinderen te bevorderen. Door de inschakeling van het psychologisch instituut Limburg werd de beroepskeuzevoorlichting op het platteland geïntroduceerd. Ook de ontwikkeling van het niet-agrarisch gericht onderwijs ten plattelande, alsmede de verbetering van het wegennet en de voortschrijding van het gemotoriseerd wegvervoer, hebben ontegenzeggelijk veel bijgedragen tot de beroepsspreiding van de kinderen uit de agrarische gezinnen.

Hutschemaekers geeft als resultaat van een door hem ingestelde enquête enige interessante gegevens:

De onderwijssituatie van de mannelijke agrarische jeugd in procenten op verschillende onderwijsinstellingen

	1953-1954	1956-1957	wijziging in pCt. t.o.v. 1953-1954
Lagere landbouwschool	30,28	22,66	- 25
Lagere tuinbouwschool	8,88	8,70	—
Lagere technische school	15,92	26,09	+ 64
Vakschool voor mijnwerkers	0,79	0,89	+ 12
U.L.O.	15,67	15,28	—
H.B.S.	3,24	5,85	+ 87
Gymnasium	7,60	8,11	+ 7
Geen verder dagonderwijs	17,62	12,42	- 30

Uit bovenstaand overzicht blijkt, dat in een tijdvak van drie jaar het onderwijs op de lagere landbouwschool 25 pCt. minder leerlingen trok, terwijl het technisch onderwijs met 64 pCt., resp. 12 pCt. voor de mijnindustrie, is toegenomen. Verheugend is de toename van het voorbereidend hoger en middelbaar onderwijs en de drastische teruggang van het aantal agrarische jongeren, dat na de lagere school geen verder dagonderwijs volgt.

De beroepsspreiding is begeleid door een verbetering van de infrastructuur voor de industrialisatie. Verbetering van wegen en aanleg van industrieterreinen hebben de mogelijkheden geopend om ook de bevolkingsdruk ten plattelande mede te helpen verlichten. Het proces van de beroepsspreiding heeft zich sedertdien voortgezet, hetgeen

blijkt uit het cijfermateriaal in het ontwikkelingsplan ten behoeve van de agrarische bevolking van Noord-West-Limburg. De jonge boeren- en tuindersorganisatie vertoont een overeenkomstige achteruitgang in het ledenaantal.

Hetgeen reeds eerder ter zake van de sanering van het agrarisch bedrijf in Zuid-Limburg onder invloed van de mijnindustrie werd opgemerkt, geldt in even duidelijke mate voor Noord- en Midden Limburg, nu aldaar de industrialisatie op gang gaat komen. Het aantal bedrijven in de grootteklasse van 0-3 ha, waaronder ook tuinbouwbedrijven, liep van 1950 tot 1959 terug van rond 18.000 tot 10.000, een vermindering derhalve met bijna de helft. De bedrijfsgrootteklasse van 3-5 ha geeft in hetzelfde tijdvak een afname te zien van rond 600 bedrijven op een totaal van ruim 3.000 in 1950, een teruggang derhalve van 20 pCt. De bedrijven van 5-10 ha wisten zich in aantal nagenoeg te handhaven. De bedrijven van 10-15 ha gaven een toename te zien van ongeveer 30 pCt. en die van 15-30 ha van ongeveer 12 pCt. De grotere bedrijven handhaafden zich in aantal. De verschuiving in het grondgebruik is een gevolg van de opheffing van te kleine, irrationele bedrijven. Deze hebben vooral verzuimd tijdig de bakens der intensivering te verzetten; zij bleken vaak op traditionele wijze een getrouwe copie te zijn van de grotere.

Behalve op de interne verschuiving in het grondgebruik, moet gewezen worden op het feit, dat vooral na de tweede wereldoorlog zeer veel grond aan zijn agrarische bestemming is onttrokken. Zo berekende ondergetekende een verlies aan cultuurgrond in het tijdvak van 1945 tot 1954 van ruim 300 ha per jaar, een cijfer dat in de daarna verstreken jaren zeker niet kleiner is geworden. Dit betekent, dat ten minste 20 agrarische gezinnen per jaar hun boerenbestaan moeten prijsgeven. Dat het met de grondverliezen voor de landbouw in Limburg in de toekomst zeker niet is afgelopen, moge onder andere blijken uit het feit, dat Limburg nog de enige vindplaats is van betonkiesel, dat bovendien in deze provincie op tal van plaatsen grote hoeveelheden zand alsmede klei voor de keramische industrie aanwezig zijn. Hoewel een provinciale ontgrondingsverordening toezicht houdt op de aantasting van het agrarisch areaal, moet toch jaarlijks met verlies van aanzienlijke oppervlakten cultuurgrond rekening worden gehouden.

Daarnaast is de leeftijdsopbouw van de Limburgse bevolking van dien aard, dat voor uitbreiding van werkgelegenheid dient te worden zorggedragen. Het jaar 1955 op 100 stellend, berekende de Provinciale Planologische Dienst dat in 1975 de leeftijdsgroep van 20-54 jaar het cijfer 140,5 zal bereiken, de groep van 55-64 jaar dat van 154,4 en de groep boven 65 jaar 182,8.

Uit het bovenstaande moge worden geconcludeerd, dat de na-oorlogse jaren het Limburgse platteland in sterke mate hebben beroerd, zowel t.a.v. de bedrijfsgrootte en -structuur als t.a.v. de functie van het gezin op boerderij en tuinderij. Het jonge-boerenvraagstuk is aanzienlijk getemperd. Zelfs doen zich symptomen voor van een naderend tekort. De generatiedruk is op verschillende plaatsen het cijfer 1 genaderd.

Ondanks een zeer sterke vermindering van het aantal medewerkers op de agrarische bedrijven heeft de intensivering zich verder voortgezet. Mertens deelde in zijn rede op de jaarvergadering van de L.L.T.B. in 1960 mede, dat in dat jaar het aantal mannelijke arbeidskrachten t.o.v. 1950 met 8.000 of 25 pCt. is afgenomen. Daarentegen

bleek, dat ondanks de vermindering van het aantal bedrijven van 16.000 tot 13.500 in hetzelfde tijdvak, het aantal stuks rundvee was toegenomen van 121.000 tot 159.000, derhalve 2.500 bedrijven minder en 38.000 stuks rundvee meer.

Ook het produktiepatroon in de akkerbouw wijzigde zich in de richting van de intensivering van de arbeid! De graanteelt liep in eerdergenoemd tijdvak terug met 2.500 ha, terwijl de teelt van suikerbieten zich uitbreidde met ruim 5.400 ha. Het aantal varkens nam toe van 167.000 tot 344.000. De kippen deden voor de varkens niet onder. Hun aantal groeide van 2,5 mln. legdieren in 1950 tot 5,3 mln. stuks in 1960. De beide coöperatieve veilingen in Limburg verhandelden in 1959 de Limburgse en Oostbrabantse eierproduktie ten getale van 752 mln. stuks. Een nieuwe loot aan de pluimveehouderij ontstond in dit tijdvak in de vorm van piepkuikenmesterij. In mei 1960 waren in Limburg aanwezig 1.233.000 stuks slachtpluimvee, een cijfer dat sedertdien nog verder is uitgegroeid, zodat de industriële verwerkingscapaciteit op een gegeven moment te klein bleek.

De tuinbouw werd in Limburg eveneens uitgebreid. De vollegrondstuinbouw zag in tien jaar tijd het areaal toenemen van 3.700 ha tot 6.000 ha, terwijl de groenteteelt onder glas zich uitbreidde van 67 ha tot ruim 200 ha. De omzet van de coöperatieve veilingen in Limburg vertoonde een stijging van f. 12,7 mln. in 1950 tot f. 40,5 mln. in 1959.

Uit bovenstaande gegevens blijkt, dat zich een paradoxale ontwikkeling heeft voorgedaan. Immers, enerzijds valt een aanzienlijke teruggang in het aantal medewerkende arbeidskrachten en anderzijds een toename van de arbeidsintensieve produktierichting te constateren. Zulks is alleen mogelijk gebleken door middel van arbeidsrationalisatie en door ondersteuning van de arbeid door mechanisatie. Dat vooral het laatste plaatsvond moge reeds blijken uit het aantal op de agrarische bedrijven in gebruik zijnde trekkers, dat van 1.330 in 1950 toenam tot bijna 7.200 in 1960, een toename derhalve met ruim 500 pCt.

Toch bestaat er thans in de land- en tuinbouw schaarste aan arbeidskrachten. Zonder zich bezig te houden met arbeidsanalyses of proefnemingen te doen met methoden van arbeidsrationalisatie, voelt de boer en tuinder dat bij de huidige produktie-omvang en bedrijfsstructuur het produktiemiddel arbeid om verdere ondersteuning vraagt. De drang naar ruilverkaveling neemt dan ook hand over hand toe en waar de wettelijke ruilverkavelingen naar het oordeel van de agrarische stand te lang uitblijven wordt getracht over grote gebieden bij overeenkomst een ruilverkaveling tot stand te brengen.

Al mag de agrarische ontwikkeling van Limburg tot tevredenheid stemmen, voldaan mag men terzake niet zijn. Binnen de agrarische produktie is nog veel te wensen; in verhouding tot de ontwikkeling van de bestaanskansen van de niet-agrarische beroepsbevolking zal de landbouw nog een achterstand moeten inhalen wil men kunnen spreken van een goede harmonische samenhang van de welvaart van beide groepen.

