

# Economisch - Statistische Berichten

46e JAARGANG - 26 APRIL 1961 - No. 2283

**WAMBERSIE & ZOON C.V.O.A.**

**CARGADOORS**

SEDERT

1820



ROTTERDAM • AMSTERDAM • DORDRECHT

Adviezen  
bij de keuze  
van  
beleggingen  
en het sluiten  
van alle  
verzekeringen

**R. MEES & ZONEN**

ROTTERDAM



**wettelijke  
aansprakelijkheids-  
verzekering**

condities gebaseerd op meer  
dan 60 jaar ervaring.

**PROVIDENTIA**

N.V. ALGEMEENE  
VERZEKERING-MAATSCHAPPIJ  
PROVIDENTIA

AMSTERDAM-C.  
HERENGRACHT 376  
TELEFOON 222120



**ECONOMISCH-  
STATISTISCHE BERICHTEN**

Uitgave van de  
Stichting Het Nederlandsch Economisch Instituut

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

Bankiers: *R. Mees en Zonen, Rotterdam. Banque de 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.*

# ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN DE STICHTING HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

46e JAARGANG

No. 2283

26 APRIL 1961

## Noordbrabant

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



### INHOUD

	Blz.
De hoofdlijnen van het gewestelijk welvaartsbeleid, <i>door Dr. C. N. M. Kortmann</i> .....	417
De plaats van Noordbrabant in Nederland, <i>door Drs. H. A. G. Moonen</i> .....	420
Regionaal-economische verschillen in Noordbrabant, <i>door Drs. B. P. Speetjens</i> .....	423
De achterstand van het westen van Noordbrabant, <i>door Ir. J. G. Gooden</i> .....	426
Het pendelverschijnsel in West-Noordbrabant, <i>door Drs. R. de Moor</i> .....	429
Centraal-Brabant, een gebied met een stagnerende werkgelegenheid, <i>door Drs. J. W. Kurstjens</i> .....	431
Oost-Brabant; het vraagstuk van een expanderende regionale economie, <i>door Drs. F. J. W. Gijzels en Drs. J. M. C. Teppema</i> .....	435
De positie van de landbouw in Noordbrabant, <i>door Ir. A. L. G. M. Bauwens</i> .....	438
De hoofdlijnen van het sociale beleid, <i>door Drs. A. Verdijk en Mr. P. Kuijpers</i> .....	441
De planologische ontwikkelingen en problemen; beschouwingen inzake de ontwikkeling van het verkeer, de wegen, de waterwegen en de spoorwegen, <i>door Ir. L. A. L. Hamers en W. A. S. van Meel</i> .....	445
Het Brabantse land en de nationale recreatie, <i>door Drs. N. P. J. de Vries en H. J. Verwiël</i> .....	452
Het Brabantse perspectief; van Nederlands grensgebied naar Westeuropese middenzone, <i>door Ir. J. P. J. Margry</i> .....	455



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

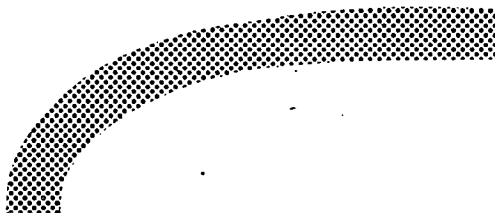
COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË: F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars;  
J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.



# VEGHEL

VOOR INDUSTRIE-VESTIGING  
NIET OFFICIEEL AANGEWEEZEN  
MAAR TOCH

# De aangewezen Kern

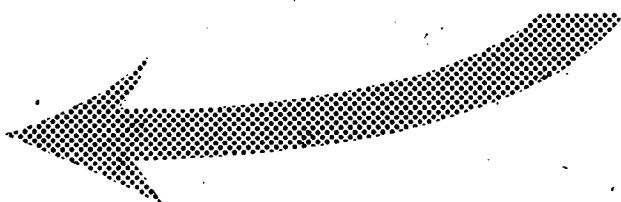


MARKANT BRANDPUNT  
DER PLANMATIGE LIJNEN  
VAN EEN RECHTVAARDIG  
EN VERANTWOORD WEL-  
VAARTSBELEID.



**DAAROM**

BOUWT HET GEMEENTEBESTUUR OP HET  
AANWEZIG EN EVENWICHTIG STRAMIEN  
VAN KRACHTIGE POTENTIËLE ONTWIKKE-  
LINGSMOGELIJKHEDEN AAN EEN VER-  
STERKTE ONTPLOOIING VAN DE INDUSTRI-  
ALISATIE IN EEN NATUURLIJK EN ECONO-  
MISCH EXCELLENT VESTIGINGSKLIMAAT.



WILT U ZICH HIERVAN OVER-  
TUIGEN? HET VEGHELS GE-  
MEENTEBESTUUR IS BEREID U  
DAARTOE ALLE GELEGENHEID  
TE BIEDEN. TEL. (04130) 33 35

# De hoofdlijnen van het gewestelijk welvaartsbeleid

Het huidige Noordbrabant kenmerkt zich door een snelle bevolkingsaanwas, een sterke verstedelijking en een snel en krachtig groeiende industrie. De Brabantse bevolking is van 550.000 in 1900 tot 1.500.000 in 1960 gestegen; naar verwachting zal in 1980 de 2.000.000 worden bereikt. Deze bevolkingsgroei steekt ver uit boven die van het gehele land. Op basis 1900 = 100 bedraagt het indexcijfer van de bevolkingsgroei thans 269, terwijl dit cijfer voor Nederland 224 bedraagt.

De verstedelijking van Noordbrabant voltrekt zich in een snel tempo. In 1900 woonde 82 pCt. der bevolking in gemeenten beneden 15.000 inwoners, in 1930 was dat nog 61 pCt., in 1960 45 pCt. Thans woont 55 pCt. der Brabanders in plaatsen boven 15.000 inwoners met een meestal stedelijk karakter. Slechts 13 pCt. woont nog in plaatsen beneden 5.000 inwoners, tegen 54 pCt. in 1900.

Met betrekking tot de werkgelegenheid voor deze snel groeiende bevolking kan worden geconstateerd, dat deze tot nu toe een bevredigend verloop heeft vertoond, al moet hieraan worden toegevoegd, dat de gunstige conjuncturele ontwikkeling van de voorbije jaren vele onevenwichtigheden heeft gecamoufleerd. De recessies, welke wij hebben meegemaakt, waren even zovele ernstige waarschuwingen. Dan liepen de cijfers van werkloosheid op tot waarden, die vaak uitgingen boven het landsgemiddelde.

Bezien wij deze werkgelegenheid naar de onderscheidene sectoren, dan constateren wij in de landbouw een aanmerkelijke daling. Dit verschijnsel doet zich vrijwel overal voor, en is op zich niet ongunstig. In veel gebieden, met name op de zandgronden en de rivierkleigebieden, bestond geen evenwicht tussen de arbeidsbehoefte en de arbeidsbezetting van de boerenbedrijven. Hier was veelal sprake van een verborgen werkloosheid, nl. een groot aantal gezinsleden, dat in het bedrijf meewerkte, zonder dat er voldoende emplooi voor deze arbeidskrachten was. Een gezonde afvloeiing van dit teveel aan arbeidskrachten naar andere beroepen zal noodzakelijk zijn. Dit proces zal echter nog verder voortgang moeten vinden om te bereiken, dat de produktie en het inkomen per werker in de landbouw op een aanvaardbaar niveau blijft. Naar een voorzichtige schatting vinden thans nog 55.000 mannen werk in de Brabantse landbouw.

Een verbetering van de externe produktieomstandigheden door groots opgezette ruilverkavelingen in enkele delen van Noordbrabant — in het Land van Heusden en Altena en in de oostelijke Langstraat en het Bovenland van Heusden — is thans in uitvoering genomen.

De groei van het aantal arbeidsplaatsen in de industrie is bevredigend te noemen. Niet alleen hebben de reeds vóór 1945 gevestigde bedrijfstakken een opmerkelijke vlucht te zien gegeven, ook tal van nieuwe bedrijven hebben zich gevestigd, welke een grote bijdrage hebben geleverd aan de industriële werkgelegenheid.

In 1950 bedroeg de personeelsbezetting in de industrie (gerekend naar de industriële bedrijven met meer dan 10 werknemers en exclusief de bouwrijverheid) rond 158.000, in 1959 was dit aantal gestegen tot rond 193.500, een stijging derhalve in tien jaar met 35.500. Plaatsen wij dit cijfer

tegenover het overeenkomstige landelijke cijfer — ca. 117.000 arbeidsplaatsen méér in deze tien jaar — dan blijkt Noordbrabant ruim 30 pCt. van de groei van de industriële werkgelegenheid in Nederland te hebben opgebracht.

Deze vermeerdering van de industriële werkgelegenheid was niet regelmatig over de provincie gespreid. Zo blijkt Z.O.-Brabant ruim 50 pCt. van de groei voor zijn rekening te hebben genomen, N.O.-Brabant 29 pCt. en West-Brabant ca. 15 pCt. Relatief sterk achtergebleven is Midden-Brabant, waar de vermeerdering van het aantal arbeidsplaatsen slechts ca. 3 pCt. van het genoemde totaal heeft bedragen.

De groei in de metaalnijverheid is in de periode, welke wij op het oog hebben, het meest spectaculair geweest. Niet alleen was de toename van het aantal bedrijven in deze sector het grootst, nl. 16 op een totale toename van 27 bedrijven, ook de personeelsbezetting steeg hier zeer opmerkelijk, nl. van 48.000 tot 72.000, een stijging derhalve van 24.000.

De ontwikkeling in de andere bedrijfstakken mag eveneens tot bevrediging stemmen. Naar een voorzichtige schatting van de mannelijke werkende beroepsbevolking is de werkgelegenheid voor mannen in het ambacht van 29.000 tot 36.000, d.i. met 7.000 gestegen in de periode van 1950 tot 1960; in de bouwvakken bedroeg de stijging 5.000, nl. van 30.000 tot 35.000, en in de dienstensector met 41.300 van 84.000 tot 125.300.

Door de Provinciale Planologische Dienst en het Economisch-Technologisch Instituut voor Noordbrabant is een studie gemaakt van de toekomstige ontwikkeling van de bevolking en de werkgelegenheid. Aan de hand van ervaringscijfers omtrent de totale bevolking, de bevolkingsopbouw en de beroepsbevolking kan deze laatste in 1980 — bij een totale bevolking van 2.000.000 — op ca. 750.000 personen worden gesteld. Het scheppen van voldoende werkgelegenheid hiervoor zal een grote opgave zijn, welke slechts met inspanning van alle krachten kan worden bereikt. De totale mannelijke beroepsbevolking per 1 januari 1960 kan op 410.000 worden gesteld. Houden wij rekening met een vrouwelijke beroepsbevolking, welke 150.000 personen omvat, dan bedraagt de totale beroepsbevolking 560.000 personen. In 1980 zal dus voor ca. 200.000 personen méér werk beschikbaar moeten zijn.

Deze vergroting van de werkgelegenheid zal niet in de laatste plaats afhangen van het particulier initiatief, dat de vestiging van nieuwe bedrijven en de uitbouw van bestaande bedrijven tot stand zal moeten brengen. Hiervoor zullen grote bedragen moeten worden geïnvesteerd en zal een uitgebreide staf van deskundigen beschikbaar moeten zijn. Noordbrabant mag zich daarom gelukkig prijzen naast een onderwijsinstituut op economisch en sociaal terrein nu ook de beschikking te hebben gekregen over een belangrijk technisch onderwijsinstituut in de Technische Hogeschool in Eindhoven.

De Overheid, en met name de provinciale Overheid, kan slechts die maatregelen nemen, welke als een noodzakelijke voorwaarde voor het verkrijgen van de gewenste externe vestigingsfactoren moeten worden beschouwd. Als

één der grote plannen, welke de provincie heeft opgezet, moet het West-Brabantplan worden genoemd. Dit plan, in januari 1959 aan de Staten der provincie voorgelegd in de brochure „Noord-Brabant in het Nieuwe Westen”, is een welvaartsplan om te komen tot ontwikkeling van het westelijk deel der provincie. Onder andere wordt hierin naar voren gebracht de aanleg van een haven aan de Westerschelde in het gebied tussen Bath en Woensdrecht, en van industrieterreinen aldaar, het zgn. „Kreekrakplan”. De uitvoering van dit plan zal in fasen moeten geschieden, waarbij als eerste fase is gedacht aan de bouw van een sluis bij Bath voor coasters en kleine zeeschepen en de aanleg van een industrieterrein van 100 ha.

In het plan is ook opgenomen het zgn. Beneluxkanaal tussen Antwerpen en de Oosterschelde, met een oost-westlopend kanaal naar de sluis bij Bath. Zowel langs laatstbedoeld kanaal als langs het Beneluxkanaal zijn industrieterreinen projecteerd. In een verdere toekomst wordt in de brochure de mogelijkheid naar voren gebracht van een zeehavengebied onder Ossendrecht, dat toegankelijk zal zijn via de Frederiksluis bij Zandvliet.

In verband met de Nederlands-Belgische onderhandelingen over een Schelde-Rijnverbinding, welke naar alle waarschijnlijkheid door dit gebied zal lopen, wordt omtrent een begin van uitvoering van deze plannen nauw overleg gepleegd met het Rijk.

Vanzelfsprekend zijn aan dit plan ook consequenties verbonden ten aanzien van het scheppen van een goed woon- en leefklimaat in de betrokken gemeenten. De omvang van het woongebied zal worden bepaald door het aantal arbeidskrachten, dat werk zal vinden in de bedrijven, welke op de aan te leggen haventerreinen zullen worden gesticht. Gebaseerd op de ervaringen, welke in dit opzicht in binnen- en buitenland zijn verkregen, mag ná volledige bezetting der terreinen op een primaire werkgelegenheid voor 77.000 arbeiders worden gerekend, welke naar schatting een even grote secundaire werkgelegenheid zal meebrengen, dus in totaal ca. 150.000 arbeidsplaatsen.

Behalve op dit project is in de brochure de aandacht eveneens gericht op het tot ontwikkeling brengen van de noordwesthoek. Verbetering van de waterwegen, de aanleg van grote (rijks)wegen en de aanleg van industrieterreinen zullen ook daar de mogelijkheden tot opgang scheppen.

Doch niet alleen zal West-Brabant door een oordeelkundige planning en de uitvoering van belangrijke openbare werken geroepen worden om een belangrijke functie te gaan vervullen in het „Nieuwe Westen”, d.i. de Randstad Holland met zijn grote economische activiteiten, uitgebreid met de gebieden in Zeeland en Noordbrabant, welke hier economisch-geografisch op aansluiten. Ook in de overige delen van de provincie zal de in gang zijnde ontwikkeling zich krachtig moeten voortzetten. De situatie in het noord-oostelijk deel van de provincie is thans bevredigend. De grote structurele werkloosheid, welke hier reeds lang bestond; was aanleiding voor de Regering dit gebied tot officieel ontwikkelingsgebied, later tot zgn. probleemgebied te verklaren, waar met krachtig stimulerende middelen de industriële ontwikkeling wordt gesteund. Deze politiek is hier niet zonder succes gebleven. In het kader van de premiereregeling „Bevordering Industrialisatie Ontwikkelingskernen” waren in Noordbrabant per 8 februari 1961 17 nieuwe bedrijven gevestigd, en hadden 24 bedrijven een belangrijke uitbreiding ondergaan (Memorie van Antwoord van de Minister van Economische Zaken aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal). De vermeer-

dering van het aantal arbeidsplaatsen als gevolg van deze vestigingen en uitbreidingen zal binnen 2 à 3 jaar ca. 4.570 bedragen, dit is ruim een vierde gedeelte van het totaal aantal nieuw gecreëerde arbeidsplaatsen in het totale Nederlandse probleemgebied. Hiervan zullen naar schatting in het noord-oostelijk deel der provincie ca. 3.000 arbeidsplaatsen tot stand komen. In dit aantal is niet begrepen de toename van de secundaire werkgelegenheid; deze is moeilijk te meten, doch zal naar verwachting niet onaanzienlijk zijn geweest.

Het is echter bij de huidige hoogconjunctuur, nu allereen een abnormale vraag naar arbeidskrachten bestaat, moeilijk na te gaan, in hoeverre deze industriële expansie heeft bijgedragen tot de oplossing van het van ouds bestaande probleem van de structurele werkloosheid in dit gebied.

In het zuid-oostelijk deel van de provincie mag de situatie gunstig worden genoemd. De expansie van de aldaar gevestigde bedrijven geeft goede hoop, dat ook in tijden van een recessie hier voldoende werkgelegenheid zal blijven.

Het verloop van de werkgelegenheid in Midden-Brabant daarentegen geeft wel zorgen. De geringe groei van het industriële apparaat geeft reden tot de vrees, dat hier ernstige werkloosheid zal optreden, als de huidige hoogconjunctuur een einde neemt. De vraag naar arbeidskrachten in het omringende gebied versluiert thans het geringe groeitempo van de werkgelegenheid. Gelukkig zijn hier reeds verstrekkende plannen ontwikkeld, welke erop gericht zijn de economische groei krachtige impulsen te geven.

Er zijn thans in Noordbrabant gebieden aan te wijzen welke een grote concentratie van bevolking en werkgelegenheid te zien geven („stadsgewest Eindhoven”) en waarschijnlijk zullen in de naaste toekomst nieuwe concentraties aan de bestaande worden toegevoegd, als de uitvoering van het West-Brabantplan zal zijn voltooid. Toch is over het algemeen een redelijke spreiding van de industriële werkgelegenheid in de provincie bereikt. Toen de provincie na de oorlog voor de taak stond de wederopbouw aan te pakken, zweefde het provinciaal bestuur als ideaal voor ogen het scheppen van werkgelegenheid op een redelijk bereikbare afstand van de woonplaatsen voor dat gedeelte der bevolking, dat buiten de landbouw een bestaan moet vinden. De bijna onoverkomelijk lijkende moeilijkheden in de woningvoorziening, de gebrekkige vervoersmogelijkheden e.d. gaven geen reden tot de verwachting, dat de bestaande centra in dit opzicht een grote taak zouden kunnen vervullen. Sindsdien is echter veel gewijzigd. De bestaande centra zijn, tegen de druk der omstandigheden in, verder uitgegroeid, en nieuwe centra van industriële activiteit zijn ontstaan. Het is voor het provinciaal bestuur van nu de vraag, in welke richting dit proces zich verder als de meest gewenste zal moeten voortzetten. Voorshands lijkt het meest aanvaardbare een gematigde centralisatie, waardoor de typische voordelen van een combinatie van belangrijke industriële bedrijfstakken en het gehele daarbij behorende dienstenverlenende apparaat behouden blijven, zonder dat van congestie kan worden gesproken. Deze ontwikkeling zal haar invloed op andere plaatsen doen gelden. Enerzijds zullen vele gemeenten hun taak als vestigingsplaats voor industriële bedrijven e.d. moeten vervullen waarbij de noodzakelijke voorzieningen voor een goed leef- en woonklimaat aanwezig zullen moeten zijn, anderzijds zal voor sommige gemeenten van een functieverlies kunnen worden gesproken, dat wellicht een pijnlijke en moeizame aanpassing zal vergen. Een verdergaande scheiding van woon- en werkgemeente lijkt in de rede te liggen.

De vele verkeersontsluitingen, de moderne vervoermiddelen, die steeds meer binnen het bereik van een groot deel van de bevolking komen, brengen een zekere schaalvergroting met zich, welke in onze maatschappij niet meer valt weg te denken.

Een met bovengeschetste ontwikkeling nauw samenhangend sociaal en cultureel beleid wordt door de provincie met kracht gevoerd. Ter advisering van het provinciaal bestuur is een Commissie Sociaal Plan Noord-Brabant ingesteld, welke tot taak heeft een sociaal plan c.q. een deelplan samen te stellen. In deze commissie zijn de verschillende sociale groeperingen van onze provincie vertegenwoordigd. Een der werkgroepen uit deze commissie houdt zich bezig met het vraagstuk van de openluchtrecreatie, welk vraagstuk steeds meer de aandacht gaat opeisen. Als voornaamste oorzaken hiervan kunnen worden genoemd de bevolkingsaanwas, de snelle verstedelijking van Noord-Brabant, de gewijzigde standenindeling (o.a. daling van de arbeidersgroep, aanmerkelijke vergroting van de dienstverlenende groep) en de veranderde tijdsbesteding. De mogelijkheden voor openluchtrecreatie zijn thans in Noord-Brabant nog voldoende aanwezig. De provincie beschikt thans nog per inwoner over 475 m<sup>2</sup> woeste grond en bos geschikt voor recreatie. In vergelijking met bijv. Noord- en Zuidholland — resp. 120 en 40 m<sup>2</sup> — is dit cijfer hoog; in vergelijking met provincies als Gelderland — 800 m<sup>2</sup> — en Drenthe — 1.000 m<sup>2</sup> — zijn de mogelijkheden gering. Om het behoud van belangrijke gebieden te verzekeren is een facet-streekplan Natuurschoon- en Recreatiegebieden

in voorbereiding. Dit behoud zal niet alleen van belang zijn voor de eigen Brabantse bevolking, doch zal mede van nut zijn voor de velen uit andere delen van Nederland, die hier rust en ontspanning komen zoeken. De aanleg van zwembaden, toeristische rijwielpaden en goede kampeergelegenheden zal nodig zijn om zoveel mogelijk in de behoefte aan openluchtrecreatie in al haar schakeringen te voorzien.

Op het stuk van de woningvoorziening bestaan nog vele wensen. De krachtig groeiende bevolking, de hier en daar stormachtig verlopende industriële ontwikkeling, het inhalen van de nog steeds bestaande achterstand en de sanering van de woningvoorraad vergen de uiterste inspanning op het gebied van de woningbouw. De jaarlijkse productie van woningen heeft zich in de afgelopen jaren rond de 12.000 bewogen. Bij een jaarlijkse toename van de behoefte van 7.700 woningen, voortvloeiend uit de bevolkingsgroei, resteert een aantal van 4.300 voor het inhalen van het woningtekort (thans nog ruim 13.000) en de sanering van de woningvoorraad (waaronder 17.000 krotwoningen volgens officiële telling!).

Met betrekking tot de verbetering van de infrastructuur bestaan eveneens veel verlangens. Verdere verbetering van de verbindingen met het centrum van het land, de Randstad Holland, en met het oostelijk deel van Nederland, de verbetering van de verbindingen met het achterland, met name België, en de verbetering van kanalen en rivieren staan sinds lang op het programma.

's-Hertogenbosch.

Dr. C. N. M. KORTMANN.

(advertentie)

centrum  
van  
**'s-HERTOGENBOSCH**  
  
**handel**  
**industrie**  
**cultuur**

# De plaats van Noordbrabant in Nederland

## Inleiding.

Wie voor de taak gesteld wordt in weinig woorden de sociaal-economische kwaliteiten van de provincie Noordbrabant uiteen te zetten, doet bij de vele voortreffelijke eigenschappen die dit gewest heeft, goed zich tot enkele bijzonder opvallende te beperken.

Wat nu deze provincie in het Nederlands geheel bijzonder kenmerkt is haar belangrijk en nog regelmatig toenemend aandeel in de Nederlandse bevolkingsgroei. Hieronder zullen wij — zij het in het kort — nader op deze positie ingaan.

Een ander in het oog vallend kenmerk van Noordbrabant is zijn industriële betekenis en de ontwikkeling daarvan. De betekenis van zijn industrie als bestaansbron voor zijn bevolking gaat ver uit boven het aandeel van zijn provinciale bevolking in het nationale geheel. Is ongeveer 12 pCt. van de Nederlandse bevolking in Noordbrabant woonachtig, van de Nederlandse industrie is in arbeidsplaatsen gemeten 16 à 17 pCt. in dit gewest gevestigd.

Een derde kenmerk van Noordbrabant vormt zijn ruimte en de, ondanks zijn in Nederlands en Europees kader grote bevolkingsgroei, geringe bevolkingsdichtheid. Gelukkig is hier nog geen sprake van de verscheidene moeilijkheden, die elders met het wonen en werken van zeer velen samenhangen. Moge een gelukkige en verstandige leiding en een aanvaarding daarvan dit voor het welzijn van de bevolking zo grote goed doen behouden.

Als laatste kenmerk van Noordbrabant is in het kader van dit inleidend artikel toch zeker ook zijn ligging te noemen. Lag aanvankelijk deze provincie als grensprovincie wat ongelukkig en misschien wat in een uithoek, in het kader van een Benelux en van een integrerend West-Europa is deze ligging meer centraal geworden en zullen belangrijke internationale verkeersroutes over het grondgebied van deze provincie gaan. Dat zulks een belangrijke vestigingsfactor betekent, behoeft geen betoog.

## De bevolkingsgroei.

In 1900 bedroegen de geboorten in Noordbrabant 18.000 personen, tegenover die van Nederland in totaal 163.000. Het Brabantse aandeel in het Nederlands totaal was toen 11,4 pCt. Voor 1959 zijn de geboorten in Brabant verdubbeld tot 36.000, terwijl Nederland in totaal met ongeveer de helft toenam tot ca. 242.000, waardoor het Noordbrabantse aandeel in het Nederlands totaal in 1959 was gestegen tot bijna 15 pCt.

Door een relatieve en zelfs absolute daling van de Noordbrabantse sterftcijfers — in 1900 stierven er jaarlijks in Noordbrabant ca. 12.000 personen, terwijl dit in 1959 ca. 9.600 bedroeg — werd het Noordbrabantse geboorteoverschot in de afgelopen 60 jaren ongeveer verviervoudigd en steeg van 6.600 in 1900 tot ruim 26.000 in 1959. Hierdoor steeg het aandeel in de natuurlijke groei van Nederland van 9,3 in 1900 tot 16,8 in 1959. Bedroeg in 1900 de natuurlijke aanwas dus ongeveer  $\frac{1}{10}$  deel van de Nederlandse natuurlijke aanwas, in 1959 was dit aandeel gestegen tot  $\frac{1}{7}$  van het nationale totaal.

TABEL 1.

Geboorten, sterften, geboorte-overschotten per 31 december

Jaar	Noordbrabant			Nederland		
	Geboorten	Sterften	Geboorte-overschot	Geboorten	Sterften	Geboorte-overschot
1900 ..	18.506	11.918	6.588	162.490	91.846	70.644
1920 ..	23.972	10.741	13.231	192.987	81.525	111.462
1940 ..	26.920	10.159	16.761	184.846	87.722	97.124
1950 ..	33.557	8.805	24.752	229.369	75.580	153.789
1959 ..	35.976	9.656	26.320	242.198	85.752	156.446

Jaar	Noordbrabant in pCt. van Nederland		
	Geboorten	Sterften	Geboorte-overschot
1900 .....	11,4	13,0	9,3
1920 .....	12,4	13,2	11,9
1940 .....	14,6	11,6	17,3
1950 .....	14,6	11,6	16,1
1959 .....	14,9	11,3	16,8

Wat de totale bevolking van het gewest aangaat zij gemeld dat deze toenam van ca. 560.000 personen in 1900 tot ca. 1½ miljoen personen in 1959.

TABEL 2.

Bevolking per 31 december

Jaar	Noordbrabant			Nederland		
	Mannen	Vrouwen	Totaal	Mannen	Vrouwen	Totaal
1900 ..	279.910	279.391	559.301	2.560.360	2.618.873	5.179.233
1920 ..	368.163	365.773	733.936	3.410.262	3.455.052	6.865.314
1940 ..	530.903	521.031	1.051.934	4.453.725	4.469.320	8.923.245
1950 ..	639.222	628.022	1.267.244	5.083.759	5.116.521	10.200.280
1959 ..	749.611	735.060	1.484.671	5.686.152	5.731.102	11.417.254

Jaar	Noordbrabant in pCt. van Nederland		
	Mannen	Vrouwen	Totaal
1900 .....	10,9	10,7	10,8
1920 .....	10,8	10,6	10,7
1940 .....	11,9	11,7	11,8
1950 .....	12,6	12,3	12,4
1959 .....	13,2	12,8	13,0

Was in 1900, wat de totale bevolkingsgrootte betreft, Noordbrabant nog gelijk aan Groningen en  $\frac{3}{4}$  van Friesland, in 1959 was de totale bevolking van Noordbrabant gelijk aan die van Groningen, Friesland, Drenthe en ongeveer  $\frac{1}{3}$  deel van Overijssel. Geconcludeerd kan derhalve worden dat Noordbrabant een in bevolkingsaantal belangrijk groeiende provincie is met een steeds toenemend aandeel in het Nederlandse geheel.

## Industriële betekenis.

Om de industriële betekenis van het gewest te schetsen, niet alleen in zijn belangrijke ontwikkeling van de laatste tien jaren, maar ook in zijn relatieve positie ten opzichte van Nederland als geheel, is het wellicht dienstig te vermelden dat de personeelssterkte van de Noordbrabantse industriële bedrijven met meer dan 10 arbeidsplaatsen exclusief de



bouwnijverheid in september 1950 ca. 158.000 bedroeg op een Nederlands totaal van 943.000; de Nederlandse industrie was in dat jaar dus voor 16 à 17 pCt. in Noordbrabant gehuisvest.

Van 1950 tot 1959 nam de personeelssterkte, door nieuwe vestigingen en uitbreiding, toe met ca. 35.500 personen, terwijl de personeelssterkte van de Nederlandse industrie met 117.000 personen toenam, m.a.w. ongeveer 30 pCt. van de Nederlandse industrialisatie vond in de betreffende periode plaats in Noordbrabant, hetgeen een uitbreiding betekende, die even groot was als die van de gezamenlijke provincies Noordholland, Zuidholland, Utrecht, Groningen, Friesland en Drenthe.

In de totale personeelssterkte van de Noordbrabantse industriële bedrijven, die in september ruim 194.000 personen bedroeg, neemt de metaalnijverheid met 72.000 personen de voornaamste plaats in, gevolgd door de textielnijverheid met 35.000 personen en de voedings- en genotmiddelenindustrie met 31.000 personen, de schoen- en ledernijverheid met 21.000 en de confectie-industrie met 10.000 personen.

Wat de groei in de afgelopen tien jaren betreft is het vooral de metaalnijverheid geweest, die voor een zeer belangrijk gedeelte de Noordbrabantse industriële kar heeft getrokken. Van de toeneming met 35.500 industriële arbeidsplaatsen heeft dan ook bijna 50 pCt. betrekking op Zuid-Oost-Brabant. Mede als gevolg hiervan en van het praktisch constant blijven van de werkgelegenheid in de textielindustrie is de spreiding van de industriële werkgelegenheid van Noordbrabant over het gebied van de provincie in de loop der laatste tien jaren enigszins gewijzigd, in die zin, dat het westen van Noordbrabant zijn relatieve positie in de industriële werkgelegenheid in het gewest kon handhaven, Centraal-Brabant een veer moest laten, welke veer overigens niet geheel op de hoed van Zuid-Oost-Brabant terecht kwam maar deze moest delen met Noord-Oost-Brabant. Centraal-Brabant staat daardoor stellig voor een probleem en men zou het dan ook in zekere zin — zij het dat deze mening niet algemeen gedeeld wordt — een probleemgebied kunnen noemen.

### Ruimte.

Als de bevolkingsgroei van Nederland als geheel in vergelijking met die in andere Europese landen snel is te noemen, dan is zulks in nog meerdere mate in Noordbrabant het geval.

TABEL 3.

#### Bevolkingsgroei in Europese landen 1900 - 1950 (indexcijfer 1900 = 1)

Landen	Groei-indices
Nederland	2,00
Denemarken	1,75
Portugal	1,56
Finland	1,52
Spanje	1,50
Noorwegen	1,46
Zwitserland	1,42
Italië	1,41
Zweden	1,37
Groot-Brittannië	1,31
België	1,29
Frankrijk	1,07
Ierland	0,92

Bron: Verenigde Naties, Demographic Yearbook 1955.

In de periode 1900 - 1950 verdubbelde immers de Nederlandse bevolking, terwijl in diezelfde periode de Brabantse

2<sup>1</sup>/<sub>4</sub> maal zo groot werd. Voor de periode 1950 - 1959 werd het accres nog groter. Het jaar 1900 op 100 stellende is het indexcijfer voor Noordbrabant voor 1959: 267, tegenover dat van Nederland 220.

Evenredig aan de relatief grootste bevolkingsgroei van de Europese landen is Nederland in het Europees kader tot een land geworden met de grootste bevolkingsdichtheid.

TABEL 4.

#### Bevolkingsdichtheid per km<sup>2</sup> van Europese landen (1957)

Nederland	340
België	295
Groot-Brittannië	212
Duitsland (B.R.) a)	208
Italië	161
Zwitserland	124
Denemarken	105
Portugal	97
Oostenrijk	83
Frankrijk	80
Joegoslavië	70
Griekenland	61
Spanje	58
Ierland	41
Zweden	16
Finland	13
Noorwegen	11

a) Exclusief West-Berlijn.

Bron: Verenigde Naties, Demographic Yearbook 1957.

Men zou nu kunnen verwachten dat Noordbrabant, dat qua bevolkingsgroei in zo belangrijke mate uitsteeg boven het hoge groeipercentage van Nederland, ook in bevolkingsdichtheid boven Nederland zou uitsteken. Niets is minder het geval. Door de uitgestrektheid van het gewest is deze dichtheid, hoewel door de bevolkingsgroei uiteraard stijgende, nog steeds niet aan het Nederlands gemiddelde toe. Noordbrabant neemt onder de Nederlandse provincies, ondanks zijn in bevolkingsaantal belangrijke positie daarin, eerst de vijfde plaats in.

TABEL 5.

#### Bevolkingsdichtheid van Noordbrabant en Nederland

Jaar	Aantal inwoners per km <sup>2</sup>	
	Noordbrabant	Nederland
1829	84	80
1879	91	122
1889	105	139
1899	113	154
1909	125	180
1920	148	211
1930	181	244
1940	212	271
1950	258	310
1959	303	352

TABEL 6.

#### Aantal inwoners in 1959 per km<sup>2</sup>

Zuidholland	958
Noordholland	781
Utrecht	511
Limburg	398
Noordbrabant	303
Gelderland	253
Overijssel	237
Groningen	211
Zeeland	166
Friesland	148
Drenthe	119

Blijkens tabel 6 is de Brabantse bevolkingsdichtheid, om enkele verhoudingen te noemen, slechts 32 pCt. van die van Zuidholland en 40 pCt. van die van Noordholland. Ook binnen de provincie, dus in de afzonderlijke gemeenten, bereikt de bevolkingsdichtheid nergens hoogten, die onaanvaardbaar zijn of tot bijzondere moeilijkheden aanleiding geven. Door een gelukkige spreiding ook van de

grotere gemeenten over het gebied van de provincie en door een daarmee samenhangend uit de historie geboren spreiding van de verschillende bestaansbronnen over het gewest, is tot nog toe nergens van bevolkingsdichtheden sprake, die bijzondere moeilijkheden met zich brengen.

Geconcludeerd mag dan ook worden dat, ondanks zijn in Nederlands en Europees kader grote bevolkingsgroei, de bevolkingsdichtheid, die daarmee in Nederland in de eerste plaats en ook zij het in mindere mate in België en Duitsland samenhangt, in Noordbrabant niet aanwezig is, evenmin als zulks het geval is in zijn afzonderlijke delen.

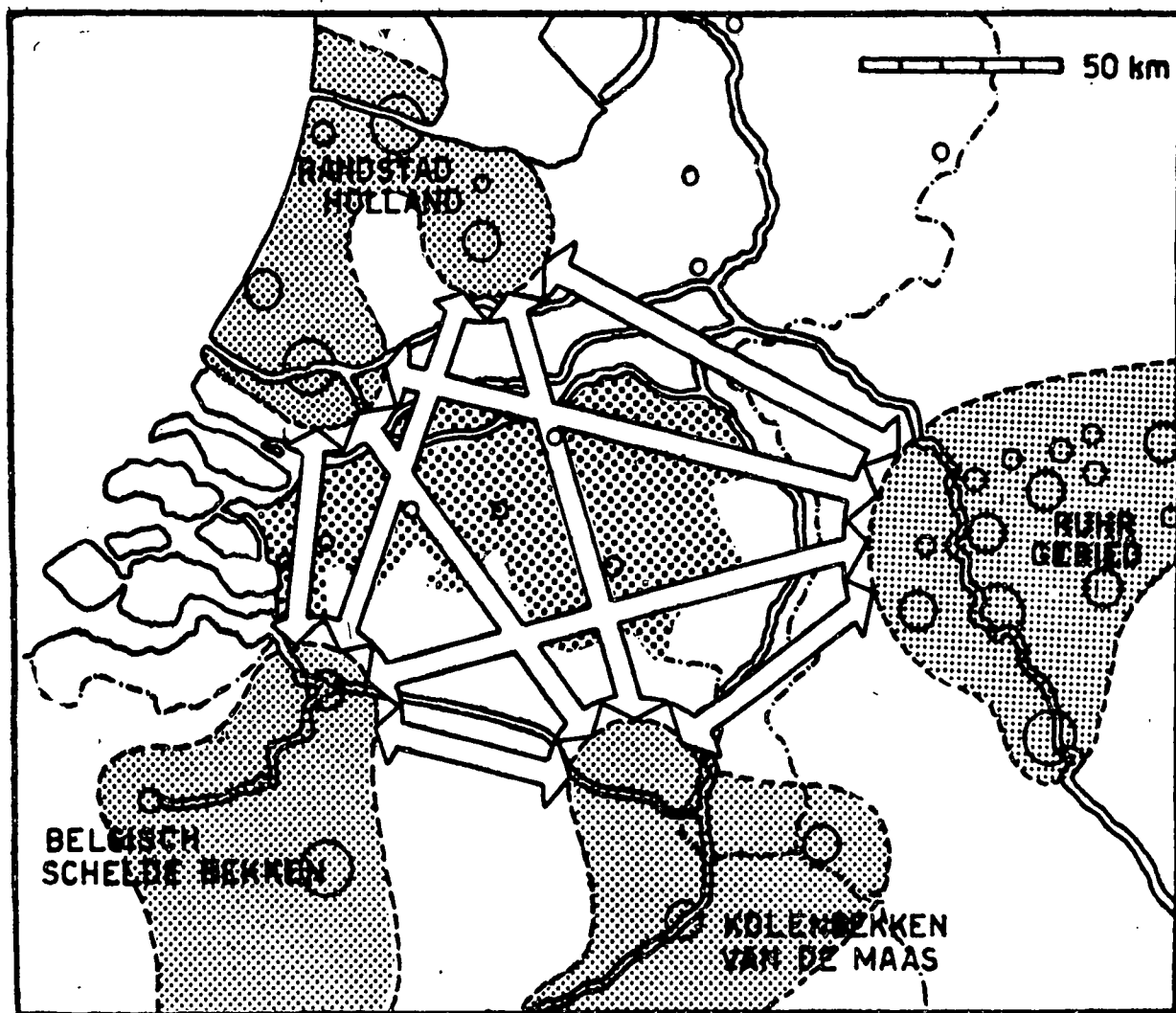
**Ligging.**

Bij een verdergaande integratie van West-Europa krijgt

grondgebied van deze provincie voltrekken. Voor de verdere economische ontwikkeling van dit gewest is deze zich zo fundamenteel wijzigende ligging van bijzondere betekenis omdat het daardoor in nog meerdere mate dan thans reeds het geval is, en gevoegd bij de vele gunstige reeds aanwezige factoren, een bijzonder aantrekkelijk vestigingsgebied zal worden.

