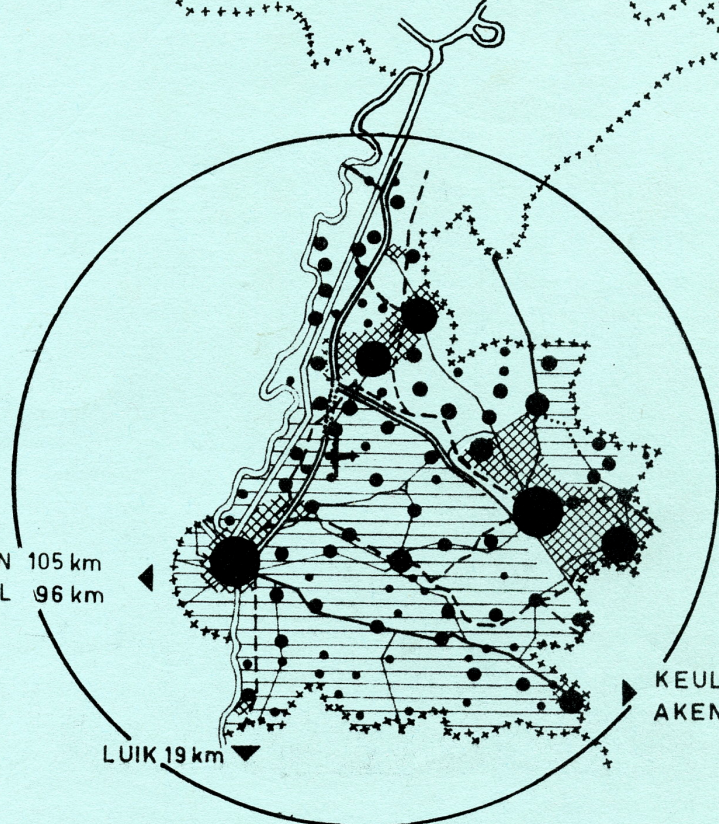


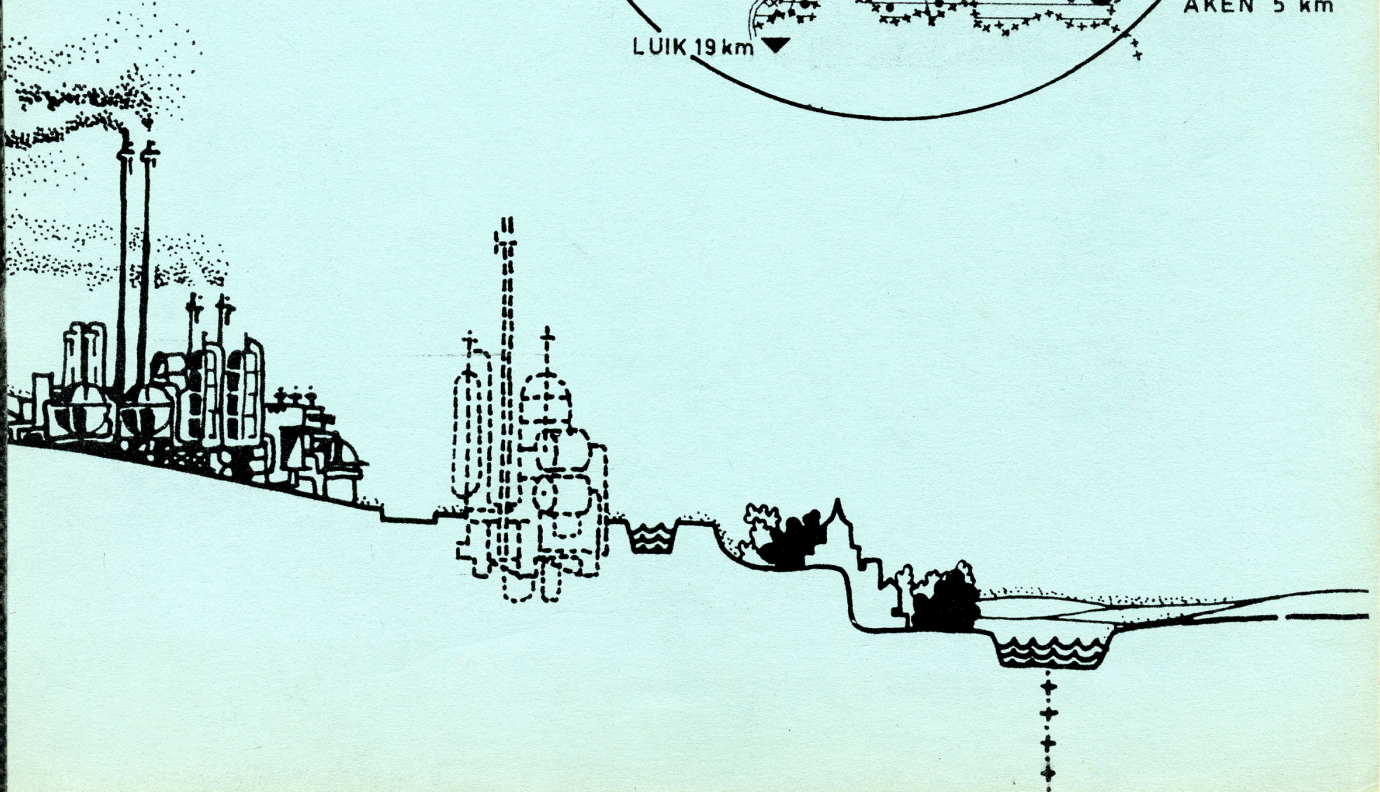
# ZUID - LIMBURG

ANTWERPEN 105 km  
BRUSSEL 96 km



LUIK 19 km

KEULEN 70 km  
AKEN 5 km



8. Ruimtelijke karakteristiek van het "perifere" gebied Zuid-Limburg.

a) Inleiding.

Gezien de geografiese situering van Zuid-Limburg kan niet zonder meer gesproken worden van een perifeer gebied. Dit blijkt onder meer uit diverse geologische (fysies, mineralogies, morfologies), sociale en kulturele (o.a. taal) kenmerken, die nauw aansluiten bij het omliggende gebied (Wallonië en Rijnland). Ook de ontwikkeling van de infrastructuur en de sterke bevolkingskonsentrasie wijzen niet direkt in de richting van een perifeer gebied. Om de ruimtelijke dimensie nader te kunnen bepalen zal een relatie gelegd moeten worden met de historische ontwikkeling van de maatschappelijke processen.

Staatskundig vormde Limburg steeds min of meer een sluitpost van de overheersende staatsmacht, zowel onder Frans, Spaans en Hollands bewind (de "generaliteitslanden"!) met daar tussen door de invloed van het Duitse Rijk. Wat dat betreft heeft Limburg een opmerkelijke overeenkomst met andere gebieden in de West Europese middenzône (Luxemburg, Elzas, Lotharingen, Saarland, Baden). De uiteindelijke staatskundige eenheid van Nederland ná de Belgiese Opstand brengt Zuid-Limburg in een prakties totaal isolement. Handelsbepalingen tov. Maastricht zijn bvd. veel strenger dan tov. België! Voor het overige reikte de interesse van de Hollandse bourgeoisie wat Limburg betreft niet veel verder dan het voor Nederlandse begrippen enigzins exotiese landschap<sup>1</sup>. Ekonomies was de band van Zuid-Limburg met het buitenland veel sterker dan met de rest van het land. Ruimtelijk wordt dit uitgedrukt door de prioriteiten die gesteld werden bij de aanleg van spoorwegen, waarbij oost-west en zuid verbindingen prevaleerden.