Intern zal de landbouw, door middel van verbetering van de produktie-omstandigheden, te verkrijgen door ruilverkaveling, in nog grotere mate moeten streven naar kostprijsverlaging en naar arbeidsrationalisatie. Het zal geboden zijn in veel ruimere mate bedrijfseconomisch onderzoek te verrichten. Bestudering van de arbeid in en

„INTERUNIE“

ALS VERDEDIGING
TEGEN
GELDONTHAARDING



Vraag Uw bank of
commissionair nadere
gegevens over

„INTERUNIE“

(advertentie)

om de gebouwen zal noodzakelijk leiden tot besparing daarvan. Tenslotte zal de door een omtrenting tot een verantwoord niveau van de onderscheiden produktietakken te verkrijgen specialisatie leiden tot betere bedrijfsuitkomsten. In dit opzicht is de industriële research de landbouw ver vooruit. Daar door betere ontsluiting, door verbeterd vervoer, alsmede door onderwijs, pers, radio en televisie „de stad“ dichterbij „het land“ is gekomen, zal gestreefd moeten worden naar een vergelijkbaar inkomen van agrariër t.o.v. zijn industriële of commerciële collega.

De Overheid heeft op dit terrein in het subsidiaire vlak tot taak ervoor te zorgen, dat geen verstoringen optreden in de harmonie der inkomens der onderscheiden bevolkingsgroepen. Verstoringen in de agrarische bedrijfsvoering door ruimtelijke maatregelen dienen zoveel mogelijk te worden voorkomen. Men legt bijv. nog te gemakkelijk autowegen aan door tuindersgebieden om industrieterreinen te vermijden of het scheppen daarvan mogelijk te maken. Nog te weinig is onze samenleving zich ervan bewust, dat een verstoring van de onderlinge welvaartsverhoudingen op den duur nadelig is voor het geheel. Derhalve blijft in de agrarische kring waakzaamheid geboden bij de opstelling van planologische plannen en is het zaak, dat de beroepsbevolking meer dan in het verleden het geval is geweest kennis neemt van elkaars eisen voor een goede en doelmatige produktie.

Roermond.

Ir. J. P. PLANJE.

GERAADPLEEGDE LITERAATUUR

- Provinciale Planologische Dienst in Limburg: Bijdragen tot de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg, no. 1, 1957. Idem no. 4: Woningvoorraad, woningbehoefte, woningproduktie.
- Dr. H. C. W. Roemen e.a.: Nederlands Limburg; verkenning omtrent het huidige en toekomstige personeelsvraagstuk van de mijnbouw. Luxemburg 1957.
- Dr. N. H. H. Addens: Over de beroepskeuze van agrarische jongeren op de zandgronden van Noordbrabant en Limburg. 's-Gravenhage 1959.
- Ir. J. P. Planje en J. E. Schumacher: De agrarische samenleving en de ruimtelijke ordening in Limburg. Roermond 1956.
- C. G. A. Mertens: Jaarrede algemene vergadering L.L.T.B. Mededelingenblad L.L.T.B., december 1960.
- Ministerie van Economische Zaken: Zevende nota inzake de industrialisatie van Nederland.
- Drs. A. Hutschemaekers: Resultaten van de enquête naar de schoolkeuze van agrarische jongeren. Mededelingen L.L.T.B., februari 1959.
- Commissie Agrarische Belangen van de provincie Limburg: Ontwikkelingsplan t.b.v. de agrarische bevolking in Venray, Horst en Sevenum.
- Staatsmijnen: Gedenkboek Staatsmijnen 1902-1952.
- Ir. J. P. Planje: 50 jaar Limburgse land- en tuinbouw. Roermond 1951.

KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE PAPIERFABRIEK N.V.

Maastricht

Het bedrijf dat de laatste jaren een grote bloei heeft gekend en waar nog verdere uitbreidingsplannen voor de toekomst klaar liggen.

Voor mensen met verantwoordelijkheidsgevoel is nog plaats.

WILMA N.V. - N.V. WINKELC. HOENSBROEK - N.V. SOLIDITAS - N.V. WINKELC. HEKSEBERG - N.V. BELEGGINGSMIJ WILLEMSSEN-MAAS - N.V. BEMA

WILMA

WEERT

MAASTRICHT

BOUWDE MET HAAR DOCHTERONDERNEMINGEN IN
LIMBURG

VANAF 1955 VOOR 25 OPDRACHTGEVERS EN 23 ARCHITECTEN

5010 WONINGEN

102 WINKELS

5 SCHOLEN

2 KLOOSTERS

1 ZIEKENHUIS

2 VERPLEEGSTERSHUIZEN

6 KANTOOR- EN FABRIEKSGEBOUWEN

Sociale begeleiding van de agrarische en industriële ontwikkeling in Limburg

Industrialisatie betekent niet alleen verandering van de economische bestaansbron van een streek of provincie. Deze wijziging heeft repercussies op de relaties tussen de mensen, op de opvattingen over het sociale leven, op de eisen die men aan het leven stelt en op de behoeften die men heeft. Een dergelijk proces blijkt niet steeds zonder spanning te verlopen; het geeft soms aanleiding tot desintegratieverschijnselen. Het proefschrift van Dr. Remigius Dieteren: „De migratie in de mijnstreek van 1900-1935” toont bijv. aan, dat verandering van woonmilieu sterk desintegrerend kan werken. De aanpassingsproblemen in Zuid-Limburg blijken vooral de migranten beïnvloed te hebben. Dit inzicht heeft geleid tot het ontstaan van werkvormen, die ofwel de negatieve gevolgen moeten verhelpen ofwel het veranderingsproces van het begin af begeleiden.

Het maatschappelijk of sociaal werk heeft een driedelige doelstelling:

1. het verlenen van hulp aan personen, die in hun eigen sociale omgeving en op eigen kracht de spanning niet weten op te lossen, die er door de confrontatie van persoon en samenleving kan ontstaan;
2. het medehelpen aan de hervorming van de sociale omgeving;
3. het inbrengen van de ervaringen in 1 en 2 opgedaan in andere sectoren van welvaart en welzijn.

Deze werkvormen zijn ook in de provincie Limburg ontstaan. Het provinciaal beleid is hierdoor niet onberoerd gelaten. Een indicatie hiervan is bijv. de sterke groei van de provinciale subsidies in de sector volksgezondheid, maatschappelijk werk en volksontwikkeling. Onderstaande tabel toont dit aan.

TABEL 1.

Provinciale subsidies

	Volksgezondheid	Maatsch. steun en voorzorg in het algemeen	Volksontwikkeling, kunsten en wetenschappen
1930	f. 28.800	f. 2.900	f. 4.200
1940	f. 33.040	f. 1.260	f. 4.764
1950	f. 67.965	f. 31.228	f. 51.507
1960	f. 408.475	f. 457.305	f. 413.185

De instellingen van maatschappelijk werk zijn in de afgelopen tien jaar in aantal en in soort sterk toegenomen. Terwijl in 1940 2 instellingen provinciale subsidie ontvingen, bedroeg dit aantal in 1950 10 en in 1960 19. Ook de regionale spreiding van het maatschappelijk werk wijst in deze richting. In 1949 telde de provincie bijv. drie sociaal-caritatieve centra met 4 maatschappelijk werksters, in 1958 bedroeg dit aantal 29 interparochiële en parochiële centra met ca. 50 beroepskrachten. Het grootste gedeelte van de provincie wordt door het werkingsgebied van een interparochieel of parochieel centrum bestreken, terwijl daarnaast gespecialiseerde instellingen, zoals bijv. de Stichting Bijzondere Sociale Zorg t.b.v. het maatschappelijk werk onder de probleemgezinnen, in bijna alle steden in de provincie aanwezig zijn.

Naast deze numerieke groei is echter van groot belang, dat er instellingen zijn ontstaan, die zich bewust richten op verbetering van de sociale omgeving. Terwijl in de

eerste periode het „curatieve aspect” — het helpen van de persoon of de groep, die maatschappelijk gezien in bijzondere omstandigheden verkeert — sterk op de voorgrond stond, komen nu de beïnvloeding van de sociale omgeving en de directe maatschappelijke hulpmiddelen als een begeleidingsproces van de veranderingen meer tot uiting.

Wij constateren dit niet alleen bij het provinciaal bestuur, dat via de Commissie Sociale Planning Noordelijk Limburg voorwaarden heeft willen scheppen om de verandering van de economische structuur zo soepel mogelijk te doen verlopen — hetzelfde doel dat ten grondslag ligt aan de Provinciale Commissie voor Sociale Begeleiding in Limburg —, eveneens zien wij dit optreden bij de particuliere instellingen en organen. Als voorbeeld zijn hier te noemen het Dekenaal Sociaal-Caritatief Centrum Thorn en de streekcommissies, die de gezamenlijke standorganisaties voor o.a. Zuid-Limburg in het leven hebben geroepen. Bij het begrip sociale begeleiding komt de nadruk sterker op deze laatste werkvormen te liggen.