Behalve dit zal de ligging van Noordbrabant ten opzichte van de Randstad en vooral met name het westelijk deel der provincie, de invloeden van de uitstraling van deze Randstad over haar gebied in toenemende mate ondervinden. Dat 'hiertoe een verbetering van de infrastructuur nodig is om deze potentieel gunstige ligging

*Brabant in het Nieuwe Westen*



Noordbrabant van een *randligging*, die het in de achter ons gelegen tijd van min of meer zelfstandige volkshuishoudingen had, een *centrale ligging*. Centraal in die zin dat het in het centrum ligt van een gebied dat gevormd wordt door grote handels- en industriegebieden van West-Europa. De handels- en verkeersrelaties die bij een verdere integratie tussen deze gebieden in toenemende mate ontstaan, voeren over Noordbrabant, waardoor het een ligging verkrijgt op de knooppunten van de aslijnen die deze gebieden verbinden. Dat dit een belangrijke vestigingsfactor is spreekt voor zich.

De te verwachten verbetering en uitbreiding van het internationaal systeem van wegen te land en te water zal zich zonder twijfel voor een belangrijk gedeelte op het

tot realiteit te maken is evident. Gedeeltelijk zijn deze werken reeds in uitvoering.

Tenslotte is wat de ligging betreft nog de aandacht te vestigen op de plaats die Noordbrabant, met name Zuid-West-Brabant, kan vervullen bij het elders in den lande tot ontwikkeling brengen van de nationale zeehavenfuncties. Met name de Westerschelde biedt in dit opzicht grote mogelijkheden. De zee dringt hier over een breed front diep het achterland in waardoor enerzijds een mogelijkheid ontstaat tot het diep landinwaarts maken van zeehavens toegankelijk voor grote schepen, anderzijds de verbindingen met het achterland op bijna ideale wijze kunnen worden verwezenlijkt.

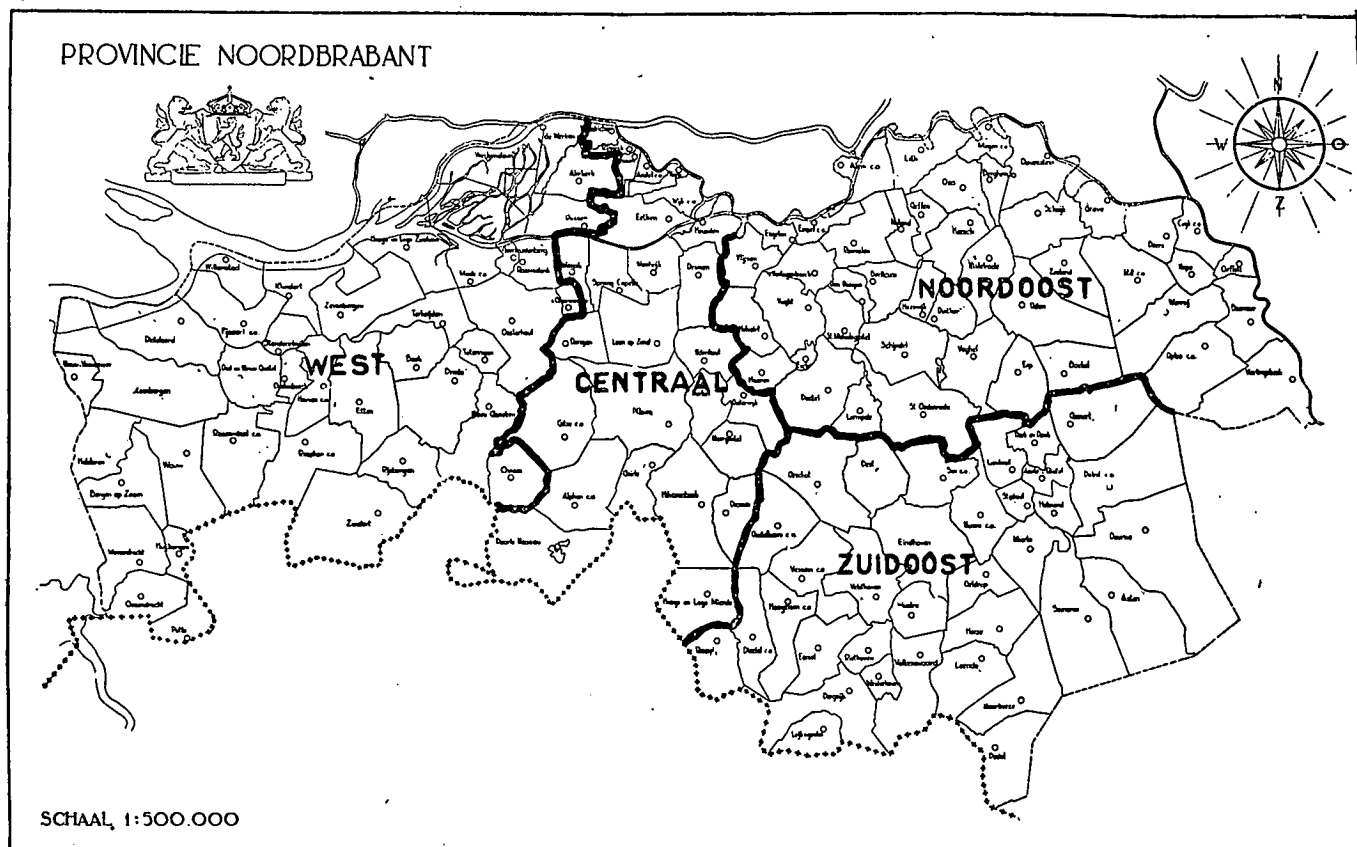
Al met al mag naar ik meen worden gesteld dat ook de

# Regionaal-economische verschillen in Noordbrabant

## Inleiding.

Het ontwikkelen van een betrouwbaar beeld inzake de economische situatie en ontwikkeling van een bepaalde streek is bij de huidige stand van de statistiek in Nederland een moeilijke zaak. Stellen de nationaal-economische plannen en de jaarrekeningen in staat een redelijk verantwoorde visie op te bouwen met betrekking tot de stand en de gang van zaken van de Nederlandse volkshuishouding als geheel, zolang een „intra comptabele” regionale differentiatie van de nationale jaarrekeningen niet

Voorhands zijn in Nederland met betrekking tot de regionaal-economische verhoudingen slechts fragmentarische gegevens voorhanden. Ten aanzien van Groningen is men erin geslaagd onder leiding van Prof. Rijken van Olst een incidentele opname te maken van de regionale productien inkomensvorming en met betrekking tot Amsterdam heeft Dr. Venekamp het onderzoek van de stedelijke economie in een zodanig stadium van ontwikkeling gebracht dat een werkelijke lokaal-economische diagnose met redelijke betrouwbaarheid kan worden ondernomen.



bestaat is het niet mogelijk een wetenschappelijk verantwoord oordeel te vellen met betrekking tot de streken waaruit de volkshuishouding is opgebouwd.

(vervolg van blz. 422)

ligging van de provincie Noordbrabant vele aspecten biedt, die het tot een gewest maken, dat een belangrijk aandeel zal vervullen in hetgeen in het nationale kader in de komende decennia tegemoet kan worden gezien.

Geconcludeerd mag dan ook worden dat door bevolkingsaantal en -groei, door industriële betekenis en ontwikkeling, door ruimtelijke situatie en de daarmee samenhangende bewoonbaarheid en door ligging, Noordbrabant een gewest is, waarvan, zoals het reeds tal van jaren deed, de vervulling van een belangrijke functie in het nationale geheel is te verwachten.

Tilburg.

Drs. H. A. G. MOONEN.

In Noordbrabant, met zijn omvangrijke en veelsoortige vormen van economische bedrijvigheid, staat het werk met betrekking tot de samenstelling van een provinciale jaarrekening nog nauwelijks in een beginstadium. Eerst zodra het C.B.S. tot regionale uitsplitsingen van de nationale jaarrekeningen kan overgaan kan hieraan serieus worden gedacht.

Wanneer wij dan ook thans enige aspecten willen belichten van de regionaal-economische verschillen, welke zich binnen Noordbrabant voordoen, zijn wij genoodzaakt af te gaan op die verschijnselen welke enigermate symptomatisch kunnen worden geacht voor de rol welke een bepaald gebied economisch gezien speelt. In aansluiting op het voorgaande artikel waarin Noordbrabant werd gezien in het nationale kader, projecteren wij het westelijke, het centrale, het noordoostelijk en het zuidoostelijk deel van Noordbrabant volgens bovenstaand kaartje

in de totale Brabantse ontwikkeling gedurende de jaren vijftig.

Wij beperken ons hierbij tot het aspect der industriële werkgelegenheid. Deels vanwege de ruimte welke ons ter beschikking staat, deels omdat wij menen, dat in een provincie als Noordbrabant bij het gevoerde nationale loonbeheersingsbeleid de groei van de regionale economie zich in hoge mate identificeert met de groeitendents van de industriële werkgelegenheid. Als de enige bestaansbron met autonome expansiemogelijkheden wordt in de industriële bedrijvigheid in alle Brabantse streken de stuwende bestaansbron gevonden waaromheen zich in stad en platteland vrijwel alle andere bestaansbronnen groeperen.

De ontwikkeling van Noordbrabant heeft gedurende de jaren na de tweede wereldoorlog sterk in het teken gestaan van de industrialisatie. De hoofdintentie van het gewestelijk welvaartsbeleid in meerdere daartoe strekkende plannen was de industrieel-economische groei zodanig te bevorderen, dat minstens een zekere mate van evenwichtigheid werd bereikt tussen de groei van de beroepsbevolking en de werkgelegenheidspotenties van het gewestelijke bedrijfsleven. Een dergelijk evenwicht was, rekening houdend met de teruggang van de werkgelegenheid in de landbouw en de begrensde werkgelegenheidsperspectieven in lokaal en regionaal verzorgende branches, slechts mogelijk via de industriële sectoren. Onze beschouwing aanvangend, ligt het dan ook voor de hand, dat het thema wordt gevormd door de vraag naar de rol, welke de onderscheiden Brabantse gebieden hebben gespeeld, wat betreft de groei van de industriële werkgelegenheid.

#### De werkgelegenheidsfunctie van de industriële economie.

Gedurende de periode 1951 t/m 1959, waarop deze beschouwing in hoofdzaak betrekking heeft, zijn ten aanzien van de expansie van de industriële werkgelegenheid markante verschillen waarneembaar tussen de onderscheiden gebieden. In deze jaren steeg de werkgelegenheid in de totale Brabantse industrie met 35.500 arbeidsplaatsen. Tabel 1 toont duidelijk aan, dat het centrale gedeelte onzer provincie in deze ook uit nationaal oogpunt zeer sterke opgang praktisch geen aandeel heeft gehad, dat het westelijk deel slechts een beperkte expansie heeft gekend, terwijl het overgrote deel van de uitbreiding van de industriële werkgelegenheid in het oostelijk deel van Noordbrabant is terecht gekomen.

TABEL 1.

*Omvang en ontwikkeling van de industriële werkgelegenheid in Noordbrabant; 1951 t/m 1959*

	Aantal arbeidsplaatsen		Uitbreiding	
	31-12-'50	31-12-'59	absoluut	in pCt.
West-Brabant .....	28.595	34.073	5.478	15,4
Centraal-Brabant .....	41.503	42.466	963	2,7
Noord-Oost Brabant .....	23.570	33.936	10.366	29,1
Zuid-Oost Brabant .....	64.216	82.869	18.653	52,8
Provincie Noordbrabant .....	157.884	193.344	35.460	100,0

Bron: Algemene Industrie Statistiek.

Bovenstaande cijfers geven de resultaten weer van de expansie van het bestaande bedrijfsleven, dat zich in deze jaren handhaafde, van de terugval die ontstond doordat bepaalde bedrijven hun activiteiten staakten en van de groei, welke werd gefiltreerd door de opnemings van nieuwe industriële bedrijven. Teneinde met betrekking tot

deze componenten nader inzicht te verschaffen bezien wij thans eerst de werkgelegenheidsontplooiing van die bedrijven nader welke in 1950 reeds bestonden en eind 1959 nog deel uitmaakten van de Brabantse industriële structuur.

#### De rol van de bestaande industrie.

Sprekend over de bestaande industrie aan het begin van de jaren vijftig lijkt een beknopte regionale typologie vooraf gewenst.

In West-Brabant blijkt de industriële structuur aan het begin van dit tijdvak beheerst door de suiker- en conservenindustrie, met haar sterk seizoenmatige inslag, voorts door de zware metaalindustrie van Bergen op Zoom, enige grote metaalindustrieën in Breda, in welke stad ook de rayonindustrie H.K.I. van oudsher een belangrijke plaats inneemt, last but not least door de industrie van Roosendaal waaronder het sinds 1950 volop in expansie zijnde spreidingsobject van de N.V. Philips, de sigarenindustrie, de rubberindustrie en de borstelfabricage.

Centraal-Brabant stond dominant in het teken van de wollenstoffen- en de schoen-lederindustrie, in Tilburg gesecondeerd door het Philipsbedrijf N.V. Volt en de Centrale werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen en enige middelgrote metaalindustrieën.

Noord-Oost Brabant werd in zijn industriële structuur rond 1950 voornamelijk bepaald door de voedings- en genotmiddelenbranche met enige uitlopers in de chemische sector. Rond deze sector trof men zowel in de grotere als in de kleine gemeenten enige belangrijke bedrijven aan in de textiel- en in de metaalbranche.

Zuid-Oost Brabant tenslotte steunde primair op de bedrijven van de N.V. Philips, voorts op de textielindustrie, in sterke mate geconcentreerd te Helmond, en de sigarenindustrie.

Van de 1.595 industriële bedrijven, welke eind 1959 in Noordbrabant volgens de Algemene Industrie Statistiek werden geregistreerd, bestonden er 1.360 reeds in 1950. Gedurende de jaren vijftig bracht deze bestaande industrie haar werkgelegenheid van 147.000 op niet minder dan ca. 176.400 arbeidsplaatsen. Voor niet minder dan bijna 29.500 personen werd aldus in deze tien jaren additioneel een functie gecreëerd. Regionale uitsplitsing van deze cijfers toont blijkens tabel 2 aan hoezeer de groeikracht van de bestaande industrie in haar werkgelegenheidseffect verschillen te zien heeft gegeven.

TABEL 2.

*Omvang en ontwikkeling van de werkgelegenheid in de bestaande industrieën in Noordbrabant; per ultimo 1950 en per ultimo 1959*

	Aantal bedrijven	Aantal arbeidsplaatsen		Uitbreiding	
		31-12-'50	31-12-'59	absoluut	in pCt.
West-Brabant ....	297	25.827	27.865	2.038	7,9
Centraal-Brabant .	516	38.005	39.680	1.675	4,4
N.O. Brabant ....	205	21.445	28.337	6.892	32,1
Z.O. Brabant ....	342	61.757	80.477	18.720	30,3
Prov. Noordbrabant .	1.360	147.034	176.359	29.325	19,9

Bron: Algemene Industrie Statistiek.

Zeer duidelijk tekenen zich belangrijke regionale verschillen af. Terwijl de bestaande industrie van West- en Centraal-Brabant zich kenmerkt door de beperktheid van de vergroting van hun werkgelegenheidspotenties, is de

uitbouw van de bestaande industrie zowel in Noord-Oost als in Zuid-Oost Brabant gepaard gegaan met een zeer aanzienlijke vergroting van haar arbeidspotentieel. In tien jaren tijds werd in beide gebieden het aantal industriële arbeidsplaatsen met om en nabij een derde vergroot. In Zuid-Oost Brabant heeft hiertoe ongetwijfeld de grote opgang van de D.A.F. en de onophoudelijke expansiedrang van het Philipsconcern in zeer sterke mate bijgedragen. Beide groot-industrieën bewerkstelligden ca. 75 pCt. van de weergegeven uitbreiding van de werkgelegenheid in de bestaande industrie. Ook zonder Philips en D.A.F. gaf de bestaande industrie in Zuid-Oost Brabant evenwel een werkgelegenheidsexpansie te zien die ruim 1½ maal zo groot was als die van de 813 bestaande industriële bedrijven in West- en Centraal-Brabant tezamen.

Tonen zich Noord- en Zuid-Oost Brabant de expansiegebieden voor zover het de bestaande industrie aangaat, hoe liggen nu de verhoudingen wat de lokalisering van de nieuwe industrie betreft?

### Brabants regionen en de nieuwe industrie.

Gedurende de jaren 1951 t/m 1959 kwam het in Noordbrabant tot de vestiging van 235 nieuwe industriële bedrijven. Deze industrieën verschaften eind 1959 aan 16.061 mensen werkgelegenheid. De nieuwe industrievestiging is dus voor deze provincie een uiterst belangrijke zaak geweest zeker indien men haar effect beziet tegenover de groei van de werkgelegenheid in de bestaande industrie, die zoals wij zagen ca. 29.500 arbeidsplaatsen omvatte.

Het wegvallen van industriële werkgelegenheid als gevolg van opheffing van bedrijven werd door de nieuwe vestigingen verre gecompenseerd. De industriële bedrijven die in de jaren vijftig als gevolg van opheffing, verplaatsing of faillissement verdwenen, verschaften in 1950 aan ruim 9.900 mensen een bestaan. De komst van de nieuwe industrie vulde dit verlies aan en droeg daarnaast nog in ruime mate bij tot de economische groei van het gewest.

West-Brabant en Noord-Oost Brabant blijken de gebieden te zijn geweest waar, gezien vanuit hun werkgelegenheidseffect, de nieuwe industrie in hoofdzaak een onderkomen heeft gevonden. Slechts van de centrale Brabantse gebieden kan worden gezegd dat de bestaande industrie nauwelijks een groeikracht uit een oogpunt van werkgelegenheid vertoonde, terwijl de nieuwe industrie zich slechts in zeer beperkte mate tot deze gebieden aangetrokken voelde.

TABEL 3.

*De werkgelegenheid geschapen door de vestiging van nieuwe industriële bedrijven in vergelijking met de groei van de bestaande industrie en het gevolg van het wegvallen van industriële bedrijven; 1951 t/m 1959*

	1	2	3	4	5
West-Brabant .....	75	5.844	2.038	2.404	5.478
Centraal-Brabant .....	54	2.283	1.675	2.995	963
Noord-Oost Brabant .....	60	5.542	6.892	2.068	10.366
Zuid-Oost Brabant .....	46	2.392	18.720	2.459	18.653
Provincie Noordbrabant ....	235	16.061	29.325	9.926	35.460

1. aantal nieuwe industriële bedrijven.
2. arbeidsplaatsen in de nieuwe industriële bedrijven ultimo 1959.
3. uitbreiding bestaande bedrijven.
4. arbeidsplaatsen in de opgeheven industriële bedrijven ultimo 1950.
5. totale groei industriële werkgelegenheid.

Ongetwijfeld heeft het regionaal-economisch ontwikkelingswerk van de Rijksoverheid er in, belangrijke mate toe bijgedragen dat zowel in West- als in Noord-Oost

Brabant de nieuwe industrie in zo ruime mate en met zulk een groot resultaat een bakermat heeft kunnen vinden. Plaatsen als Etten en Leur, Uden, Cuyk, Oudenbosch en Boxmeer, vlak na de tweede wereldoorlog nog oorden van stilstand en weinig perspectief, zijn hierdoor gemoduleerd tot plattelandsgemeenten van allure met gunstige uitgangspunten voor verdere deelneming aan de economische ontwikkeling van ons land. Als de belangrijkste vestigingsgemeenten kunnen verder worden genoemd het vergaand, vernieuwde en volop in ontwikkeling gekomen 's-Hertogenbosch, Oosterhout en Oss dat thans ook tot de rijksontwikkelingskernen behoort.

### Besluit.

In een provincie als Noordbrabant waar een uit nationaal oogpunt relatief sterke natuurlijke bevolkingsgroei een der economisch relevante data vormt, behoort, naast het streven naar een zo hoog mogelijk inkomen van streek tot streek, de zorg voor een voortdurend expanderende industriële werkgelegenheid tot de primaire taken.

De praktijk leert dat men hierin in West-Brabant slechts in beperkte mate is geslaagd. De sterke uitgaande pendel naar Zuidhollands havenbekken, welke economisch alleen verklaarbaar is uit regionale toleranties met betrekking tot het nationale loonplafond, maar welke maatschappelijke gevolgen alle aandacht verdienen, leert dat men hier in de overgangsfase verkeert. Een overgangsfase met trekking waartoe men mag vertrouwen dat zij zal uitmonden in de fase waarin de regionale industriële economie haar werkgelegenheidsfuncties aanzienlijk nauwer zal kunnen aanpassen bij omvang en samenstelling van het arbeidspotentieel dan thans het geval is.

Centraal-Brabant heeft onder de Brabantse gebieden een duidelijke achterstand. Beschikkende over een aanzienlijke industrieel-economische apparatuur neemt het nog nauwelijks deel aan de alleszins imposante gewestelijke ontwikkeling. Het kenmerkt zich, over de jaren vijftig bezien, door stagnatieverschijnselen als vertrekoverschotten, een relatief laag woningbouwtempo, een toenemend uitgaand pendelverkeer e.d.

Noord-Oost Brabant is het Brabants ontwikkelingsgebied bij uitstek. De bestaande industrie geeft er een vrijwel onafgebroken voortgaande expansie te zien. Het merendeel der daarvoor in aanmerking komende gemeenten heeft zich in dit gebied onmiddellijk na de tweede wereldoorlog opgemaakt om een actieve rol te spelen in het kader van het nationale industrialisatiebeleid. De binnenkomst van vele nieuwe bedrijven met aanzienlijke werkgelegenheidspotenties heeft dit streven als niet ijdel gestempeld.

Zuid-Oost Brabant tenslotte is het grote economische expansiegebied van Noordbrabant, wellicht zelfs van Nederland. In de weergaloos snelle opgang van zijn centrum Eindhoven tekent zich de groeikracht van het groot-industrieel bedrijfsleven van dit gebied duidelijk af. Grijpt het Rotterdamse havenbekken, met zijn op internationale dienstenverlenende industrie gericht bedrijfsleven met zijn arbeidsvoorziening ver over de grenzen van wat men geografisch als zijn gebied zou beschouwen, hetzelfde geldt voor Zuid-Oost Brabant. Ook hier is met betrekking tot de door ons getrokken lijnen het papier geduldig in deze zin, dat in werkelijkheid de arbeidsvoorziening van het economisch gebeuren in dit gebied ondenkbaar zou zijn zonder aanzienlijke contingenten uit andere delen van Noordbrabant, uit Limburg en, uit België.

# De achterstand van het westen van Noordbrabant

Het westen van Noordbrabant is in velerlei opzicht een typisch gebied. De grens tussen alluviale en diluviale gronden loopt er dwars doorheen. De hoge gronden zijn sinds tientallen eeuwen bewoond; de alluviale werden vroeg bedijkt, dikwijls verzwolgen en efficiënt herwonnen. Dit laatste vooral omdat de heren van Breda en Bergen op Zoom o.a. konden beschikken over een Andries Vierlingh, die wist wat bedijken was.

Bergen op Zoom, Breda en Geertruidenberg; Willemstad, Zevenbergen, Klundert en Steenbergen waren van oudsher vestingen van allure, waar weinig groei mogelijk was omdat de vestingwet dat verbood, totdat rond 1870 de poorten van de meeste vestingen werden opengestoten.

De polders zijn sedert hun ontstaan voor agrarische doeleinden gebruikt; de hoge gronden bestonden honderd jaar geleden hoofdzakelijk uit heide en moeras met wat verspreide woonkernen en daaromheen gelegen esgronden.

Door natuurlijke omstandigheden bleef het westen van Noordbrabant praktisch volledig geïsoleerd. Weliswaar verbraken de spoorlijnen Breda - Dordrecht, Tilburg - Breda - Vlissingen en Moerdijk - Roosendaal - Antwerpen dat isolement enigermate; waren de Mark en de Roosendaalse en Steenbergse Vliet bevaarbare waterwegen voor kleine schepen; werden postverbindingen onderhouden naar Gorinchem, Dordrecht en Zeeland en waren er enige heirbanen voor landverkeer, doch al met al had het westen van Noordbrabant 25 jaar geleden een uiterst slecht tot ontwikkeling gekomen infrastructuur, vooral — en nu nog — op het gebied van de waterwegen.

De aanleg van het Markkanaal betekende een wezenlijke vooruitgang van beperkte betekenis. De autosnelweg via de Moerdijkbrug bracht Holland en het westen van Noordbrabant dichterbij. Ruim een maand geleden is daar dan eindelijk de Merwedeburg bijgekomen, terwijl de streek van Roosendaal en Bergen op Zoom en een deel van Zeeland verlangend uitzien naar het gereedkomen van de nieuwe rijksweg Moerdijk - Roosendaal, die al vele jaren op het rijkswegenplan stond.

De zeer gebrekkige waterverbindingen hebben de industrialisatie van het westen van Noordbrabant sinds mensentijden ernstig belemmerd. De juistheid van deze bewering is niet gemakkelijk te bewijzen. Waar echter overal in West-Europa duidelijk blijkt dat goede waterverbindingen tot industrievestiging hebben geleid, mag wel worden gesteld dat aan westelijk Noordbrabant tal van onbekende kansen voorbij moeten zijn gegaan.

Hoe droevig de toestand in het westen van Noordbrabant is, werd onlangs duidelijk. De meer dan 100 jaar oude sluis in Dintelsas bleek met een schutlengte van 24 m echt te klein voor een vlot zandtransport, dat voor de aanleg van de weg Roosendaal - Moerdijk daarlangs moest geschieden. Alleen voor dat zandtransport werd de sluis toen verlengd tot 65 m, opdat normale zandbakken zouden kunnen worden geschut. Dat was blijkbaar economisch verantwoord. Grotere binnenschepen hebben er ook baat bij gevonden, want die behoeven nu niet meer op gelijk tijt te wachten om door de sluis heen te schuiven.

Op het stuk van waterwegen was het westen van Noordbrabant, voor degenen die een verbinding Antwerpen - Rijn wensten, een papieren operatieterrein; zo goed als voor degenen die het nut daarvan bestreden. De kaart van westelijk Noordbrabant staat vol tracés. Over voor en tegen van ieder plan is mondeling en schriftelijk eindeloos gediscussieerd, herhaaldelijk onderhandeld en nog is geen overeenstemming bereikt. Hoewel de scheepvaartweg Antwerpen - Rijn voor een groot deel de grenzen van westelijk Noordbrabant volgt, is er nergens in het westen van Noordbrabant een haven waar grote binnenschepen kunnen laden en lossen. Technisch zou havenaanleg aan de Zeeuwse wateren en het Hollandsch Diep geen problemen van betekenis scheppen, doch wat zijn de realisatiekansen van een industriehaven als er geen bevolkingsagglomeratie van betekenis in de buurt ligt?

Bergen op Zoom komt nu eindelijk zo ver dat het een industriehaven krijgt voor grotere binnenschepen. Dat heeft eindeloos veel voeten in de aarde gehad. Breda en Roosendaal, de twee belangrijkste industriekernen van het westen van Noordbrabant, zullen het voorlopig nog moeten doen met Kempenaars, maar dan niet afgeladen.

Toen het Markkanaal in 1915 gegraven werd — de eerste plannen dateren van rond 1890 — is de kans gemist, Breda een behoorlijke scheepvaartverbinding te geven, omdat de daarin voorkomende sluis afmetingen kreeg, die van weinig toekomstvisie getuigden. Er zijn thans plannen in de maak die sluis te vervangen. Het is te hopen dat de les uit het verleden niet zal worden vergeten.

Voor een goede waterwegontsluiting is een verbinding tussen de Mark en de Roosendaalse - Steenbergse Vliet noodzakelijk. Dat plan werd al in 1812 geopperd, sluismerde 100 jaar en is sinds 50 jaar in studie.

De spoorwegverbindingen in westelijk Noordbrabant — ongeveer 100 jaar geleden tot stand gekomen — zijn redelijk

(vervolg van blz. 425)

Samenvattend kan de conclusie van dit beknopte overzicht luiden dat Noordbrabant op het stuk van de industriële werkgelegenheid aanzienlijk versterkt uit de jaren vijftig te voorschijn is gekomen. Er zijn evenwel duidelijke onevenwichtigheden. Centraal-Brabant en ook West-Brabant zijn niet tot een zodanige ontplooiing gekomen, dat het woord bevredigend gepast zou zijn. Wil Noordbrabant in bepaalde zijner gebieden niet binnentreden in het mo-

derne stenen tijdperk, dat kenmerkend is voor zoveel Europese industriële agglomeraties en haar bevolking ook bij een vrije woningmarkt een optimaal gebruik waarborgen van zijn uitgestrekte natuurschoonrijke gebieden, dan zullen met name in West- en Centraal-Brabant sterkere economische impulsen teweeg moeten worden gebracht dan in de jaren vijftig werkzaam waren.

Tilburg.

Drs. B. P. SPEETJENS.

goed. Er zijn wel eens stemmen opgegaan voor een lijn Breda - Utrecht en zo'n verbinding zou ook wel passen in het Nederlandse spoorwegnet, maar per spoor zijn de omwegen naar Utrecht niet zo dramatisch.

Wat wel overweging verdient is het tijdig weer openen van stations op plaatsen die van betekenis worden. Dat Gilze-Rijen, Boxtel, Heeze-Leende wel een station hebben en Etten niet, is niet voor iedereen te begrijpen. Nu er geen station is, zijn er geen passagiers en krijg zonder passagiers maar eens een station terug. Het is als met de grotere kanalen. Zonder grote kanalen geen grote schepen en waarom grote kanalen als er toch geen grote schepen komen?

Bij landverkeerswegen ligt de kaart heel anders. De eenheden die van landverkeerswegen gebruik maken zijn betrekkelijk klein en worden in hun bewegingsvrijheid nauwelijks belemmerd. Het meten van de verkeersbehoefte is een eenvoudige zaak. Het stellen van prognoses is moeilijker, zoals uit discussies in dit blad wel blijkt. De aanleg van nieuwe wegen holt door allerlei oorzaken wel eens achter de feiten aan, maar de verkeersbehoeften op dat gebied zijn zo evident, dat vooral het beschikbaar zijn van geld en personeel bepalend zijn voor de achterstand.

Te dien aanzien zijn de Deltawerken, hoewel primair van belang voor de veiligheid, van enorme betekenis. Via de Volkerakdam zal het westen van Noordbrabant met de weg Rotterdam - Antwerpen een nieuwe noord-zuidverbinding krijgen. Die dam zal ook aansluitingspunt zijn voor een nieuwe oost-westverbinding waaraan het provinciaal bestuur de naam Maasroute gaf. Breda, maar ook Tilburg en Eindhoven, zullen attent moeten zijn op het verkrijgen van goede aansluitingen aan de Volkerakdam, vanwege de relatie met het Botlek- en Europoortgebied.

De doortrekking van de autoweg Moerdijk - Breda naar Antwerpen en Brussel is voor westelijk Noordbrabant van groot belang. Evenzeer de spoedige totstandkoming van een autoweg ter vervanging van de route Zeeland - Bergen op Zoom - Roosendaal - Breda - Tilburg. En zou het leggen van een verbinding Breda - Hasselt niet voortreffelijk passen in het Europese wegennet?

De openbare nutsvoorzieningen, voor zover die een monopolistisch karakter hebben en bovendien rendabel zijn, hebben nooit moeilijkheden van betekenis opgeleverd. Water en elektriciteit worden overal gebracht, waar die artikelen verkocht kunnen worden, zelfs in onrendabele gebieden, want daar betalen de anderen wel voor. Dat met de politiek der onrendabele aansluitingen landschapsaantasting en bodemvervuiling in de hand gewerkt worden, wordt op de koop toe genomen, vooral ook door de verkopers van kleine bosjes en waardeloze akkers aan zoekers van bungalowterrein.

Eén openbare nutsvoorziening loopt altijd achteraan. Dat is de vuilwaterafvoer. Sommige kleinere gemeenten hebben hun problemen terzake reeds kunnen oplossen, andere zijn daarmee doende. Een grote afvoerleiding voor het afvalwater van Breda en omstreken naar het Hollandsch Diep komt in uitvoering. Roosendaal, Bergen op Zoom en nabijgelegen gemeenten pogen een gezamenlijke afvoerleiding naar de Westerschelde tot stand te brengen. De kosten van dit soort werken zijn bijzonder hoog. Menig gemeentebestuur weet niet, hoe de lasten van rente, aflossing en exploitatie te dekken, zodat financiële problemen de uitvoering dikwijls ingrijpend vertragen. Vestiging van nieuwe industriële bedrijven met sterk verontreinigd afval-

water is zonder uitvoering van de afvalwaterprojecten praktisch ontoelaatbaar.

De aanwezigheid van geschikte industrieterreinen in voldoende omvang is bij iedere industrialisatiepolitiek een noodzakelijke voorwaarde. Zoals elders in dit nummer te lezen valt heeft het westen van Noordbrabant aan de industriële expansie van de gehele provincie, in arbeidsplaatsen gemeten, slechts in beperkte mate bijgedragen. De oorzaak daarvan moet hoofdzakelijk worden gezocht in het achterblijven van Breda en vooral ook van Bergen op Zoom, omdat in Breda tot enige jaren geleden en in Bergen op Zoom tot nu toe onvoldoende volledig geëquipeerde industrieterreinen aanwezig waren, respectievelijk zijn. Breda heeft jaren lang de moeilijkheid ondervonden dat er aan de noordzijde van de stad een rijkswegracé voor een noordelijke rondweg te dicht bij de stad lag (het tracé was dan ook afkomstig van het rijkswegenplan uit de jaren dertig) en Bergen op Zoom had binnen haar gemeentegrenzen geen reële mogelijkheden van betekenis.

Voorts is de door het provinciaal bestuur gestimuleerde na-oorlogse industrialisatiepolitiek aanvankelijk van de veronderstelling uitgegaan, dat de grotere centra zelf wel voor hun aandeel zouden zorgen. De stimulerende zorg concentreerde zich daardoor op de nieuwe kleinere concentratiepunten, waarbij vooral in Etten (dank zij kunstmatige maatregelen en een efficiënt beleid) en in Oosterhout (dank zij gunstige natuurlijke omstandigheden en een even efficiënt beleid) spectaculaire resultaten werden bereikt. Langzamerhand dringt het inzicht door dat het toch vooral de grotere centra moeten zijn, welke de uitbreiding van de werkgelegenheid zullen moeten dragen, zonder dat zulks zal behoeven te leiden tot het ongebruikt laten van de potenties der kleinere centra of incidentele projecten.

De industrie in westelijk Noordbrabant is van origine vooral gebaseerd geweest op de verwerking van agrarische producten. Suikerfabrieken, conservenbedrijven, bestbrouwerijen, suikerwerkfabrieken, leerbedrijven etc. bestaan er al lang. Daarnaast is er een vanouds bestaande metaalindustrie met gieterijen, machine- en apparatenfabrieken te Breda en te Bergen op Zoom.

Het militair karakter van steden als Breda is er bijv. oorzaak van dat daar textielbedrijven, gespecialiseerd op uniformkleding, zijn ontstaan en zijn blijven bestaan.

De H.K.I.-vestigingen te Breda en Steenberg (thans opgenomen in het A.K.U.-concern) en andere door ter plaatse gevestigde ondernemers genomen initiatieven, leidden reeds voor de oorlog tot een meer gevarieerd werkgelegenheidspatroon.

Van de totale industriële werkgelegenheid is die in de metaalsector veruit de belangrijkste, waarna — vooral in de campagnetijd van de suikerfabrieken te Breda, Roosendaal, Steenberg, Dinteloord en Zevenbergen — de voedings- en genotmiddelen volgen. In beide bedrijfsklassen tezamen wordt 62,5 à 65 pCt. van de industriële werkgelegenheid geboden (maart 1960).

De tabel op blz. 428 geeft een beeld van de spreiding der industriële werkgelegenheid in het westen van Noordbrabant en de grootste vijf werkgelegenheidscentra.