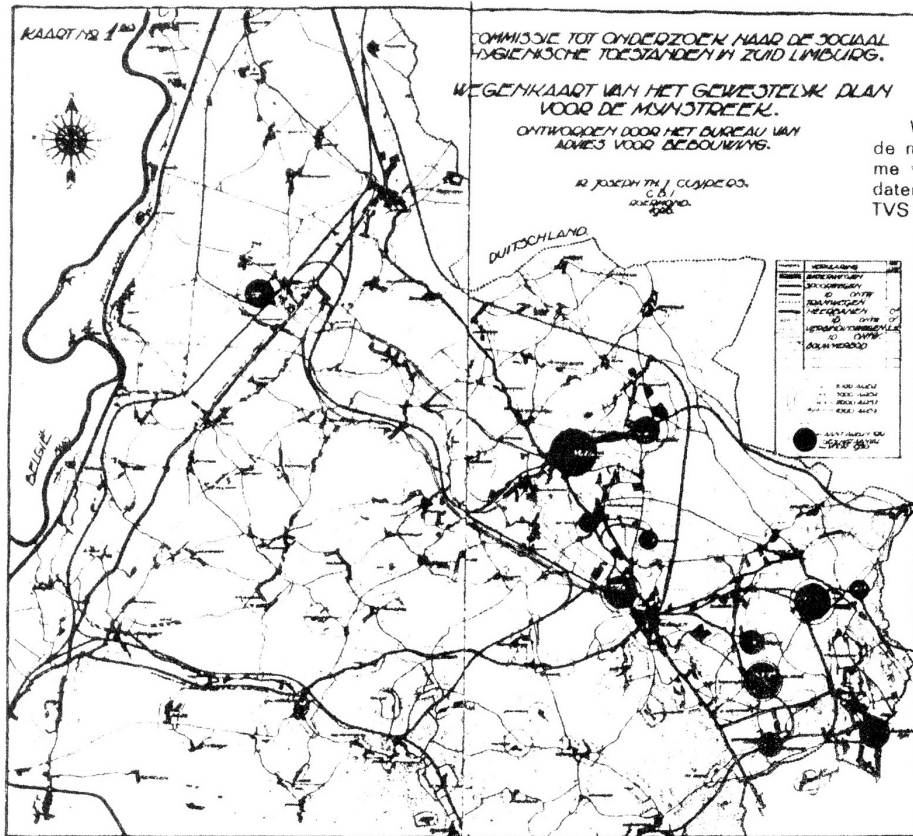
Dit georiënteerd zijn was overigens histories bepaald. Zo was een groot deel van de beroepsbevolking geheel of gedeeltelijk (seizoenarbeiders) afhankelijk van de werkgelegenheid over de grens in Duitsland en in mindere mate België. Het ligt dan ook volledig in deze lijn dat zowel de industrie te Maastricht alswel de mijnbouw in eerste instantie gefinancierd wordt met buitelands kapitaal. Oud-kolonialen uit Indië worden regent in de nieuw ondeckte kolonie Limburg. De hollandse kapitalistenklasse had daarentegen andere belangen: op het kolenfront middels de SHV. een syndicaat dat hoofdzakelijk duitse belangen diende<sup>2</sup>.

Het proces van industrialisatie geeft voor Zuid-Limburg van meet af aan een duidelijke (ook ruimtelijke) arbeidsdeling te zien: ongeschoolde arbeiders in de mijnen en Maastrichtse industrieën, de kapitalist buiten de regio (De Wendel-Frankrijk), fabrieks- en mijnindirekteuren op feodaalachtige buitens (terworm, Vaeghartelt), de arbeiders in krotwoningen in de stad of in koloniën sterk verspreid over het landelijk gebied. Het platteland wordt in de industriële beweging meegezogen en uiteindelijk ook gekapitaliseerd.