De sociale begeleiding van de industriële ontwikkeling stelt zich ten doel te bevorderen, dat het sociale klimaat en de sociale structuur geleidelijk aan een evenwicht bereiken met de economische en technische structuur. De repercussies van een economische verandering moeten tot een nieuwe geïntegreerde sociale structuur en cultuur kunnen leiden. De doelstelling en de methode worden sterk bepaald door het historisch kader, waarbinnen deze veranderingen zich afspelen. Naast de algemene urbanisatietendities, die zich in vele delen van ons land voordoen, zijn er in deze provincie enkele typische kenmerken te noemen, die misschien ook elders wel voorkomen, maar die een uitgesproken karakter dragen.

Hoewel Limburg de sterkst geïndustrialiseerde provincie is, blijkt er geen sprake te zijn van een sterke bevolkingsconcentratie in enkele grote plaatsen. Uit „Typologie van de Nederlandse gemeenten naar urbanisatiegraad 31 mei 1947 en 30 juni 1956” blijkt, dat het percentage inwoners in gemeenten met een stedelijk karakter 40,6 bedroeg in 1947 en 40,5 in 1956. Na Friesland, Zeeland en Drenthe is dit het laagste percentage van de onderscheiden provincies. Het aantal inwoners in de plattelandsgemeenten (categorie A) is in Limburg eveneens laag. Hieruit spreekt reeds direct de structuur van de provincie, nl. de spreiding van de bevolking over vele woonkernen. Dit zien wij gerealiseerd in het mijngebied van Zuid-Limburg, waar naast steden als Heerlen en Kerkrade vele kleinere steden zijn gegroeid, zoals Brunssum, Hoensbroek, Sittard, Geleen.

Dit spreidingsbeleid ligt ten grondslag aan de streekplannen in de provincie Limburg. In het streekplan „Midden Limburg ten Oosten van de Maas” wordt gesteld: „Het is een bekend feit, dat bijv. de Limburgse mijnwerkers in het algemeen er de voorkeur aan geven in het eigen milieu te blijven wonen. Van de 1.814 mijnwerkers, die in de jaren 1945 tot en met 1953, voor zover bekend, een eigen woning bouwden, richtten 1.237 of 68 pCt. deze woning op in een niet-mijnzetel. Het streven naar vestiging in eigen dorp of omgeving mag als een type-

rende karaktertrek van de Limburgse samenleving gezien worden" ¹⁾.

Uit onderzoeken, die door het Provinciaal Opbouworgaan Limburg zijn ingesteld, bleek eenzelfde voorkeur te constateren. Vele pendelaars van nu prefereren — zo enigszins mogelijk — in de plaats te blijven wonen. Psychische en sociale factoren bepalen sterk de blijfmotieven, terwijl voornamelijk materiële factoren als woningsituatie en werkgelegenheid het vertrek veroorzaken ²⁾. Vooral de gehechtheid aan het dorp heeft hier grote invloed. Deze gehechtheid moet geïnterpreteerd worden als: „Men heeft in het dorp of direct daarbij al zijn familieleden. Men is vertrouwd met de betrekkelijke overzichtelijkheid van de sociale relaties; in het dorp is ieders plaats gemakkelijk aangegeven etc. ³⁾. Dit is dan ook de verklaring voor het feit, dat het percentage inwoners in deze provincie, dat woont in geïndustrialiseerde plattelandsgemeenten, het hoogste is van geheel Nederland ³⁾.

Ook de vestigingsoverschotten, welke de laatste tien jaar in de onderscheiden gemeenten zijn opgetreden, vormen een indicatie hiervoor. Wij zien enkele zeer sterke concentratiepunten naar voren komen, nl. Sittard en Geleen. Verder blijkt, dat de vestigingsoverschotten zich over een groot aantal gemeenten verspreiden (zie bijgaande kaart). Het schenken van ruime aandacht aan de spreiding van de bevolking was noodzakelijk, omdat de sociale veranderingen ten gevolge van de industrialisatie voor velen nu optreden binnen het vertrouwd karakter van de plattelandssamenleving. Voor maatregelen, die het veranderingsproces begeleiden, is dit uitgangspunt van bijzonder groot belang.

De overgang naar de industrialisatie voltrekt zich bij een groot gedeelte van de bevolking binnen betrekkelijk overzichtelijke dorpsgemeenschappen. Dit geeft aan de overgang een geleidelijk karakter. Deze geleidelijkheid duidt niet zozeer op de tijd, als wel op de wijze, waarop deze overgang in het gehele leefmilieu doorwerkt. Het proces van de industrialisatie brengt een nieuw element in een bestaand en zich handhavend levenspatroon. Geleidelijk zal met het beroep en met de verandering van werkomgeving ook het oordeel over en het zicht op het sociale leven veranderen. Het gaat zich kenmerken door een vermenging van sferen, die langzaam geconstateerd wordt, een vermenging van het stedelijk rationele met het vertrouwde dorp.

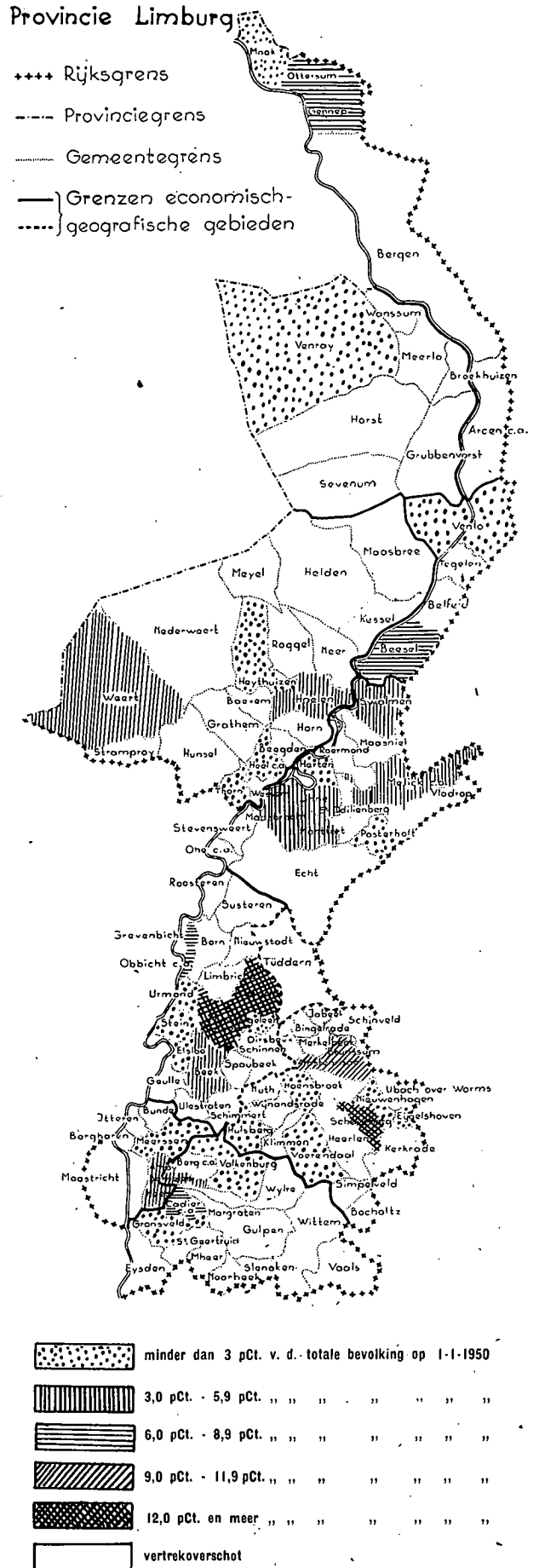
Het proces verloopt daardoor vaak ook verborgen, waardoor de discrepantie tussen de bestaande sociale structuur en de eigen opvattingen en behoeften zich langzaam manifesteert. De verandering doet zich dan ook vaak gelden via de jeugd. Zij verschijnt als een generatiespanning, terwijl het tevens een aanpassing aan een nieuwe structuur is. De generatiespanning kan daardoor geïntensiveerd worden. Zowel in het streekzelfonderzoek te Thorn als in jeugdonderzoeken van het Provinciaal Opbouworgaan Limburg kwam deze laatste problematiek sterk tot uiting. „De kortsluiting tussen ouders en kinderen, veroorzaakt door het leven in twee gescheiden werelden, staat een noodzakelijke intimiteit tussen de ouders en de jeugdigen in de weg. Het was wel opvallend, dat met name

¹⁾ Streekplan „Midden Limburg ten Oosten van de Maas”, blz. 48.

²⁾ Cfr. Drs. M. Angenent: „Sociale verkenningen in Zuid-Limburg”.

³⁾ Cfr. „Typologie van de Nederlandse gemeenten naar urbanisatiegraad 31 mei 1947 en 30 juni 1956”, blz. 13.