In Noordbrabant, exclusief het westen van Noordbrabant, is bijna 15 pCt. van de bevolking in industriële beroepen werkzaam. Zou westelijk Noordbrabant eenzelfde cijfer halen dan zouden er ongeveer 58.000 industriële arbeidsplaatsen moeten zijn in plaats van de aanwezige 33.452, welk cijfer in de campagnetijd van de suikerfabrieken oploopt tot bijna 36.000. Daaruit blijkt duidelijk dat er een belangrijke achterstand aanwezig is t.o.v. Noord-

*Inwonertal en industriële arbeidsplaatsen in de drie  
deelgebieden van het westen van Noordbrabant en in  
de grootste vijf werkgelegenheidscentra*

Gebieden	Inwonertal december 1959		Industriële arbeidsplaatsen maart 1960 (mannen + vrouwen)	
	absoluut	pCt.	absoluut	pCt.
Baronie a)	231.626	59,68	19.643	59,62
Breda	107.127	27,60	11.060	33,06
Oosterhout	24.831	6,40	3.837	11,47
Etten	14.024	3,61	1.533	4,58
Markiezaat b)	122.918	31,67	12.041	35,09
Roosendaal	38.186	9,84	5.886	17,60
Bergen op Zoom	34.984	9,01	3.834	11,46
Westhoek c)	33.582	8,65	1.768	5,29
Het westen van Noord- brabant	388.126		33.452	
Het westen in pCt. van geheel N.- brabant	(1.484.671)	26,11	(195.516)	17,11

- a) Baronie: Breda, Oosterhout, Made, Geertruidenberg, Raamsdonk, Terheijden, Teteringen, Chaam, Prinsenbeek, Nieuw-Ginneken, Etten, Oudenbosch, Hoeven, Rucphen, Rijsbergen, Zundert.  
b) Markiezaat: Bergen op Zoom, Roosendaal, Putte, Ossendrecht, Woensdrecht, Wouw, Halsteren, Steenbergen, Oud- en Nieuw Gastel, Nieuw Vossemeer.  
c) De Westhoek: Zevenbergen, Hooge- en Lage Zwaluwe, Klundert, Standaardbuiten, Fijnaart, Willemstad, Dinteloord.

brabant als geheel. De beroepsbevolking werkt dus in andere dan industriële beroepen — waarvan de land- en tuinbouw en de bouwnijverheid niet te verwaarlozen zijn — en vooral ook elders, dus buiten het westen van Noord-

brabant. Beschouwingen daarover vallen buiten het bestek van dit artikel.

Het niet in voldoende mate aanwezig zijn van vestigingsmogelijkheden in het recente verleden is zonder twijfel mede oorzaak geweest van deze ontwikkeling. Met een te verwachten jaarlijkse aanwas van de industriële beroepsbevolking met 1.200 tot 1.400 personen biedt westelijk Noordbrabant ook voor omvangrijke industriële vestigingen goede mogelijkheden, mits de knelpunten op het gebied van waterwegen, landwegen, afvalwaterafvoer en voldoende voorraad industrieterrein, zoals hierboven gesignaleerd, op korte termijn worden opgeheven.

In velerlei opzichten is westelijk Noordbrabant bezig deel van de randstad te worden. De op korte termijn te verwachten verbeteringen in de verkeersmogelijkheden zullen dit zonder twijfel nog sterk in de hand werken. Voor de consequenties van die ontwikkeling is in het algemeen te weinig begrip aanwezig. Het is bijv. onvoorstelbaar dat het westen van Noordbrabant t.a.v. het loonniveau een goedkoop gebied kan blijven tussen Rotterdam en Antwerpen.

Resumerend kan worden gesteld dat de knelpunten voor het westen van Noordbrabant gelegen zijn in:

1. het nog niet voldoende onderkennen van de ontwikkeling van westelijk Noordbrabant tot deel van het Noordzeehavengebied;
2. de bijzonder gebrekkige waterverbindingen;
3. de om aanpassing vragende landverkeersverbindingen;
4. de oplossing van de vuilwaterafvoer;
5. de beschikbaarheid van voldoende volledig geëquipeerde industrieterreinen, vooral in de grotere centra.

Breda.

Ir. J. G. GOODEN.

(advertentie)

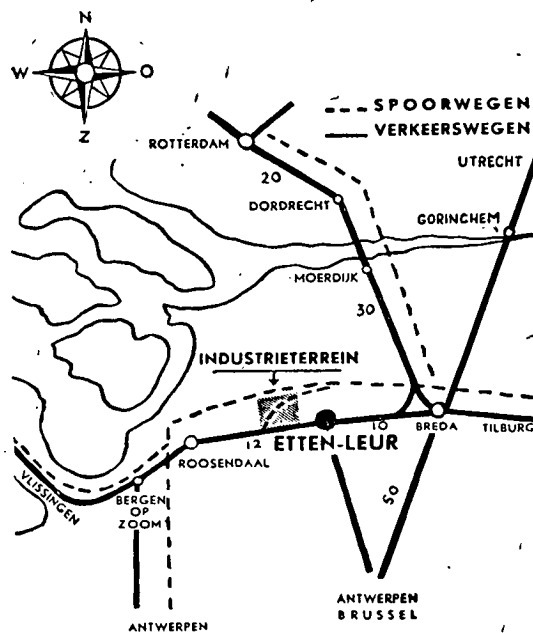
**de gemeente  
Etten en Leur**  
AANGEWZEN ALS KERNGEMEENTE  
biedt u de voordelen van:  
**de randstad Holland  
de Benelux en  
de Euromarkt**

Vandaar:

prachtig industriepark met spoorwegraccordement en riante woonwijken met stedelijke voorzieningen als

- \* gevarieerd onderwijs ook op middelbaar niveau
- \* uitstekende accommodatie voor alle vormen van sportbeoefening ook in overdekte sporthal
- \* moderne schouwburg met ruimten voor congressen en dergelijke
- \* veemarkthal, de grootste veemarkt van West-Brabant
- \* overdekt zwembad
- \* leeszaal enz. enz.

*Daarom is het in Etten en Leur goed wonen, goed werken en ... goed bouwen*





# Het pendelverschijnsel in West-Noordbrabant

Het verschijnsel waarin de problematiek van West-Noordbrabant het duidelijkst tot uitdrukking komt, is de grote omvang van de uitgaande pendel uit de gemeenten van dit gebied. In dit artikel analyseren wij het pendelverschijnsel in zijn kwantitatieve aspecten. De gegevens hiervoor werden ontleend aan: „Het pendelverschijnsel in West-Noordbrabant en Noord-Noordholland”, een interimrapport van het Nederlandsch Economisch Instituut (1960) en „Arbeidsproblemen in het ontwikkelingsgebied Z.W. Brabant”, een rapport in april 1960 uitgebracht door het Instituut voor Arbeidsvraagstukken te Tilburg (rapporteur: Drs. J. M. van den Broek). Tot West-Noordbrabant rekenen wij de R.A.B.-rayons: Breda, Etten, Roosendaal, Zevenbergen, Steenbergen en Bergen op Zoom.

## De omvang van de pendel in West-Noordbrabant.

De berekeningen in het N.E.I.-rapport zijn gebaseerd op schattingen, door de Rijksarbeidsbureaus in 1959 gemaakt omtrent de omvang van de pendel naar en uit hun respectievelijke rayons. Deze schattingen zijn uitgedrukt in een percentage van de totale mannelijke beroepsbevolking in het expulsiegebied.

Vergelijkt men nu het pendelpercentage <sup>1)</sup> voor West-Noordbrabant als totaal (10,35 pCt.) met het landelijke percentage (9,24 pCt.), dan kan hieraan geen grond voor ongerustheid worden ontleend. Wel blijkt het percentage pendelaars over lange afstand (meer dan 50 km), nl. 2,89 pCt., aanmerkelijk boven het landelijke gemiddelde (0,70 pCt.) te liggen. Op zich genomen is evenwel ook dit percentage niet onrustbarend hoog.

Meer tekening komt er evenwel in de problematiek, indien wij de pendelpercentages voor de afzonderlijke rayons bezien.

TABEL 1 <sup>2)</sup>.

*De procentuele omvang van de uitgaande pendel in West-Noordbrabant, onderscheiden naar de R.A.B.-rayons en de afstand*

Pendelafstand	De omvang van de pendel beneden 50 km	De omvang van de pendel boven 50 km	Totale omvang van de pendel
R.A.B.-rayon			
Bergen op Zoom ...	3,92	3,61	7,53
Steenbergen .....	6,02	5,75	11,77
Breda .....	5,60	1,08	6,68
Etten .....	17,84	8,66	26,50
Roosendaal .....	4,72	2,97	7,69
Zevenbergen .....	16,86	1,41	18,27
West-Noordbrabant .	7,46	2,89	10,35
Hele land .....	8,5	0,70	9,2

Uit deze tabel kunnen wij de volgende conclusies trekken:

1. Het pendelverschijnsel in zijn totale omvang is vooral het probleem van de niet-stedelijke West-Noordbrabantse gebieden en met name van de rayons Etten en Zevenbergen.
2. De percentages voor de lange-afstandspendel liggen

<sup>1)</sup> N.E.I.-rapport, bijlage no. 1.

<sup>2)</sup> N.E.I.-rapport, bijlage no. 3.

in heel West-Noordbrabant boven het landelijke gemiddelde, maar vooral in de rayons Etten en Steenbergen. Indien men evenwel het probleem van de lange-afstandspendel gelegen ziet in de zuigkracht van het Waterweggebied, dan valt ook het rayon Zevenbergen onder de problematiek van deze zuigkracht. Omdat dit rayon minder dan 50 km van het Waterweggebied verwijderd ligt, behoren de pendelaars op Rotterdam e.ö. in dit rayon namelijk tot de korte-afstandspendelaars.

3. De percentages voor de pendel op korte afstand liggen alleen in de rayons Etten en Zevenbergen boven het landelijke gemiddelde, maar hier ook aanzienlijk.

De slotconclusie, welke uit tabel 1 kan worden getrokken, is dat de pendelproblematiek van West-Noordbrabant vooral de problematiek van de rayons Etten en Zevenbergen is. De grote omvang van de pendel uit deze rayons wijst er evenwel op, dat naar alle waarschijnlijkheid de zuigkracht van het Waterweggebied slechts één aspect van de zaak is. Het andere aspect is de noodzaak van de uitgaande pendel wegens een aanzienlijk tekort aan werkgelegenheid in het eigen rayon. Wij zullen deze conclusie toelichten door een meer gedetailleerde analyse van het rayon Etten, waar de problematiek het grootst is.

## De omvang van de uitgaande pendel in het rayon Etten.

In het N.E.I.-rapport zijn de pendelpercentages berekend met de totale mannelijke beroepsbevolking als uitgangspunt. Tot deze beroepsbevolking behoren evenwel ook mannen, die uit hoofde van hun beroep niet buiten hun rayon werkzaam kunnen zijn, met name: de meeste van hen, die zelfstandig werkzaam zijn en de werknemers in de landbouw. In tabel 2 zijn deze personen uit de totale beroepsbevolking geëlimineerd. Verder is de beroepsbevolking beperkt tot de mannelijke hoofden van huishoudingen.

TABEL 2 <sup>3)</sup>.

*De mannelijke hoofden van huishoudingen in loondienst bij niet-agrarische bedrijven in juni 1956, onderscheiden naar woongemeente en het al of niet pendelen (cijfers ontleend aan de Woningtelling 1956)*

Gemeente	Mannelijke hoofden van huishoudingen bij niet-agrarische bedrijven		Totaal
	Pendelend	Niet-pendelend	
Etten-Leur .....	753 57 pCt.	578 43 pCt.	1.331 (100 pCt.)
Hoeven .....	371 79 pCt.	97 21 pCt.	468 (100 pCt.)
Rucphen e.a. ....	1.235 77 pCt.	366 23 pCt.	1.601 (100 pCt.)
Totaal .....	2.359 69 pCt.	1.041 31 pCt.	3.400 (100 pCt.)

Aan deze tabel kan worden toegevoegd, dat de helft van deze pendelaars werkte in gemeenten buiten de provincie Noordbrabant, hetgeen in feite betekent in Zuidholland.

Men kan zich nu afvragen, of deze cijfers uit 1956 door de industrialisatie in genoemd rayon sedertdien niet

<sup>3)</sup> I.V.A.-rapport, blz. 3.

geringer zijn geworden. De laatst beschikbare cijfers, welke in het I.V.A.-rapport worden genoemd, dateren van 15 september 1959. Volgens een opgave van het Gewestelijk Arbeidsbureau te Etten bedroeg het aantal pendelaars toen 2.522 mannen, terwijl er 614 mannen werkloos waren. De cijfers van 1956 en 1959 zijn echter niet vergelijkbaar, omdat de laatste cijfers alle mannen, dus niet alleen de hoofden van huishoudingen, betreffen, maar aan de andere kant alleen betrekking hebben op personen, die bij het G.A.B. bekend zijn. Waarschijnlijk is het percentage pendelaars verminderd.

In ieder geval wijzen de laatste cijfers nog op een abnormaal groot aantal pendelaars. Bovendien wijst deze omvangrijke pendel tezamen met het aantal werklozen op een aanzienlijk tekort aan werkgelegenheid in de streek, ook al bestond er tezelfdertijd een officieel geregistreerde vraag naar 150 mannen in de industrie binnen het rayon. Deze conclusie wordt ondersteund door de cijfers uit tabel 3<sup>4)</sup>.

TABEL 3.

*Het aantal mannelijke werkzoekenden, geregistreerd bij het G.A.B. te Etten, op verschillende tijdstippen*

Tijdstip	Aantal mannelijke werkzoekenden voor zover bekend bij G.A.B. Etten	
1951: juni .....	638	
december ....		1.626
1952: juni .....	1.096	
december ....		1.692
1953: juni .....	159	
december ....		1.745
1954: juni .....	427	
december ....		745
1955: juni .....	196	
december ....		1.031
1956: juni .....	169	
december ....		703
1957: juni .....	289	
december ....		1.258
1958: 31 juli .....	847	
1959: 1 januari ....		1.468
31 juli .....	614	
zomergemiddelde ....	439	
wintergemiddelde ....		1.284

Ter interpretatie van deze cijfers diene, dat de totale mannelijke beroepsbevolking in het rayon Etten in juni 1955 uit 8.121 personen bestond<sup>5)</sup>. Dit betekent, dat in de periode 1951-1959 het aantal werkzoekenden 's zomers gemiddeld ruim 5 pCt. van de totale beroepsbevolking bedroeg en 's winters bijna 16 pCt. Deze cijfers samen met de hoge pendelpercentages wijzen duidelijk op een groot tekort aan werkgelegenheid in eigen rayon.

#### De oorzaken van de pendel.

In het N.E.I.-rapport worden belangwekkende conclusies gegeven omtrent de oorzaken van de pendelomvang. Met behulp van regressie-analyse is berekend in hoeverre de pendelafstand, de werkgelegenheid ter plaatse en elders en het verschil in geldinkomen bij al of niet pendelen, de omvang van de pendel verklaren.

De belangrijkste conclusies<sup>6)</sup>, welke uit de analyse voor West-Noordbrabant voortvloeiden, zijn, dat de omvang van de pendel over een afstand beneden de 50 km mede wordt bepaald door het tekort aan werkgelegenheid in dit gebied, doch dat de pendel over een langere afstand voor een belangrijk deel wordt verklaard door het hogere

inkomen, dat met pendelen is te verdienen. Dit laatste betekent, dat industrialisatie alleen niet voldoende is om de lange-afstandspendelaars in eigen streek te houden; er zal tevens iets gedaan moeten worden om het verschil in geldinkomen te verminderen.

Ook uit het I.V.A.-rapport<sup>7)</sup> blijkt, dat de arbeid buiten eigen streek voor het merendeel der pendelaars niet alleen noodzaak, doch ook eigen voorkeur is. Als grootste aantrekkelijkheid van het pendelen noemden de geïnterviewde pendelaars zelf het hogere inkomen. Zou het inkomensverschil evenwel minder worden, dan zou aan werk in eigen streek de voorkeur worden gegeven. Overigens blijkt het loonverschil niet het enige motief te zijn, dat de keuze van het werk bepaalt. Veel pendelaars zeggen een afkeer van fabrieksarbeid te hebben. Van de 58 pendelaars uit het betreffende onderzoek waren er slechts 15 fabrieksarbeider.

Beide rapporten leiden tot de conclusie, dat om de omvang van de lange-afstandspendel te verminderen — en dit is vooral het in West-Noordbrabant gevoelde probleem — industrialisatie alleen niet voldoende is, maar dat er tevens pogingen moeten worden gedaan om het inkomensverschil te verminderen.

#### Begeleidingsverschijnselen van het werken buiten de woongemeente.

Uit het onderzoek van het Instituut voor Arbeidsvraagstukken bleek<sup>8)</sup>, dat er een vrij hoog verband is tussen

<sup>7)</sup> I.V.A.-rapport, blz. 36.

<sup>8)</sup> I.V.A.-rapport, blz. 23 e.v.

(advertentie)

VESTIGT UW INDUSTRIE IN

# BERGEN OP ZOOM

★

INDUSTRIETERREINEN

gelegen aan  
spoor- en waterwegen  
beschikbaar.

★

Goede verbindingen  
Gunstige vestigingsmogelijkheden

★

Het gemeentebestuur verstrekt gaarne de  
gewenste inlichtingen. Telef. (01640) 39 20

<sup>4)</sup> I.V.A.-rapport, blz. 5.

<sup>5)</sup> I.V.A.-rapport, blz. 1.

<sup>6)</sup> N.E.I.-rapport, blz. 38 e.v.

# Centraal-Brabant, een gebied met een stagnerende werkgelegenheid

## Economische karakteristiek.

Wanneer wij Centraal-Brabant ruwweg omgrenzen als de streek rond Tilburg en de Langstraat, dan valt het zelfs voor een niet-ingewijde niet moeilijk om de economische signatuur van dit gebied te bepalen. De Langstraat is immers bekend om haar schoenen- en ledernijverheid, terwijl Tilburg zeker niet ten onrechte de Wolstad van Nederland wordt genoemd. Ruwweg kan men stellen, dat de helft van de Nederlandse schoenen- en lederproductie en dat ongeveer 60 pCt. van de nationale productie van wollen stoffen in Centraal-Brabant wordt voortgebracht.

Deze twee bedrijfstakken hebben van oudsher de industriële structuur van dit gebied beheerst. Zij hebben Tilburg gemaakt tot de achtste stad des lands wat betreft het aantal inwoners en met een aantal industriële arbeidsplaatsen (22.300) dat overeenkomt met een stad als Utrecht die tweemaal zoveel inwoners telt. Verhoudingsgewijs kan hetzelfde worden gezegd van het andere centrum van deze streek: Waalwijk dat met zijn 4.600 arbeidsplaatsen in de industrie van gelijke industriële betekenis is als bijv. Amersfoort en Zwolle, steden die beide meer dan driemaal zoveel inwoners tellen.

Het is overigens niet geheel juist om in Centraal-Brabant alleen Tilburg en Waalwijk te noemen als industriële centra. Het typeert juist dit gebied, dat vrijwel elke plaats in industrieel opzicht van belang is. Hier kan worden volstaan met het noemen van Kaatsheuvel, Loon op Zand, Moergestel en Hilvarenbeek met flinke schoenfabrieken, Oosterwijk met de grootste leerfabriek van het land, Gilze-

Rijen een ander centrum van leerfabrieken en met een levenskrachtige elektrotechnische industrie, het tweede textielcentrum Goirle, en tenslotte Drunen dat naast de bekende Lips Scheepsschroevenfabriek ook bekende schoenfabrieken herbergt.

## Stagnatie van de werkgelegenheid in de wolindustrie en in de schoenen- en lederindustrie.

Niet ten onrechte schreven wij in het voorgaande, dat de gang van zaken in de textielindustrie en in de schoenen- en lederindustrie de economische ontwikkeling van Centraal-Brabant beheerst. Deze twee bedrijfstakken hebben de streek het huidige aanzien gegeven maar zijn eveneens de voornaamste aanleiding tot de stilstand welke omstreeks 1950 een aanvang nam.

Over de vraagstukken waarmee deze twee bedrijfstakken te kampen hebben kunnen wij kort zijn. Nadat de inhaalvraag naar kleding en schoeisel, die vlak na de oorlog de activiteit in deze sectoren tot ongekende hoogte opstuwde, was weggeëbd, kwam de structurele zwakte in deze industrieën aan de oppervlakte. De ontplooiingsmogelijkheden van beide werden geremd en door concurrentie in en met het buitenland en doordat het binnenlands verbruik geen belangrijke stijging ondergaat. Dit alles heeft aanleiding gegeven tot een geringe expansie van de productie. Aangezien deze ontwikkeling gepaard gaat met een rationalisering van de voortbrenging en een verhoging van de arbeidsproductiviteit werd de werkgelegenheid in deze branches sedert 1950 vrijwel niet uitgebreid.

(vervolg van blz. 430)

het percentage van de tijd, dat iemand werkloos is geweest in de periode 1950-1957 en het percentage van de tijd, dat hij in die periode heeft gependeld ( $\gamma = 0,55$ ).

Welke verklaring voor dit verband moet worden gegeven, is niet zonder meer te zeggen. Worden pendelaars het eerst door de bedrijven afgestoten? Ligt het aan het feit dat veel pendelaars voor beperkte tijd in dienst worden genomen? Of is er sprake van een zeker persoonlijkheidstype, dat zich zowel tot pendelen voelt aangetrokken als tot periodieke vrijwillige werkloosheid?

Ook werd een verband gevonden tussen het percentage van de tijd, dat werd gependeld en het aantal maanden dat men gemiddeld bij één werkgever in dienst bleef (stabiliteit). Hoe langer men „in de lange pendel” had gewerkt, des te geringer was het aantal maanden, dat men gemiddeld bij één werkgever in dienst was. Tussen de tijd dat men in de korte pendel werkte en de stabiliteit werd evenwel geen verband gevonden. Ook uit dit gegeven blijkt, dat de pendel over lange afstand van een ander karakter, meer problematisch is dan de pendel over korte afstand.

## Conclusie.

Het bovenstaande kan in de volgende eindconclusie worden samengevat. Het pendelprobleem voor West-Noordbrabant als geheel bestaat in een duidelijk boven

het landelijk gemiddelde liggend percentage pendelaars over lange afstand. Het demonstreert de zuigkracht van het Waterweggebied. Dit percentage betreft evenwel slechts een relatief klein deel van de mannelijke beroepsbevolking.

Het blijkt dat de pendelproblematiek vooral de problematiek van de rayons Etten en Zevenbergen is. Een excessief hoog percentage van de beroepsbevolking werkt hier buiten de woongemeente en wel voor een aanzienlijk gedeelte in het Waterweggebied. Al prefereren de langeafstandspendelaars het werken in dit gebied vanwege de financiële voordelen, anderzijds is dit pendelen noodzakelijk vanwege het grote tekort aan werkgelegenheid in eigen streek.

Het problematische karakter van het pendelen komt naar voren door een vrij hoge associatie met werkloosheid en frequent wisselen van werkgever. Hoe deze verbanden ook geïnterpreteerd kunnen worden, de pendelarbeid maakt een aanzienlijk deel van de mannelijke beroepsbevolking uit de betreffende rayons tot arbeidsnomaden, wier werkgelegenheid naar alle waarschijnlijkheid zeer kwetsbaar is bij een neergaande conjunctuur. Dit betekent, dat deze rayons welke momenteel als arbeidersreservoirs voor het Waterweggebied fungeren, bij een recessie tot aanzienlijke werklozenreservoirs zullen worden.

Tilburg.

Drs. R. A. DE MOOR.

De volgende tabel geeft zowel een beeld van de samenstelling van de industriële werkgelegenheid in Centraal-Brabant als van de ontwikkeling van de personeelsbezetting in de hier gevestigde industriële bedrijven. De gegevens zijn ontleend aan de Algemene Industrie Statistiek en hebben dus betrekking op industriële bedrijven met meer dan 10 werknemers exclusief de bouwnijverheid.

TABEL 1.

*Aantal arbeidsplaatsen in de industrie van Centraal-Brabant per december 1950 en december 1959 alsmede de groei van 1950 tot 1959*

	December 1950	December 1959	Groei 1950/1959
Schoen- en lederindustrie .....	14.737	14.778	+ 41
Metaalnijverheid .....	5.480	7.043	+ 1.563
Textielindustrie .....	14.466	13.812	- 654
Overige .....	6.820	6.833	+ 13
<b>Totaal .....</b>	<b>41.503</b>	<b>42.466</b>	<b>+ 963</b>

De totale industriële werkgelegenheid in Midden-Brabant werd dus de afgelopen 9 jaren met ongeveer 2 pCt. uitgebreid. Wanneer men zich realiseert, dat de industrie in Nederland als geheel een groei met 12 pCt. te zien geeft en Noordbrabant een groei met bijna 23 pCt., dan kan men zich voorstellen dat Centraal-Brabant het ernstigste „probleemgebied” van de provincie wordt genoemd.

#### Andere indicaties voor de economische stagnatie.

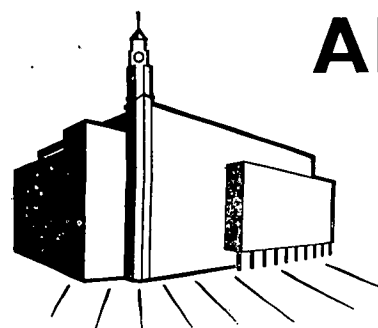
In een bepaald opzicht verkeert de bevolking van Centraal-Brabant in een wezenlijk andere en betere positie

dan de inwoners van de „officiële” probleemgebieden die in het kader van het regionale industrialisatiebeleid door de Rijksoverheid werden aangewezen. Terwijl de officiële probleemgebieden namelijk alle nogal geïsoleerd gelegen zijn op vaak aanzienlijke afstanden van industriële centra, ligt Centraal-Brabant in de onmiddellijke nabijheid van Oost-Brabant waar een industriële expansie plaatsvindt die haar weerga niet vindt in ons land.

Hieruit is het te verklaren dat de stilstand in de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in Centraal-Brabant geen hoge werkloosheidscijfers tot gevolg heeft gehad. Wel zijn er twee verschijnselen te noemen welke een duidelijke indicatie geven van het functieverlies dat dit gebied de laatste jaren heeft ondergaan.

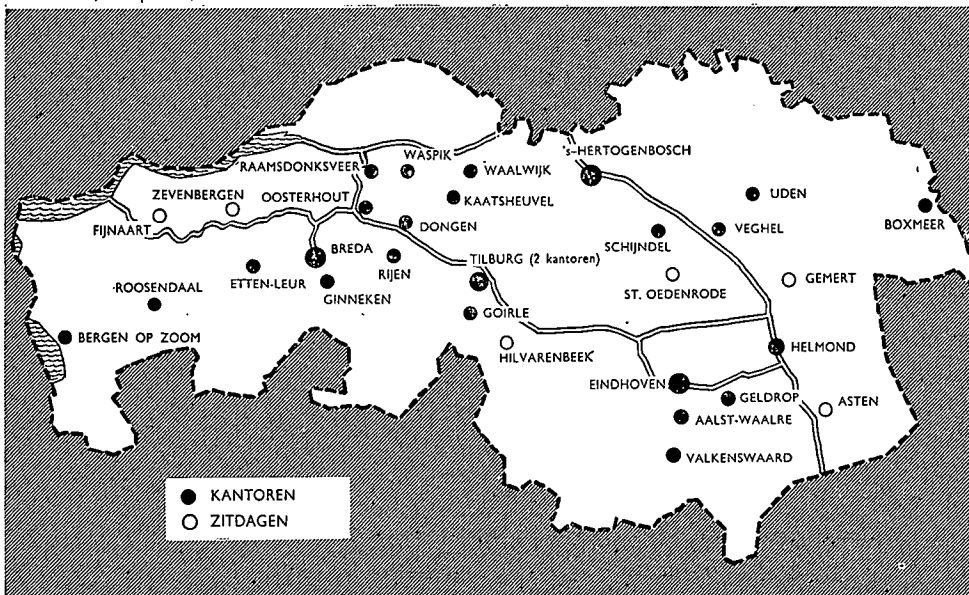
In de eerste plaats moet dan worden gewezen op de vertrekoverschotten die Centraal-Brabant in de laatste jaren geboekt heeft in het binnenlandse migratieverkeer. Wij kunnen namelijk stellen dat Noordbrabant als geheel sedert 1950 vrij belangrijke aantallen personen van buiten de provincie heeft aangetrokken. Alle streken van Noordbrabant zijn hierbij betrokken met uitzondering van Midden-Brabant dat gedurende deze jaren bevolking heeft afgestoten naar andere streken van het gewest en van het land. Over de jaren 1951 t/m 1959 boekte Centraal-Brabant in het binnenlandse migratieverkeer een vertrekoverschot van 4.680 personen. Dit komt overeen met het afstoten van een kleine 2.000 beroepsbeoefenaren.

Daarnaast zijn de verschuivingen in het pendelverkeer een duidelijk symptoom van het tekortschieten van de uitbreiding der werkgelegenheid. In 1947 kwamen in Centraal-Brabant ca. 2.500 personen meer werken dan er



# AMSTERDAMSCH E BANK

239 kantoren in Nederland  
waarvan 31 in Noord-Brabant



Rekening-courant;  
deposito's en  
AB renteboekjes

Bedrijfskredieten,  
huurkoopfinanciering  
en persoonlijke leningen

Binnen- en buitenlandse  
overboekingen, incassi  
en accreditieven

Handelsvoorlichting  
en -bemiddeling

Vreemd geld en  
reischeques

Effectenzaken:  
bewaarneming,  
aan- en verkoop,  
coupons en lossingen

Beleggingsvoorlichting  
en vermogensbeheer

Kluizen en safeloketten

Assurantiezaken

elders hun brood verdienen. Volgens de opgaven van het Gewestelijk Arbeidsbureau Tilburg en Waalwijk is er thans ook nog sprake van een inkomend pendelsaldo, maar dat was in 1959 teruggelopen tot in orde van grootte van 900 à 1.000 personen.

In Centraal-Brabant heeft zich, blijkens deze indicatie, dus niet het proces voorgedaan dat wel in andere centra is te onderkennen. In de grote steden in het westen des lands vindt men eveneens een constant blijvende c.q. teruglopende personeelsbezetting van de industriële bedrijven. Daar is dit toe te schrijven aan een verschuiving in de economische structuur ten nadele van de industrie en ten voordele van de dienstensector. In Midden-Brabant is hiervan geen sprake. Het is weliswaar waarschijnlijk dat de bezetting van de dienstenverlenende bedrijven en instellingen in dit gebied is toegenomen, maar zeker niet zodanig dat het achterblijven van de industriële sector kon worden gecompenseerd.

### Herstelprogramma.

Het zal overbodig zijn om op deze plaats omstandig uiteen te zetten waarom men zich in deze streek bezonnen heeft op maatregelen om deze structurele stagnatie in haar tegendeel te doen verkeren. Voor elk gebied dat zichzelf respecteert, is een proces van economische afbraak als men sedert 1950 hier meemaakt een doorn in het oog. Een zorgvuldige analyse van de sociaal-economische structuur maakte het duidelijk dat de streek zich niet langer meer kan verlaten op de uitbreiding van de traditionele bestaansbronnen.

In Tilburg — het centrum van dit gebied — werd dan ook resoluut het besluit genomen om zich open te stellen voor industriële initiatieven van buiten de stad. De aanleg van industrieterreinen werd energiek aangepakt en met medewerking van de Kamer van Koophandel voor Tilburg e.o. werd de N.V. „Maatschappij ter bevordering van Industrievestiging Tilburg” opgericht die in verschillende vorm financiële faciliteiten kan verlenen bij de industrievestiging. In de vrij korte tijd dat deze maatschappij werkzaam is heeft zij — op overigens commercieel volkomen verantwoorde wijze — belangrijke steun verleend aan verschillende industriële ondernemingen die zich op het nieuwe industrieterrein hebben gevestigd.

Van minstens even grote betekenis is echter het meerjarenprogramma dat het actieve gemeentebestuur heeft opgezet om de secundaire vestigingsvoorwaarden die Tilburg kan bieden op een hoger plan te brengen. Het stedenbouwkundige saneringsplan dat momenteel in uitvoering is, is erop afgestemd aan Tilburg alle accommodatie te geven waarop de achtste stad des lands recht heeft. De nieuwe schouwburg die onlangs werd geopend is slechts een onderdeel — zij het een belangrijk onderdeel — van dit programma. Inmiddels vorderen de hoogspoorwerken gestadig. Daardoor zullen de twee stadsdelen, ieder van meer dan 50.000 inwoners die thans nog van elkaar gescheiden zijn door de spoorweg, binnen afzienbare tijd nauwer met elkaar worden verbonden.

Het tekent de verhoudingen in dit gebied, dat Tilburg niet alleen staat bij haar ijveren voor een nieuwe bloei van Centraal-Brabant. Sedert enkele jaren hebben de omliggende gemeenten samen met de centrale stad zich aaneengesloten in een streekraad waarin gezamenlijk initiatieven worden ontwikkeld en uitgevoerd ter veraangenaming van het wonen en werken in deze streek.

De concretisering van voorzieningen die op deze wijze

tot stand komen kan natuurlijk vaak slechts in één van de gemeenten plaatsvinden. Zij krijgen echter een meer dan lokale betekenis omdat de gehele streek zich erachter heeft gesteld. Zo wordt de Tilburgse schouwburg geëxploiteerd door een stichting waarin naast Tilburg ook de randgemeenten vertegenwoordigd zijn. Zo zal ook het nieuwe stedelijke recreatiegebied, tot de opzet waarvan de gemeenteraden van Tilburg en Hilvarenbeek onlangs besloten, worden uitgevoerd in nauwe samenwerking tussen beide gemeenten.

Tilburg is overigens niet de enige gemeente in dit gebied die in een snel tempo een verjongingskuur ondergaat. Ook Waalwijk heeft al geruime tijd ingezien dat het een levensbelang is om de eenzijdige oriëntering op de schoenenindustrie te doorbreken. Uit het complex van voorzieningen dat daartoe werd getroffen lichten wij hier de verbetering en de vergroting van de haven. Thans is dit nog een getijhaven die slechts moeilijk bereikbaar is en dan nog slechts voor schepen tot 300 ton. Er zijn echter werken in uitvoering waardoor de Waalwijkse haven rechtstreeks verbonden zal worden met de Bergsche Maas en dan toegankelijk zal zijn voor schepen tot 1.000 ton.

Vanuit de streek wordt dus alles gedaan om de industriële infrastructuur te verbeteren en het geheel van secundaire vestigingsvoorwaarden „up to date” te maken. Van de steun van het provinciale bestuur weet men zich verzekerd hetgeen onder andere blijkt uit de aanleg c.q. herconstructie van de Langstraatweg, die het oost-west verband van Waalwijk en van de Langstraat aanzienlijk zal verbeteren. Het noord-zuid verband van Centraal-Brabant op het terrein van de verkeersverbindingen is echter volkomen afwezig. Men hoopt dan ook op een spoedige aanleg van de Rijksweg Tilburg — Waalwijk op de nieuwe brug bij Gorinchem, welke weg als weg no. 62 op het rijkswegenplan voorkomt. Het doortrekken van deze weg in zuidelijke richting (Turnhout - Brussel - Parijs) naar de voornaamste centra in West-Europa kan van zeer groot belang worden geacht.

Een tweede verkeersvoorziening die dringend verbetering behoeft is het Wilhelminakanaal, dat de aansluiting vormt van Tilburg op het Nederlandse net van waterwegen. Dit kanaal laat thans slechts schepen toe met een laadvermogen van 400 tot 600 ton. Wil Tilburg inderdaad huisvesting kunnen gaan verlenen aan zwaardere industrie, dan zal vergroting van de capaciteit van deze vaarweg niet achterwege mogen blijven. Wanneer men zou kunnen bereiken, dat de doorlaatmogelijkheden van de sluisen zou kunnen worden vergroot dan zou al veel gewonnen zijn. Van grote betekenis zou ook zijn wanneer een verbinding zou tot stand komen tussen het Wilhelminakanaal en het Belgische systeem van waterwegen. Een provinciale commissie is momenteel doende met de bestudering van deze verbinding die nu al de naam „Postelkanaal” heeft verkregen. Het behoeft geen betoog dat het karakter van het Wilhelminakanaal en de ligging van Tilburg een essentiële wijziging zal ondergaan wanneer deze vaarweg een schakel zou worden in het Benelux binnenvaartverkeer.

Het is juist deze verbetering in de verkeersligging, zowel te land als te water, die Centraal-Brabant en Tilburg zozeer behoeven voor de reconstructie van de economische structuur. Wanneer men erin kan slagen deze voorzieningen binnen afzienbare tijd tot stand te brengen, dan kan men erop rekenen, dat deze streek wederom de haar toekomstige rol zal spelen in het nationale industrialisatieproces.

Tilburg.

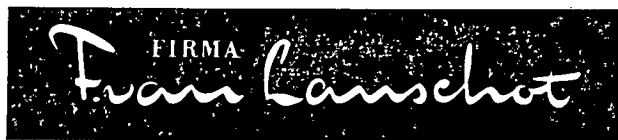
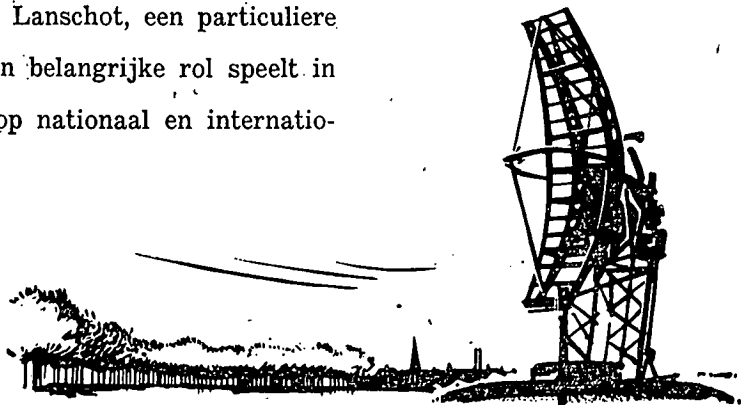
Drs. J. W. KURSTJENS.