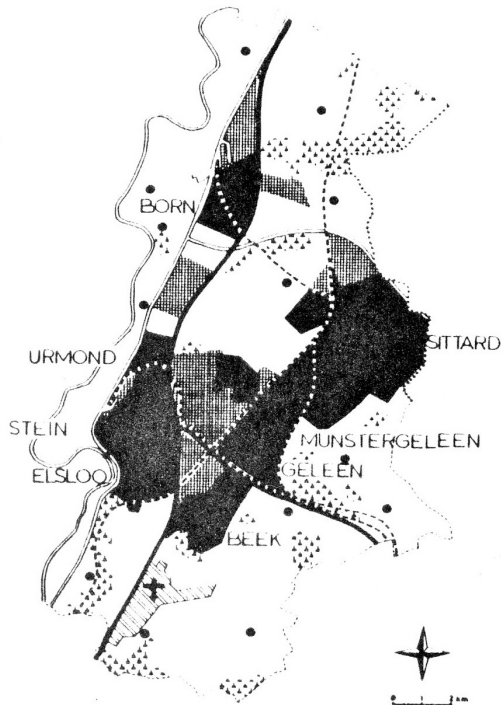
Uit bovenstaande kan voldoende duidelijk blijken dat de produktie-reproduktie verkondingen in de kapitalistiese vorming van Zuid-Limburg van meet af aan in het teken stonden van centrumperiferie verhoudingen. Het lijkt me daarom ook juist Zuid-Limburg als een duidelijk exempel te beschouwen van een perifeer gebied (weliswaar met totaal andere oorzaken en gevolgen dan het Noorden van het land), als wordt uitgegaan van het kenmerk voor een perifeer gebied: ontwikkeling in afhankelijkheid (i.t.t. autonomie).

b) "Anarchie" van de kapitalisties gevormde ruimte.

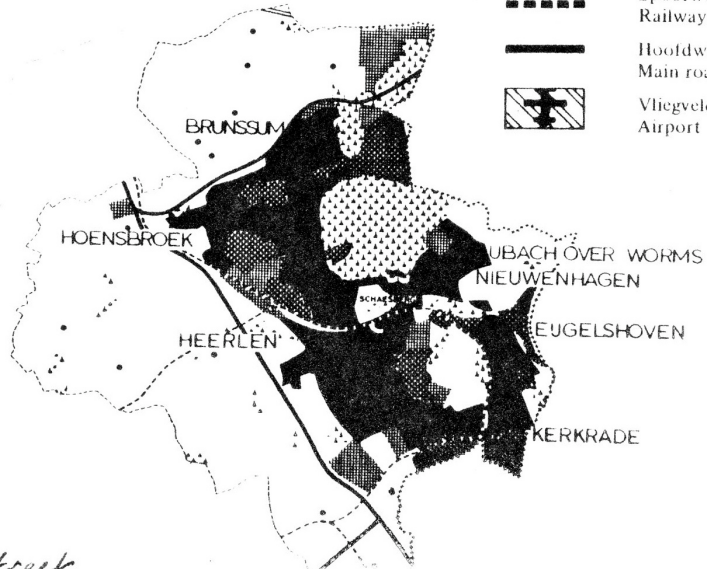
De stand van de infrastrukturele voorzieningen geeft duidelijk het strukturvormend karakter van de kapitalistiese produktiewijze weer.



Wegenkaart van het gewestelijk plan voor de mijnstreek, met een prognose van de toename van het aantal arbeiders tot 1930. Uit 1926 daterend ontwerp van ir. J. Th. J. Cuypers. (Bron: TVS 1926, blz. 147 v.v.)



Streekplan West. mijnstreek 1961



Streekplan Oost. mijnstreek 1966

- Prioritaire woongebieden  
Principal residential areas
- Belangrijke hoofddorpen  
Main villages
- Mijngebieden  
Mining districts
- Industriegebieden  
Industrial areas
- Natuur- en recreatiegebied  
Moors and woodland (recreation)
- Watersportcentrum  
Watersports centre
- Overwegend agrarisch gebied  
Mainly agrarian region
- Waterwegen  
Rivers and canals
- Spoorwegen  
Railways
- Hoofdwegen  
Main roads
- Vliegveld  
Airport

In de vroeg kapitalistische periode werden vestigingsfactoren hoofdzakelijk bepaald door de aanwezigheid van (goedkope) arbeidskrachten, grondstoffen en transportmogelijkheden. Deze factoren vinden we terug bij het ontstaan van de industrie in Zuid-Limburg, met name in Maastricht en de oudere mijnzetels in de Oostelijke-Mijnstreek. In hoofdstuk 6 is reeds aangegeven op welke wijze deze regio geïndustrialiseerd werd. Ruimtelijk werd voor wat Maastricht betreft, mede door de ontstane politiek-ekonomiese situatie, ingespeeld op geografiese gegevenheden als de ligging aan water, en de geschapen ruimtelijke mogelijkheden door de verdwijning van kloosters waardoor tevens genoeg bouwgrond vrijkwam tot het opzetten van grootindustrie als de aardewerk- en papierindustrie.