Het vestigingsoverschot van 1 jan. 1950 tot 1 jan. 1960

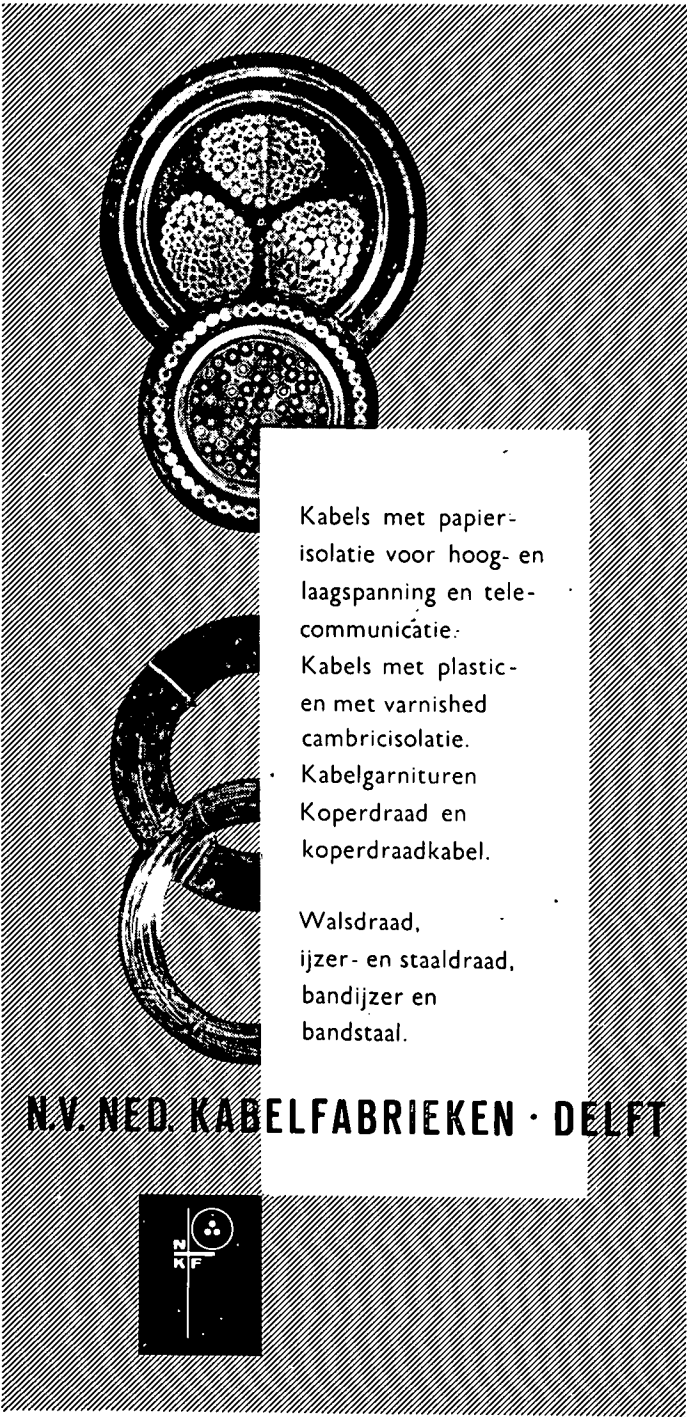


de moeder blijk gaf van een groot gevoel van onzekerheid ten aanzien van de opvoeding der opgroeiende jeugd" 4).

De sociale begeleiding zal zich primair moeten richten op de problemen, die door de ontmoeting van de verschillende structuren ontstaan. De inschakeling immers in het industriële arbeidsproces verloopt over het algemeen goed. Blijkens het onderzoek uitgevoerd in opdracht van de Kamer van Koophandel in Noord-Limburg en blijkens de „Sociale verkenningen in Zuid-Limburg" is de andere arbeid geaccepteerd en deze overgang geeft binnen het

4) H. A. J. de Kok en Dr. W. A. C. Zwanikken: „Streekzelfonderzoek Thorn", uitgave Katholieke Sociale Academie Sittard, blz. 70.

(Advertentie)



Kabels met papier-
isolatie voor hoog- en
laagspanning en tele-
communicatie:

Kabels met plastic-
en met varnished
cambricisolatie.
Kabelgarnituren
Koperdraad en
koperdraadkabel.

Walsdraad,
ijzer- en staaldraad,
bandijzer en
bandstaal.

N.V. NED. KABELFABRIEKEN · DELFT

bedrijf weinig aanleiding tot bijzondere moeilijkheden. Bij enkele bedrijven werd wel geconstateerd, dat de verhoudingen in het dorp, waar het bedrijf staat en het oordeel over het bedrijf scherp doorspeelt in de onderlinge verhouding op het bedrijf. Ook de beroepskeuze op het platteland in de provincie draagt dank zij de uitvoerige en regelmatige voorlichting via de betrokken standsorganisaties een realistisch karakter 5). De keuze van de vormen van onderwijs zijn daarvan een duidelijk voorbeeld.

Het object van de sociale begeleiding zal zich in het huidige industrialisatietempo vooral richten op het bieden van mogelijkheden om het „nieuwe" en het „traditionele" tot een nieuw geïntegreerd geheel te maken. Bij deze begeleiding is het van belang een aantal uitgangspunten te noteren:

— De sociale begeleiding zal enerzijds gericht zijn op het creëren van materiële mogelijkheden, waarbinnen het sociale leven zich kan afspelen, anderzijds zal dit een bewustmaking zijn van de processen, die op de plaatsen in werking zijn.

— Desamenwerking van de onderscheiden dorpen in streekgehelen zal een noodzakelijke voorwaarde zijn om deze beide aspecten te realiseren.

— Een gespreide verantwoordelijkheid, zowel naar de dorpen toe als in de dorpen zelf, is een noodzaak voor het slagen van de sociale begeleiding.

— Daarbij zullen de verenigingen, vooral op het gebied van het jeugdwerk, nauw samen moeten werken. Het bieden van een variëteit van mogelijkheden, waarvan een vrij gebruik gemaakt kan worden, gedeeltelijk per plaats, gedeeltelijk per streek, al naargelang van de soort, kan een belangrijke stimulans zijn.

Samenvattend kan het volgende worden gesteld:

1. In de provincie begint zich, binnen het kader van het maatschappelijk werk, geleidelijk aan een ruimere belangstelling voor het werk aan de sociale omgeving af te tekenen.

2. Er groeit een behoefte aan samenwerking van de kleinere geïndustrialiseerde plattelandsgemeenten. Deze samenwerking richt zich ook bewust op de sociale sector.

3. In verscheidene gemeentebesturen wordt de sociale sector als een belangrijk afzonderlijk beleidsaspect erkend en gewaardeerd.

4. De vormgeving hiervan is nog in een beginfase. Dit houdt echter niet in, dat wij de ogen zouden sluiten voor het vele goede werk, dat door de standsorganisaties, o.a. via de voorlichting, is verricht.

5. Het is opvallend, dat de sociale begeleiding vanuit het maatschappelijk werk zich vooral oriënteert op het platteland, terwijl in de stad het „curatieve" werk nog sterk overheeft. Een bezinning op de functie en de taak van het maatschappelijk werk in stadswijken en de betekenis van het territorium voor de wijkbewoners is van groot belang.

6. Soms ziet men op het platteland een onbehagen groeien over de situatie, waarbij het stedelijk referentiekader van de leiders enerzijds aanleiding kan zijn voor kortsluiting, anderzijds echter een stimulans om nieuwe werkvormen te bevorderen.

7. De sociale begeleiding van de industrie geeft in feite een basis, waarop en waarbinnen de cultuur zich kan ontplooien.

Roermond.

Drs. H. P. A. VAN ROOSMALEN.

5) Drs. M. Angenent: „Sociale verkenningen in Zuid-Limburg". Uitgave van het Provinciaal Opbouworgaan Limburg.

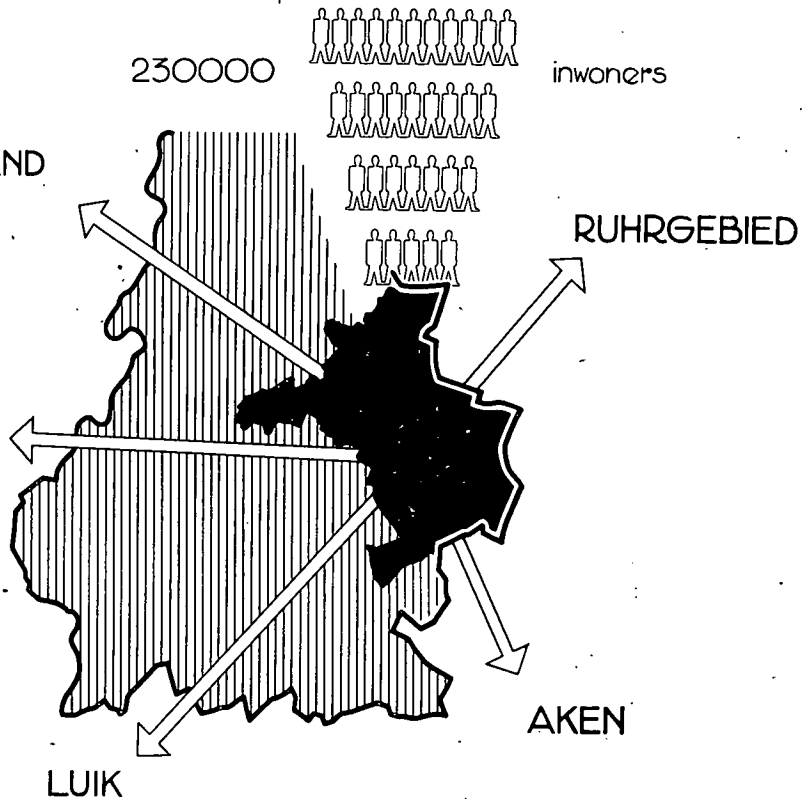
INDUSTRIESCHAP OOSTELUK MUNGEBIED ZUID - LIMBURG

MERKELBEEK
AMSTENRADE
NIEUWENHAGEN

SCHINVELD
SIMPELVELD
EUGELSHOVEN
NUTH

RANDSTAD HOLLAND

ANTWERPEN



HEERLEN KERKRADE BRUNSSUM HOENSBROEK SCHAESBERG UBACH OVER WORMS

HORST (Limburg)

GUNSTIGE LIGGING i.v.m. K.S.G., E.E.G. en Benelux.
(Het grote Duitse industriegebied dichtbij.)