# IN EEN WISSELENDE WERELD



Toen George Washington nog een jongen was van vijf, en Catharina de Grote van Rusland een meisje van acht; toen Lodewijk de Vijftiende nog de scepter zwaaide in Frankrijk, en Holland zich in het Tweede Stadhoudërloze Tijdperk bevond; toen de oude Herman Boerhaave nog de meest beroemde medicus ter we-

reld was en Johann Sebastian Bach een bescheiden musicus te Leipzig ... in 1737 ... werd in 's-Hertogenbosch de grondslag gelegd voor het Bankiershuis F. van Lanschot, een particuliere bank die een belangrijke rol speelt in bankzaken op nationaal en internationaal niveau.



's-HERTOGENBOSCH, H. STEENWEG 27-31, TEL. (04100) 22321  
EINDHOVEN, KEIZERSGRACHT 17, TEL. (04900) 27442  
TILBURG, STATIONSTRAAT 17, TEL. (04250) 30300

AFFILIATIE IN AMSTERDAM: VERMEER & CO., BANKIERS,  
HERENGRACHT 199-201, TELEFOON (020) 24.84.86

# Oost-Brabant

## Het vraagstuk van een expanderende regionale economie

### Algemene oriëntatie.

Wanneer ergens in Nederland gesproken kan worden van een expanderende economie dan is dit in Oost-Brabant. In een gebied dat ongeveer 700.000 inwoners telt, dat wil zeggen ongeveer 6 pCt. van de Nederlandse bevolking, werd de laatste tien jaar niet minder dan een kwart van het nationale industrialisatieprogramma gerealiseerd. Een opgave van de Algemene Industrie Statistiek van het C.B.S. registreert immers voor Nederland als geheel een groei van het aantal werknemers in de industrie met 117.000. Hiervan werden er ruim 29.000 in Oost-Brabant tewerk gesteld.

Met deze cijfers is èn de kracht èn de problematiek van dit gebied getekend. Aan de ene kant illustreren zij de economische dynamiek die Oost-Brabant in haar greep heeft en die geleid heeft tot een ontwikkeling — zeker niet alleen op industrieel terrein — die na de oorlog in Nederland niet haar weerga kent. Aan de andere kant doen zij iets vermoeden omtrent de vraagstukken die deze gang van zaken met zich brengt. Vraagstukken voor het bedrijfsleven om de nieuwe investeringen te bezetten met de benodigde mankracht. Vraagstukken van de lokale overheden om te zorgen voor de huisvesting van het personeel en om de capaciteit van het verkeerswegaan te passen aan de vergrote behoefte. Zoals elke medaille zo heeft ook deze haar keerzijde: de opgave om een kwart van de Nederlandse uitbreiding van de industriële werkgelegenheid te persen in een gebied dat 6 pCt. van de Nederlandse bevolking bevat.

In deze bijdrage stellen wij ons voor een beeld te geven van de economische expansie, die na de oorlog in gang werd gezet en van de maatregelen die werden getroffen om deze explosieve ontwikkeling op te vangen en in goede banen te houden.

### De wind in de zeilen; verandering van koers.

Wanneer men de industriële ontwikkeling van Oost-Brabant analyseert, dan tekent zich vrij duidelijk een tweetal gebieden af, die onderling nogal grote verschillen vertonen zowel wat betreft hun economische structuur als ten aanzien van de gangmakers bij de expansie.

Het noordelijk deel van Oost-Brabant, met als belangrijkste centra 's-Hertogenbosch, Oss, Boxtel, Veghel, Uden, Cuyk, Boxmeer, St. Oedenrode en Schijndel, had vlak na de oorlog nog een lage industrialisatiegraad. Het was een overwegend agrarisch gebied waarin het commerciële en administratieve centrum Den Bosch, alwaar natuurlijk wel enkele en zelfs belangrijke industriële bedrijven waren gevestigd, volkomen overheerste. Alhoewel Oss ook toen al een flinke industriële plaats was met bekende industriële grootbedrijven als Philips, Zwanenberg, Unox, Organon en Bergos had het toch de allure van een wat uit de kluiten gewassen dorp.

Daartegenover was het zuidelijk deel van Oost-Brabant toen al een industrieel hoog ontwikkeld gebied. Niet alleen Eindhoven en Helmond, de belangrijkste centra, waren in dit opzicht van belang. In Valkenswaard en de daaraan

grenzende Kempen was een groot gedeelte van de Nederlandse sigarenindustrie gevestigd. Best was toen al de vestigingsplaats van een schoenfabriek, die behoorde tot de grootste des lands. Beek en Donk was een centrum van metaalindustrie, Geldrop telde verschillende textiel fabrieken en diverse andere plattelandsgemeenten waren gezinszins verstoken van industriële vestigingen.

De twee onderdelen van Oost-Brabant hadden dus geheel verschillende uitgangspunten voor de economische ontplooiing, die na de oorlog op gang kwam. Zuid-Oost Brabant kon steunen op een gevestigde industriële apparatuur, die ondanks de tegenwind van de depressie der jaren dertig gestaag was gegroeid in personeelsbezetting en produktie <sup>1)</sup>. Na de windstilte gedurende de oorlogsjaren kreeg men rond 1950 de wind weer goed in de zeilen. De sedert 1950 aanhoudende hoogconjunctuur, gevoegd bij de aanwezigheid van industriële bedrijven in expansieve bedrijfstakken, ontketende een bijna onvoorstelbare groei van de industriële werkgelegenheid.

In het noordelijk deel van Oost-Brabant was de uitgangspositie een geheel andere. Hier was niet zozeer sprake van een heropleving van bestaande bedrijven maar veeleer van een radicale koersverandering in het regionaal economisch beleid. Natuurlijk hebben de van oudsher in dit gebied gevestigde industrieën een zeer belangrijke bijdrage geleverd tot de groei van de werkgelegenheid. Zo steunde de industriële ontwikkeling van Oss, Boxtel, St. Oedenrode en Schijndel tot op heden vrijwel alleen op ondernemingen die daar reeds vóór de oorlog waren gevestigd. Zelfs in 's-Hertogenbosch, dat na de oorlog vele en belangrijke nieuwe vestigingen wist aan te trekken, hebben de „oude” bedrijven een groot aandeel in de industriële expansie.

Toch liggen hier de accenten anders. Verschillende gemeentebesturen uit deze streek hebben bijtijds het inzicht opgebracht dat hun verstarde economische structuur (hetzij landbouw, hetzij dienstenverlening) noodzakelijk nieuwe injecties behoefde wilden zij de groei van hun beroepsbevolking een bestaan verschaffen. In 's-Hertogenbosch en Uden werden al in een vroeg stadium maatregelen genomen gericht op het aantrekken van nieuwe industrieën. Zij behoren zeker tot de gemeenten in Nederland waar het eerst vanwege de (lokale) overheid industriegebouwen op huurbasis ter beschikking van het bedrijfsleven werden gesteld. In een later stadium werden deze initiatieven ondersteund door de regionale industrialisatiepolitiek van het Ministerie van Economische Zaken, waarvan, naast Uden, ook Cuyk en Boxmeer konden profiteren. Begin 1959 kon ook in Oss worden gebruik gemaakt van de nieuwe premie- en prijsreductieregeling. In dit verband moge ook worden gewezen op de grote vooruitgang, welke in de gemeente Veghel (zonder faciliteiten vanwege de Rijksoverheid) op het terrein van de industriële bedrijvigheid werd bereikt.

<sup>1)</sup> „Ondanks tegenwind vooruit”, is de titel van een publikatie van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor oostelijk Noordbrabant te Eindhoven (1942).

Het verschil in de economische structuur in de beide delen van Oost-Brabant en het daaruit voortvloeiende onderscheid in het gevoerde regionaal economisch beleid heeft met zich gebracht dat de industriële expansie in Noord-Oost Brabant veel meer steunde op nieuwe vestigingen (bedrijven, die na 1950 in het betreffende gebied werden gevestigd) dan in Zuid-Oost Brabant.

TABEL 1.

*Uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen in de industrie van Oost-Brabant, verdeeld over bestaande bedrijven en nieuwe vestigingen*

Gebieden	Bedrijven die bestonden in 1950			Bedrijven gevestigd tussen 1950/1959	Totale groei
	in 1959 nog bestaand	opgeheven tussen 1950/1959	saldo		
N.O. Brabant ...	6.892	2.068	+ 4.824	5.542	10.366
Z.O. Brabant ...	18.720	2.459	+16.424	2.392	18.653
Oost-Brabant ...	25.612	4.527	21.058	7.934	28.992

Dit verschil in uitgangspositie heeft vanzelfsprekend ook zijn invloed uitgeoefend op de bedrijfstakken die de stuwende elementen waren in deze ontwikkeling. Wij zien dan ook vrij ingrijpende verschillen op dit punt in de twee gebieden. In Noord-Oost Brabant hebben diverse bedrijfstakken tot de ontwikkeling bijgedragen. De personeelsuitbreiding van de voedings- en genotmiddelenindustrie — de grootste bedrijfstak — is weinig minder dan die van de metaalindustrie, die toch elders in de provincie en het land praktisch bepalend is voor de industriële expansie. Hoe verheugend het ook moge zijn dat de bestaande bedrijven in de voedingsmiddelenbranche een belangrijke expansie aan de dag hebben gelegd, de vergroting van de betekenis van de metaalsector in de industriële structuur van dit gebied — die grotendeels door nieuwe vestiging tot stand kwam — is toch zeker een winstpunt. Ook de chemische sector gaf hier een grote groei te zien.

Zuid-Oost Brabant had minder behoefte aan nieuwe vestigingen omdat bestaande bedrijven krachtig groeiden, terwijl daarom hier ook vrijwel geen buitenlandse vestigingen werden gerealiseerd. De gegevens over dit gebied laten zien, dat het niet alleen Philips en D.A.F. zijn, die het economisch leven beheersen. De metaalindustrie, die ook belangrijke representanten in Helmond en Beek en Donk heeft, maakt toch nog niet meer dan ongeveer de helft van de werkgelegenheid in de industrie uit. De textielindustrie van Eindhoven, Helmond, Geldrop en diverse kleinere gemeenten en de sigarenindustrie in Eindhoven, Valkenswaard en de Kempen zijn zeker niet te verwaarlozen. In de groei van de industriële werkgelegenheid domineert echter de metaalindustrie zeer sterk. Hierbij moet overigens niet uit het oog worden verloren, dat de andere bedrijfstakken nog altijd ruim 3.000 arbeidsplaatsen aan de bestaande hebben toegevoegd en dat is toch nog bijna evenveel als de industriële groei van de gehele provincie Overijssel of Utrecht.

Tenslotte zij erop gewezen dat de expansieve ontwikkeling van de Helmondse katoenindustrie in deze opstelling niet volledig tot haar recht komt, omdat het totaal van de bedrijfstak werd gedrukt door het teruglopen van de personeelsbezetting van andere textielverwerkende bedrijven in dit gebied.

TABEL 2.

*Aantal arbeidsplaatsen in de industrie van Oost-Brabant per december 1950 en 1959, alsmede de groei van 1950 tot 1959, verdeeld naar de voornaamste bedrijfstakken*

Bedrijfstakken	Noord-Oost Brabant			Zuid-Oost Brabant		
	1950	1959	groei 1950/59	1950	1959	groei 1959
Chemie .....	1.217	1.961	+ 744	616	587	— 29
Houtbewerking .....	1.420	1.198	— 222	2.266	2.600	+ 334
Kleding/Reinigen ...	1.732	2.532	+ 800	1.607	2.443	+ 836
Schoenen/Leder ...	1.591	2.119	+ 528	2.443	2.425	— 18
Metaalindustrie .....	4.010	8.406	+ 4.396	31.327	46.863	+15.536
Textielindustrie .....	3.941	3.708	— 233	13.927	14.405	+ 478
Voed.- en genotmid- delenindustrie .....	7.530	11.152	+ 3.622	7.431	7.891	+ 460
Ov. bedrijfstakken ...	2.129	2.860	+ 731	4.599	5.655	+ 1.056
Totaal .....	23.570	33.936	+10.366	64.216	82.869	+18.653

**Ontwikkeling op ander terrein.**

Wanneer men uit het voorgaande de indruk heeft gekregen, dat Oost-Brabant — zoals overigens de gehele provincie — wel eĳ sterk wordt overheerst door de industrie en dat er een achterstand bestaat op het terrein van de verzorging met economische en sociale diensten, dan is dit slechts ten dele juist.

Het is juist voor zover het betrekking heeft op de dag van vandaag en voor het gebied Zuid-Oost Brabant. In noordelijk Oost-Brabant is 's-Hertogenbosch reeds vanaf de middeleeuwen een waarlijk stedelijk centrum. De industriële ontwikkeling welke daar na de oorlog in gang werd gezet was juist gericht op het opheffen van de structureel eenzijdige oriëntering van de stad op de dienstensector. Bewust werd de industrie toegevoegd aan de stedelijke bestaansbronnen om daaraan een nieuwe dynamiek te geven. Oss, dat met zijn 30.000 inwoners een uitgesproken centrale betekenis krijgt in het Maaskantgebied, zag zijn zeer belangrijke gevestigde industrie sterk uitbreiden.

In Zuid-Oost Brabant daarentegen ziet men duidelijk — maar hier als gevolg van het particuliere initiatief — dat de betekenis van de dienstensector snel toeneemt. Het is vooral Eindhoven dat zich in een snel tempo ontwikkelt tot een werkelijke metropolis van het zuiden. In dit proces is ongetwijfeld de industrie als gangmaker opgetreden maar thans ziet men hoe het winkelapparaat, het onderwijs, het verkeers- en bankwezen en het particuliere administratieve apparaat slagvaardig de kansen waarneemt die deze explosieve ontwikkeling hen biedt. In vergelijking hiermede is de ontwikkeling van de dienstensector in Helmond natuurlijk minder spectaculair maar ook hier zien wij duidelijk een uitbouw van de centrumfunctie.

**Begeleiding van de ontwikkeling is zeer urgent.**

Aan het begin van deze bijdrage vestigden wij er al de aandacht op dat de stormachtige economische expansie van Oost-Brabant haar eigen vraagstukken met zich brengt. De opgave namelijk om een kwart van de industriële groei van Nederland onder te brengen in een streek die 6 pCt. van de Nederlandse bevolking herbergt. Dat dit met grote spanningen gepaard gaat behoeft geen betoog. Spanningen op de arbeidsmarkt, resulterende in omvangrijke vestigingsoverschotten en een intensief pendelverkeer. Spanningen op het gebied van de volkshuisvesting: in Oost-Brabant concentreerde zich ongeveer 11 pCt. van de Nederlandse bevolkingsaanwas, terwijl de uitbreiding van



de woningvoorraad nauwelijks 7 pCt. van het nationale cijfer omvatte.

Overheid en bedrijfsleven moeten zich dus de grootste inspanningen getroosten om de industriële groei te begeleiden met alle infrastructurele voorzieningen die daarvoor nodig zijn. Veel is er al bereikt. Wij denken in dit verband aan het technisch onderwijs, dat in alle regionen sterk in de belangstelling staat. De steun van overheidswege die het particulier initiatief mocht verkrijgen heeft ertoe bijgedragen dat de uitbreiding van scholen en vakrichtingen hand in hand kon gaan met de groei van het leerlingental. De vestiging van de Technische Hogeschool te Eindhoven zette de kroon op het werk. Dat de vestigingsplaatskeuze van dit instituut van technisch hoger onderwijs een juiste is geweest moge blijken uit het feit dat thans reeds ruim duizend studenten zijn ingeschreven waardoor meer dan het dubbele is bereikt van de aanvankelijk opgestelde prognoses. Het aantal hoogleraren beliep einde vorig jaar 53. Continu wordt dan ook met voortvarendheid gewerkt aan de verdere uitbouw.

Knelpunten blijven nog de lacunes in de verkeersverbindingen. Uiteraard hebben wij begrip voor de grote investeringen die in het noorden des lands worden gedaan om de infrastructuur aldaar op peil te brengen. Dit neemt echter niet weg, dat daar belangrijke bedragen worden besteed aan verkeersvoorzieningen in de hoop — desnoods in de verwachting — dat daardoor een halt wordt toegeroepen aan het proces van economische afbrokkeling dat daar gaande is. Met hoeveel meer recht kan dan Oost-Brabant, waar een zeer belangrijk gedeelte van het nationale industrialisatievraagstuk wordt opgelost, aanspraak maken op een snelle en doeltreffende verbetering van de verkeersverbindingen.

Met voldoening en dankbaarheid maken wij gewag van datgene dat tot stand kwam of in uitvoering werd genomen. Wij vermelden hier de gedeeltelijke verdubbeling van de rijksweg Den Bosch-Eindhoven — dringend noodzakelijk is dat ook het resterende gedeelte op zeer korte termijn zal worden verdubbeld — en Den Bosch-Tilburg. Voorts de rechtstreekse verbinding Eindhoven-Tilburg, die dit jaar nog voor het verkeer zal worden opengesteld. Verder de Peelweg die het meest oostelijke deel van dit gebied een doorgaande verbinding moet verschaffen en die gedeeltelijk gereed is. Ook het provinciale wegennet, dat soms de allure van rijkswegen heeft, werd uitgebreid en verbeterd.

Daarmede zijn de vraagstukken van de verkeersontsluiting echter niet opgelost. Zowel in Eindhoven als in 's-Hertogenbosch ondervindt het doorgaande verkeer ernstige stagnatie. Een systeem van wegen dat rondom deze steden voert is broodnodig. Weliswaar is een gedeelte van de E3-weg inmiddels in uitvoering maar het laat zich aanzien, dat de gereedkoming van deze verbinding van Eindhoven met West-Duitsland en Antwerpen e.o. nog te lang op zich zal laten wachten. Ook het oostverband van 's-Hertogenbosch, dat thans wordt verzorgd door de eenbaansweg naar Grave en Nijmegen is nu al overbelast. Hoezeer wij ons erover verheugen dat thans voorbereidende werkzaamheden worden getroffen voor een verdubbeling van het tracé, eigenlijk is het nu al te laat. Hierbij spreken wij nog niet van de weg Eindhoven-Helmond en de rijksweg Eindhoven-Ravenstein-Gelderland, waarvan de realisering nog niet eens in het verschiet ligt.

Ook op het punt van de verbetering der waterwegen bestaan er concrete wensen. De medewerking van het

Ministerie van Economische Zaken bij de aanleg van de haven te Oss juichen wij toe. Even hard is het echter nodig dat de capaciteit van de Zuid-Willemsvaart wordt vergroot en dat dit kanaal rond Helmond wordt omgeleid. Noemen wij tenslotte de wens van een aansluiting op het geheel van luchtvaartverbindingen. Reeds in 1934 werd in Eindhoven begonnen met de exploitatie van het vliegveld Welschap. Er werden van daaruit geregelde diensten onderhouden op Rotterdam en Amsterdam, met aanluiting op de internationale luchtlijnen. De heliport te Eindhoven, die bediend wordt door de Belgische Sabena, is alles wat daarvan over is. Het eigenlijke vliegveld is volledig gereserveerd voor militaire doeleinden en bezorgt de stad meer last dan voordeel. Het wordt nu toch waarlijk tijd om althans voor Zuid-Nederland minstens de situatie van een kwart eeuw geleden te herstellen.

Er is een tweetal vraagstukken waaraan nog, zij het in het kort, aandacht moet worden gewijd. Allereerst geldt dit de woningsituatie. Reeds werd vermeld dat, hoewel 11, pCt. van de Nederlandse bevolking zich in dit gedeelte van Oost-Brabant concentreert, de woningvoorraad slechts met 7 pCt. van het nationale totaal werd uitgebreid. Deze discrepantie wordt nog markanter als men bedenkt, dat de industriële ontwikkeling in dit gebied een structurele is in die zin, dat zij goeddeels gedragen wordt door dat deel van de Brabantse bevolking dat tot nu toe verankerd was in de agrarische sector. Deze factor heeft consequenties ten aanzien van het woningbouwvraagstuk, met name in die plaatsen, die als jong industriegebied zich spectaculair ontwikkelen. Een aanzienlijk gedeelte van de woningvoorraad (boerderijen en plattelandswoningen) kan niet voorzien in de behoeften van de moderne industriearbeider. Daardoor is het kwalitatieve woningtekort in deze gemeenten bijzonder groot.

Voor verschillende gemeenten in dit gedeelte van Noordbrabant is daarom versnelde oplossing van het vraagstuk van de woningnood een kwestie van „to be or not to be”.

Tenslotte moet worden gewezen op een probleem dat in dit gebied van Noordbrabant, met name wat de mogelijke financiële consequenties betreft, zeer ernstig moet worden genoemd. Dit is namelijk de verontreiniging van de openbare wateren, te weten de Dommel (Eindhoven), de Aa (Helmond) en de Hertogswetering (Oss). Voor de waterschappen die het stroomgebied van de Dommel en van de Aa omvatten zijn weliswaar noodzakelijke doch zeer kostbare zuiveringsinstallaties ontworpen, welke een totale investering vergen van meer dan f. 60 mln. Vermeden zal moeten worden dat de hieruit voortvloeiende financiële consequenties voor het bedrijfsleven leiden tot zodanige lasten dat ten gevolge daarvan onredelijke concurrentievervalsingen ontstaan t.o.v. elders gevestigde bedrijven.

Herhalen wij het nogmaals: het gaat hier niet om een programma van wensen waarmede een wissel wordt getrokken op de toekomst. Hier is sprake van voorzieningen waaraan thans de grootste behoefte bestaat. Oostbrabant heeft bewezen te behoren tot de belangrijkste economische krachtpunten van het land; laat men de inspanningen, die door het bedrijfsleven en de regionale overheden zijn geleverd honoreren met de noodzakelijke complementaire werken. Dan kan men ervan verzekerd zijn dat deze streek haar enorme bijdrage tot de economische expansie van ons land zal blijven leveren.

Eindhoven.  
's-Hertogenbosch.

Drs. F. J. W. GIJZELS.  
Drs. J. M. C. TEPPEMA.

# De positie van de landbouw in Noordbrabant

De confrontatie van de landbouw met ingrijpende structurele veranderingen is allerminst een specifiek Brabants verschijnsel. Als gevolg van de snelle bevolkingsgroei, de regionale industrialisatie en de verstedelijking van het platteland is deze confrontatie in Noordbrabant echter sterker dan in de meeste andere provincies. Bijna de helft van de Brabantse plattelandsbevolking woont in geïndustrialiseerde plattelandsgemeenten <sup>1)</sup>. In deze gemeenten is de bevolking van 1947 tot 1956 met 22 pCt. toegenomen; in dezelfde periode is het aantal in de landbouw werkzame mannen met 30 pCt. gedaald. In de overwegend plattelandsgemeenten zijn deze cijfers resp. 14 pCt. en 25 pCt.

In de afgelopen 10 à 15 jaar zijn er dan ook grote veranderingen opgetreden in de omvang, de samenstelling en de sociale positie van de agrarische bevolking, in de verhoudingen in het gezin en in het bedrijf en, met de sterk toegenomen communicatiemogelijkheden met het niet-agrarische milieu, in de mentaliteit en levensstijl van de boerenbevolking. Dit proces is nog niet afgesloten; het zal ook in de komende jaren de positie en de problematiek in de Brabantse landbouw bepalen. In deze bijdrage worden derhalve, heel globaal, enkele ontwikkelingslijnen aangegeven, die bij dit proces kunnen worden waargenomen.

Bijna 80 pCt. van de cultuurgrond in Noordbrabant bestaat uit zandgronden met een, in het kader van het gemengde bedrijf, gevarieerd bedrijfstype. Het volgende overzicht heeft derhalve vooral betrekking op de situatie in de zandgebieden en in de rivierkleigebieden, waar eveneens het gemengde bedrijf en het gezinsbedrijf overwegen. Aan het einde van dit artikel worden nog enkele opmerkingen gemaakt over de landbouw in het zeekleigebied en over de tuinbouw.

## De ontwikkeling sinds 1945.

Tot 1947 ziet men een toeneming van de agrarische beroepsbevolking; deze groei was als gevolg van de crisis- en oorlogsjaren, van de traditionele gebondenheid aan de landbouw en van een tekort aan niet-agrarische werkgelegenheid sterker dan met het oog op de werkgelegenheid in de landbouw verantwoord was. De hieruit voortvloeiende te dichte arbeidsbezetting ging gepaard met een lage arbeidsproductiviteit. Een ander gevolg was een ernstig opvolgingsvraagstuk; veel in de landbouw werkzame boerenzoons hadden geen uitzicht op een eigen bedrijf.

Na 1947 is de omvang van de agrarische beroepsbevolking aanzienlijk teruggelopen, zoals blijkt uit tabel 1.

De vermindering heeft aanvankelijk vrijwel alleen betrekking op de landarbeiders en de zoons van kleine boeren. Bij het overgrote deel van de boerenbevolking bleven de weerstanden tegen een niet-agrarisch beroep nog sterk. Het uitzichtloze van hun positie dwong echter een aantal boerenzoons tot het kiezen van een ander beroep. Deze

<sup>1)</sup> „Typologie van de Nederlandse gemeenten naar urbanisatiegraad mei 1947 en juni 1956”. Centraal Bureau voor de Statistiek.

TABEL 1.

*Het aantal in de landbouw werkzame mannen in Noordbrabant in 1930, 1947 en 1959*

	1930	1947	1959
Bedrijfshoofden .....	31.132	33.957	31.697
Medewerkende zoons .....	41.848	23.088	14.950
Landarbeiders .....		21.133	8.700
Totaal .....	72.980	78.178	55.347
In procenten van de totale mannelijke beroepsbevolking .....	27,6	23,8	13,5

Bron: 1930 en 1947: Volks- en Beroepstellingen, C.B.S.  
1959: C.B.S. - L.-E.I.

overgang was van grote betekenis voor het verdere beloop van de afvloeiing uit de landbouw. Een toenemend aantal boerenzoons raakte vertrouwd met het werkmilieu buiten de landbouw. Door de ervaringen van deze personen, zowel gunstige als ongunstige, gingen de boeren anders denken over de beroepskeuze van hun zoons. De grotere afvloeiing leidde ook tot een sterkere confrontatie en communicatie met de buitenwereld en daarmee ook tot veranderingen in de mentaliteit en de levensstijl van de agrarische bevolking. Dit alles resulteerde de laatste jaren in een vermindering van de weerstanden tegen het werken buiten de landbouw, in een meer verantwoorde beroepskeuze en in een grotere belangstelling voor het niet-agrarisch voortgezet onderwijs.

De daling van het aantal bedrijven heeft nog vrijwel alleen plaats bij de kleinere, marginale bedrijven. Deze daling heeft uiteraard consequenties voor de bedrijfs-groottestructuur.

TABEL 2.

*Het aantal landbouwbedrijven (hoofdberoep landbouwer) per grootteklasse in Noordbrabant in 1947, 1955 en 1959*

	1947	1955	1959
1- 5 ha .....	9.341	6.229	4.436
5-10 ha .....	12.270	13.466	12.277
10-20 ha .....	8.528	8.396	9.313
≥ 20 ha .....	2.320	2.136	2.121
Totaal .....	32.459	30.227	28.147

Bron: C.B.S.

Tegenover de kleiner geworden agrarische beroepsbevolking staat een niet onaanzienlijke vergroting van de agrarische produktie. In de periode 1950 tot 1959 kon een sterke uitbreiding van de rundveestapel en van het aantal varkens en kippen worden geconstateerd. Het aantal melkkoaien nam toe van 180.000 tot 190.000 en het aantal stuks mestvee van 7.000 tot 49.000. Het aantal mestvarkens steeg van 143.000 tot 244.000 en het totale aantal kippen van 3.647.000 tot 9.087.000 <sup>2)</sup>. Voor de Nederlandse zandgronden is berekend, dat van 1949 tot 1958 de arbeidsproductiviteit met 5 pCt. per jaar is toegenomen <sup>3)</sup>. Aangenomen mag worden, dat dit in Noordbrabant niet of nauwelijks minder is geweest.

<sup>2)</sup> Gegevens ontleend aan het C.B.S.

<sup>3)</sup> „Het kleine-boerenvraagstuk op de zandgronden 1949-1959”. Landbouw-Economisch Instituut. 1960.

De hogere produktie per man kon worden gerealiseerd door een toegenomen gebruik van machines en werktuigen, door een meer efficiënte benutting van de arbeid en door een betere bedrijfsorganisatie. Ook de verbetering van de bedrijfsvoering, tot uiting komend onder andere in een verhoging van de produktiviteit van het grasland, een meer efficiënte voederwinning en een doelmatiger veevoeding, heeft hierbij een belangrijke rol gespeeld. Dit alles was mede mogelijk, doordat een aantal boeren door de grotere welvaart buiten de landbouw werd gestimuleerd tot een verbetering van de bedrijfsvoering en tot een verhoging van de produktie.

Uit een en ander moge blijken, dat in de afgelopen 10 à 15 jaar grote veranderingen hebben plaatsgevonden. Het inkomen van de agrariërs in deze provincie is desondanks achtergebleven bij dat van de niet-agrarische bevolkingsgroepen. Dit is voornamelijk een gevolg van de verscherping van de afzetmoeilijkheden voor de produkten van het Brabantse landbouwbedrijf en van de stijging van het welvaartsniveau buiten de landbouw.

### De toekomst.

De uitbreiding van de industriële werkgelegenheid en de verstedelijking van het platteland zullen zich, naar het zich laat aanzien, in een snel tempo voortzetten. De hieruit te verwachten stijging van de arbeidskosten maakt een verdere opvoering van de arbeidsproduktiviteit in de Brabantse landbouw noodzakelijk. Dit temeer, daar een achterblijven van de welvaart in de naaste toekomst door de boeren veel moeilijker te accepteren zal zijn dan in het verleden.

De agrarische produktietechniek en de mechanisatie bieden ruimschoots gelegenheid tot een verdere opvoering van de arbeidsproduktiviteit. Het is dan ook een gunstig verschijnsel, dat de Brabantse boeren over het algemeen veel belangstelling tonen voor de nieuwe ontwikkelingen in de bedrijfsvoering, zoals onder andere de kunstmatige beregening, de open loopstal, de maaikneuzer en de torensilos en voor de nieuwe inzichten bij de varkens- en kippenhouderij. Het streven naar een efficiënter benutting van de arbeid komt ook tot uiting in de grote belangstelling van de boeren voor de ruilverkaveling.

De verhoging van de arbeidsproduktiviteit wordt in Noordbrabant echter in veel gebieden in ernstige mate bemoeilijkt door een aantal structurele knelpunten, zoals de onvoldoende waterbeheersing, de ongunstige verkavelingstoestand, de slechte bereikbaarheid van de kavels, de vele te kleine bedrijven, de verouderde en ondoelmatige bedrijfsgebouwen en bedrijfsinrichtingen — ondanks een toenemend tekort aan arbeidskrachten — een in veel gevallen nog te dichte arbeidsbezetting.

Een belangrijk onderdeel van het agrarisch structuurbeleid bestaat uit het vergroten van de bereidheid van de boerenzoons om de landbouw te verlaten. Deze bereidheid is de laatste jaren sterk toegenomen. De belangstelling voor een niet-agrarisch beroep zal de komende jaren naar alle waarschijnlijkheid nog groter worden, voornamelijk als gevolg van het relatief lage inkomensniveau en de ongunstige werkomstandigheden in de landbouw, de lagere maatschappelijke waardering van het boer zijn — ook bij de boerenbevolking —, de onzekere toekomst en de zware financiële lasten bij bedrijfsvername. Het is dan ook niet uitgesloten, dat het opvolgingsvraagstuk in de Brabantse landbouw binnen niet al te lange tijd tot het verleden zal behoren.

Een verdergaande vermindering van de agrarische beroepsbevolking is echter eveneens mogelijk. De regionale industrialisatie, geëntameerd mede vanwege de stagnatie in de agrarische werkgelegenheid, gaat na verloop van tijd, via de veranderingen in de mentaliteit en levensstijl van de agrarische bevolking, een sterke zuigkracht uitoefenen op de boerenbevolking. Dit geldt ook voor Noordbrabant met zijn verspreide industriële ontwikkeling en zijn snelle bevolkingsgroei. Een dergelijke situatie biedt gunstige uitgangspunten voor een verbetering van de andere elementen van de agrarische structuur.

De sterkere afvloeiing zal leiden tot een verdere verbetering van de bedrijfsgroottestructuur. Het is echter verzeleken met het opvolgingsvraagstuk niet zo zeker, dat het vraagstuk van de relatief lage arbeidsproduktiviteit op de kleinere bedrijven „vanzelf” zal verdwijnen. De kleinere bedrijven kunnen waarschijnlijk in mindere mate dan de grotere bedrijven profiteren van de mechanisatie en rationalisatie. Bij de meeste andere onderdelen van de agrarische structuur is geen „spontane” verbetering te verwachten. De uitvoering van cultuur-technische werken, met name van ruilverkavelingen, zal dan ook een belangrijke bijdrage moeten leveren tot de verbetering van de agrarische structuur in deze provincie.

De ter verhoging van de arbeidsproduktiviteit noodzakelijke vervanging van arbeid door kapitaal vereist grote investeringen. Hierbij vormt niet alleen de verkrijging van de benodigde financiële middelen een probleem, maar ook de, niet geheel onbegrijpelijke, reserve van veel boeren tegen het opnemen van krediet. Een belangrijke voorwaarde voor de verhoging van de arbeidsproduktiviteit is vervolgens de verbetering van het bedrijfs-economisch en -organisatorisch inzicht van de boeren. Deze voorwaarde vloeit onder andere voort uit de grotere investeringen, de toenemende mechanisatie en uit de noodzaak tot samenwerking bij het gebruik van machines en werktuigen. De meeste boeren zijn nog opgeleid in een tijd, dat genoemde capaciteiten nog niet zo belangrijk waren.

### Het akkerbouwbedrijf op de zeekelei.

In het zeekeleigebied met zijn met landarbeiders werkende grote akkerbouwbedrijven wordt de situatie gekenmerkt door een vermindering van het aantal landarbeiders en een sterke toeneming van de mechanisatiegraad. Er is onder de jongere generatie, mede als gevolg van de lage maatschappelijke waardering, weinig animo voor het beroep van landarbeider. De tijd, dat naar believen losse arbeiders konden worden aangetrokken en ontslagen is mede onder invloed van de pendel naar Zuidholland, voorbij.

Een verdere daling van het aantal landarbeiders ligt in de lijn der verwachting. Bij een realisering van de ontwikkelingsplannen in dit gebied is zelfs een zeer sterke vermindering mogelijk. Een verbetering van het loonniveau, van de werkomstandigheden en van de sociale positie van de landarbeider is dan ook noodzakelijk om de arbeidsvoorziening op deze bedrijven veilig te stellen. De mechanisatie biedt wellicht perspectieven voor een sterkere binding van de landarbeider aan de landbouw. Met de toenemende mechanisatie zullen de produktiviteit en de verantwoordelijkheid van de landarbeider groter worden. Hij zal in staat moeten zijn de steeds ingewikkelder wordende machines te bedienen en te onderhouden en om — onder de huidige omstandigheden — kostbare stagnaties in de werkzaamheden te voorkomen. Het is aldus

niet uitgesloten, dat de mechanisatie en motorisatie het werken in de landbouw aantrekkelijker zullen maken, waardoor het landarbeidersberoep de concurrentie met het beroep van industrie-arbeider wellicht met meer succes kan weerstaan.

#### De tuinbouw in Noordbrabant.

Een groot deel van de Brabantse tuinbouw komt nog voor in combinatie met het landbouwbedrijf en op extensieve klein-fruitbedrijven. De voornaamste teelten zijn hier aardbeien, frambozen, bessen en enkele grovere groenten. Gevarieerder is het teeltplan op de intensieve opengronds-groentebedrijven, waarvan er reeds veel met een rolkas zijn uitgerust. De tuinbouwbedrijven met, al dan niet verwarmd, staand glas vormen nog een minderheid.

In de periode 1950-1960 is de omzet van de Brabantse tuinbouwveilingen gestegen van f. 20 mln. tot bijna f. 43 mln. De laatste jaren valt echter, als gevolg van de achteruitgang van de extensieve tuinbouw op de landbouwbedrijven en op de klein-fruitbedrijven, een vertraging van de groei te constateren. Deze achteruitgang werd veroorzaakt door ziekten en andere tegenslagen, in het bijzonder bij de aardbeien. Van betekenis lijkt voorts ook de geringere belangstelling van de jongere generatie voor dit bedrijfstype. In de toekomst is een verdere afbrokkeling van de extensieve tuinbouw dan ook niet onwaarschijnlijk.

Bij de meer intensieve teelten van het opengrondsbedrijf en van het bedrijf onder glas ziet men daarentegen een uitbreiding van de aanvoer welke zich naar alle waar-

schijnlijkheid in de naaste toekomst zal voortzetten. Er zijn in de tuinbouw in Noordbrabant dan ook nog mogelijkheden tot uitbreiding van de werkgelegenheid. Dit te meer daar er reeds enkele niet onbelangrijke concentratiegebieden aanwezig zijn. Maar ook hier moet rekening worden gehouden met de toenemende invloed van de industriële ontwikkeling. Een uitbreiding van de tuinbouw op wat langere termijn is alleen te verwachten, wanneer het inkomensniveau en de werkomstandigheden in de tuinbouw niet achterblijven bij die van de andere bestaansmogelijkheden.