In de Mijnstreek werd uiteraard de koppeling grondstoffen / industrie de belangrijkste. De plaats van de mijnzetels werd enerzijds bepaald door de omvang van de concessiegebieden, anderzijds door de ligging van gunstige steenkolenlagen. Hierdoor ontstond in de Oude-Mijnstreek een tamelijk "egaal" vestigingsplaatsenpatroon van mijnzetels. Deze werden even zovele kulminatiepunten in een ruimtelijk hiërarchiek patroon stoelend op een anti-stedelijke ideologie.

Verdere en noodzakelijk geworden uitbreidingen van de infrastructuur werden geheel bepaald door de groei en de aard van de produktiviteit. Dit waren met name de spoorwegen en de waterwegen met overslaghavens vanwege de kolenwinning.<sup>3</sup> Verbetering en uitbreiding van het wegenwagennet was nauwelijks van belang, omdat het niet voor goederen transport (kolen) gebruikt kon worden en omdat vervoer van arbeiders, waar nodig, kollektief gebeurde. Door de gedwongen afbouw van de kolenwinning ten faveure van de olieconcerns en de als gevolg daarvan mogelijke massa-werkeloosheid, met alle konfliktsituaties voor het heersende systeem vandien, moest de overheid wel structuurvormend optreden o.m. door het afstemmen van de infrastructuur op het scheppen van een "gunstig vestigingsklimaat" vooral in de arbeidsintensieve sektor. Dat betekende aanpassing en uitbreiding van het wegenwagennet, tbv. het goederen transport en het autoverkeer, aanleg van transportleidingen en ontsluiting van nieuwe industrieterreinen.<sup>4</sup> Dit "voorwaarden" scheppen door de overheid gebeurde overigens met volledige negatie van de in het verleden gevormde konseptie van de "anti-stad" (Poels-Stuyt) en van andere belangrijke structuurvormende elementen zoals wegen en spoorwegen.

Bezien we nu de ruimtelijke opbouw van Zuid-Limburg dan springt duidelijk het hoefijzervormig verstedelijkt gebied in het oog, dat in het oosten gekoppeld is aan de regio Aken en in het zuiden met het Luikse. In dit "hoefijzer" onderkennen we enkele stedelijke kernen, waarvan de Maastrichtse en Heerlense de voornaamste zijn gezien omvang en funkties zoals diensten, winkels etc. De hoefijzervorm geeft tevens het gebied aan met de hoogste bevolkingskonsentrasie. Buiten deze stedelijke gebieden zijn er slechts enkele kleine kernen met een wat hogere bevolkings dichtheid, m.n. Valkenburg, Gulpen en Vaals. Deze laatste is overigens min of meer een suburb van Aken. Het belangrijkste industriele gebied strekt zich uit tussen Born aan de noordzijde en Beek aan de zuidzijde. Deze ruimtelijke structuur wordt blijkbaar als remmend ervaren voor de huidige waardevormingsprocessen. De expansie van DSM en de vestigingen van grootwinkelbedrijven "op het land" mogen in dit verband illustratief zijn.

Als reaktie op de gegroeide ruimtelijke problematiek en de ontwikkelings tendensen van ekonomiese machten steld de overheid een uitsluitend op puur "burokraties eigenbelang" gevormde (bestuurlijke) konseptie, de gemeentelijke herindeling.

Het totale beeld nader precisiërend blijken twee vaak tegengestelde mechanismen op te treden m.b.t. de verdeling van de ruimte. Het economische mechanisme prevaleert duidelijk indien mogelijkheden tot kapitaalsakkumulatie aanwezig zijn, zie DSM in het geval Graetheide, Lindenheuvel etc. en ENCI m.b.t. Margraten, in tegenstelling tot zwakke bedrijven die overgeheveld uit het Westen, het ondanks infrastrukturele voorzieningen en subsidiëring van overheidswege, het uiteindelijk toch niet rooien. Naast het economische mechanisme zien we dat van het bestuur optreden in de vorm van centralisering van macht, n.l. het op grove wijze samenvoegen van gemeenten, klaarblijkelijk alleen gebaseerd op kwantitatieve aspecten als bevolkingsomvang.