●
UITSTEKENDE VERBINDINGEN per trein en over de weg naar binnen- en buitenland.

●
BOUWRIJPE GROND voor industriële vestigingen, woning- en villabouw (bungalows). Bosrijke omgeving.

●
NUTSBEDRIJVEN: elektriciteits-, gas-, water- en rioleringsnetten.

●
ONDERWIJSMOGELIJKHEDEN:

gewoon lager en mulo-onderwijs.
lager en middelbaar land- en tuinbouwonderwijs.
huishoudonderwijs.
lagere technische school.
middelbare handelsavondschool.
middelbaar en voorbereidend hoger onderwijs dichtbij.
per trein ½ uur naar Technische Hogeschool te Eindhoven.

Ahrend-Globe

exposeert

voor het Limburgse bedrijfsleven

hulpmiddelen voor

moderne administratieve organisatie

28 februari t/m 3 maart 1961

Maastricht

'Victoria Taverne'

Wijkerbrugstraat 24b

Limburg als recreatiegebied

Wanneer men stelt, dat recreatie beoogt het herstel van een bepaald evenwicht bij de mens, dan houdt dat al direct in, dat de problematiek van de recreatie wel een veel omvattende is. Er staan de mens immers zeer veel mogelijkheden ter beschikking om te komen tot een, al dan niet als noodzakelijk ervaren, evenwichtsherstel en er zijn zeer vele motieven aan te voeren op grond waarvan medici en psychologen, economen, werkgevers, planologen, bestuurders enz. zich geroepen kunnen voelen het streven naar evenwichtsherstel te bevorderen en te leiden.

Wij willen ons in dit artikel beperken tot slechts één sector van de recreatie en wel tot de openluchtrecreatie, waar de natuur een bron kan zijn van scheppend herstel. Wil men nagaan welke functie de provincie Limburg t.a.v. de openluchtrecreatie vervullen kan, welk „aanbod” zij te presenteren heeft in nationaal en wellicht ook in internationaal verband, dan zal men zich moeten realiseren, dat een analyse van het aanbod weinig zin heeft en niet in scherpe contouren getekend kan worden, wanneer men niet tevens iets weet van de vraag, die naar openluchtrecreatie bestaat.

Wij zijn ervan overtuigd, dat het uitgesloten is om in het bestek van een artikel de problematiek van de recreatie weer te geven en de vraag- en aanbodzijde van dit zo actuele probleem voor onze provincie te schetsen. Wij zullen ons beperken tot een, uiteraard onvolledig, aangeven van enige feitelijkheden en wenselijkheden. Wat de vraagzijde aangaat zal er een duidelijk onderscheid dienen te worden gemaakt tussen (a) de sterk toenemende behoefte van de eigen bevolking van de provincie Limburg aan openluchtrecreatie en (b) de functie die de provincie heeft te vervullen voor van elders komende mensen (toeristen).

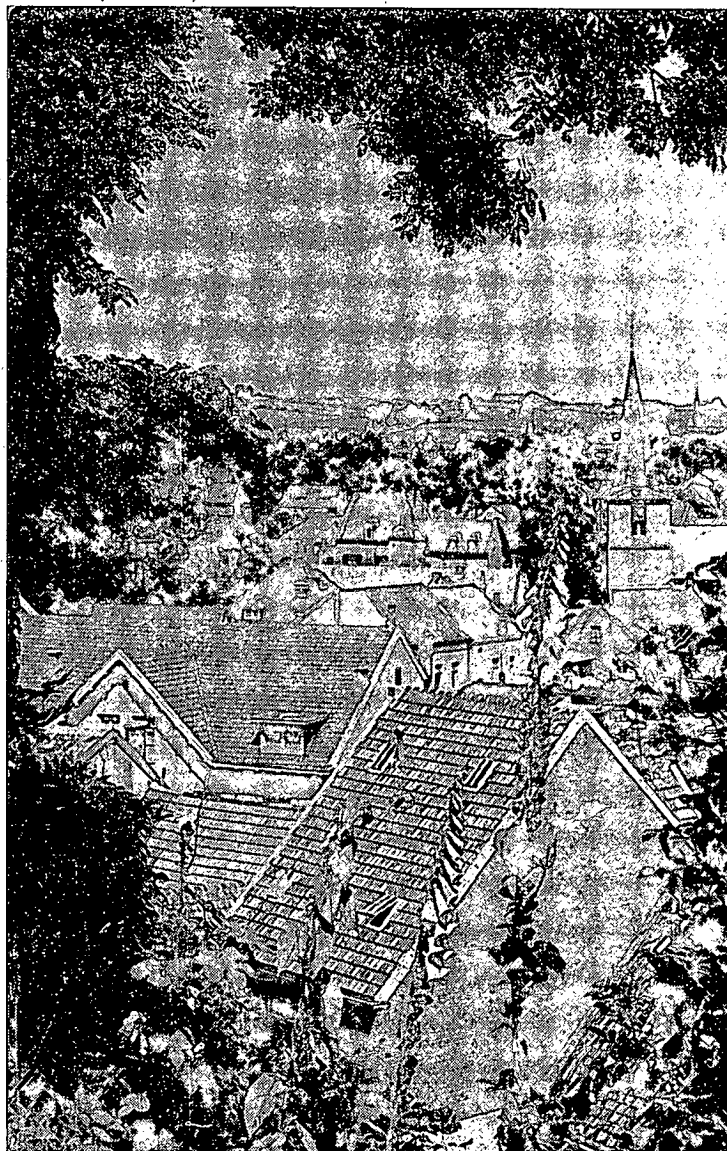
De toenemende verstedelijking, de ruimere vrije tijd waarover de mens beschikt en nog zoveel andere factoren hebben de vraag naar recreatiemogelijkheden in de open lucht en in de nabije omgeving van de eigen woonplaats sterk doen toenemen. Geen enkel beleid, dat die betiteling waard is, kan nog ontkomen aan de zorg voor recreatiemogelijkheden voor de eigen bevolking. Dat geldt zeker voor Limburg, de sterkst geïndustrialiseerde provincie van Nederland, waar een groot percentage van de werknemers één van de meest zware arbeidstaken, die in de mijnindustrie, te vervullen heeft, die denkbaar is. De bevolkingsdichtheid van Limburg wordt alleen door de provincies Noord- en Zuidholland en Utrecht overtroffen; zij bedraagt in Limburg 403 inwoners per km², tegen een landelijk gemiddelde van 352 (de Mijnstreek 966, overig Zuid-Limburg 577).

De voor een groot percentage in de zware industrie werkende bevolking in een provincie met een grote bevolkingsdichtheid krijgt telkens meer vrije tijd, hogere inkomens en meer vervoermiddelen, maar steeds minder recreatiegebieden ter beschikking. Tekenend voor de situatie is toch wel, dat binnen het tijdsbestek van de laatste halve eeuw de woeste gronden in Limburg van 16,8 tot 4 pCt. van de totale oppervlakte en de bossen van 17,1 tot 12,7 pCt. zijn teruggelopen, terwijl de opper-

vlakte bebouwde grond met 300 pCt. is gestegen. De materiële welvaart en de sociale rechten, die ons volk kent, zijn niet dan na langdurige strijd verkregen. De achturige arbeidsdag, het recht op vakantie met behoud van loon en zelfs met vakantietoeslag en nu het lange weekend zijn verworvenheden, die, in geld uitgedrukt, honderden miljoenen hebben gekost en kosten.

De Overheid zal ervoor dienen te zorgen, dat de mens zijn recht op vakantie en vrije tijd in een verantwoorde recreatie werkelijk realiseren kan. Bij de grotere bevolkingsagglomeraties zullen gebieden gereserveerd dienen te worden voor de recreatie van de eigen bevolking, gebieden die niet of slechts in beperkte mate voor het opnemen van toeristen in aanmerking komen. In eerste instantie ligt hier een taak voor de gemeenten, die, liefst in onderlinge samenwerking, bijv. in de vorm van een recreatieschap, zoals dat

Panorama van Valkenburg



voor het gebied van de Brunssummerheide gepland wordt, de recreatieve belangen van hun inwoners kunnen veilig stellen.