Uit het voorgaande moge duidelijk zijn, dat nog ingrijpende veranderingen in de Brabantse landbouw te verwachten zijn. Een daling van de agrarische beroepsbevolking met 15 à 20 pCt. in de komende tien jaar is niet onmogelijk. Desondanks blijft de landbouw nog een belangrijke stuwende bestaansbron in deze provincie. Om de positie van deze bedrijfstak te verstevigen is een verbetering van de agrarische structuur onmisbaar. Het regionale werkgelegenheidsbeleid is niet volledig zonder een actief agrarisch structuurbeleid. Met het oog op de noodzakelijke investeringen in het landbouwbedrijf kan een markt- en prijsbeleid vooralsnog niet worden gemist. Men mag erop vertrouwen, dat de Brabantse boer bereid en in staat is de hem geboden mogelijkheden om zich aan de veranderende omstandigheden aan te passen zal benutten.

Tilburg.

Ir. A. L. G. M. BAUWENS.

(Advertentie)

A<sup>o</sup>. 1788.
N<sup>o</sup>. 109

**AMSTERDAMSCH**

WORD UITGEGEVEN BY

**MAANDAG**



**EXTRA-COURANT.**

**HENDRIK LINSEN.**

**DEN 8 SEPTEMBER.**

**A** MSTERDAM den 8 September. „ In onze twee voergaande „ den van den 2 en 4 dezer, gaven wy den Lector eene „ Korte Schets van het een en ander, waer mede derz „ SRAVS REGERINGE, het verblyf van Hanne DOORLUCITIGE „ EN KONINGLYKE HOOGHEDEN, binnen onze Vest „ getracht heeft, op allerlei wyze, te veraanagen. Het „ Volk, de BURGERS en INGEZETENEN van deze Stadt, van „ allerlei rang en stand, h „ de onweerspreeklykste „ landfche trouw en ha „ WETTIGE OVERH „ hune Aanspraak aan „ Eentwen geleden, ree „ lyk en wy zyn 'er v „ onze gegeven Schets n „ gen aan te vulken, wel „ geezen zyn en verzeid „ „ Zo ras men onder „ dat de ERFSTADHO „ herwaards stond te do „ dat zulks eene waare „ oorzaak en elk deet „ VORST, door bewyz „ tuigen, dat de waare „ van Godsdiens en Vry „ rech:vaardigheden, III „ LYK HUIS aangeda „ seneife zig ook onder anderen daar door, dat Zending Morgen „ den 31 Augustus, een merklyk meer dan gewoon getal Schulten „ naar Hantem voutok en gane nemate Ryntigen denzelfden

„ zels eenigermate het gebalder van 't G'schut verdoofd h-b „ ben: reeds gedurende den ganfchen dag waren verigenegen en „ blydschap algemeen; 't Wimpelvoeren V, pronkte met keur „ van Vlaeger, in top gehaald, en zulks zag men ook van min „ dere Vaarutgen, in de Stadt, vooral der Zeeuwfche Schulten, „ in de Kinsle Cragt liggende. — Na het eerste betoon „ van 's Volcs vreugde, hoerschie voor dien Avond verdere

## 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 Van Mierlo en Zoon N.V. heeft haar eigen actuele berichtgeving op zakelijk en financieel terrein. Onze kantoren verschaffen U hierover gaarne nadere inlichtingen.

# VAN MIERLO EN ZOON N.V.

de Bank voor Brabant



„ gemaklyk te maken, verdienen den dankbaren lof der Ingezetenen. „ By het uitslappen uit de Kretfen, werd het Hoo; Gezelschap „ door de bovengenoemde twee Heeren, ver. cibileet. De Heer

# De hoofdlijnen van het sociale beleid

Dat een artikel over het sociale beleid in dit Noordbrabant-nummer een bescheiden plaats inneemt temidden van een aantal hoofdzakelijk anders georiënteerde beschouwingen, behoeft geen verwondering te wekken. Het sociale beleid vertoont immers in vergelijking met bijv. het economisch en ruimtelijk beleid nog een duidelijke achterstand. Hiervoor zijn o.i. twee redenen aan te voeren. In de eerste plaats het feit, dat het sociale beleid pas relatief kort geleden in een systematische en op-wetenschappelijke uitgangspunten gegronde benaderingswijze is opgenomen. In de tweede plaats het feit, dat het sociale beleid en de daaraan ten grondslag liggende feiten zich minder gemakkelijk dan economische en technische data in cijfers laten vastleggen. Hiermee wil overigens niet gezegd zijn dat er alleen maar een sociaal beleid gevoerd zou kunnen worden op basis van wetenschappelijke kennis. Zoals elke vorm van beleid wordt ook het sociale beleid in belangrijke mate bepaald door voorwetenschappelijke feiten en uitgangspunten.

Tussen het economisch en ruimtelijk beleid enerzijds en het sociale beleid anderzijds bestaat in dit laatste opzicht dan ook weinig verschil. Verscheidene in de eerste plaats men de bepaling van het beleid in de beide eerstgenoemde sectoren bewust op basis van een systematische planning pogt te doen geschieden, waarvoor men gebruik maakt van wetenschappelijk verzamelde gegevens. Bij het sociale beleid ontbreekt deze planmatige aanpak nog in vele gevallen, hetgeen niet in het minst moet worden toegeschreven aan het feit, dat men over onvoldoende wetenschappelijke gegevens beschikt om een dergelijke aanpak te motiveren.

Dit constateert voor het sociale beleid in zijn algemeenheid moet overigens onmiddellijk worden vastgesteld dat er verschillende sectoren van dit beleid zijn, waarvoor deze algemene stelling zeker niet (meer) op gaat. Op het gebied van bijv. onderwijs, maatschappelijk werk, vrijetijdsbesteding en recreatie, wordt zowel op landelijk als op provinciaal niveau, een bewuste planning nagestreefd, terwijl ook op andere hier niet genoemde terreinen een dergelijke ontwikkeling duidelijk valt waar te nemen.

## De plaats van het sociale beleid in de na-oorlogse ontwikkeling van Noordbrabant.

In de brede zin van het woord, zoals wij hierboven hebben aangegeven, heeft het sociale beleid in de na-oorlogse ontwikkeling van Noordbrabant een belangrijke rol gespeeld. Wanneer men namelijk het provinciale welvaartsplan van 1947 nog eens naleest, blijkt dat het terrein van het sociale beleid in dit welvaartsplan en in de daarop betrekking hebbende preadviezen een zeer behoorlijke plaats heeft ingenomen. Rond het thema van de industrialisatie van Noordbrabant zijn in dit welvaartsplan verschillende bijdragen opgenomen, waarin de sociale aspecten van dit vraagstuk aan de orde worden gesteld. Meestal is dat nog tastenderwijs en meer vanuit een intuïtieve kennis van de provincie en haar bevolking dan vanuit exacte cijfers en gegevens.

Er zit echter in al deze beschouwingen een leidende

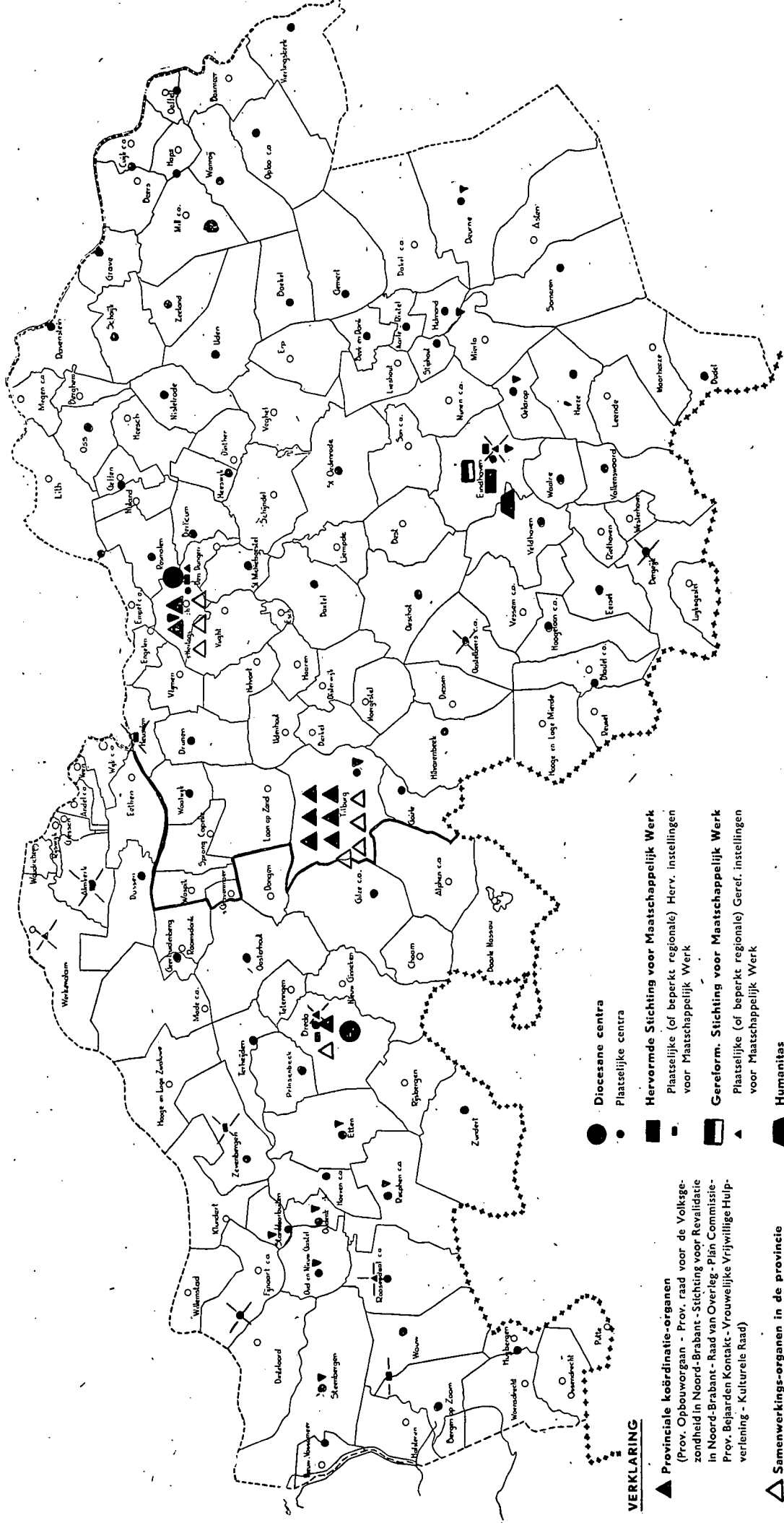
gedachte — welke in de latere jaren verder is uitgewerkt — nl. dat de in Noordbrabant plaatsvindende economische structuurveranderingen een begeleidend antwoord vragen vanuit het sociale beleid. Het welvaartsplan geeft dit antwoord nog maar vaag en summier en werkt het slechts voor bepaalde sectoren wat nader uit, maar duidt wel de lijnen aan, waarlangs zich de toekomstige studie en planning zal bewegen. In het algemeen komen hierbij twee aspecten naar voren. In de eerste plaats het sociale beleid als onderdeel van een breder welvaartsbeleid en in de tweede plaats de functie van het sociale beleid als autonome activiteit op het vlak van het sociale welzijn. Ten aanzien van deze beide aspecten maken wij hier enkele opmerkingen.

Wat het eerste punt betreft mogen wij beginnen met te stellen dat onze moderne welvaartsplanning uit verschillende componenten is opgebouwd. De vraagstukken, waarop deze planning zich richt, vertonen een veelheid van aspecten, welke slechts vanuit een meer-dimensionale visie kunnen worden benaderd. In aanleg ligt hier meestal wel ergens een hoofddaccant dat ook in het beleid dominant is maar dat voornamelijk andere aspecten bevat, welke een benadering vanuit verschillende beleidssectoren vragen. In dit verband kan men bijv. wijzen op vraagstukken als stadsontwikkeling en stadssanering, ruimtelijke planning (uitbreidingsplannen en streekplannen), industrialisatie, cultuurtechnische werken. Bij al deze vraagstukken ligt er in het beleid ergens een beginpunt; dit kan zijn in de ruimtelijke ordening, in de economische planning, in het huisvestingsbeleid of in de agrarisch-technische sfeer, maar hiermede is het vraagstuk niet uitgeput.

Er blijken namelijk nog andere facetten te zijn welke een benadering op een breder front noodzakelijk maken. Om deze stelling voor de sector van het sociale beleid te verduidelijken wijzen wij bijv. op het probleem van de kleine plattelandskern. In eerste instantie wordt dit vraagstuk meestal benaderd in de sfeer van de ruimtelijke ordening, maar er is duidelijk een sociale of sociologische dimensie aan dit probleem, welke in breder verband ook wel wordt aangeduid met de term „de leefbaarheid van het platteland”. Hier komen vragen van gemeenschapsopbouw en sociale verhoudingen aan de orde, welke alleen vanuit het sociale beleid in samenhang met de ruimtelijke planning kunnen worden benaderd.

Ditselfde kan men zeggen van de andere hier genoemde vraagstukken op het terrein van de planologie en mutatis mutandis ook van de overige sectoren van economisch of technisch beleid. In de ontwikkeling zoals deze zich nu in Noordbrabant voltrekt, is het verheugende dat het hier bedoelde soort verbanden tussen de verschillende beleidssectoren steeds duidelijker naar voren komt, waarbij met name het sociale beleid naast de economische en ruimtelijke planning als een — zij het nog bescheiden — partner wordt geaccepteerd. De samenwerking tussen de provinciale instituten — het Economisch Technologisch Instituut, de Provinciale Planologische Dienst en het Provinciaal Opbouworgaan — vormt hiervoor een duidelijk bewijs.

# Koördinatie- en samenwerkings-organen op maatschappelijk terrein in Noord-Brabant op 1 januari 1960



## VERKLARING

- ▲ Provinciale koördinatie-organen (Prov. Opbouworgan - Prov. raad voor de Volksgezondheid in Noord-Brabant - Stichting voor Revalidatie in Noord-Brabant - Raad van Overleg - Plan Commissie - Prov. Bejaarden Kontakt - Vrouwelijke Vrijwillige Hulpverlening - Kulturele Raad)
- △ Samenwerkings-organen in de provincie (Gesinsorg - Jeugdraad - Plaatselandslektuurvoorziening - Cupertino Stichting - Prov. Blindencommissie Noord-Brabant - Jeugdzorg / bijzonder gezinswerk - Federatie voor sociale werkplaatsen)
- Diocesane centra
- Plaatselijke centra
- Hervormde Stichting voor Maatschappelijk Werk
- ▬ Plaatselijke (of beperkt regionale) Herv. instellingen voor Maatschappelijk Werk
- ▭ Gereform. Stichting voor Maatschappelijk Werk
- ▲ Plaatselijke (of beperkt regionale) Gereform. instellingen voor Maatschappelijk Werk
- ▭ Humanitas
- ▼ Instellingen voor Opbouwwerk
- ✕ Beperkte regionale functie

Behalve als een onderdeel van een breder welvaartsbeleid heeft het sociale beleid, zoals wij hebben opgemerkt, ook een eigen autonome functie. Men mag deze zoals nog wel eens pleegt te gebeuren niet versmallen tot alleen maar gemeenschapshuizen bouwen of maatschappelijk werkers „laten opereren”. Hoe gewichtig en aantrekkelijk deze functies soms ook zijn, zij vormen beslist niet het sociale beleid in de hier bedoelde betekenis. Dit bestaat namelijk niet in het treffen van een aantal min of meer op zichzelf staande voorzieningen, maar veeleer in het ontwerpen van maatregelen voor de verschillende sociale sectoren in hun interne en externe samenhangen.

Aan de ene kant richt het sociale beleid zich dus op de verschillende sectoren afzonderlijk (onderwijs, maatschappelijk werk, volksgezondheid), aan de andere kant heeft het een integraal karakter en tracht het de onderscheidene sectoren binnen een gecoördineerd beleid te betrekken (sociale planning in ontwikkelings- en probleemgebieden). In beide gevallen is het doel van het sociale beleid: te komen tot een systematische beïnvloeding van de maatschappelijke processen en de maatschappelijke structuur, meestal in aansluiting op ontwikkelingen in de economische of technische infrastructuur. Dikwijls zijn deze laatste zeer concreet gegeven met verschijnselen zoals migratie, industrievestiging of agrarische sanering, maar vaak zijn zij ook terug te voeren tot een meer algemene beweging, welke men kan aanduiden met het begrip verstedelijking. Vooral voor Noordbrabant is dit laatste verschijnsel, mede als gevolg van de zeer snelle industrialisatie, een centraal gegeven, dat voor het sociale beleid als een primair uitgangspunt moet gelden.

#### Enkele hoofdlijnen van het sociale beleid.

De lijn volgend, welke in het provinciale welvaartsplan van 1947 is getrokken, kunnen wij een aantal hoofdpunten onderscheiden, welke de ontwikkeling van het sociale beleid in Noordbrabant markeren. Wij wijzen dan met name op de volgende sectoren:

- a. onderwijs;
- b. maatschappelijk werk en de sociale begeleiding van de industrialisatie;
- c. vrije-tijdsbesteding.

Chronologisch gezien moet punt b. eigenlijk eerst worden gesteld. In de beginfase van de industriële ontwikkeling van Noordbrabant bestond vooral belangstelling voor het maatschappelijk werk en de sociale begeleiding van de industrialisatie. Wanneer men er de betreffende preadviezen op naleest richtte de aandacht zich destijds vooral op het opvangen van de nogal negatief geachte consequenties van de industrialisatie. Hiervoor werd een samenhangend geheel van maatregelen voorgesteld, dat zich op alle terreinen van het individuele en sociale welzijn zou richten. In dit kader is een hele scala van activiteiten tot ontwikkeling gekomen, waarvan wij in dit verband noemen: de beroepskeuze en beroepenvoorlichting; het werk van de vormingsinstituten voor de bedrijfsjeugd in de vorm van mater amabilis- en levensscholen en het voorlichtings- en vormingswerk van de standsorganisaties.

Een ander terrein dat eveneens een snelle ontwikkeling heeft gekend is het maatschappelijk werk met als neveninstituut de gezinszorg. Gespreid over de provincie bevindt zich momenteel een net van instellingen voor maatschappelijk werk en gezinszorg, dat vanuit verschillende levensbeschouwelijke toporganen in Breda, Eindhoven en 's-Hertogenbosch is opgebouwd (zie bijgaand overzicht).

Bij de optredende structuurveranderingen vervult het maatschappelijk werk een begeleidende functie in die zin dat het zich richt op de aanpassingsmoeilijkheden van personen en groepen, terwijl het zich met name de laatste tijd ook gaat bezig houden met de problemen van de samenleving zelf. Deze verschuiving in de richting van wat men het maatschappelijk opbouwwerk noemt, is vooral in de ontwikkelingsgebieden naar voren gekomen, waar een integrale aanpak van de samenlevingsproblemen in het kader van een snelle industrialisatie geboden was.

Het accent in het werk is door deze ontwikkeling enigszins verschoven van de zuiver individuele hulpverlening naar een breder veld van sociale actie. Hiermee heeft het maatschappelijk werk ook een duidelijke functie gekregen als onderdeel van het sociale beleid. Dit manifesteert zich o.a. in de oprichting van regionale organen voor maatschappelijk werk en maatschappelijk opbouwwerk. In verschillende delen van Noordbrabant zijn de laatste jaren in dit opzicht enige initiatieven tot ontwikkeling gekomen. Hierbij vallen twee vormen te onderscheiden: organen op particuliere basis (regionale centra of opbouwstichtingen) met een opdracht welke zich beperkt tot het sociale terrein en daarnaast de welvaartsstichtingen welke een ruimere welvaartsplanning beogen.

#### Het onderwijs.

De aandacht voor het onderwijs loopt als een rode draad door het gehele na-oorlogse beleid van de provincie. Tegen de achtergrond van het gevoerde welvaartsbeleid behoeft dit geen verwondering te wekken. Een industriële ontwikkeling zoals in Noordbrabant noodzakelijk werd geacht, vraagt een hoog ontwikkeld en sterk gedifferentieerd onderwijsapparaat. Met het oog op de ontwikkeling van een dergelijk apparaat heeft de provincie Noordbrabant een systematische onderwijsplanning nagestreefd, ten behoeve waarvan zij een groot aantal onderzoekingen heeft laten uitvoeren.

Reeds onmiddellijk na het verschijnen van het welvaartsplan is hiermee een aanvang gemaakt door aan een commissie op te dragen een rapport uit te brengen betreffende de toestand en de gewenste ontwikkeling van het nijverheidsonderwijs. Dit rapport, dat in 1954 is verschenen, is in 1955 gevolgd door een rapport over de stand van het v.h.m.o. in Noordbrabant. Inmiddels was ook een aanvang gemaakt met een onderzoek naar de stand van het gewoon lager onderwijs door een commissie onder leiding van Drs. C. G. M. H. Souren. Dit rapport — in de wandeling genoemd „het rapport Souren” — werd in 1957 aan de Provinciale Staten aangeboden.

Voortbordurend op de rapporten over het nijverheids- onderwijs en het v.h.m.o. was het Katholiek Sociaal Kerkelijk Instituut intussen opgedragen een nadere studie te maken over de stand van het gehele voortgezet onderwijs in Noordbrabant. Deze studie verscheen in 1957 en werd in het kader van een bredere provinciale onderzoekopdracht nog gevolgd door studies over de doorstroming naar en het rendement van het v.h.m.o. en het u.l.o. (K.S.K.I. 1958) en de maatschappelijke functie van het u.l.o. (K.S.K.I. 1959). Ter afsluiting van deze opdracht loopt momenteel nog een onderzoek naar de integratie in het v.h.m.o. dat door het Katholiek Sociaal Kerkelijk Instituut tezamen met het Gemeenschappelijk Instituut voor Toegepaste Psychologie te Nijmegen wordt uitgevoerd.

Om de in deze rapporten neergelegde inzichten in praktische beleidsmaatregelen te vertalen werd door het Pro-

vinciaal Bestuur in het kader van de provinciale Commissie Sociaal Plan — een commissie welke door het Provinciaal Bestuur met de opstelling van een sociaal welvaartsplan is belast — een sectie onderwijs in het leven geroepen. Deze sectie heeft haar visie op de gewenste ontwikkeling van het onderwijs in Noordbrabant en een aantal plannen en adviezen neergelegd welke als richtsnoer voor het provinciale beleid worden gehanteerd. Door de werkzaamheden van de sectie is een vaste basis gegeven aan de onderwijsplanning in Noordbrabant, welke nog voortdurend verder wordt uitgebouwd en ten aanzien waarvan de verwachting bestaat dat zij definitief in een provinciale onderwijsraad gestalte zal krijgen.

Van de onderwerpen welke de sectie momenteel bezig houden vermelden wij:

- een plan voor de spreiding van scholen over de provincie voor verschillende typen van onderwijs. Voor het katholiek v.h.m.o. en het uitgebreid technisch onderwijs is een dergelijk plan reeds gereed gekomen;
- een plan inzake het in het leven roepen van adviesinstanties voor het onderwijs;
- het geven van systematische school- en beroepskeuzevoorlichting met betrekking tot het voortgezet onderwijs;
- suggesties omtrent de verbetering van de integratie van leerlingen in het voortgezet onderwijs;
- de ontwikkeling van plaatselijke en regionale onderwijsorganen;
- het vraagstuk van de intellectuele en ludische vorming met betrekking tot het voortgezet onderwijs.

Het laat zich aanzien dat de bestudering van deze en andere onderwerpen een op verdere differentiatie en uitbouw van het onderwijsstelsel gericht beleid mogelijk

zullen maken. Hiertoe zullen de voorwaarden mede worden geschapen door de mogelijkheden, welke met de nieuwe wet op het voortgezet onderwijs zijn gegeven.

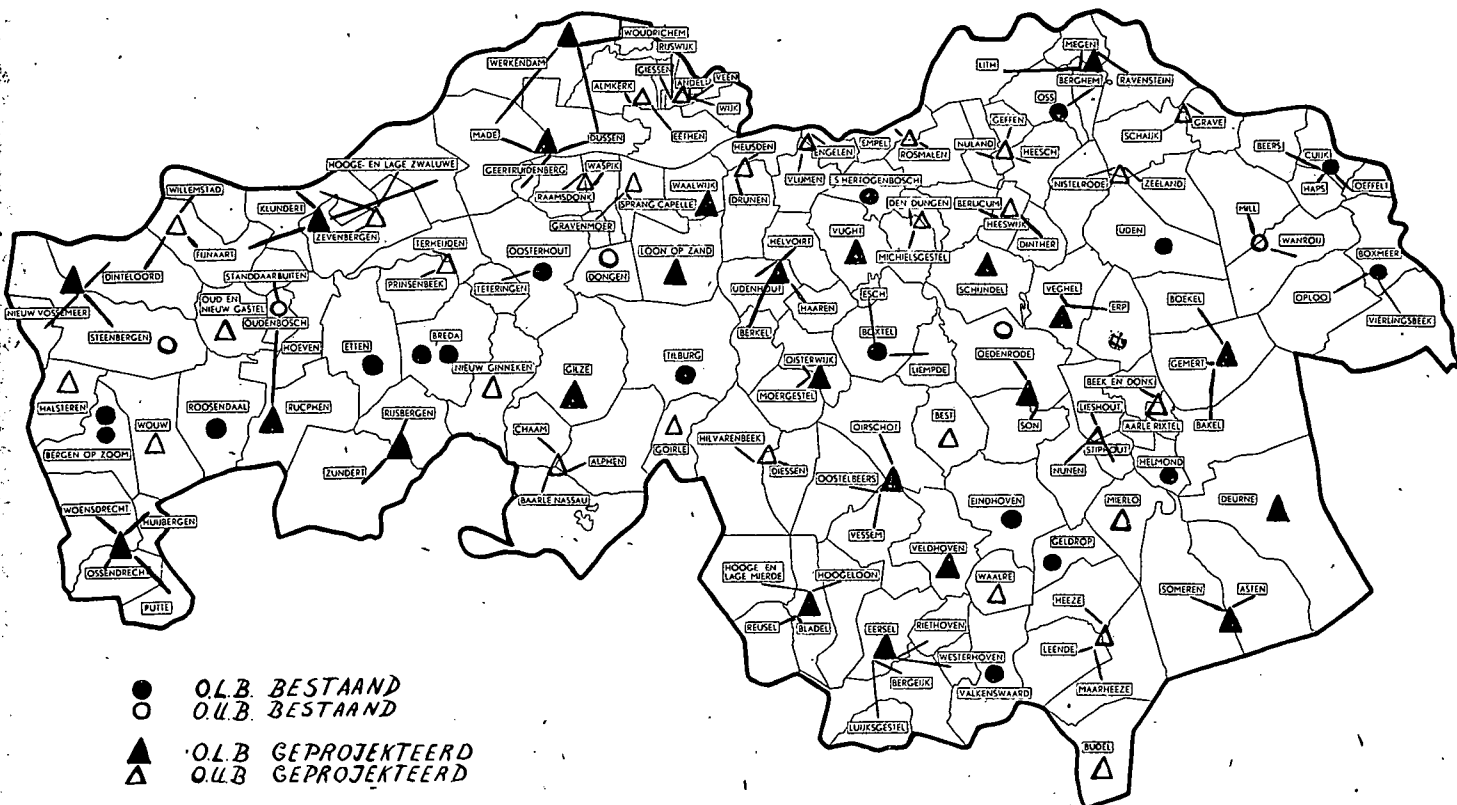
### Vrije-tijdsbesteding.

Een derde facet van het sociale beleid, waarop wij tenslotte nog even het licht willen laten vallen, is de vrije-tijdsbesteding. Vooral de laatste jaren is dit vraagstuk — overigens niet alleen in Noordbrabant — in het middelpunt van de belangstelling gekomen. In het kader van de eerdergenoemde provinciale onderzoekopdracht is door het Katholiek Sociaal Kerkelijk Instituut een onderzoek gedaan naar de besteding van de vrije tijd in Noordbrabant. Dit onderzoek is voor de eerder genoemde Commissie Sociaal Plan aanleiding geweest om een drietal facetproblemen van het vraagstuk van de vrije-tijdsbesteding in studie te nemen, t.w. de leatuurvoorziening, openlucht-recreatie en sport.

Over de beide eerste onderwerpen zijn door de commissie plannen uitgewerkt; de opstelling van een plan inzake de sport wordt momenteel nog voorbereid. Het plan betreffende de leatuurvoorziening (zie bijgaande kaart), dat vooral betrekking heeft op de vernieuwing van het bibliotheekwerk ten plattelande, is inmiddels in uitvoering genomen. In het recreatieplan is vanuit de gezichtshoek van het sociale beleid een aantal desiderata geformuleerd met betrekking tot de recreatieve ontwikkeling van Noordbrabant. Tezamen met de momenteel in voorbereiding zijnde ruimtelijke plannen zullen deze de basis vormen voor het in de toekomst in de provincie te voeren recreatiebeleid.

Ten aanzien van de hier genoemde sectoren merken wij op dat men terzake bedacht zal moeten zijn op een zekere

OVERZICHT BESTAANDE EN GEPROJekteERDE BIBLIOTEKVOORZIENINGEN IN NOORD-BRABANT.





# De planologische ontwikkelingen en problemen

## Beschouwingen inzake de ontwikkeling van het verkeer, de wegen, de waterwegen en de spoorwegen

### SOCIAAL-ECONOMISCHE ONTWIKKELING EN RUIMTELIJKE PLANNEN

#### Algemeen.

In de voorafgaande artikelen is uiteengezet dat de groei van de bevolking in Noordbrabant zeer groot is, en dat in het bijzonder de industriële ontwikkeling bepaald stormachtig verloopt.

Om deze ontwikkeling in goede banen te kunnen leiden is een actief overheidsbeleid nodig. Dit overheidsbeleid concretiseert zich op de verschillende staatsrechtelijke niveaus (gemeente, provincie en rijk) in bepaalde ruimtelijke vormen: woonwijken, recreatieterreinen, industriegebieden, verkeerswegen, spoorwegen, scheepvaartwegen enz. De ruimtelijke plannen die deze verschillende activiteiten bundelen vereisen een vergaande coördinatie — en vanwege de grootte en de duurzaamheid van de investeringen in de private en de publieke sfeer, en vanwege de grote sociale belangen die ermee gemoeid zijn, en vanwege de beperktheid van de ruimte waarop de vele en veelsoortige belangen aanspraak maken. De ontwikkeling van de moderne maatschappij brengt een steeds verdere toespitsing mee van de strijd der verschillende ruimtebehoevende en in de ruimte zich manifesterende belangen; zij brengt daardoor ook mee dat het planologische beleid een steeds groter aandeel zal gaan nemen in het geheel van bestuurlijke activiteiten van de Overheid.

De plaats van de provincie hierin is voornaam. Niet alleen door de eigen directe deelneming in de vorm van wegenplannen e.d., maar vooral door de coördinerende taak die zij wettelijk bezit. Volgens de Woningwet is de provincie het orgaan dat de plannen van de gemeenten (uitbreidingsplannen) goed- of afkeurt. Volgens de Wet op het nationale plan en de streekplannen is zij belast met het vaststellen van ruimtelijke plannen voor de provincie of gedeelten daarvan (streekplannen). Streekplannen zijn nodig voor de gemeenten bij het samenstellen van hun uitbreidingsplannen; zij zijn het provinciaal bestuur behulpzaam bij het uitoefenen van het goedkeuringsrecht ten aanzien van gemeentelijke plannen.

(vervolg van blz. 444)

continuïteit in het beleid; het opstellen van een plan is slechts een eerste fase, welke gevolgd moet worden door een regelmatige planning. Dit is alleen mogelijk, wanneer hiervoor duidelijke organisatievormen worden gevonden, waarin de betrokken belangensferen genoegzaam tot hun recht komen.

#### Besluit.

In het voorgaande hebben wij getracht in grote lijnen een beeld te geven van de functie die het sociale beleid in het kader van de welvaartsontwikkeling van Noordbrabant inneemt. Wij hebben er hierbij op gewezen dat deze functie steeds duidelijker wordt gezien en ook meer bewust vanuit een wetenschappelijke achtergrond wordt benaderd. In aansluiting op deze beschouwingen hebben

De ontwikkeling in Nederland heeft ertoe geleid dat op rijksniveau wel planologische studies worden verricht maar geen nationale plannen in de werkelijke zin tot stand kwamen. De taak van de provincie is daardoor extra belangrijk omdat in de provinciale plannen in sommige gevallen nationale belangen in meer of minder sterke mate betrokken zijn. Met andere woorden: de planologische coördinatie van de nationale, provinciale en gemeentelijke belangen vindt in veel gevallen plaats op het niveau van de provincie.

#### Het planologische beleid.

Het provinciale planologische beleid is méér dan het concipiëren van streekplannen. Het scheidt immers de ruimtelijke voorwaarden voor het realiseren van het algemene maatschappelijke beleid en vormt anderdeels van dit algemene beleid het ruimtelijke beeld. Het is duidelijk dat het planologische beleid op dezelfde sociale, bestuurlijke en andere opvattingen gebaseerd moet zijn als alle andere vormen van het overheidsbeleid, en dat dit beleid het algemene kader zal moeten geven waarbinnen de provinciale ruimtelijke plannen tot stand komen. Een typisch voorbeeld daarvan is het zgn. „*Welvaartsplan van de provincie Noord-Brabant*” (1947).

Deze studie, in feite minder een plan dan wel een planologisch beleidsprogramma, een „beginselverklaring”, is als zodanig zeer waardevol. Zij is direct gericht op slechts één doel: de industrialisatie, en behandelt daarvan in feite slechts één aspect: de gematigde concentratie. Dit wil zeggen dat de nagestreefde industrialisatie — behalve in de aanwezige 7 grote centra van werkgelegenheid — vooral diende te worden gerealiseerd in een 38-tal in het welvaartsplan aangewezen kleine centra. Uit de overwegingen blijkt hoezeer sociale beweegredenen in verbinding met economische motieven het planologische programma hebben bepaald.

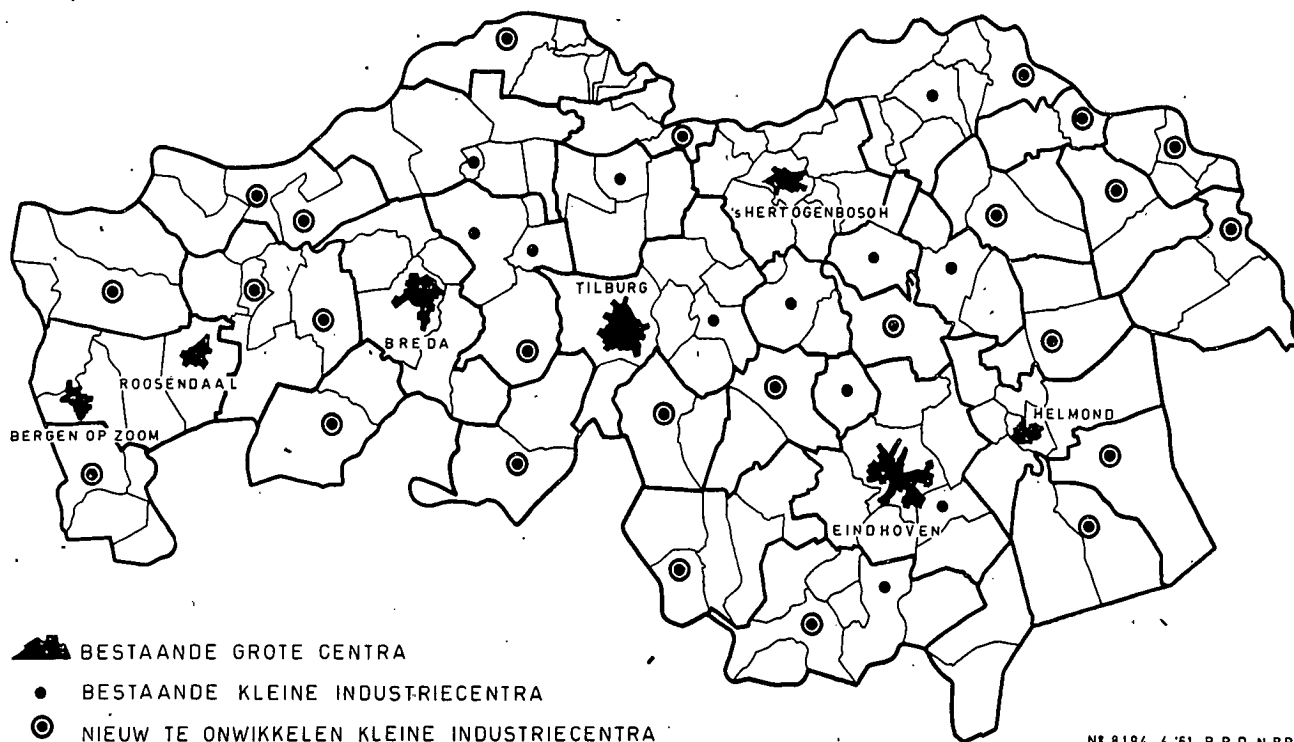
In 1959 is het welvaartsplan gedeeltelijk herzien, nl. in het zgn. „*West-Brabantplan*”. Het beginsel van de gematigde concentratie onderging hierin in zoverre een wij-

wij verder een beeld gegeven van de hoofdlijnen, welke het sociale beleid in de na-oorlogse periode hebben bepaald.

Wij zijn hierbij uiteraard zeer globaal te werk gegaan waardoor dikwijls bepaalde — ook belangrijke — nuances zijn weggevallen. Door de beperking tot enkele hoofdlijnen zijn andere elementen, zoals bijv. het culturele werk en de volksgezondheid, niet in het tableau opgenomen. Binnen de beschikbare ruimte was dit alleen maar mogelijk geweest, wanneer deze beschouwingen zich hadden beperkt tot een opsomming zonder meer van activiteiten en voorzieningen. Dat dit het inzicht in deze materie niet bevorderd zou hebben, mag wellicht een verontschuldiging zijn voor de beperkingen die wij hier noodzakelijkerwijze moesten aanbrengen.

Tilburg.

Drs. A. VERDIJK.  
Mr. P. KUIJPERS.



ziging dat thans meer belang werd gehecht aan de grote centra, de steden <sup>1)</sup>. Het „West-Brabantplan” is in materiële zin stellig een plan te noemen, aangezien er vele projecten in zijn opgenomen betreffende verkeerswegen, scheepvaartwegen, havens enz. Hiërarchisch gezien zou men het een basisplan kunnen noemen aangezien het met zijn globale traceringen grondslagen legt waarop provinciale streekplannen en/of gewestelijke structuurplannen kunnen worden uitgewerkt.

#### De streek als planologisch object.

Beschouwd vanuit de gezichtshoek der wettelijke mogelijkheden is de streek als zodanig een probleem. Als staatsrechtelijke figuur bestaat de streek namelijk niet. Dit is waarschijnlijk een van de redenen waarom er in ons land nog zo weinig streekplannen zijn vastgesteld. Wel is de provincie het door de wet aangewezen orgaan voor de vaststelling van streekplannen, maar de realisatie van die plannen ligt goeddeels in handen van de gemeenten.

Een streekplan kan in de gemeentelijke sfeer niet meer doen dan een bepaalde ontwikkelingslijn aangeven. De uitvoering is aan de gemeenten zelf voorbehouden. Dat wil zeggen dat minstens voor de uitvoering van streekplannen een samenwerking van gemeenten in veel gevallen onmisbaar is, nl. daar waar gemeenschappelijke belangen moeten worden behartigd.

De moeilijkheid bij de planning is echter dat een aantal gemeenten tezamen niet de streek vertegenwoordigen. Wat in het belang van de streek is, wordt niet altijd door alle deelnemers als een direct gemeentelijk belang gezien — en is het in sommige gevallen ook niet. En daar er verschillende streekbelangen en verschillende gemeentelijke belangen in het geding kunnen zijn, met tal van combinatiemogelijkheden in deze belangensferen, is de samenwerking in het algemeen vaak een tere zaak. Het vergt

<sup>1)</sup> „Noord-Brabant in het Nieuwe Westen”, uitgave van het provinciaal bestuur, 1959.

dan veel stuurmanskunst opdat het spel van geven en nemen niet tot een koehandel wordt. Van groot belang is het dan ook dat de streekplanning kan plaatsvinden aan de hand van door de provinciale overheid en/of rijksoverheid verstrekte richtlijnen. Concreet gesteld: een gewestelijk structuurplan dient te steunen op en moet een nadere uitwerking geven van een provinciaal of regionaal basisplan.

Het is verheugend dat de drang tot samenwerking op het ogenblik in verschillende delen van de provincie Noord-Brabant tot uiting komt. Voor deze samenwerking wordt niet overal dezelfde weg gevolgd, maar de positieve bedoelingen verdienen alle steun en aandacht. Werkzaam zijn op het ogenblik: de streekraad voor het land van Heusden en Altena, de Kempenlandstichting, de W.E.B. (West-Noordbrabant), de Streekraad Midden-Brabant (Tilburg e.o.), Breda e.o., en Eindhoven met randgemeenten.

#### De stadsgewesten.

In de streekplanproblematiek nemen de stadsgewesten een aparte plaats in. In de stadsgewesten raken de belangen zo nauw met elkaar verweven dat de afzonderlijke gemeenten tezamen een zodanige sociaal-economische eenheid gaan vormen dat de zelfstandige oplossing van stedsbouwkundige en andere vraagstukken onvoorziene en soms ongewenste gevolgen in de andere gemeenten teweeg brengen, tot schade van het geheel. Het sterkst komt dit naar voren in conglomeraties die onder een grote economische en demografische druk staan, en waar de ruimtelijke distantie tussen de betreffende gemeenten gering is.

In sterke mate is zulks het geval rond de stad Eindhoven. Van de toeneming van het aantal industriële arbeidsplaatsen in geheel Nederland gedurende de laatste tien jaar, werd ruim  $\frac{1}{7}$  deel gerealiseerd in het stadsgewest Eindhoven. Het is niet onwaarschijnlijk dat de huidige krachtige bevolkingsgroei in dit gewest — thans nog ge-

temperd door pendel en woningschaarste — nog stormachtiger zal worden. Dit scheidt grote problemen ten aanzien van de woonvoorzieningen, industrieterreinen, onderzins, de verkeerswegen en de onderlinge verbindingen enz.

Doch ook in andere delen van de provincie werpen de gebeurtenissen hun schaduw vooruit. Het ziet er naar uit dat het nuttig effect van de enorme potenties van Zuid-Nederland in de volgende decennia nog zeer veel groter zal zijn dan in het verleden het geval was, en het is dan ook goed zich de gevolgen daarvan vroegtijdig te realiseren. Deze zullen zich in de naaste toekomst op grote of kleine schaal ook gaan manifesteren bij de andere industriële centra: 's-Hertogenbosch, Oss, Breda, Tilburg e.a. Het is niet een typisch Brabants verschijnsel want het doet zich in meer delen van Nederland voor, in het bijzonder in het westen des lands. Het verschil met het westen is enerzijds dat de ruimte tussen de grote centra in Noordbrabant toelaat om de problemen vooralsnog binnen de deelgebieden op te lossen, en anderzijds dat deze problemen nog zo vroegtijdig onderkend kunnen worden dat de oplossing niet te laat behoeft te komen.

### DE CENTRALE LIGGING VAN NOORDBRABANT

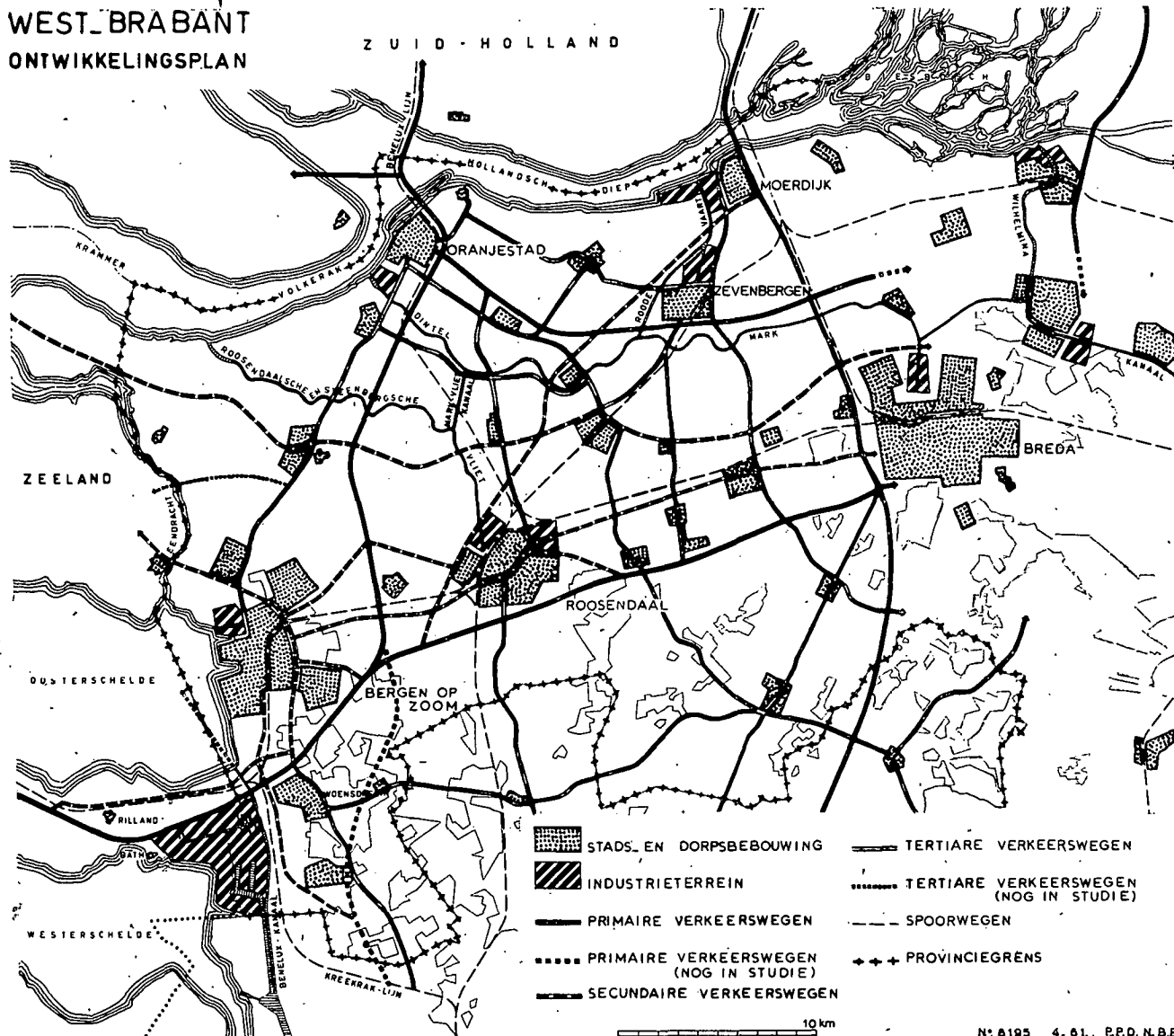
Vóór de tweede wereldoorlog speelde de ligging van Noordbrabant tussen de economische concentratiegebieden

van Nederland, België en Duitsland nauwelijks een rol. Deze begint eerst thans — onder de invloed van ingrijpende internationale staatkundig-economische veranderingen (Benelux, E.E.G., E.G.K.S.) — effect te sorteren. Het vervagen der staatkundige grenzen veroorzaakt een toeneming van het economisch verkeer tussen deze gebieden.

Dit brengt op zijn beurt de noodzaak mee van goede verkeersverbindingen, die — gelukkig gevolg van de centrale ligging — goeddeels door Noordbrabant moeten gaan. Intussen staan wij in dat opzicht nog slechts aan het begin. Noch wat betreft de waterwegen, noch ten aanzien van de verkeerswegen en evenmin op het stuk van de spoorwegen zijn de verbindingen van Noordbrabant met de toch zo nabij gelegen Belgische en Duitse economische centra vergelijkbaar met die naar de gebieden van Nederland ten noorden van de rivieren.

De eerste autosnelweg over de rijksgrens heen (rijksweg nr. 67, E 3-weg) is thans nabij Eindhoven in uitvoering genomen. Van de aanleg van autosnelwegen over de Belgische grens schijnt op korte termijn helaas nog geen sprake te zijn, waarbij toch reeds opvalt dat de in de plannen opgenomen grote verkeersverbindingen in aantal vrij beperkt zijn. Op het gebied van de waterwegen begint het nog steeds achterwege blijven van een korte en moderne

### WESTBRABANT ONTWIKKELINGSPLAN



Schelde-Rijn verbinding twijfels te wekken aan de Benelux. De noodzaak — in internationaal verband — van een verbinding tussen Maas en Rijn komt eveneens steeds meer naar voren. Deze verbinding, van belang voor het vervoer van het Luikse bekken en het gehele Maas-Sambregebied naar en van het Ruhrgebied, zal een grote stimulans geven aan de verdere ontplooiing van Oost-Brabant indien Noordbrabant daarop met zijn waterwegen aansluit. Op spoorweggebied bestaan eveneens nog leemten welke voorziening behoeven. Onder andere is dit het geval ten aanzien van een korte spoorwegverbinding van Eindhoven met Antwerpen-Brussel.

Uit deze summier opsomming blijkt de invloed van de veranderde internationale omstandigheden op de ontwikkelingskansen van Noordbrabant. En het kan niet anders of de gewijzigde verkeersgeografische ligging — van randgewest tot middengebied — moet in de planologische programma's tot uiting komen. Dit is inderdaad reeds het geval in het zgn. „West-Brabantplan”. Het bevat projecties voor een internationale vaarweg (Beneluxkanaal), een internationale spoorlijn (Beneluxlijn) en een internationale verkeersweg (Zoomweg). Het is het eerste planologische programma dat duidelijk en bewust gebaseerd is op het staatkundig-economisch samengaan en samenwerken van gebieden aan weerszijden van de rijksgrens — vooral belichaamd in het grote zeehavenproject aan de Westerschelde (het Kreekrakplan).

Naast dit internationale aspect vertoont het West-Brabantplan ook nog een belangrijk nationaal aspect. Het berust namelijk voor een deel op de voorgenomen ontwikkeling van de Westerschelde, een door de provincies

Zeeland en Noordbrabant gemeenschappelijk geëntameerd initiatief. Naast het mondingsgebied van de Nieuwe Waterweg (Rotterdam) en van het Noordzeekanaal (IJmuiden) ligt hier de enige mogelijkheid voor een verdere ontplooiing op grote schaal van de internationale zeehavenfunctie van Nederland, welke thans nog geheel in het zgn. westen des lands is geconcentreerd. Deze Westerschelde-ontwikkeling is o.a. nodig om de door ruimtegebrek bedreigde potenties in het oude westen zo doelmatig mogelijk en zolang mogelijk te kunnen blijven realiseren — een probleem dat hier kortweg kan worden omschreven als het randstadprobleem.

## ONTWIKKELING VAN HET VERKEER

### Algemeen.

De toename van het motorrijtuigenverkeer in Noordbrabant ligt over het algemeen hoger dan het gemiddelde in Nederland; bedroeg dit laatste op 18 telpunten van de Rijkswaterstaat, verspreid over geheel Nederland, over de jaren 1955-1960: 52 pCt., voor de rijkswegen in Noordbrabant bedroeg dit:

Breda-Tilburg .....	61,5 pCt.
's-Hertogenbosch-Eindhoven .....	73,5 pCt.
Roosendaal-Etten (Breda) .....	57,9 pCt.
Grave-Heesch (Oss) .....	65,7 pCt.

Voorlopige berekeningen tonen aan, dat deze toename op de provinciale wegen eveneens gemiddeld boven de 50 pCt. ligt, en voor sommige wegen, voornamelijk in het oosten van de provincie, zelfs aanzienlijk hoger:

Veghel-Uden (onderdeel van de verbinding Eindhoven-Nijmegen) .....	95 pCt.
Oeffelt-Gennep (opening van de nieuwe Maasbrug tussen deze plaatsen in 1956) .....	122 pCt.

Was in 1955 de intensiteit per gemiddeld etmaal voor 25,9 pCt. van de wegen van het rijkswegenplan in Nederland meer dan 4.000, in Noordbrabant was dit voor niet minder dan 47 pCt. van die wegen het geval.

Bij het bovenstaande dient bedacht te worden dat, ofschoon het aantal inwoners van Noordbrabant 13 pCt. bedraagt van dat van Nederland, het automobielpark van Noordbrabant slechts 10,4 pCt. is van dat van Nederland. Er is dan ook een achterstand in autodichtheid aanwezig ten opzichte van alle andere provincies. Wellicht bestaat er een verband met het feit dat het aantal inwoners van Noordbrabant in de leeftijd van 18 jaar en ouder minder dan 13 pCt. van het Nederlandse totaal bedraagt, nl. 10,9 pCt.

Voor zover bekend vertoont het grensverkeer, als gevolg van de hierboven geschetste vervaging van de staatkundige grenzen, een stijging die eveneens schommelt tussen 50 en 100 pCt. De gegevens van de laatst gehouden tellingen zijn helaas nog niet beschikbaar. De ontwikkeling van het verkeer met België verdient echter alle aandacht omdat verwacht mag worden dat in de komende jaren in zekere zin een achterstand zal worden ingehaald. De aantallen motorvoertuigen die de Belgische grens passeerden resp. die welke de Noordbrabantse rivierengrens passeerden verhieldden zich in 1955 ongeveer als 1 : 3.

Het grensoverschrijdende goederenvervoer van en naar België en Luxemburg is sedert 1952 met 60,7 pCt. gestegen. Naar verkeerswijze is die toename voor het scheepvaartverkeer 57,2 pCt., per spoor 22,3 pCt. en langs de weg 177,7 pCt.

Wat het binnenlands personenvervoer per trein betreft steeg het aantal vertrokken reizigers in Noordbrabant van 9,67 pCt. van dat in Nederland in 1955 tot 10,2 pCt. in

(advertentie)

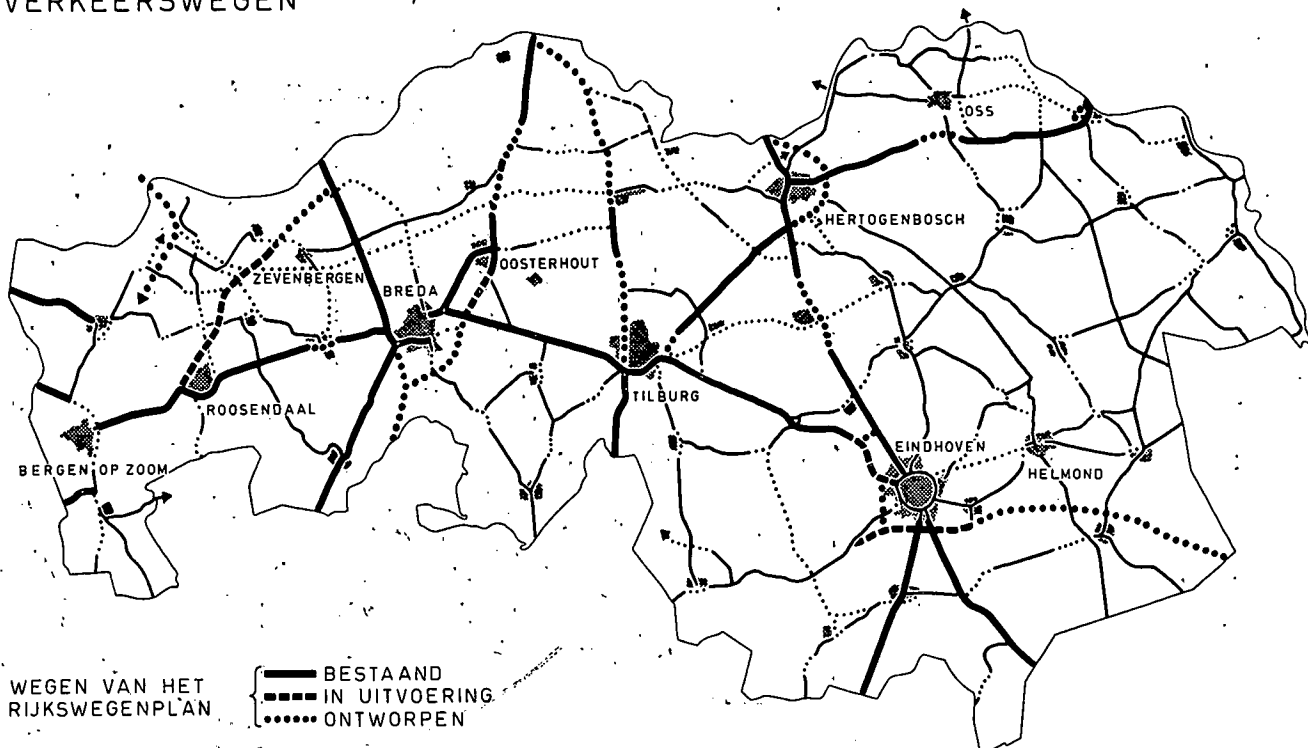
## Verolme Scheepswerf Heusden n.v.

Postbus 3 — Heusden

Nieuwbouw van vracht- en  
passagiersschepen

Tankers met een draagvermogen  
tot 20.000 ton

# VERKEERSWEGEN



WEGEN VAN HET RIJKSWEGENPLAN

- BESTAAND
- - - IN UITVOERING
- ..... ONTWORPEN

OVERIGE BELANGRIJKE WEGEN

- BESTAAND
- - - IN UITVOERING
- ..... ONTWORPEN

Nr 8193 4:61 P.P.D.N.B.R.

1958. Wat het scheepvaartverkeer aangaat nemen wat betreft het binnenlands vervoer de lossingen in Noordbrabant sneller toe dan het rijksgemiddelde. Werd in 1948 in Nederland gelost 28.741.500 ton (100 pCt.) en in Noordbrabant 2.350.100 ton (100 pCt.), in 1956 was dit onderscheidenlijk 46.418.200 ton (161,5 pCt.) en 4.029.166 ton (171,4 pCt.); alle cijfers exclusief campagne- en beurtvaart.

Ten aanzien van het binnenlands goederenverkeer te water neemt Noordbrabant ongeveer 10 pCt. van het nationaal vervoerd gewicht voor zijn rekening. Het Brabantse aandeel in de buitenlandse bevrachtingen bedraagt ongeveer 4,5 pCt. (in 1958 ongeveer 800.000 ton).

De Zuid-Willemsvaart (met een scheepvaartbeweging van 3,8 mln. ton te 's-Hertogenbosch) is in de categorie der secundaire vaarwegen een der drukst bevaren kanalen van Nederland, ondanks het feit dat de outillage verouderd raakt.

## Verkeerswegen.

Gezien de bovengeschetste toename van het wegverkeer, vraagt de verbetering en uitbreiding van het wegennet alle aandacht. Dit net omvat naast de doorgaande hoofdverbindingen, waarvan ca. 300 km voorkomen op het rijkswegenplan 1958, een net van ca. 600 km secundaire wegen, voorkomende op het provinciale wegenplan 1960, voorts 485 km tertiaire wegen, evenals de secundaire wegen grotendeels in onderhoud bij de provincie en ten slotte kwartaire wegen, grotendeels in onderhoud bij gemeenten en waterschappen.

Het bestaande rijkswegennet ziet er, schematisch voorgesteld, als volgt uit:

twee noord-zuid verbindingen:

- |                             |                    |                |
|-----------------------------|--------------------|----------------|
| 1. Utrecht-'s-Hertogenbosch | } Tilburg-Turnhout | } Leende-Weert |
|                             |                    |                |

- |                    |                      |                                         |
|--------------------|----------------------|-----------------------------------------|
| 2. Antwerpen-Breda | } Moerdijk-Rotterdam | } Geertruidenberg - Gorinchem - Utrecht |
|--------------------|----------------------|-----------------------------------------|

een oost-west verbinding:

- |                                |                                            |
|--------------------------------|--------------------------------------------|
| Zeeland-Bergen op Zoom-Tilburg | } 's-Hertogenbosch - Nijmegen - Eindhoven. |
|--------------------------------|--------------------------------------------|

Aan dit bestaande net zijn enkele wegen toegevoegd:

- |                              |                                      |
|------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Roosendaal-Moerdijk       | 24 km in aanleg                      |
| 2. Gorinchem-Tilburg         | 35 km in ontwerp                     |
| 3. Antwerpen-Eindhoven-Venlo | 42 km in ontwerp en 12 km in aanleg. |

De bovengenoemde 300 km bestaande rijkswegen, vermeerderd met laatstgenoemde 113 km in aanleg of in ontwerp zijnde wegen en met 31 km bij de provincie in onderhoud zijnde wegen, welke voorzien in op het rijkswegenplan voorkomende verbindingen, leveren de totale lengte van 444 km welke op het rijkswegenplan 1958 voor Noordbrabant voorkomt en 13,2 pCt. vormt van de totale op dat plan voorkomende wegen.

Van de bestaande rijkswegen is ca. 42 km als autosnelweg met vrije kruisingen uitgevoerd; daarnaast heeft nog ca. 41 km twee rijbanen (vier rijstroken) en ca. 26 km drie rijstroken. Er wordt met voortvarendheid aan de verbetering van dit wegennet gewerkt; gewezen moge niet alleen worden naar de boven reeds genoemde 36 km in aanleg zijnde autoweg en naar de bovengenoemde baanverdubbelingen, maar tevens naar de nieuwe weg Tilburg-Eindhoven, die dit jaar gereed komt, naar de nieuwe toegangsweg naar de onlangs geopende brug in Gorinchem en naar de omlegging Vught, welke laatste thans in uitvoering is en na voltooiing waarvan een hinderlijke traverse met een daarin gelegen meestal gesloten spoorwegovergang voor het doorgaande verkeer vervalt.

# ROTTERDAMSCHЕ BANK

**332** vestigingen  
in Nederland

waarvan

**41** vestigingen in  
37 plaatsen in N-Brabant

*Ook hier: waar U ook woont of werkt, de*

**ROTTERDAMSCHЕ BANK** *is altijd binnen Uw bereik*



(advertentie)

Het ligt in de bedoeling bij de herziening een tweetal nieuwe verbindingen op het rijkswegenplan te brengen, nl.:

- Eindhoven-Nijmegen via een bij Ravenstein te bouwen nieuwe Maasbrug en
- Antwerpen-Rotterdam via de omstreeks 1967 te voltooien Volkerakdam.

Daarnaast zijn in studie nieuwe wegen:

- van de brug in Hedel bij 's-Hertogenbosch naar de te bouwen brug in Wesseem (zuidelijk van Roermond) ter ontlasting van de bestaande weg 's-Hertogenbosch-Eindhoven, welke, ondanks de baanverdubbeling, het toenemende verkeer in de toekomst niet meer zal kunnen verwerken en ter vermindering van de traversen door 's-Hertogenbosch en door Eindhoven;
- Tilburg-Breda ten zuiden van de bestaande weg en ter vervanging van deze driestrooksweg.

Het provinciale wegenplan 1960 omvat naast wegen, welke tot doel hebben de kleinere agglomeraties onderling en met het net van hoofdwegen te verbinden, enkele belangrijke wegen, welke een aanvulling beogen te zijn van het bovengeschetste net van hoofdverbindingen, terwijl er tevens enige wegen op voorkomen, welke het lange-afstandsverkeer bedienen, zolang de betreffende wegen van het rijkswegenplan nog niet zijn aangelegd.

Als zodanig kunnen worden genoemd:

*in de eerste categorie:*

- de als autosnelweg deels in aanleg en deels in voorbereiding zijnde weg 's-Hertogenbosch-Waalwijk-Zevenbergen-Volkerakdam, de zgn. „Maasroute”, welke een belangrijke verbinding zal vormen van de provinciale hoofd-

stad en de Langstraat enerzijds met het westen van Noordbrabant en Zeeland via rijksweg 17 (Zevenbergen-Roosendaal) en anderzijds met het gebied langs de Nieuwe Waterweg via de Volkerakdam;

- de eveneens in aanleg zijnde verbinding van de „Maasroute” bij Druneh via de brug over de Bergse Maas bij Heusden met rijksweg Waalwijk-Gorinchem bij Giessen en via deze met de brug bij Gorinchem;

*in de tweede categorie o.a.:*

- de weg Belgische grens (bij Reusel)-Eindhoven-Helmond-Deurne-Venray;
- de weg Eindhoven-St. Oedenrode-Veghel-Uden-Grave;
- de weg Bergen op Zoom-Korteven (richting Zeeland).

Naast het provinciale wegenplan 1960 dat een lengte heeft van 623 km, is er een tertiair wegenplan, dat, zoals de Motorrijtuigenbelastingwet dit voorschrijft, 490 km wegen omvat „welke naast de wegen van het rijks- en provinciaal wegenplan, nodig zijn voor het verkeer met motorrijtuigen”.

Voor bovengenoemde wegen, voor zover deze bij de provincie in onderhoud zijn, is in 1956 een plan opgesteld, dat beoogt in ongeveer 14 jaar ca. 465 km wegen, welke nog niet aan de eisen van het tegenwoordige verkeer voldoen, met die eisen in overeenstemming te brengen door verbreding, rectificatie, aanleg van vrijliggende rijwielpaden, verbetering van kruispunten en vervanging van wegvakken, welke zich niet voor aanpassing aan bovengenoemde eisen lenen. Tot en met 1960 is 152 km verbeterd; jaarlijks wordt aan deze werken ca. f. 12 mln. ten koste gelegd.

26-4-1961

## Waterwegen.

Van de grens met Limburg bij Maashees tot Heusden wordt Noordbrabant aan de oost- en noordzijde begrensd door de Maas, welke bovenstrooms van Grave geschikt is voor de vaart met 2.000 tonsschepen; de daar gelegen sluis, berekend voor schepen van ca. 450 ton laadvermogen, kan door het opzetten van het peil door middel van de lager gelegen sluis bij Lith, schepen schutten tot een laadvermogen van ca. 1.350 ton.

Daar op de Maas, zowel boven- als benedenstrooms deze sluis, 2.000 tonsschepen kunnen varen, zal in Grave te eniger tijd schutgelegenheid voor die schepen moeten worden geschapen. Het grootscheep-vaarwater zet zich in westelijke richting voort via de Bergse Maas, Amer en Hollandsch Diep naar de Zuidhollandse en Zeeuwse stromen en in noord-westelijke richting via de afgedamde Maas naar de Merwede. De vaart met coasters is op deze vaarwegen mogelijk voor zover de vaste bruggen de doorvaart niet beperken. De vaste bruggen te Moerdijk, Keizersveer, Heusden en Nederhemert vormen een hinderpaal voor de ontwikkeling van de scheepswerven achter die bruggen.

De internationale vaarroute van Antwerpen naar Noord-Nederland en de Duitse industriegebieden — tot welke vaarroute onder andere behoren Westerschelde, Oosterschelde, Volkerak, Hollandsch Diep en de Dordtsche Kil, — loopt gedeeltelijk langs en gedeeltelijk op korte afstand van de west- en noord-westgrens van Noordbrabant.

De ligging van Noordbrabant ten opzichte van de bovengeschreven grote vaarroutes, gelegen op en nabij de provinciegrenzen, is gunstig. Het net van scheepvaartwegen

(advertentie)

ZOEKT U

## INDUSTRIETERREIN

MET EEN VASTE ONDERGROND  
EN GELEGEN AAN:

★ GROTE SNELVERKEERSWEG

(Utrecht - Maastricht)  
(Rotterdam - Eindhoven - Maastricht)

★ SPOORLIJN

(Amsterdam - Venlo)  
(Rotterdam - Maastricht)

★ VAARWATER

(Wilhelmina- en Beatrixkanaal)

Wenst u te beschikken over bekwaam en goedwillend personeel?

Zoekt u een woonplaats "Buiten" en toch in de directe omgeving van de dynamische grootstad?

Dient u dan een desbetreffend verzoek in bij het

**GEMEENTEBESTUUR VAN BEST**

over de mogelijkheden.



LAAT U DELEN IN  
DE WERELDWELVAART



Vraag Uw bank of  
commissionair nadere  
gegevens over



(advertentie)

binnen de provincie zelf is naar omvang en capaciteit echter beperkt. Dit net wordt in hoofdzaak gevormd door de Roosendaalse en Steenbergse Vliet, de Mark en Dintel en de Roode vaart, het Wilhelminakanaal, dat door middel van het Markkanaal met de Mark in verbinding staat en door middel van het Beatrixkanaal is verbonden met Eindhoven en tenslotte de Dieze met de Zuid-Willemsvaart en het Eindhovens kanaal. Over het algemeen kunnen op deze waterwegen schepen van 450 tot 600 ton varen.

Er wordt naar gestreefd de mogelijkheden voor de scheepvaart te vergroten door zowel de vaarwegen in de provincie zelf en de havens als de aansluitingen op de vaarwegen buiten de provincie te verbeteren c.q. nieuwe vaarwegen, havens en aansluitingen tot stand te brengen. De plannen voorzien o.a. in het geschiktmaken van een gedeelte van de bestaande vaarwegen voor een frequente vaart met schepen van 600 ton en een incidentele vaart met schepen van 1.350 ton en in de aanleg van een verbinding ter hoogte van Stampersgat tussen de Dintel en de Roosendaalse en Steenbergse Vliet. Gedacht wordt voorts aan het doortrekken van het Wilhelminakanaal van Aarle Rixtel naar de Maas en de aanleg van het Postelkanaal, dat het kanalenstelsel in Noord-België (Kempeische kanaal en het zijkanaal langs Turnhout) zal verbinden met het Wilhelminakanaal.

## Spoorwegen.

Het spoorwegennet bestaat in hoofdzaak uit de west-oost-verbinding (Vlissingen)-Bergen op Zoom-'s-Hertogenbosch- Nijmegen en de noord-zuid-verbindingen Esschen-Roosendaal-Lage Zwaluwe (-Rotterdam), (Roermond/Venlo)-Eindhoven-'s-Hertogenbosch (-Utrecht) en langs de uiterste oostgrens (Venlo-) Cuyk (-Nijmegen). Van het bedoelde net maken voorts deel uit de alleen voor goederenvervoer gebruikte lijnen: 's-Hertogenbosch-Lage Zwaluwe, Tilburg-Baarle Nassau (-Turnhout), Bostel-Gennep en Eindhoven-Valkenswaard (-Neerpelt).

Bij een beschouwing van het bestaande net van spoorwegen in Zuid-Nederland valt het op, dat dit net tussen Roosendaal en Eysden op geen enkele plaats met een lijn voor personenvervoer is aangesloten op het Belgische net van spoorwegen, terwijl voorts in het oog springt de weinig gunstige verbinding van westelijk Noordbrabant en Zeeland met Noord- en Zuidholland.

Gestreefd wordt naar de verbetering van de verbinding Eindhoven-Brussel en naar de aanleg van de Benelux-lijn.

Vught.  
's-Hertogenbosch.

Ir. L. A. L. HAMERS.  
W. A. S. VAN MEEL.

# Het Brabantse land en de nationale recreatie

Men stelle zich Noordbrabant niet voor als het oude gewest van verre heide, bosrand, beek en torenspits boven de einder. Ook het suppleren van dit idyllische beeld met wat rokende schoorstenen als flankering van de kerktoren geeft geen afspiegeling van de realiteit. Noordbrabant is anders, misschien minder romantisch, doch voor zijn eigen volk waardevoller en voor ons land van méér betekenis. Beschouwingen elders in dit nummer bewijzen zulks. Evenwél is de huidige en toekomstige waarde van Noordbrabant voor de recreatie van zo grote betekenis, dat een beknopte verhandeling hierover in dit nummer niet mag ontbreken.

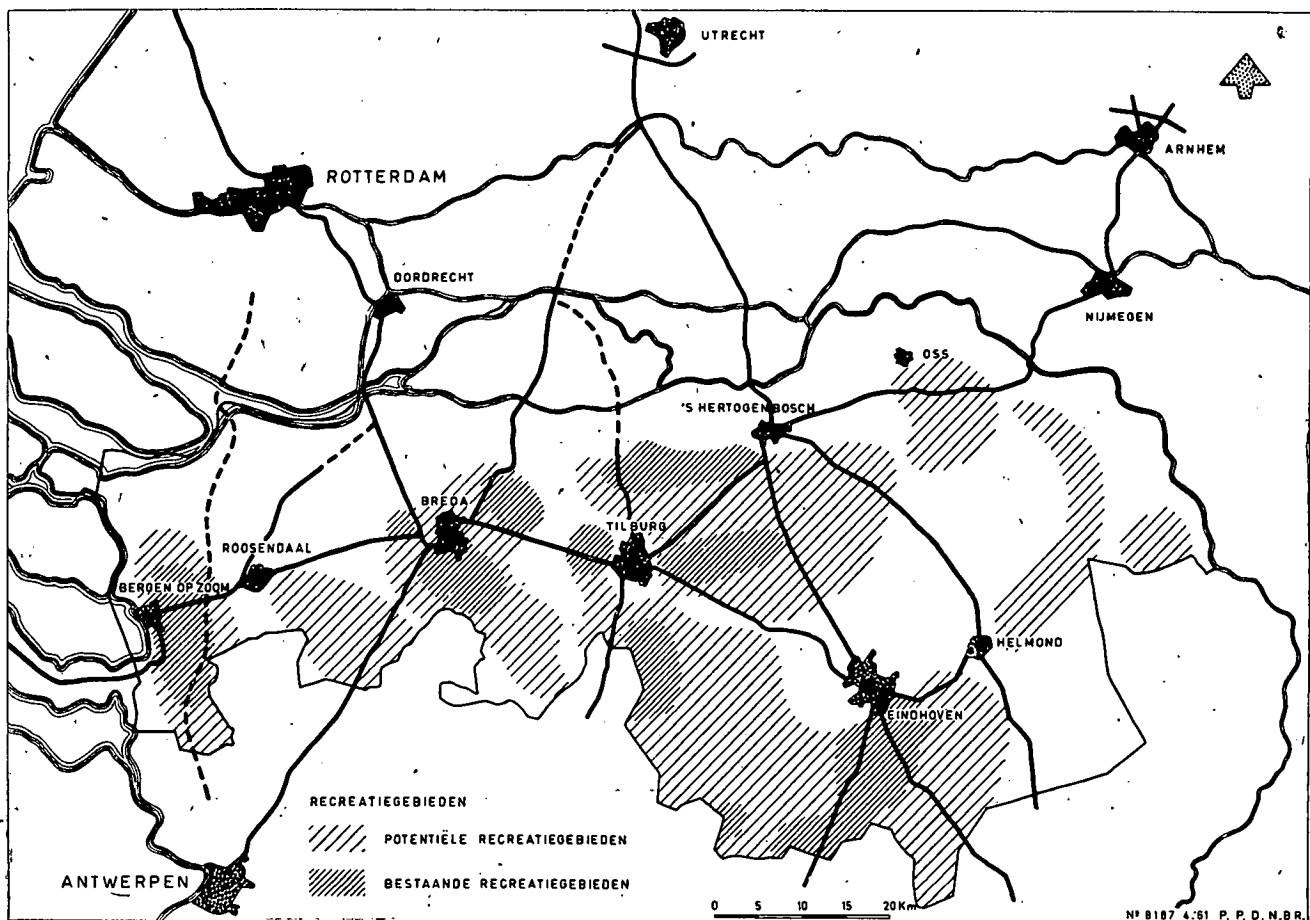
Een provincie, van west naar oost gemeten 120 km breed, met één oud rivierdal in het noorden, een delta in het westen en hoge zandruggen in het zuiden, biedt landschappelijk zeker geen homogeen beeld. De natuurlijke gegevens zijn van streek tot streek anders: in het noordwesten lage polders, in het midden gesloten bos- en boomrijke landschappen, in het zuidoosten de Peel en tóch alom een land dat een eigen karakter heeft en als Brabants is te onderkennen. Brabants zijn ook overal de bewoners, hoezeer hun streek, hun taaleigen of hun maatschappelijk klimaat eveneens uiteenlopen. Wat is dan wel karakteristiek voor dit gewest?