Limburg heeft tevens een zeer belangrijke functie te vervullen als recreatiegebied voor toeristen. De provincie ligt op een afstand van 100 tot 150 km van het centrum van miljoenenconcentraties van bevolking zoals het westen van Nederland, de Belgische steden en industriegebieden en het Duitse Ruhrgebied, als een wonder van de schepping tussen de wonderen van de techniek. De stroom van bezoekers is al groot en zal nog groter worden. Welke mogelijkheden biedt Limburg aan die duizenden mensen, die recreatie zoeken voor een dag, een weekend of een gehele vakantie? De Rijksdienst voor het Nationale Plan heeft in 1956 de recreatieruimte in Limburg geïnventariseerd. Men kan in Limburg drie gebieden onderscheiden, die elk een eigen karakter hebben en die ten opzichte van de recreatie ook een eigen functie hebben: Noord-Limburg, gelegen tussen Nijmegen en Venlo, Midden Limburg, gelegen tussen Venlo en Sittard en Zuid-Limburg, ten zuiden van Sittard.

Noord-Limburg wordt door de Maas beheerst en door deze rivier in twee delen gescheiden. Het oostelijk deel, een lange smalle strook tussen de rijksweg en de grens met Duitsland, is een voor recreatie zeer geschikt heuvelachtig en bebost gebied, waar echter geen aansluitende noord-zuid verbinding doorheen voert. Aan de westelijke Maasoever is de provincie breder en beter toegankelijk. Van de 10.105 ha grond in Noord-Limburg is 8.825 ha als vrij toegankelijk en 1.060 ha als beperkt toegankelijk recreatiegebied te beschouwen. Vooral het gebied aan weerszijden van de Maas tussen Bergen en Venlo kent ongerepte recreatiegebieden. Het toerisme in Noord-Limburg is in sterke opkomst; plaatsen zoals Arcen, Mook enz. beschikken reeds over een voortreffelijke verblijfsaccommodatie.

Midden Limburg heeft op 8.510 ha 7.330 ha vrij en 1.090 ha beperkt toegankelijk recreatiegebied. Voor de vakantierecreatie zijn vooral de uitgestrekte gebieden rond Roermond en de bossen rond Weert van belang. Evenals Noord-Limburg is ook Midden Limburg bij uitstek geschikt voor de rustige, langer blijvende gasten, die een vakantieverblijf wensen temidden van bos en hei.

Zuid-Limburg is meer geschikt voor de liefhebbers van een meer mobiele vakantiebesteding. Een dicht wegennet maakt het mogelijk Zuid-Limburg te doorkruisen. De gehele streek is rijk aan natuur- en landschapschoon en aan monumenten van cultuur-historische waarden, kerken, kastelen, vakwerkbouw enz. De hellingbossen zijn in het algemeen niet geschikt voor recreatief oponthoud. Bekend mag worden verondersteld, dat tal van voorzieningen op massaal bezoek van toeristen zijn ingesteld. Overigens heeft Zuid-Limburg slechts 3.710 ha vrij toegankelijk recreatiegebied.

Wil Limburg als recreatiegebied kunnen fungeren voor de steeds toenemende massa recreatiezoekenden, dan zullen nog heel wat voorwaarden moeten worden vervuld. Geleidelijk aan begint zich een verzadiging van Zuid-Limburg met recreatiezoekenden af te tekenen. Zonder twijfel kan een doelmatige besteding van de beschikbare recreatieruimte een nog grotere omvang van het toerisme mogelijk maken; voor ons staat vast,



RESTAURANT „DE HAMERT”

J. L. H. GROTHAUSEN & ZN.

DE
fameuze
eetgelegenheden
aan
de Maas

15 km van VENLO richting NIJMEGEN

(Advertentie)

dat een verdere toeristische ontsluiting van Noord- en Midden Limburg dringend geboden is. De vakantie-spreiding in de tijd kan een provincie op eigen kracht nauwelijks beïnvloeden; een verantwoorde spreiding van vakantiegangers in de ruimte daarentegen is wel degelijk op tal van wijzen tot stand te brengen. De huidige economische, sociale, morele en verkeerstechnische bezwaren, die voortvloeien uit het feit, dat 60 pCt. van de vakantiegangers tussen half juli en half augustus met vakantie gaat, zijn o.i. zo zwaar gaan wegen, dat een positief beleid t.a.v. vakantiespreiding in de ruimte geboden is.

Limburg zou in nog belangrijker mate dan thans reeds het geval is zijn functie t.a.v. de recreatie in de openlucht kunnen vervullen, indien een aantal wenselijkheden zou kunnen worden gerealiseerd. Wij denken dan in de eerste plaats aan de recreatie te water. Eén van de meest aantrekkelijke aspecten van de recreatie te water, althans planologisch gezien, is het feit, dat zij de vorm van recreatie is, die het minst ruimtebehoevend is. In Limburg beperken de mogelijkheden voor de recreatie te water zich vrijwel tot Maas en Julianakanaal. De accommodatie voor de liefhebber is bij deze waterwegen zeer beperkt. Naast vergunningen voor enkele badgelegenheden in de Maas is door Rijks-waterstaat ook toestemming verleend voor beperkte werken ten behoeve van de watersport te Maastricht en te Venlo. Ook te Roermond zijn voorzieningen te verwachten.

Wij menen, dat het mogelijk is met betrekkelijk eenvoudige middelen tal van recreatiemogelijkheden op de Limburgse waterwegen te openen. De steden Venlo, Roermond en Maastricht dienen de beschikking te krijgen over zeer goed geoutilleerde jachthavens, die de basis kunnen vormen voor een levend water-toerisme. Daarnaast zijn tussen de centra aanvullende voorzieningen gewenst, welke het toeristisch verkeer dienen te vergemakkelijken en die ook voor de doortrekkende toerist van betekenis zijn. De aanleg van jachthavens vraagt grotere investeringen, waarin rijksbijdragen noodzakelijk zullen zijn. De kleinere voorzieningen tussen de centra kunnen meer geleidelijk tot stand worden gebracht en zullen in het algemeen door initiatieven van gemeentelijke overheden en particulieren te realiseren zijn.

Voor de recreatie te water kunnen ook de waterpartijen, die het gevolg zijn van ontgrindingen en zandwinningsprojecten, van groot belang zijn. Het ligt voor de hand, dat getracht wordt zoveel mogelijk gronden weer voor de landbouw terug te winnen. Het zou echter ook wenselijk zijn, na te gaan, waar goede mogelijkheden liggen de grindgaten, die toch niet alle voor de landbouw zijn terug te winnen, een recreatieve bestemming te geven.

Een meer doelmatige spreiding van vakanties in de ruimte zou ook verwezenlijkt kunnen worden door de ontsluiting van toeristisch belangrijke gebieden, die momenteel wel reeds in het algemeen voor publiek toegankelijk zijn, maar waarvan nog geen uit recreatie-oogpunt maximaal gebruik wordt gemaakt. Van particulieren kan deze ontsluiting als regel niet worden verwacht. Wij zouden het zeer toejuichen indien van overheidswege meer middelen ter beschikking zouden worden gesteld om de eigendom te verkrijgen van voor de recreatie belangrijke gebieden, die op gezette tijden ten verkoop worden aangeboden.

Volgens een globale schatting is in Limburg 50 pCt. van de recreatiegebieden in handen van particulieren, 40 pCt. in handen van gemeenten en 10 pCt. in handen van Staatsbosbeheer en natuurbeschermende instanties. Deze laatste categorie heeft reeds veel kunnen verrichten, de Stichting Het Limburgse Landschap vooral t.a.v. het beschermen, Staatsbosbeheer vooral

t.a.v. het openleggen van recreatiegebieden. De ontsluiting van de bossen bij Bunde, Geulle en Gronsveld en vooral de ontsluiting van de Vijlenerbossen en de ten gevolge daarvan mogelijk geworden aanleg van de prachtige toeristenweg van Epen naar Vaals zijn activiteiten, waardoor Staatsbosbeheer de recreatiezoekenden zeer aan zich heeft verplicht.

Ook de verbetering van de vooral door toeristen gebruikte wegen, de verdere aanleg van rijwiel- (bromfiets) paden, zwembaden, picnicplaatsen enz. zijn wensen die, als zij in vervulling gaan, Limburg in staat stellen zijn functie t.a.v. de recreatie nog beter te vervullen.

De provincie Limburg vervult een belangrijke functie t.a.v. de recreatie. Zowel ten dienste van de eigen bevolking als op grond van de nationale recreatiebelangen is uitbreiding van de voor openlucht recreatie nodige voorzieningen mogelijk en gewenst. Het scheppen en verbeteren van de voorwaarden waarbinnen de particulieren hun activiteiten kunnen ontplooiën zien wij als een belangrijke taak voor de Overheid. Waar noch de provinciale, noch de gemeentelijke overheid in staat zou zijn de nodige voorzieningen te financieren, ligt zeker een taak voor de rijksoverheid. Binnen de provincie zelf zouden initiatieven, die leiden tot samenwerking van verschillende gemeenten t.a.v. het waarborgen van recreatiemogelijkheden, gewenst zijn.

Valkenburg.

Drs. P. W. HEGGEN.

BATES
zelfsluitende ventielzakken

BATES
open zakken

BATES
vulmachines

BATES
PAKZAK
voor veekoeken

Vier punten van belang!

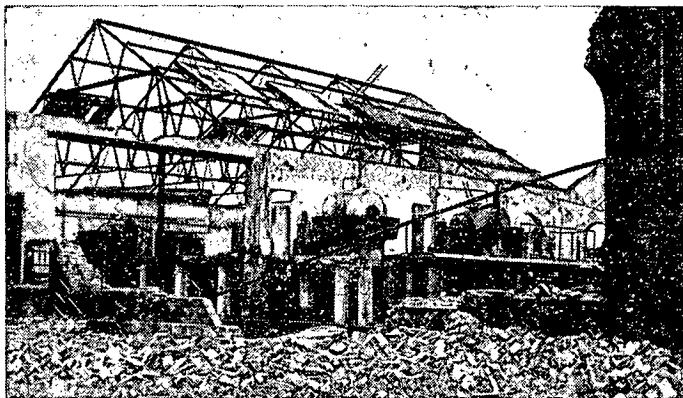
- een verpakking, die Uw product beschermt tegen verontreiniging en besmetting
- geen verlies wegens doorstuiven en geen verloren resten in de zakken
- tijdwinst en ruimtebesparing bij opslag en transport
- groter weerstand door verzwaarde en waar nodig - vochtwerende wanden

BATES CEPRO ZAKKEN MIJ.
FABRIEKEN TE MAASTRICHT
VERKOOPKANTOOR: HEERENGRACHT 179-197 AMSTERDAM
TEL. 020 248627-248885

**ONTWIKKELINGSKERN
PANNINGEN
(GEMEENTE HELDEN)**

Gunstige geografische ligging
Rijkssubsidie van toepassing
Groot arbeidspotentieel

The map shows Panningen at the center, connected to Amsterdam (A'DAM), Utrecht (UTRECHT), Eindhoven (EINDHOVEN), Maastricht (M.A.ASTRICHT), and Venlo (VENLO). It also shows connections to Antwerpen (ANTWERPEN) and Brussel (BRUSSEL). Key roads like the Nieuwvlietweg (N.V.W.), Midden-Peelweg (M.P.W.), and Maastrichterweg (M.M.W.) are indicated. The map also shows the location of S-Bosch and the Rijngebied (Rijngebied).



FABRIKAGEHAL VERWOEST 1945

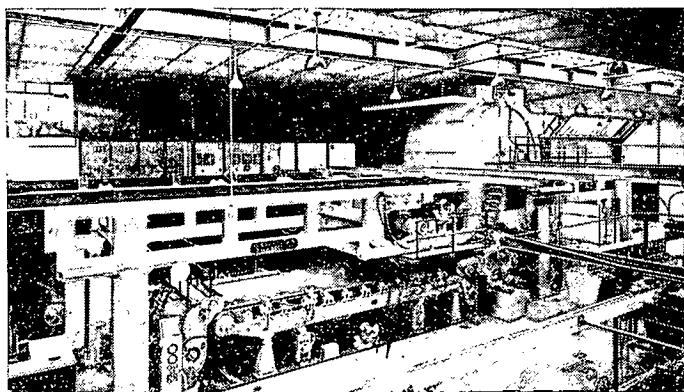


De PAGE fabrieken te Gennep bezaten voor de oorlog vier papiermachines voor de fabricage van pakpapier, en sanitaire papierartikelen. • De verwoesting in 1944/45 legde de produktie lam; tot 1948, toen de 1e papiermachine weer in bedrijf kon worden gesteld. • Het duurde tot 1958, toen de vier papiermachines alle weer volop in bedrijf waren. • De fabriek draait thans op haar vooroorlogse capaciteit; maar met viervoudige machinesnelheid, dank zij intensieve modernisering, papieronderwijs en research. • Nieuwe projecten zijn in voorbereiding waardoor de capaciteit zal worden aangepast aan het na de oorlog sterk gestegen papierverbruik.

FABRIKAGEHAL HERBOUWD 1955

Page FABRIEKEN

Waar Limburgse esprit en
Amerikaanse know how
elkaar gevonden hebben!



Het Nederlands Economisch Verbond van de Confectie Industrie te Amsterdam vraagt voor zijn secretariaat en voor het secretariaat van zijn nevenorganisaties een

econoom of jurist

Gedacht wordt aan iemand die enige jaren ervaring heeft in het bedrijfsleven en die zich tot werkzaamheden op het niveau van een werkgeversverbond voelt aangetrokken.

Betrokkene zou op een breed terrein werkzaam moeten zijn, goede contacteigenschappen moeten hebben, een goed stilist moeten zijn en hij dient een behoorlijke kennis der moderne talen te hebben. Leeftijd ongeveer 30 jaar. Brieven met uitvoerige bijzonderheden in eigen handschrift en met pasfoto, onder vermelding van salarismensen, in te zenden aan de Algemeen Secretaris van het N.E.V.E.C., Van Eeghenstraat 101, Amsterdam-Z.

GEMEENTE BREDA

Bij de afdeling financiën en belastingen van de gemeentesecretarie wordt gevraagd een

chef van het bureau financiën

Salaris in de rang van

adjunct-referendaris: min. f 9.692,— en max. f 12.521,—
of referendaris : min: f 10.836,— en max. f 13.616,—
(inclusief de gebruikelijke verhogingen).

Aanstelling boven het minimum-salaris is mogelijk.

Verist: academische opleiding op (bedrijfs)economisch, dan wel een middelbare opleiding op economisch en/of boekhoudkundig terrein. Ervaring in het financieel beheer van de gemeente en/of haar bedrijven is gewenst.

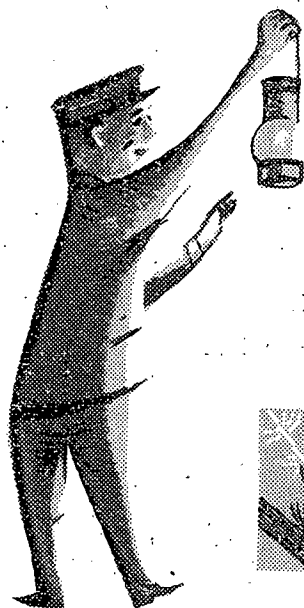
Sollicitaties voor 10 maart a.s. in te zenden aan burgemeester en wethouders onder verwijzing naar dit blad.



HOLLANDSCHE SOCIETEIT VAN LEVENSVZERKERINGEN N.V.

Hoofdkantoor Nederland:
Herengracht 475, Amsterdam-C. tel. 221322
Head Office Canada:
1130 Bay Street, Toronto 5

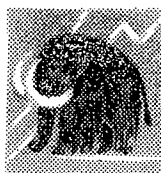
...meer dan anderhalve
eeuw levensverzekering



Gemeentegrot van Valkenburg



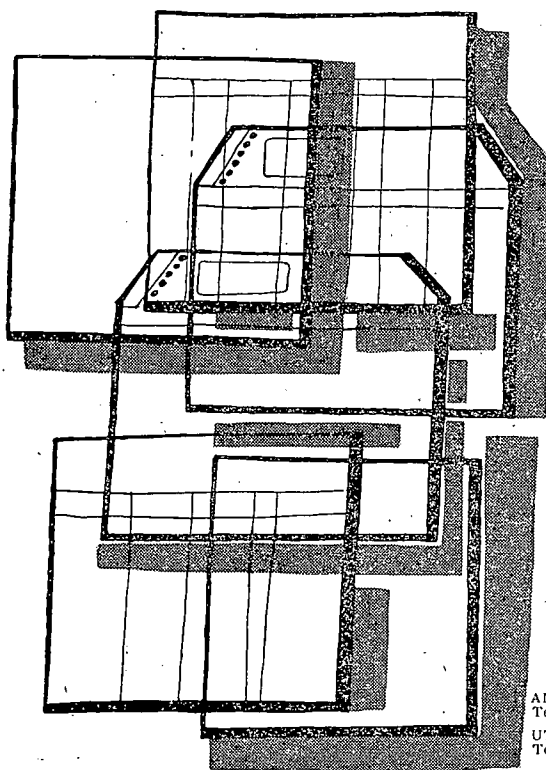
Wilt U de geschiedenis
van miljoenen jaren zien?



*Grillig
onderaards
sprookjespaleis*

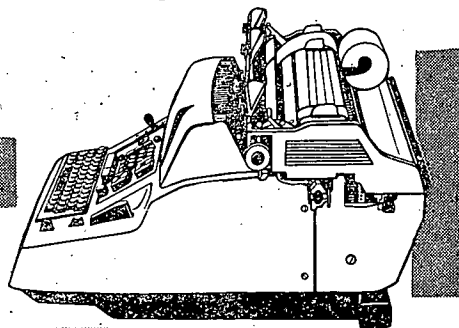


**Zoek het niet te ver,
U vindt het in Valkenburg**



olivetti boekhoudmachines

De snelle moderne boekhoudmachines
die in elke administratie vlugger en meer
gegevens verstrekken tegen lagere kosten



RUYS kantoor machines

AMSTERDAM Tel. 62611*	ROTTERDAM Tel. 117110*	DEN HAAG Tel. 184160*	HAARLEM Tel. 14113
UTRECHT Tel. 29557*	ARNHEM Tel. 30446*	EINDHOVEN Tel. 22542	GRONINGEN Tel. 22512*

1 2 3 drie startpunten voor een carrière voor

BEDRIJFSECONOMEN

die zich voorbereiden op de accountantsexamens

Als begin van een carrière bij Unilever staan voor bedrijfseconomen op het ogenblik 3 mogelijkheden open. Welke van deze mogelijkheden het beste begin vormt, zullen wij gaarne in overleg met de kandidaat bepalen. Hierbij zullen uiteraard persoonlijke voorkeur, aanleg en eventuele ervaring een rol spelen.