Een landschappelijke ongedwongenheid, een vrijer levensstramien, een zekere mate van blijmoedigheid zijn

wellicht kenmerken die aanspreken. Zij zijn terug te vinden in al die verschillende landschapstypen. De actuele verschijningsvorm van onze vrije-tijdsbesteding, de openlucht-recreatie, vaart daar wel bij. Dit land kan de geest verkwikken, de dagelijkse sleur en het gereguleerde leven doen vergeten en nieuwe kracht schenken. Het land en de mensen van Brabant lenen zich daartoe. Weliswaar bieden niet alle streken van deze grote provincie gelijke recreatieve mogelijkheden, wél zijn er in oost en west, langs de rivieren en in de grensstroken alom waardevolle landschappen.

## Recreatiegebieden.

In Noordbrabant is de laatste eeuw veel veranderd. Het „bruine” Brabant, het heideland van het midden van de vorige eeuw is verdwenen en vervangen door een „groen” cultuurland, volgeprikt met nijvere dorpen, verstedelijkte industriegemeenten en bruisende steden. In 1850 werden nog 180.000 ha woeste gronden gemeten; in 1920 was de helft al verdwenen; in 1940 resteerde nog 50.000 ha en thans minder dan de helft daarvan. Dat betekent 5 pCt. van het provinciaal oppervlak. En desondanks zijn de recreatieve mogelijkheden van deze provincie in nationaal verband gezien van de grootste betekenis! Men is geneigd te denken aan het spreekwoord van één oog in het land der blinden, doch dit is niet juist. Want woeste grond is ook





herschappen in bos, in vele gevallen weliswaar produktiebos, maar ook dat heeft betekenis voor de recreatie zoekende mens.

Bezuiden de verkeersader Bergen op Zoom — Roosendaal — Breda is het land hoog en zanderig met vele bos- en heideterreinen. Statige landgoederen, ten dele nog min of meer gesloten bezit van (o.a. Belgische) adel en patriciaat wisselen er af met speelse beekdalen, zorgeloze hei en cultuurland dat nog iets van zijn oude luister behield. Eikenhakhoutwallen op de erfscheidingen, beplantingen van wegen, dreven en erven geven een stoffering die het landschap vermenschlijkt, meer aftastbaar voor ons visuele vermogen maakt, een intimiteit oproept die het toeven daarin tot een weldadige belevenis maakt.

Bosrijk is de Baronie van Breda, de Oranjestad met een prinselijke bebossingshistorie. De namen zijn bekend: Mastbos, Liesbos en Prinsebossen bij Chaam. Ook in de richting Oosterhout, oude zetel van landadel, zijn veel boscomplexen. In Midden Brabant is het al niet anders, hoewel er toch verschillen zijn. De Baronie heeft zijn markante beekdalen: Mark en Galder; in de streek rond Tilburg blinken de vennen, op hun mooist in Oosterwijk. Daar blinken ook duintoppen, die der wijdse Loonse en Drunense Duinen, daar blinken heideplassen, als meren zo groot in de grote houtvesterij bezuiden Hilvarenbeek. Vergist U niet met de IJzeren Man in Vught, die is gegraven door de zogenaamde machine. Toch heeft deze plas plezierige oevers, thans als recreatiestranden gewaardeerd!

De Bossche Meyerij is al evenzeer gevarieerd. Daar waar de beken van zuid naar de lage noordkant stromen is de zandgrond vaak sompigh nat. Rijke loofhoutbossen

en -opstanden tooien deze streek. De populier bezet met vele duizenden gelederen deze streek waar zelden het vergezicht en bijna altijd een besloten landschap verrukt. Naar Eindhoven gaande wordt het land weer hoger en droger, de beken stromen er dieper in hun beddingen en er is daar weer meer hei. Mensenhand heeft hier echter ook bebost en grote landgoederen getuigen daar nog van. Het oostelijk deel der provincie mist de spectaculaire natuurschoonobjecten van het middendeel; evenwel zijn er vele aantrekkelijke complexen bos en hei verspreid, vooral in het oude Peelland. En ook hier is, zoals alom in Noordbrabant, het cultuurland boeiend door zijn houtopstanden.

#### Recreatie en toerisme.

Het is nog slechts enkele decennia geleden dat een eerste Brabantse stad de 50.000ste inwoner mocht begroeten. De steden waren er niet groot, zeker niet grootsteeds met etagebouw en wat dies meer zij. De burger en arbeider (toen gescheiden standen) hadden of weinig behoefte of weinig gelegenheid voor openluchtrecreatie. De grootste steden Eindhoven en Tilburg kenden bovendien niet het keurslijf van oude wallen en hun bouw had lange grenslijnen met het omliggende landschap. De grond was niet kostbaar en iedereen had zijn tuintje. De oude industrie zetelde vooral in deze beide steden en verder verspreid over vele dorpen, vooral in de Langstraat, de buurgemeenten van Eindhoven en in kernen als Breda, Oss en Helmond.

Vóór de jaren dertig zijn reeds enkele centra van toerisme tot ontwikkeling gekomen. Oosterwijk trok belangstelling vanwege zijn unieke bosvennen, vooral na de spectaculaire verwerving door Natuurmonumenten. Dit „aan 't spoor" gelegen dorp was in de eerste en niet minder in de tweede wereldoorlog bovendien een plaats waar men als vakantieganger beter kon eten dan in de stad! Ook Valkenswaard genoot deze faam van natuur en proviand en vanuit Breda kon men dorpen als Ulvenhout bereiken. De grote stoot tot de toeristische en recreatieve ontsluiting en uitrusting is pas in het laatste decennium gekomen. De industriële uitbouw van Noordbrabant was spectaculair, de bevolking en de steden groeiden snel aan, vele dorpen verstedelijkten. Eindhoven naderde 170.000 inwoners, Tilburg 140.000, Breda 100.000 en de andere industrie centra stegen evenredig. Met de expansie nam de welvaart toe en de hiermede gepaard gaande recreatiebehoefte. De Overheid, vooral de gemeentelijke, zag hier een nieuw terrein van zorg en mogelijkheden en het particulier initiatief bleef niet achter.

Opvallende initiatieven kwamen alom tot ontwikkeling. Breda en de Baronie werden een begrip in kringen van toerisme. De Efteling in het toenmaals nog onbekende Hart van Brabant groeide als de paddestoel die zijn handelsmerk werd en trok in tien jaar tijds bijna 7 mln. bezoekers! Alom werden zwembaden gebouwd of gemoderniseerd, de meeste primair voor de eigen bevolking doch verschildende tevens met toeristische oogmerken: Bosbad Hoeven, Waalwijk, St. Oederode en Westerhoven. Stromen dagjesmensen, op de been gebracht door welvaart, drang naar buiten, mobiliteit en nieuwe leefgewoonten, trekken zuidwaarts vanuit de Randstad of noordwaarts vanuit een agglomeratie als die van Antwerpen. Het losgeslagen „Wirtschaftswunder" drijft Duitsers naar Hollandse kusten en steden, dwars door Noordbrabant, dat zij tegelijk ontdekken als plezierig gebied voor winkelen, eten en verblijf.

Aldus ontstaat een steeds grotere behoefte aan verblijfs-

(advertentie)



accommodatie en dan nog speciaal in de moderne sectoren van kamperen en bungalow. Noordbrabant is ook op dit punt zijn voorzieningen gaan treffen en ook hier gaan Overheid en particulier initiatief samen aan de slag. De Gemeente Drunen bouwde zijn Klinkaertcomplex met veelzijdige uitrusting en boekte al spoedig tienduizenden overnachtingen per seizoen. Oisterwijk schakelt over op deze nieuwe vakantieform en investeert grote particuliere bedragen. Verzekeringsmaatschappijen zien hier nieuwe kansen en stichten zulke bedrijven, o.a. in Herperduin. In Deurne en Oosterhout zijn ondernemende zakenmensen actief en de welvarende Efteling tenslotte bouwt in Loon op Zand, 's lands kostbaarste en meest luxe vakantieoord.

Nog zal er veel moeten gebeuren, wil Noordbrabant voor zijn eigen groeiende en nijvere volk en voor zijn stroom van buitengewestelijke recreanten, voldoende capaciteit blijven bieden. De moderne hang naar het water vraagt nog vele voorzieningen, kostbaar in dit relatief droge gewest. Tilburg gaat een greep doen met het project Beekse Bergen dat een investering van f. 8 mln. vergt en plots een wijds meer met allerlei vakantie- en recreatiemogelijkheden zal brengen aan de grens van deze stad. Daar zal zelfs de zeiler terecht kunnen, hoewel de echte sportsman liever naar de moderne jachthaven van Drimmelen gaat. Van daaruit opent zich het perspectief van de Biesbos, straks een enorm watersportgebied met minder zware eisen aan de bezoeker dan thans. Willemstad lonkt naar de Deltameren; Waalwijk, Heusden, Woudrichem en 's-Hertogenbosch hebben reeds voor de rivierzeiler betekenis en peinen over nieuwe mogelijkheden.

### Perspectief.

Indrukwekkende cijfers zijn de Brabantse instanties voorgelegd met betrekking tot de functie van hun provincie in het kader van de nationale recreatie. De Randstadbevolking met name zal zuidwaarts moeten uitwijken voor zover de volle kust en gebieden als de Veluwe hun verzadigingsgrens naderen. Er is becijferd dat Noordbrabant naast de eerder genoemde resterende 25.000 ha „woeste grond” nog over 57.000 ha bosgebied beschikt. Van dit totaal van 82.000 ha is bijna 70.000 ha geschikt als recreatieruimte. Noordbrabant wordt in deze slechts overtroffen door Gelderland met 97.000 ha, die evenwel reeds grotendeels een volledige functie in het huidige recreatiepatroon vervullen. Het is duidelijk dat Noordbrabant in dezen een grote taak en kans heeft. Die kans houdt in een mogelijkheid van toeristisch-economische expansie met verruiming van werkgelegenheid, ook in deze soms veronachtzaamde sector.

Noordbrabant wil echter ook denken aan zijn centrale ligging in Benelux en de banden met het zuiden, die zo oud zijn als het eermalige hertogdom, dat de huidige staatsgrens niet kende, niet alleen blijvend behouden doch krachtig versterken. Toerisme is een waardevol middel hiertoe en reeds zijn er opvallende voorbeelden van noord-zuid-bindingen in het economische vlak, gesproken uit toeristische bewegingen en instellingen. Noordbrabant zal derhalve nationaal en internationaal zijn recreatieve functie dienen te bezien en uit te bouwen, zich bewust van zijn mogelijkheden op dit en ander gebied in noord en zuid!

Rosmalen.  
Loon op Zand.

Drs. N. P. J. DE VRIES.  
H. J. VERWIEL.

(advertentie)

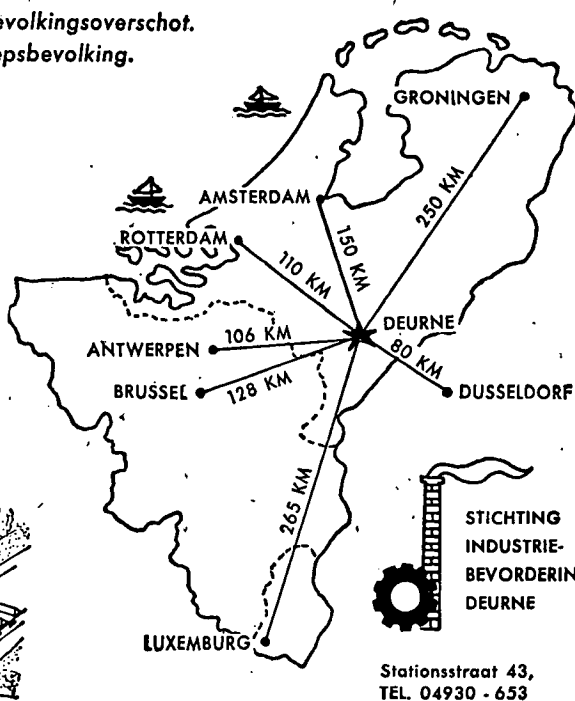
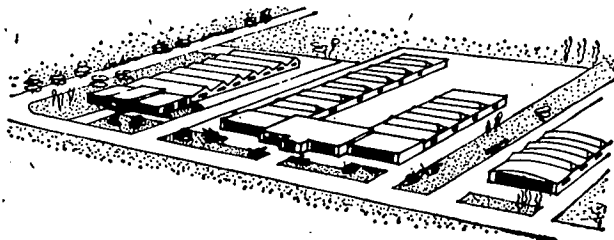
## **DEURNE (NB)** een aantrekkelijke plaats voor vestiging van **INDUSTRIE**

Voor industrievestiging in dit „probleemgebied” biedt DEURNE U bijzondere voordelen.

- Gemeente van bijna 20.000 inwoners met groot bevolkingsoverschot.
- Aanwezigheid van een grote, hardwerkende beroepsbevolking.
- Gunstig gelegen industrieterreinen.
- Industriehallen, naar keuze te koop of te huur.
- Aangenaam woonklimaat in mooie omgeving.
- Deurne is verzorgingscentrum van de streek.
- Alle soorten onderwijs (w.o. technische school, u.l.o., h.b.s., gymnasium).

Deurne is gunstig gelegen in centrum van het Beneluxgebied, op geringe afstand van het Ruhrgebied. Er zijn goede weg- en railverbindingen.

Nadere inlichtingen worden U gaarne verstrekt door: **GEMEENTE DEURNE** en **STICHTING INDUSTRIEBEVORDERING DEURNE**



# Het Brabantse perspectief

## Van Nederlands grensgebied naar Westeuropese middenzone

In de voorgaande artikelen in dit speciale nummer is Noordbrabant getoond zoals het was en zoals het is. De artikelenreeks zal besloten worden met een toekomstvisie; een perspectief van de toekomstige ontwikkeling. Een bewonderaar van de heer Luning Prak moet dit artikel maar overslaan, want het zal hem wel irriteren. De lezer met enig vertrouwen in de planologen kan zich wellicht met ons verheugen over het hieronder geschetste toekomstbeeld van Noordbrabant.

Het Brabantse volk beleefde in de Middeleeuwen een bloeiperiode als deel van het dominerende Hertogdom Brabant dat zijn zwaartepunt had in Brussel met als devocentra op het huidige Noordbrabantse territorium de steden 's-Hertogenbosch en Breda. In de 17e eeuw krijgt echter de scheiding der Nederlanden haar definitief beslag. „Brabant” als centraal gewest der Nederlanden houdt op te bestaan, „Noordbrabant” is geboren met echter een lange periode van „wingewest” der Noordelijke Nederlanden in het verschiet.

In deze periode speelt Holland tegenover de randprovincies economisch en cultureel een overheersende rol. Des te scherper tekent zich die verhouding af als het gaat tussen het Calvinistische Holland en het Katholieke Brabant. In deze geïsoleerde positie ontbeert Noordbrabant elke betekenisvolle evolutie en kan men stellen dat Middeleeuwse maatschappelijke structuur en levenspatroon in dit gebied gecontinueerd werden tot in de 19e eeuw.

De emancipatie van Brabant vindt dan haar eerste grondslag in de 19e eeuwse industrialisatie, die de provincie maakt tot vestigingsgebied van bedrijven gericht op goedkope en overvloedige arbeidskrachten (textielindustrie, schoen- en lederfabricage, sigarennijverheid). Door de ontwikkeling van deze overwegend nationaal-gerichte functie wordt Brabant langzamerhand geïntegreerd in het Nederlandse geheel. Voorwaarde daartoe was de opname in het nationale verkeerswegennet, voor die tijd het spoorwegnet.

De ontwikkeling in de 20e eeuw toont het beeld waarbij het huidige Noordbrabant overschakelt van de positie van randprovincie van een nationaal geheel, naar die van geïntegreerde middenzone ten aanzien van de grote bevolkingsconcentraties van Noord-West Europa.

Aan deze ontwikkeling liggen drie factoren ten grondslag:

1. het gevolgd worden van de bovenaangeduide 19e eeuwse economische emancipatie door een 20e eeuwse proces van emancipatie in de sociaal-culturele sector, met name door de opbouw van een volwaardig apparaat van verzorgende instellingen;

2. de sterke expansie van de Brabantse industrie, waarbij het accent van nationaal gericht zijn verlegd wordt naar de internationale oriëntering;

3. naast de beide intern-Brabantse aspecten, het externe aspect van de politiek-economische structuurwijziging van nationale gehelen naar internationale verbanden als Benelux en Euromarkt.

Hiermede is het uitgangspunt gegeven voor de hierna volgende globale schets van het perspectief voor de Brabantse ontwikkeling. Er kan naar aanleiding van het bovenstaande op worden gewezen dat maatschappelijk

leven en mentaliteit van de Brabantse bevolking zich in toenemende mate wijzigen. Waar in het verleden de Brabantse „eigenheid” een duidelijke realiteit was, zal deze specifieke signatuur van het gewest zich steeds minder geprononceerd voordoen. Dit betekent echter geenszins kleurloze nivellering. Bepaalde tradities die de grondslag vormen van de Brabantse bevolking kunnen werkzaam blijven ook bij de steeds groeiende openheid ten aanzien van de „buitenwereld”. Een toekomstig Noordbrabant met een veranderende bevolking behoeft allerminst inferieur aan dat van het verleden te zijn.

Aanknopende bij het hierboven gestelde externe aspect van de Brabantse ontwikkeling kan erop worden gewezen dat de openlegging naar het zuiden (België) reeds volop aan de gang is in de Benelux. Zij zal alzijdiger worden door de Europese samenwerking. Het perspectief van het Verenigd Europa lijkt nog ver weg, maar wel zijn de internationale contacten, afspraken en overeenkomsten reeds werkelijkheid: E.E.G., E.G.K.S., Euratom. Denk aan de uitwisseling op het gebied van de spoorwegen; aan de koppeling van onze elektrische centrales, waarbij een gesloten 380 KV circuit alle Westeuropese landen onderling zal verbinden; aan de overeenkomst op het gebied van de posteries en het internationale automatische telefoneren; aan het net van E(uropa)-wegen. Al deze tekenen erop dat de grenzen tussen de landen nog wel bestaan, maar in de geesten reeds zijn geslecht. In het Europa van de toekomst zal de drang naar samenwerking ongetwijfeld nog sterker worden en vanzelfsprekend tot een eenheid uitgroeien, totdat als laatste ook een politieke eenheid zal ontstaan (of is dat een onbereikbaar ideaal?).

In dat toekomstig West-Europa zal het ruimtelijke beeld worden bepaald door de *conurbaties langs de kust*, de *conurbaties langs de grote rivieren* en het daartussen gelegen *middengebied* (figuur 1). Het overgrote deel van Noordbrabant behoort met delen van andere provincies en delen van België en Duitsland tot de *middenzone*, terwijl het westelijk deel van de provincie Noordbrabant deel uitmaakt van de kustconurbatie.

Het kenmerk van de *Westeuropese middenzone* is dat zij nauw betrokken is bij de ontwikkeling van de omliggende conurbaties en daartussen een bemiddelende positie inneemt. De zelfstandige industrieën en de toelevingsbedrijven die hun produkten slijten aan de grote bevolkingsgroepen of de basisindustrieën aan de kust en langs de rivieren vinden hier uit een oogpunt van centrale ligging een uitermate geschikt terrein. Voor de dienstverlenende functies is dit gebied al bij uitstek geschikt.

Bezien wij nu de provincie Noordbrabant vanuit dit gezichtspunt dan blijkt zich een ontwikkeling voor te doen waarbij Eindhoven een duidelijk centrum wordt. Gegroeid uit een aantal dorpjes bedroeg het aantal inwoners na de annexatie in 1920: 46.000. In 1960 bedroeg het aantal inwoners van Eindhoven met zijn randgemeenten rond 275.000 inwoners; Eindhoven zelf telt thans 166.000 inwoners. Aanmerkelijk vóór het einde van deze eeuw zullen in dit stadsgewest rond een half miljoen mensen wonen en werken. Deze snelle ontwikkeling tot een werkelijk

groot stedelijk centrum is o.a. het gevolg van de uitermate gunstige ligging, zoals uit tabel 1 volgt.

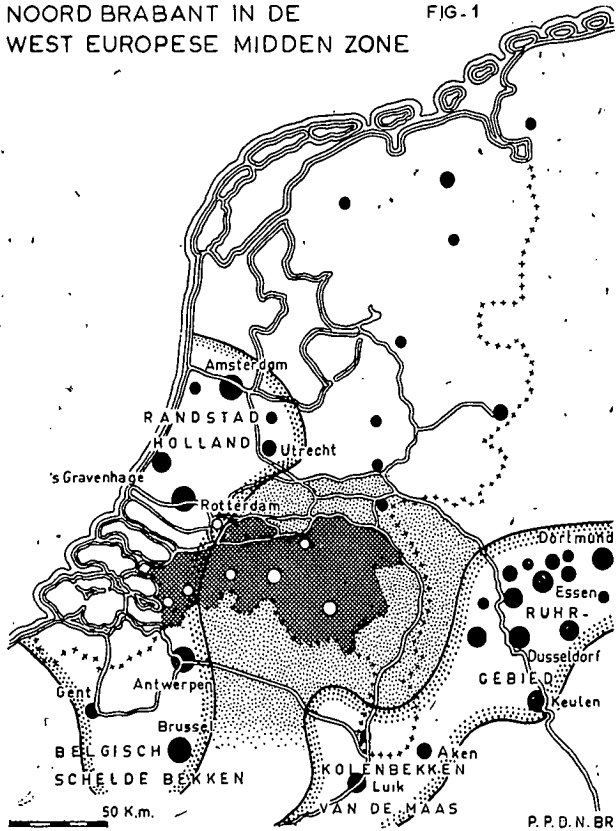
TABEL 1.

Ligging van Eindhoven t.o.v. omliggende agglomeraties

Kustconurbatie	Oostelijke conurbatie
agglomeratie Amsterdam .. 125 km	agglomeratie Luik ..... 130 km
agglomeratie Rotterdam .... 106 km	agglomeratie N. Ruhrgebied (Düsseldorf) .. 124 km
agglomeratie Antwerpen .. 85 km	agglomeratie Z. Ruhrgebied (Keulen) ..... 142 km
	agglomeratie Arnhem-Nijmegen ..... 82 km

NOORD BRABANT IN DE WEST EUROPESE MIDDEN ZONE

FIG. 1



Het westelijk deel van Noordbrabant maakt deel uit van de *kustconurbatie*, lopende van Amsterdam over Rotterdam naar Antwerpen en Brussel. Door de tot nu toe geïsoleerde ligging van West-Noordbrabant en Zeeland is dit gedeelte (nog) niet tot ontwikkeling gekomen. Het ruimtegebrek in het noordelijke deel der conurbatie zal ertoe leiden dat de nog open plaatsen snel zullen worden benut. In die gedachte is de ontwikkeling van de Westerschelde met het *Kreekrakplan* een schakel in deze grote uitgroei (fig. 2).

Het ruimtelijke beeld van de provincie Noordbrabant als zelfstandig geheel zal in de toekomst twee duidelijke zwaartepunten vertonen, nl. Eindhoven en de Kreekrakhaven met daaromheen een rijk geschakeerd patroon van grote steden, kleinere streekcentra en dorpen, alle onderling verbonden naar hun aard door autosnelwegen, primaire en secundaire wegen, waterwegen en spoorwegen (figuren 3 en 4).

Wanneer de aanleg van deze verkeerswegen gelijke tred houdt met de ontwikkeling zullen de eerste decennia de volgende autosnelwegen door Noordbrabant tot stand zijn gebracht:

E 3 weg (Antwerpen-Eindhoven-Ruhrgebied)

E 9 weg (Amsterdam-Eindhoven-Maastricht)

E 10 weg (Rotterdam-Breda-Antwerpen)

E 36 weg (Amsterdam-Utrecht-Breda-Antwerpen)

E 39 weg (Vlissingen-Bergen op Zoom-Breda-Tilburg-Eindhoven-Ruhrgebied)

Zoomweg (Rotterdam-Bergen op Zoom-Antwerpen)

— weg Arnhem-Nijmegen-Eindhoven-Hasselt-Luik

— weg Rotterdam-Tilburg-Eindhoven-Ruhrgebied

— weg Rotterdam-Breda-Luik.

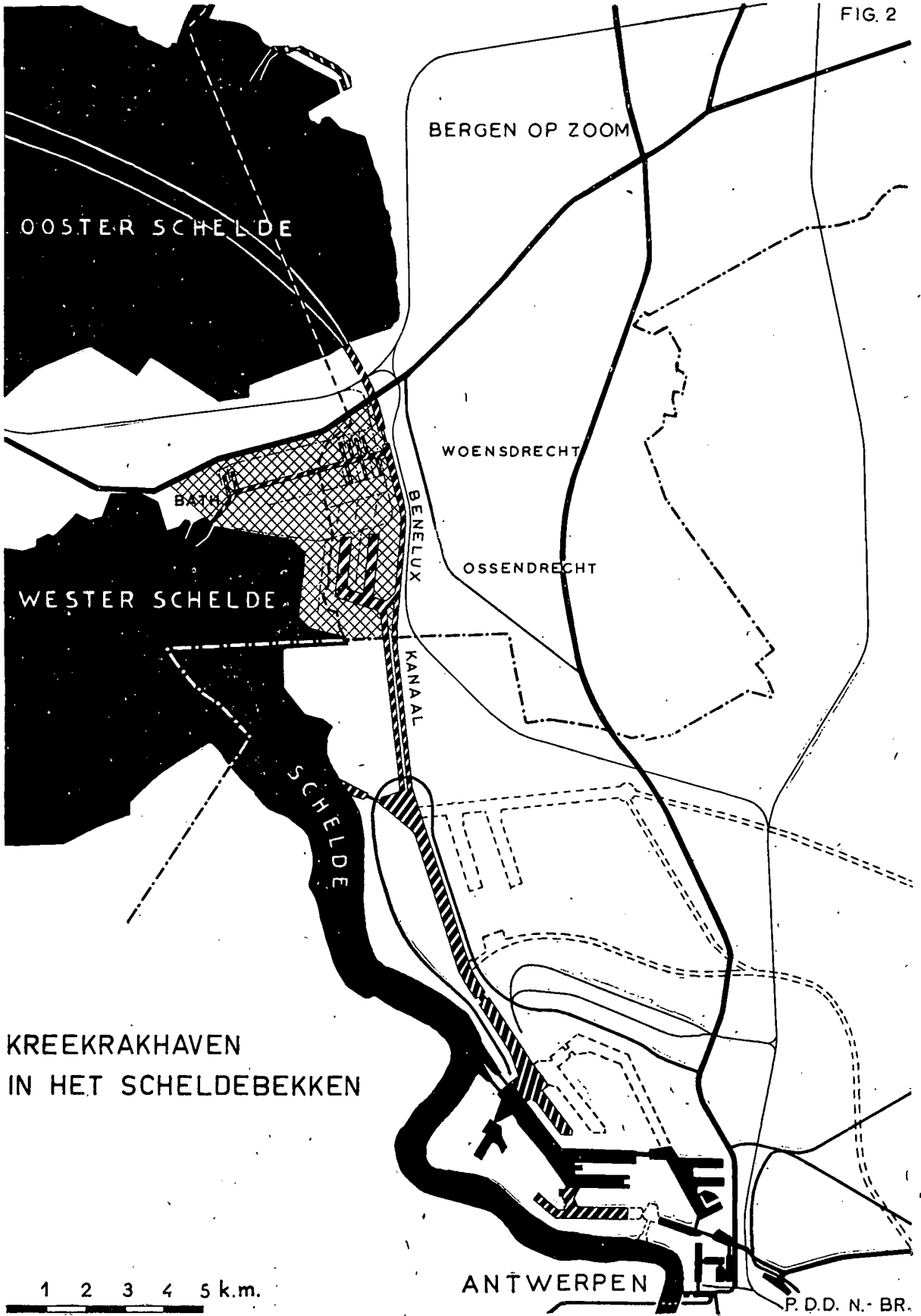
Bijzonder treffend is de opmerking die de heer W. A. S. van Meel in het tijdschrift „Noord-Brabant” heeft gemaakt over de bruggen over de grote rivieren naar aanleiding van de opening van de brug bij Gorcum, nl. dat na de eerste periode van de bouw van bruggen over de grote rivieren tussen 1927-1939 (Grave-Keizersveer-Moerdijk-Hedel) die dienden voor *ontsluiting* van de streek, thans een tweede periode van bouw van bruggen is aangebroken die noodzakelijk is geworden om het grote verkeersaanbod te kunnen verwerken. In het bedoelde artikel berekent de heer Van Meel dat er omstreeks 1975 alleen reeds aan de Brabantse rivierengrens een 8 à 9 tal bruggen nodig zal zijn.

Het is nu nodig onze blik te richten naar de Belgische provincies langs de grens. Daar is een soortgelijke ontwikkeling als in Noordbrabant gaande. Er behoeft slechts te worden gewezen op de industriële ontwikkeling langs het Albertkanaal en de Kempische kanalen; op het groeiende centrum Turnhout; op het atoomcentrum te Moll en op de steenkoolmijnen in Genk. Weliswaar heeft de industriële ontwikkeling in het Belgische middengebied nog niet de omvang bereikt van die in de provincie Noordbrabant, toch wijzen de cijfers ook hier op dezelfde tendenties. In Noordbrabant nam in de periode 1950-1959 het aantal arbeidsplaatsen met ca. 35.000 toe tegen ca. 15.000 in het betreffende Belgische gebied. Relatief is de industriële werkgelegenheid in het Belgische middengebied toegenomen met 14 pCt. (België: 4 pCt.) Voor Noordbrabant en Nederland zijn deze cijfers voor dezelfde periode resp. 23 pCt. en 12 pCt.

Naast dit beeld van de industriële ontwikkeling staat de demografische ontwikkeling. In dezelfde periode nam de bevolking in het Belgische middengebied toe met 16 pCt. Voor Noordbrabant was dit cijfer 17 pCt. Uit de beide gegevens kan geconcludeerd worden dat de industriële werkgelegenheid in dit deel van België nog niet geheel gelijke tred houdt met de bevolkingsgroei. De ontwikkeling concentreerde zich hier in de driehoek Brussel-Antwerpen-Gent, rond Luik en in de Borinage. Het grensgebied tegen Nederland was tot voor kort een randgebied waarin weinig of geen activiteiten werden ontplooid. Dit gebied is thans opgenomen in het Belgische industrialisatieplan, hetgeen betekent dat ten behoeve van dit gebied ontwikkelingsplannen worden opgesteld. Ook hier blijkt de relatie met de rondom liggende industriële concentraties van groot belang. Gelet op de ontwikkeling welke reeds is ingezet, mag worden verwacht dat de potentiële mogelijkheden van dit middengebied steeds beter zullen worden benut.

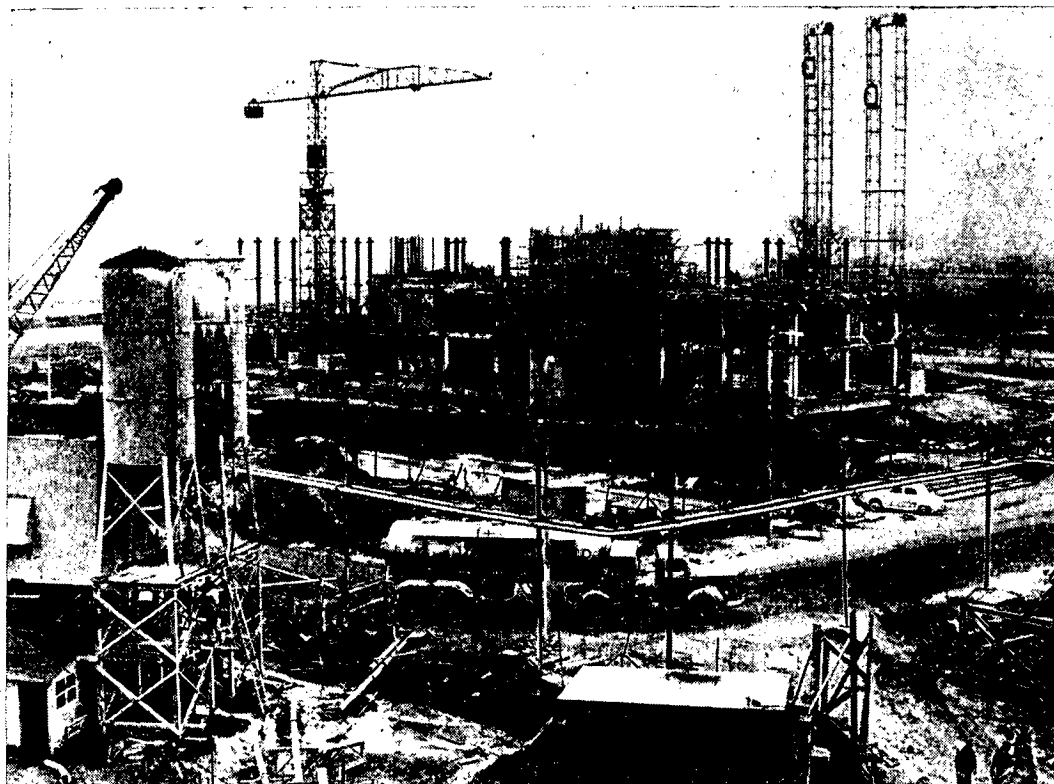
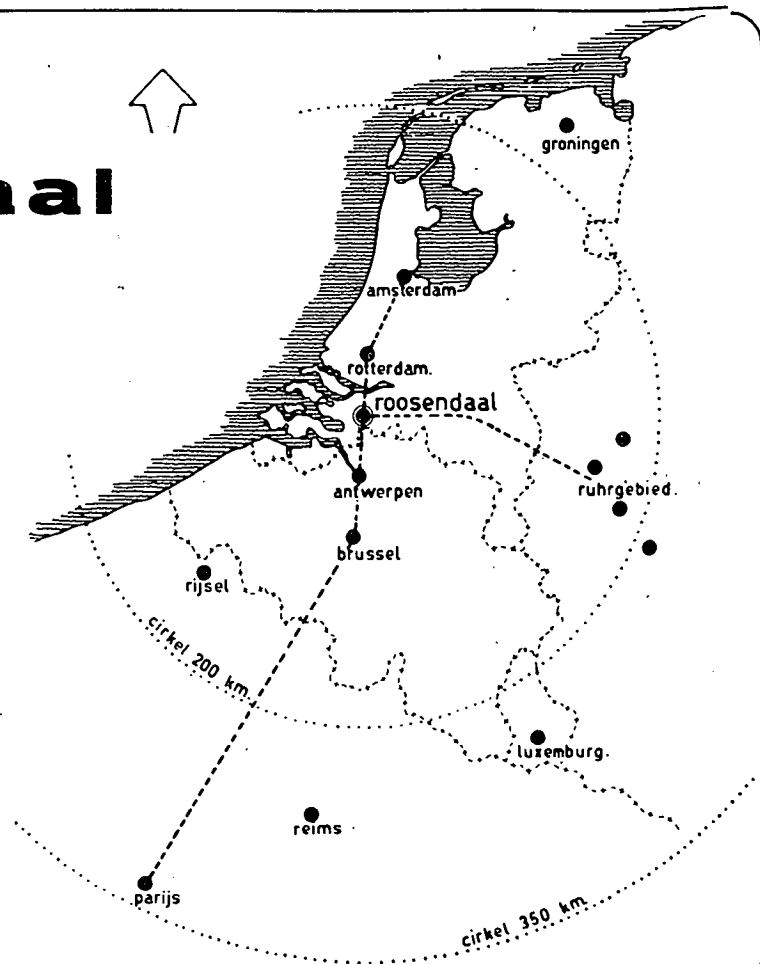
Ook in Duitsland is eenzelfde verschijnsel waar te nemen. Het gebied tussen het Ruhrgebied en de Nederlandse grens, in het algemeen de strook tussen Maas en Rijn, blijkt zijn randpositie te verliezen en te worden opgenomen in de internationale contacten (Venlo-München Gladbach-Krefeld).