De drie mogelijkheden zijn:

1

Afdeling Accountantscontrole

Tewerkstelling bij de accountantscontrole, welke administratief-organisatorisch is gericht, leidt tot een intensief en veelzijdig contact met de administratieve praktijk. Hierbij wordt de mogelijkheid geopend om een goed inzicht te verwerven in de werkwijze en de organisatie van de concernmaatschappijen in Nederland.

2

Organisatie Afdeling Administratieve Sectie

De taak van deze sectie omvat o.m. het analyseren en verbeteren van administratieve processen en het oplossen van problemen op het gebied van de administratieve organisatie, eventueel met gebruikmaking van mechanische en elektronische technieken. Deze hangen uiteraard nauw samen met de commerciële en productievraagstukken.

3

Administratief traineeship

De trainees worden in de gelegenheid gesteld om in de praktijk intensief kennis te maken met verschillende accountantsafdelingen en belangrijke administratieve organisaties. Bovendien krijgen zij een inzicht in de commerciële zowel als in de productieproblematiek van de concernmaatschappijen.

3 mogelijkheden! Voor hen, die over voldoende capaciteiten beschikken: 3 startpunten voor een loopbaan, die kan leiden zowel naar hogere leidinggevende functies (bijvoorbeeld een controllersfunctie), als naar belangrijke staffuncties in binnen- of buitenland. Daar wij het zeer op prijs stellen, dat de accountantsstudie met succes wordt bekroond, geven wij gelegenheid de desbetreffende colleges te volgen.

Wij zijn gaarne bereid hen die belangstelling hebben uitvoerig in te lichten alvorens zij eventueel tot een sollicitatie overgaan. Het verdient aanbeveling tevoren een afspraak te maken.

Aanvragen om inlichtingen, zowel als schriftelijke sollicitaties te richten aan: Unilever N.V. t.a.v. Hoofd Afdeling Selectie, Postbus 760 Rotterdam (tel. (010) 11 44 00, toestel 329) onder vermelding van nummer 435.

UNILEVER N.V.





Hij heeft het voor elkaar!

Paps is jarig. Vreugde voor héél het gezin. Lang leyen en welzijn worden hem van harte toegewenst. Ook Pa hoopt, dat deze wensen in vervulling zullen gaan, want het wel en wee van de zijnen hangt van hem af. Maar...

één ding weet hij zeker:

**"Wat een ander overkomt,
kan ook mij overkomen."**

Dus sluit hij een levensverzekering af. Een goede, die tevens zijn werkkraacht verzekert!

Alleen de VITA - polis

biedt naast de normale garanties van iedere levensverzekering
**in geval van arbeidsongeschiktheid
door ziekte of ongeval:**

- indien algeheel, óók kortdurend
(wachttijd 60 dagen) EXTRA RENTE-UITKERING van 12% per jaar van het verzekerde kapitaal (d.i. 1% per maand).
- indien algeheel en waarschijnlijk blijvend
(géén wachttijd) BOVENDIEN EXTRA INVALIDITEITS-UITKERING tot maximaal 100% van het verzekerde kapitaal.
- premievrijstelling naar graad en duur van de arbeidsongeschiktheid, dus ook in geval van tijdelijke en/of gedeeltelijke invaliditeit.

- Bovendien:
- WINSTAANDEEL
 - WEDUWE-ERFRENTE 10%
 - DUBBELE UITKERING bij DOOD door ONGEVAL



"VITA" Levensverzekering-

Maatschappij te Zürich

Kantoor voor Nederland:

's-Gravenhage

Alexanderstraat 21

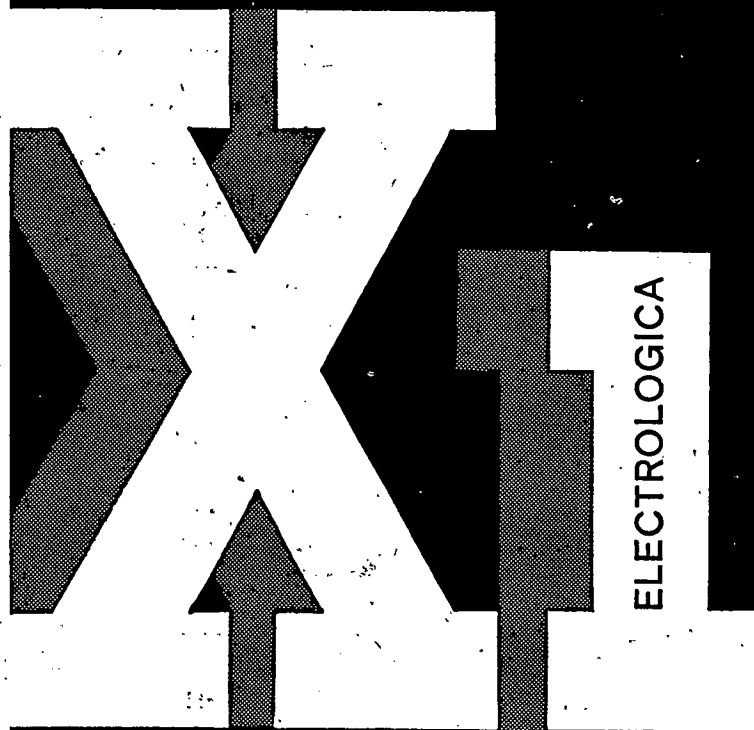
tel. (070) 18 47 60*

RAADPLEEG UW ASSURANTIEMAN!

X1 IN AKTIE: VEELZIJDIGHEID!

Nederland bouwde een computer. Binnen- en buitenland bouwen op deze computer. Voor vele, vele doeleinden. Want deze

X1 is veelzijdig. U ziet dat hieronder 5 maal geïllustreerd.



X1 bij „INTERATOM" voor berekeningen op het gebied van de atoomphysica - voornamelijk reactorphysica.

X1 bij het „CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK" voor de gehele statistiek van de in- uit endoorvoer van Nederland.

X1 bij „RUHRKOHLE" voor verkoopafrekening en statistiek.

X1 bij de „EERSTE NEDERLANDSCHE" en de „NIEUWE EERSTENEDERLANDSCHE" voor de gehele administratie en alle actuariële berekeningen.

X1 bij „HOESCH" voor de gehele bedrijfsadministratie, waarvan de loonafrekening voor tienduizenden werknemers een voornaam gedeelte vormt.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden. Vele andere dan bovengenoemde toepassingen zijn al gerealiseerd - op wéér andere wijze zal de veelzijdigheid van de X1 tot zijn recht komen, als alle installaties, die nu door bedrijven, rekencentra en universiteiten besteld, ook geplaatst zijn. Vanzelfsprekend kunt u de meest uitvoerige inlichtingen verkrijgen over de X1.

ELECTROLOGICA

Paleisstraat 9 DEN HAAG



CENTRAAL

C.B.

BEHEER

CENTRAAL BEHEER

**ONDERLINGE
VERZEKERINGEN VOOR HET BEDRIJFSLEVEN**

WET - RISICO

Bedrijfs-w.a.-verzekering.
Motorrijtuigverzekering: w.a.-dekking voor
alle motorrijtuigen f. 500.000.- per gebeurtenis.
Ongevallenverzekering voor inzittenden van
personenauto's.

BRAND - RISICO

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

MOLEST - RISICO

Molestverzekering: ingeschreven bedrag
8,2 miljard gulden.
Stormverzekering: verzekerd bedrag
1,1 miljard gulden.

VERVOER - RISICO

Transportverzekering van goederenzendingen
in binnen- en buitenland.

PENSIOEN - RISICO

Ouderdoms-, weduwen-, wezen- en invalidi-
teitsverzekering van werknemers. Verzekerd
bedrag 1,5 miljard gulden.
Belegd vermogen 315 miljoen gulden.

CENTRAAL

C.B.

BEHEER

**BOS EN LOMMERPLANTSOEN 1
AMSTERDAM - WEST
TEL. 134971 - POSTBUS 8400**

Sluit uw verzekering bij de



Algemeene Friesche Levensverzekering-Maatschappij

VEREENIGING VAN LEVENSVERZEKERING EN LIJFRENTÉ

„De Groot-Noordhollandsche van 1845”

Algemeene Friesche Brandverzekering-Maatschappij N.V.



LEEWARDEN, BURMANIAHUIS

AMSTERDAM, VAN BRIENENHUIS

ROTTERDAM - DEN HAAG - UTRECHT - GRONINGEN - HENGELÓ - HAARLEM

FRANKFURTER MESSE



VOORVERKOOP TOEGANGSKAARTEN

Bij bestelling vooruit ca 50 % besparing door reductie op toegangkaart en coupon voor gratis catalogus in Frankfurt a/M.

Officiële vertegenwoordiging in Nederland:

TH. ERKELENS, Dir. ALMETAAL N.V.
Amsterdam-C., Keizersgracht 796
Tel. 65938 - 65750

D. HUDIG & CO

Ao. 1825

MAKELAARS IN ASSURANTIËN

ROTTERDAM

Telefoon 139360
Telex 21103

Wijnhaven 23
Postbus 518

VAN DER HOOP, OFFERS & ZOON

Ao. 1807

BANKIERS

ROTTERDAM

Telefoon 114620
Telex 22199

Westersingel 88
Postbus 502