FIG. 2



# roosendaal

- kruispunt van spoorwegen
- dynamische stad in zuid-west-nederland
- uurdiensten per trein in alle richtingen
- rechtstreekse verbindingen met België en Frankrijk
- hart van de Beneluxlanden
- industrieterrein aan spoor-, water- en wegverbindingen
- uitstekende wegverbindingen met de havensteden Rotterdam en Antwerpen



★  
Dit is een  
foto van de  
Electrohoogbouw  
★

**Intervam n.v.** Laan van Nieuw Oost-Indië 61, 's-Gravenhage  
BOUWT HET HOOFDGEBOUW VAN DE TECHNISCHE HOGESCHOOL EN DE ELECTROHOOGBOUW TE EINDHOVEN

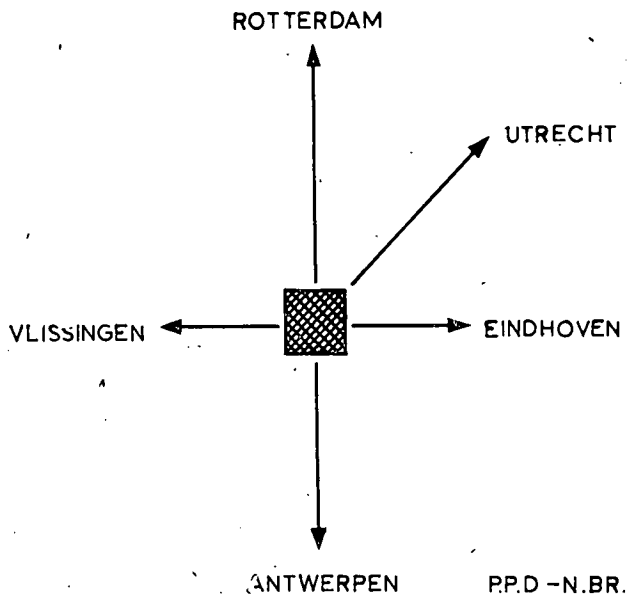


FIG. 3. **LIGGING KREEKRAKHAVEN**

Keren wij terug tot onze beschouwing over de wegen en bruggen over de grote rivieren, en betrekken wij daarbij de ontwikkeling in het kader van de groeiende E.E.G., dan kan het niet anders of hetzelfde verschijnsel dat de vervanging van pontveren door vaste bruggen heeft teweeggebracht zal ook de openstelling der grenzen veroorzaken. De contacten tussen deze zich snel ontwikkelende grensgebieden zal een (Westeuropese) middenzone doen ontstaan die vele nieuwe „grensbruggen” noodzakelijk zal maken. Voor het contact met België en Duitsland zijn thans de volgende grensovergangen in de rijkswegen ter beschikking (figuur 5):

TABEL 2. *Grensovergangen in rijkswegen*

België	Duitsland
Breda-Zundert-Antwerpen Tilburg-Goirle-Turnhout Eindhoven-Valkenswaard-Hasselt Venlo-Ittervoort-Hechtel Maastricht-Tongeren Maastricht-Luik	Nijmegen-Kleef Venlo-Ruhrgebied Roermond-München-Gladbach Heerlen-Aken Maastricht-Aken

Van deze grensovergangen is er geen enkele als autosnelweg uitgevoerd. Door de aanleg van primaire autosnelwegen naar België en Duitsland zal het aantal grensovergangen zeker met 8 à 9 worden uitgebreid. Tegen de geschetste achtergrond is het moeilijk te begrijpen dat er van rijkswege overgedacht wordt enkele rijkswegen die op de grens zijn gericht van het rijkswegenplan af te voeren.

Met betrekking tot het spoorwegverkeer is de situatie bekend. Van de „spoorbruggen” over de grenzen heeft men er zes voor personenvervoer gesloten, nl. de lijnen Tilburg-Turnhout; Eindhoven-Hasselt; Weert-Budel-Hamond; Maastricht-Hasselt; Veghel-Gennep-Goch; Roermond-Dalheim, zodat het thans alleen mogelijk is via Maastricht en Roosendaal naar België, en via Nijmegen, Venlo en Maastricht naar Duitsland te gaan. Gelukkig zijn de zes overige lijnen nog aanwezig (figuur 6). Over enige decennia zal blijken dat de betere openstelling der grenzen de gebieden ter weerszijden daarvan zo nauw met elkaar in contact heeft gebracht dat deze spoorwegverbindingen in een dringende behoefte zullen voorzien.

Ook ten aanzien van de waterwegen geldt dezelfde situatie. Een goed geoutilleerd scheepvaartnet bestaat aan

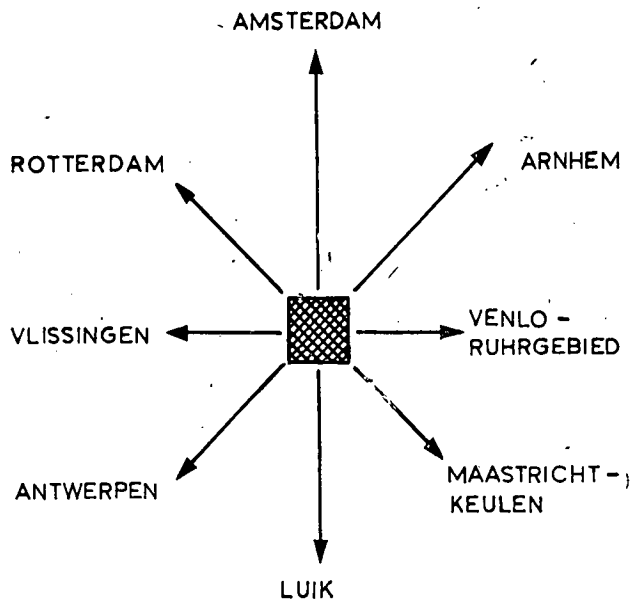


FIG. 4. **LIGGING EINDHOVEN** PPD-N.BR.

beide zijden van de Belgische en Duitse grens. Nu de stop van Ternaaien is opgeheven en de scheepvaartweg Gent-Terneuzen verbeterd wordt, zullen er met de Zuid-Willemsvaart en de Schelde twee contacten in het uiterste westen en twee in het uiterste oosten des lands met België zijn, alle buiten de provincie Noordbrabant om, terwijl in de buurt van Tilburg de waterwegsystemen elkaar tot op 20 km raken! Het Postelkanaal zal hier uitkomst brengen in de richting België evenals het Arcen-Ruhrortproject, met de doortrekking naar het Wilhelminakanaal bij Beek en Donk, een betere verbinding in de richting Duitsland zal geven (figuur 7). Het spreekt vanzelf dat de Brabantse kanalen dan zullen zijn aangepast aan het moderne scheepvaartverkeer, d.w.z. bereikbaar zullen zijn met schepen van 1.350 ton.

De vraag kan tenslotte worden gesteld, of een centraal Europees vliegveld, vergelijkbaar met Idlewild aan de oostkust van Amerika, niet in deze centrale middenzone een plaats zal moeten vinden.

In dit perspectief van de infrastructuur van de Westeuropese middenzone zal Noordbrabant omstreeks 1980 ruim 2 miljoen inwoners tellen. Telt deze provincie thans drie steden met een inwonertal van boven de 100.000, in 1980 zal naast Eindhoven (thans vijfde stad van het land), Tilburg en Breda ook 's-Hertogenbosch deze mijlpaal hebben overschreden. Terwijl er thans nog geen steden tussen de 50 en 100.000 inwoners zijn zullen er dan vier zijn, t.w. Bergen op Zoom, Roosendaal, Helmond en Oss. Het aantal steden boven de 25.000 inwoners zal met zes toenemen.

In dit zo dicht bevolkte gewest zal het echter goed wonen zijn omdat bij de planning de bijzonder gunstige geografische opbouw is uitgebuit. De ligging van de grote steden op de zgn. stedenrug (op onderlinge afstanden van de city's van ongeveer 20 km) waarborgt zowel de gewenste concentratie als voldoende openheid. Deze openheid wordt gevormd door de gevarieerde fraaie landschappen en de daarop naar het zuiden aansluitende grote recreatiegebieden. Aan de noordrand van de provincie sluit daarop langs het grote vaarwater een band van secundaire industriële kernen aan. Als bijzondere attractie bestaat hier gelegenheid tot het beoefenen van de watersport (figuur 8).

(advertentie)

Typisch voor het Brabant van de toekomst zal ook zijn het geurbaniseerd platteland. Van een „leeglopen” van agrarische dorpen, waarvan op een ogenblik de eerste symptomen zich voordeden, zal nauwelijks sprake zijn. Integendeel, reeds nu blijkt dat met uitzondering wellicht van de Noord-West hoek van de provincie, de dorpen als woonfunctie nabij de stedelijke werkgelegenheidscentra buitengewoon in trek zijn. Recente onderzoeken hieromtrent rond Eindhoven en 's-Hertogenbosch hebben dit duidelijk doen uitkomen. Door het verbeterde lokale en internationale wegennet liggen deze woonoorden alle binnen een straal van nog geen 15 km van de grote werkgelegenheidscentra.

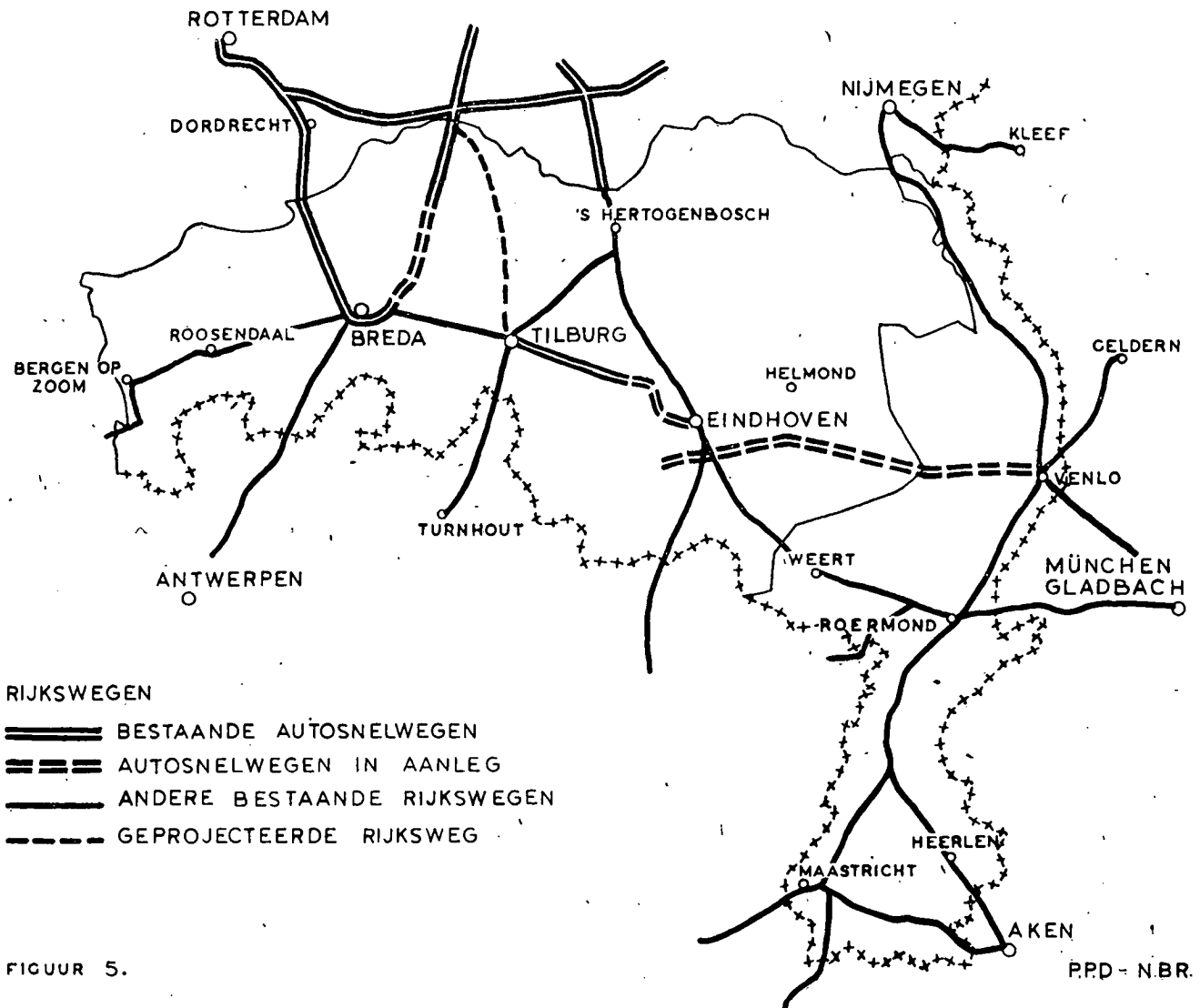
In het bovenstaande is reeds duidelijk gesteld dat de ontwikkeling van de werkgelegenheid primair zal plaatsvinden in de industriële sector en in de dienstensector. Voor een belangrijk deel zullen deze sectoren geconcentreerd zijn in de grote en middelgrote stedelijke centra. De oorspronkelijk nogal agrarisch getinte provincie zal tot de industriële provincies gaan behoren. Was in 1900 nog 40 pCt. van de mannelijke beroepsbevolking werk-

zaam in de landbouw, thans bedraagt dit percentage nog slechts 14 en in 1980 zal het gedaald zijn tot 8 à 9.

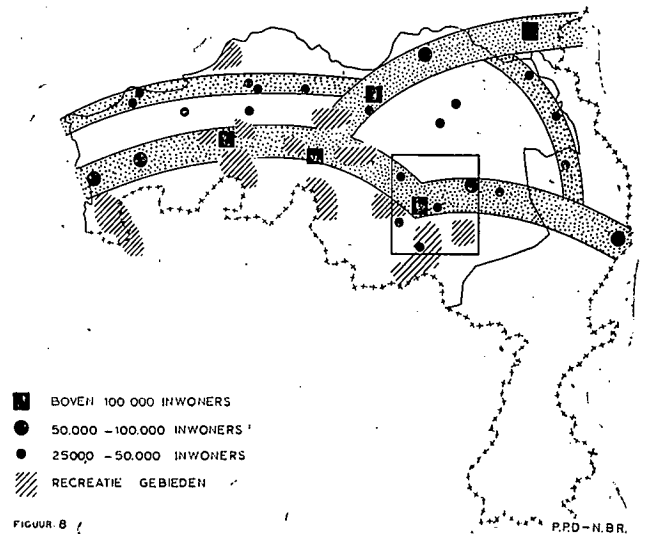
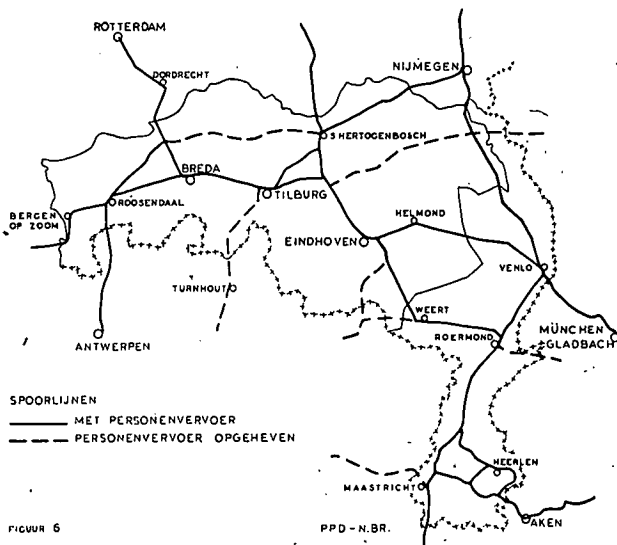
Is er dan voor de landbouw geen perspectief? Naar mijn mening zeer zeker. De structuur zal echter een geheel andere zijn en vooral gekenmerkt zijn door meer op industriële basis gevormde en gespecialiseerde bedrijven. Naast de tuinbouw in verschillende vormen zullen de varkens- en pluimveebedrijven het toekomstig agrarisch land beheersen.

Voor de tuinbouw liggen grote mogelijkheden vooral in het westen van Noordbrabant, terwijl de gespecialiseerde fokkerijen en mesterijen zich meer uitsluitend op de zandgronden zullen ontplooiën. Deze ontwikkeling zal bijzonder in het oog moeten worden gehouden, niet in het minst om de landschappelijke gevolgen.

Een volgend toekomstbeeld is dat van het gebruik van Brabants mooie en terecht geprezen landschap. In de stormachtige ontwikkeling die de provincie doormaakt dreigen vele feitelijke en potentiële recreatieruimten en bijzonder fraaie landschappen waarover Noordbrabant in zo rijke mate beschikt ten offer te vallen aan stadsuitbrei-







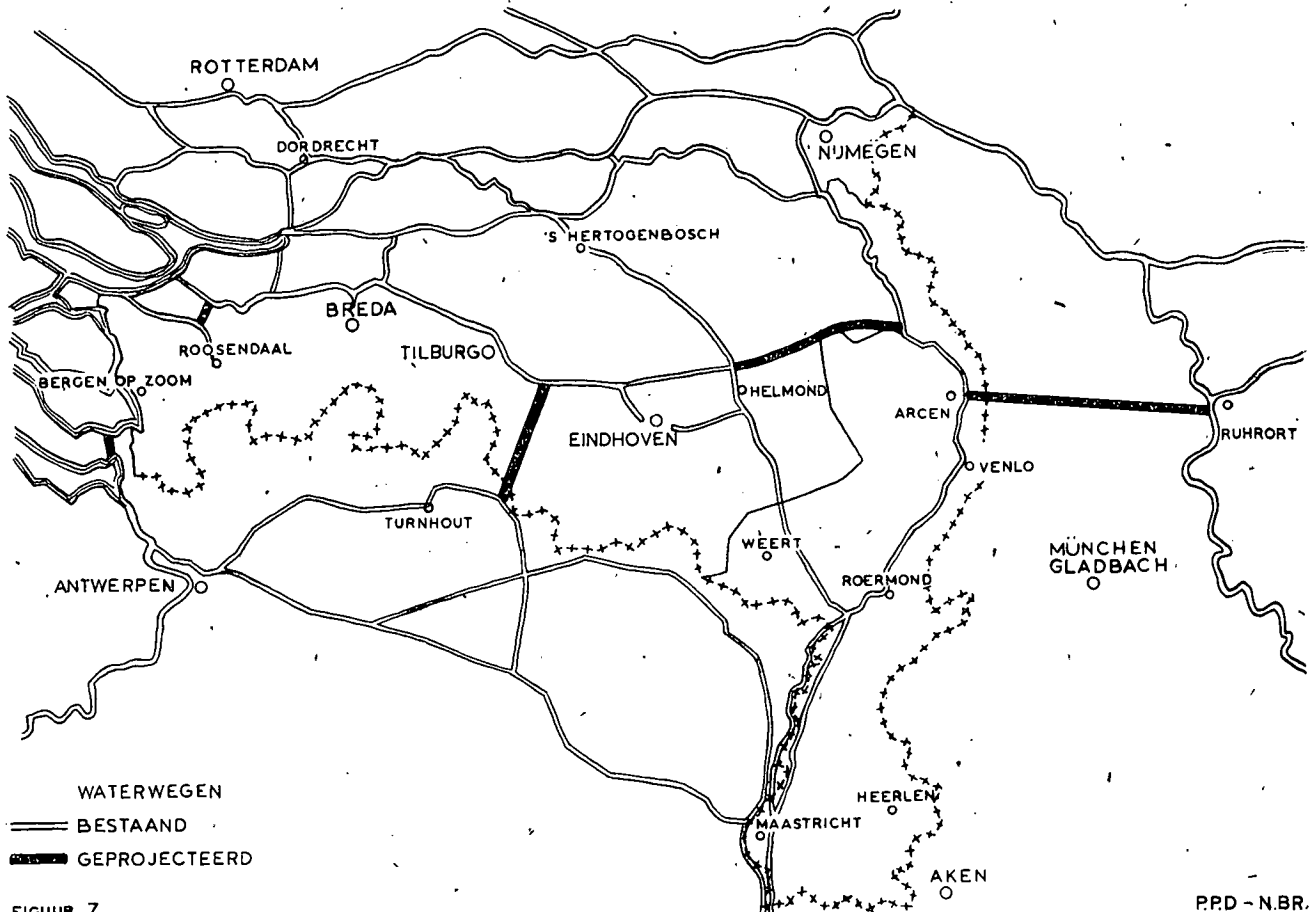
dingen, wegeaanleg, „het buiten wonen” enz. Anderzijds heeft het gebrek aan recreatieve ruimten in de Randstad recreanten naar Noordbrabant gelokt. Verwacht wordt dat de Kempen het derde nationale toeristengebied zal worden naast de Veluwe en Zuid-Limburg.

Gelukkig heeft het Provinciaal Bestuur zojuist afgekondigd dat een streekplan voor de recreatie en natuurbescherming in voorbereiding is zodat ongewenste ontwikkelingen kunnen worden tegengegaan. Het toekomstige Noordbrabant kan dan ook verzekerd zijn van een schat van gunstig verdeeld gelegen natuurgebieden. Als grote complexen zijn te noemen:

— in het westen: het Grote Meer e.o. ten zuiden van

Bergen op Zoom (1.500 ha), aansluitend op de Belgische Kalmthoutse heide (2.000 ha), alsmede de Biesbos; — in Midden-Brabant: de Loonse en Drunense duinen e.o. (3.000 ha), de Campina e.o. (1.500 ha), de landgoederen Gorp en Rovert en de Utrecht (ten zuid-oosten van Tilburg) (4.000 ha) en de Chaamse bossen (2.000 ha); — in Oost-Brabant: de Oirschotse heide e.o. (1.000 ha), de Strabrechtse heide (2.500 ha) en de Malpie e.o. (3.000 ha).

Deze gebieden zijn voldoende groot om nog min of meer „stiltereservaten” te kunnen blijven. Bezien wij deze gebieden in verband met de woongebieden dan blijkt van welke onschatbare waarde deze gebieden voor de stedelingen zullen zijn (figuur 8).





Koninklijke Kousen- en  
Sokkenfabriek

M. JANSEN DE WIT N.V.

SCHIJNDEL

OPGERICHT 1830

SCHIJNDEL

HOLLAND

Edoch, een provincie kan over nog zo'n gunstige ligging beschikken, op zich zelf nog zo'n gunstige infrastructuur bezitten en beschikken over vele natuurlijke rijkdommen, dit alles zal nog niet tot verhoging van de welvaart en, wat belangrijker is, tot het menselijk geluk leiden als de culturele voorzieningen daarop niet zijn afgestemd. Ook hier is het programma in volle ontplooiing. De Economische Hogeschool in Tilburg, de T.H. in Eindhoven; nieuwe schouwburgen in Tilburg (zojuist geopend) en in Eindhoven (eerste paal zojuist geslagen) en de bouw van tientallen kerken, wijkgebouwen enz. getuigen ervan.

Een hiërarchisch opgebouwd onderwijsstelsel waarin de nog ontbrekende schakels zullen zijn aangebracht (H.T.S. in het westen van Noordbrabant) zal naast de tot stand gebrachte noodzakelijke culturele en sociale voorzieningen het toekomstige Noordbrabant maken tot een provincie met kenmerken die typisch eigen zijn aan die van haar ligging, nl. een midden tussen de extremen:

- een geïndustrialiseerd gebied zonder de nadelen van de grote basisindustrie;
- een gebied met grote steden zonder de nadelen van de metropolen;
- een gebied dat voldoende open ruimte bezit zonder de nadelen van isolement;
- een gebied met een gemengde bevolking zonder de nadelen van eenzijdigheid.

Het spreekwoord „De deugd ligt in het midden” is op haar volledig van toepassing.

's-Hertogenbosch.

Ir. J. P. J. MARGRY.

BERICHT

Hierdoor delen wij onze donateurs, leden en abonnees mede, dat dezer dagen gebruik zal worden gemaakt van de verleende toestemming tot automatische giro-afschrijving van aan ons verschuldigde bedragen. Voor zover ons geen formulier voor automatische afschrijving werd toegezonden en de donatie, de contributie of het abonnementsgeld voor het jaar 1961 nog niet werd overgemaakt, verzoeken wij beleefd dit thans zo spoedig mogelijk te doen door storting op onze postgirorekening no. 8408 of op onze rekening bij fa. R. Mees en Zoonen te Rotterdam.

Stichting  
Het Nederlandsch Economisch Instituut

*Maak gebruik van de rubriek*

„VACATURES”

*voor het oproepen van sollicitanten voor leidende functies. Het aantal reacties, dat deze annonces ten gevolge hebben, is doorgaans uitermate bevredigend; begrijpelijk: omdat er bijna geen grote instelling is, die dit blad niet regelmatig ontvangt en waar het niet circuleert!*

**OP DE SOCIOGRAFISCHE AFDELING  
DER GEMEENTE HEEMSKERK**

*is een vacature voor een*

**mannelijke medewerker**

Salariëring zal liggen tussen fl. 5300,- en fl. 6500,-

Gevraagd wordt een kracht met een middelbare schoolopleiding, een diploma statistisch analyst van de Vereniging voor Statistiek, terwijl ervaring in sociaal-economisch onderzoek noodzakelijk is.

*Sollicitaties te richten aan het College van Burgemeester en Wethouders der gemeente Heemskerk binnen 14 dagen na verschijnen van dit blad.*

# Efficiency



bespoedigt uw contacten met gegadigden.

Indien uw telefoonnummer in uw annonce moet worden opgenomen, vermeld dan tevens het **NETNUMMER**

Het nog al maar snel toenemen van het aantal abonnees van het weekblad



wijst er wel op hoezeer dit beleggingsadvies-orgaan, dat specifiek de belangen van de particuliere belegger behartigt, in een behoefte voorziet.

Te verwonderen behoeft dit eigenlijk niet, want Bel-Bel tracht volledig objectief te zijn; het is in begrijpelijke taal geschreven en zeer overzichtelijk van indeling.

**Vraagt toezending van gratis proefnummer.**

★

Abonnementen (per jaar f. 19,—; p. kwartaal f. 5,50) kunnen elk kwartaal ingaan en dienen te worden opgegeven bij de Administratie van „Bel-Bel”, Postbus 42, Schiedam.

26-4-1961



# Swan

**J. F. SCHOLTEN & ZONEN N.V.**  
te Enschede

De directie wenst in contact te treden met gegadigden voor de functie van

## HOOFD

van de

### ADMINISTRATIEVE ORGANISATIE

Deze functionaris zal verantwoordelijk worden gesteld voor het gehele terrein van de administratieve organisatie. Hij zal rechtstreeks onder de directie ressorteren.

De meest belangrijke aspecten van zijn functie zijn:

- Het coördineren van de administratieve handelingen van diverse afdelingen.
- De verdere uitbouw van de ingevoerde mechanische administratie (Bullsystem).
- Het richting geven en adviseren t.a.v. mogelijke nieuwe administratieve ontwikkelingen.
- Het organiseren en bewaken van de interne controle.
- Het onderhouden van contacten naar buiten op administratief-organisatorisch gebied.

Van gegadigden wordt verlangd:

- Vorming als ekonoom of als accountant (NIVA of VAGA).
- Vertrouwdheid met moderne administratieve systemen.
- Ervaring in een analoge functie.

*Zij worden uitgenodigd een sollicitatie ( gaarne in eigen handschrift en onder nr. 1022 ) te richten aan de directie, die bij de behandeling van deze vakature wordt bijgestaan door het Twents Instituut voor Bedrijfspsychologie te Hengelo (Ov.).*

**J. F. SCHOLTEN & ZONEN N.V.,**  
Haaksbergerstraat 65, Enschede.



Op  
✈️ het  
verre  
Oosten



Pakistan, India, Thailand, Hongkong, Japan.... il n'y a qu'un pas!

Lufthansa brengt u er met de BOEING JET INTERCONTINENTAL op de snelste en meest comfortabele wijze. De bijzondere Senator Service, internationaal toonaangevend, zorgt ervoor dat u als 'n vorst reist..

Voor inlichtingen en boekingen: de erkende reis- en/of passagebureaus.... zij zijn uw beste schakel met de Lufthansa.

Lufthansa's Boeing Jet Intercontinentals vliegen 2x per week (maandag en woensdag) vanuit Frankfurt op het verre oosten.

**LUFTHANSA**

Keizersgracht 727, Amsterdam. Tel. 020-249189/249180

ec. drs. 37 jaar

ERVARING IN INDUSTRIE, HANDEL, MARKTONDERZOEK,  
WIL VAN BETREKKING VERANDEREN

Brieven no. E.S.B. 27-1, postbus 42, Schiedam

Leeft met Uw tijd mee!

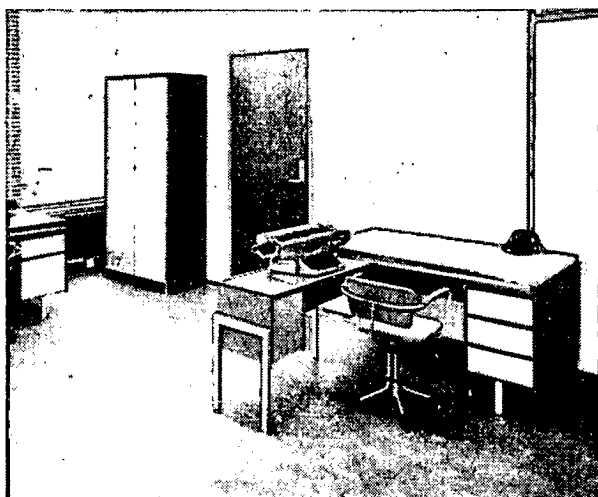
Leest de „E.-S.B.”



**HOLLANDSCHE SOCIETEIT  
VAN LEVENSVZERKERINGEN N.V.**

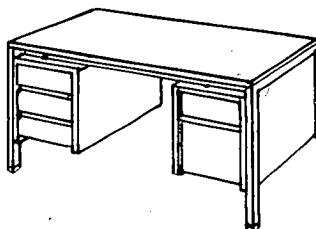
Hoofdkantoor Nederland:  
Herengracht 475, Amsterdam-C. tel. 221322  
Head Office Canada:  
1130 Bay Street, Toronto 5

...meer dan anderhalve  
eeuw levensverzekering



**DELTA meubelen**

Een nieuwe tijd... een nieuwe vorm



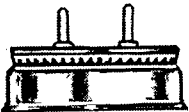
**LIPS** Dordrecht  
Stalen meubelen



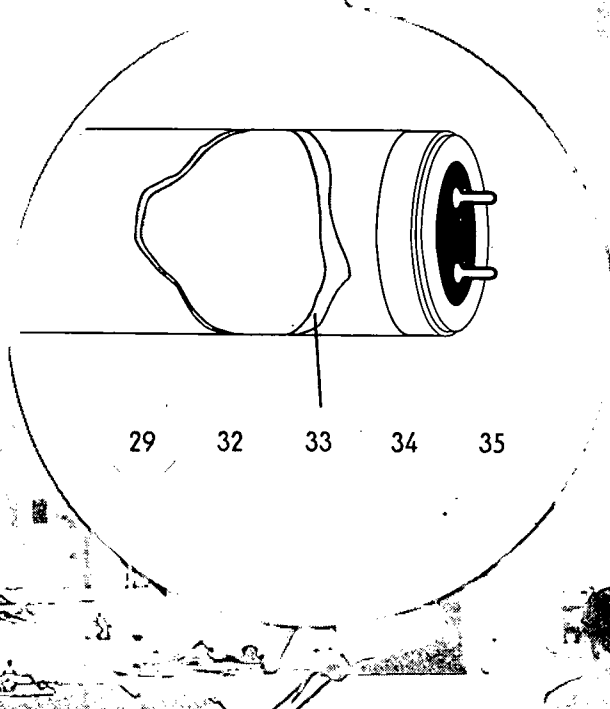
**OHRA ziektekostenverzekering**

**Waardevaste  
Standaard-** (gezins-)  
**Polis** (fl. 320,- jaarpremie)

zijpendaalseweg 81 tel. 08300-24131



PHILIPS



## Voor elke omgeving de juiste lichtkleur...

*Voor elke omgeving de juiste kleur.* Philips' TL' fluorescentielampen zijn verkrijgbaar in 5 lichtkleuren. Voor elke speciale toepassing is er steeds de geëigende kleur en het gewenste type. Philips' TL' fluorescentielampen geven een zeer hoge lichtstroom en hebben een lange, constante levensduur. Er zijn Philips' TL' buizen voor wissel- en gelijkstroom. Voor ruimten met grote vervuilingfactoren lenen zich vooral de typen 'TL' F en 'TL' M. Nadere inlichtingen worden gaarne verstrekt door Philips Nederland n.v. - Eindhoven.

# PHILIPS VOOR LICHT

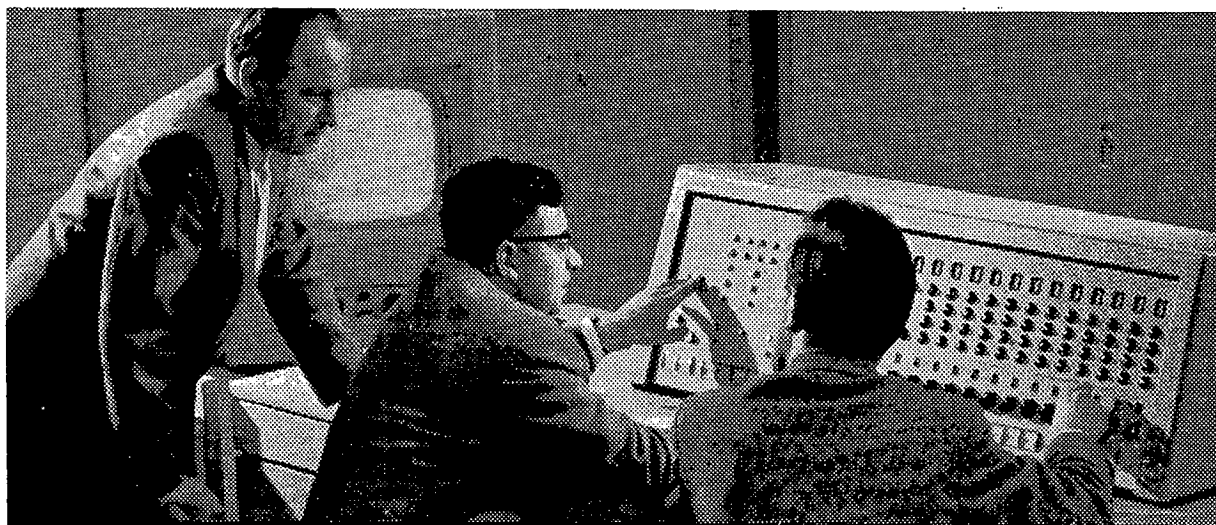
GLOEILAMPEN - 'TL' FLUORESCENTIELAMPEN - ARMATUREN - NEON



Informatieverwerkende systemen brengen de moeilijkste administratieve en organisatorische opgaven en de meest gecompliceerde mathematische problemen in onvoorstelbaar korte tijd tot oplossing. Ze leveren resultaten, welke tot op heden voor de mens onbereikbaar waren. De ontwikkeling van informatieverwerkende systemen is van overweldigend belang voor wetenschap en techniek, voor administratie en organisatie, zowel voor de overheid als voor het bedrijfsleven. Met het

## SIEMENS INFORMATIEVERWERKEND SYSTEEM 2002

werd bij Siemens de eerste fase van deze ontwikkeling met succes afgesloten.



## WIJ VRAGEN MEDEWERKERS

In de projecten-afdeling: Deze medewerkers bestuderen ter plaatse de bedrijfsomstandigheden van onze relaties om in nauwe samenwerking met de projecten-afdeling van de fabriek de beste technisch-organisatorische oplossing voor het gebruik van onze apparatuur te vinden. Het is tevens hun opgave de gevonden oplossing tezamen met de toekomstige gebruiker te realiseren.

In de verkoop-afdeling: Deze medewerkers leggen nieuwe contacten, bespreken met directies en staffunctionarissen van daarvoor in aanmerking komende bedrijven en instellingen de te volgen procedure, onderhouden een nauw contact met de fabriek om zich van nieuwe ontwikkelingen en tendenzen op de hoogte te stellen en geven bovendien leiding aan de projecten-afdeling.

# 2002

Voor beide functies zijn inventiviteit, exactheid, accuratesse, snel bevattingsvermogen en kennis van administratie en bedrijfsvoering onontbeerlijk. De medewerkers voor de verkoopafdeling dienen bovendien te beschikken over een ruime algemene ontwikkeling en een goed commerciële inzicht.

In eerste instantie gaan onze gedachten uit naar technisch georiënteerde economen, assistent-accountants en SPD-ers, doch ook anderen van gelijkwaardig niveau kunnen in aanmerking komen. Met de hand geschreven sollicitaties onder letters T/NV worden gaarne ingewacht bij de directie.

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

S I E M E N S & H A L S K E A K T I E N G E S E L L S C H A F T

B E R L I N · M Ü N C H E N

**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  
2,5 miljard gulden.

## **MOLEST - RISICO**

Molestverzekering: ingeschreven bedrag  
8,4 miljard gulden.  
Stormverzekering: verzekerd bedrag  
1,2 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 325 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.**



LĒEUWARDEN, BURMANIAHUIS

AMSTERDAM, VAN BRIENENHUIS

ROTTERDAM - DEN HĀAG - UTRECHT - GRONINGEN - HENGĒLO - HAARLEM

## GEMEENTE BREDĀ

Bij de sociografische dienst kunnen worden geplaatst:

- a) een middelbaar planologisch onderzoeker  
en
- b) een aankomend planologisch onderzoeker

Voor a) vereist bezit van het diploma m.p.o. en/of zeer ruime ervaring. Hij kan met de dagelijkse leiding van het onderzoek worden belast en moet de sociograaf bij ontstentenis kunnen vervangen.

Voor b) vereist het bezit van het diploma algem. statistiek en/of ruime ervaring. Aanstelling kan geschieden voor functie a) in de rang van commies 1e klas (salaris f 6.900,— tot f 9.068,—) of hoofdcommies (salaris f 7.913,— tot f 10.408,—); voor functie b) in de rang van schrijver 1e klas (salaris f 4.333,— tot f 5.214,—), adjunct-commies (salaris f 4.321,— tot f 6.367,—) of adjunct-commies 1e klas (salaris f 5.214,— tot f 7.140,—).

Sollicitaties onder opgave van verlangd salaris binnen 14 dagen na verschijning van dit blad aan de directeur van openbare werken, Wilhelminapark 27, Breda.

HANDEL-MAATSCHAPPIJ

*H. Albert de Bary & Co. N.V.*

◆◆◆◆◆

Alle Bank- en Effectenzaken  
Beleggingsadviezen

Herengracht 448-454 • Amsterdam • Telef.: 2211 55

## DE VERENIGING VAN STEENFABRIKANTEN

AAN BENEDEN WAAL-MAAS EN LINGE,  
WAALKADE 6 TE ZALTBOMMEL

vraagt voor haar laboratorium te Oosterbeek een jonge

**Natuurkundig- of Fysisch/Chemisch Ingenieur  
met belangstelling voor fysische problemen**

Het betreft een research-functie op het gebied van de kleitechnologie, droog- en stooktechniek in het algemeen en de aerodynamica in ovens in het bijzonder.

Eigenhändig geschreven sollicitaties met uitvoerige vermelding van personalia te zenden aan: Mr. G. A. van Hulstijn, secretaris der Vereniging.