Beide mechanismen hebben gemeen dat ze door hun opereren een ontkenning inhouden van de in het verleden gevormde structuren en daardoor de mogelijkheden afsnijden tot het vormen van een kwalitatief vernieuwende konseptie, zoals een dé-urbanisatie proces, door gebruik te maken van de mogelijkheden die vooral de "anti stad" Mijnstreek biedt. Alsvorens op het geschetste algemeen ruimtelijk beeld kader in te gaan, worden enkele elementen belicht die een overwegende invloed hebben op het ruimtegebruik, m.n. de industrie, de dienstensektor, woningbouw en het "platteland".

In de vorige hoofdstukken is al omstandig de mijnindustrie aan de orde gekomen, waaruit het belang maar ook de eenzijdigheid bleek voor de industriële structuur in Limburg. Door het wegvallen van de mijnen kwamen ook talloze neven- en toeleveringsbedrijven in moeilijkheden. Ervoor in de plaats kwamen hoofdzakelijk inferieure bedrijven en DAF, nu VOLVO, te Born. Deze laatste lijkt ook het loodje te gaan leggen. Slechts het chemiese concern DSM expandeerde, en explodeerde. Door dit al is een enorme overcapaciteit aan industrieterreinen, zoals in Heerlen en Kerkrade (Beitel-Locht, Deutgenbach enz.), in totaal zo'n slordige 800 ha, waarbij nog niet de reserveringen voor DSM en VOLVO zijn gerekend.\* Ook in Maastricht is sprake van een afbraak van de gevestigde industriële structuur, fusie en later gedeeltelijke ontmanteling van de bewegingswetten van de kapitalistische economie anders gericht zijn, zelfs haaks staan op die van de overheid met haar vele structurele maatregelen.<sup>5</sup>

Het wegvallen van vele arbeidsplaatsen veroorzaakte vooral in de Oostelijke Mijnstreek wat de binnenlandse migratie betreft een uitgaande stroom van migranten. In de eerste jaren werd dit gecompenseerd door een ingaande stroom van buitenlandse migranten, welke de nog tijdelijk te vervullen arbeidsplaatsen bezetten. Ten gevolge van de uitgaande binnenlandse migratie trad er een verruiming van de woningmarkt op (de gastarbeiders werden veelal in pensions gehuisvest), die, alhoewel relatief en procentueel vrij oud, slechts langzaam verbeterd of vervangen werd, mede door het gedaalde inkomensnivo van de bevolking. De koopkrachtvermindering als gevolg van het lagere inkomensnivo bracht verder de opheffing van vele detailhandelszaken met zich mee. Dit effect werd in de Oostelijke Mijnstreek nog versterkt door de hierboven beschreven uitgaande migratie.

We zijn hiermee aangeland bij de dienstensektor. De ontwikkelingen binnen deze sektor verlopen ogenschijnlijk gunstiger dan in de industriële sektor, tenminste vanuit overheids- en kapitaalbelang geredeneerd: vestiging van ABP en CBS in het kader van de spreiding van de overheidsdiensten in Heerlen, grootwinkelbedrijven "op 't land" (Mekado/Miro bij Beek en Makro bij Nuth). Nader beschouwd geeft het een (ABP en CBS) een continuering aan van een proces begonnen bij de mijnkolonexploitatie, n.l. die van interne kolonialisatie<sup>6</sup> én het

V de aandelenmarkt, vooral de Nubberland. In  
al deze problemen blijft dat.

ander de ineffectiviteit aan om d.m.v. Ruimtelijke Ordening regulerend op te treden binnen de kapitalistische economie. Dit soort winkelvestigingen vormt integendeel de kroon op de konsumptiedwang binnen de vrije markt economie via het diktaat van monopolies. Sinister is dat het MEKADO-bedrijf valt binnen de werkelijke gevarenszone van DSM, vastgesteld als gevolg van de ramp met een naftakraker in nov. '75.<sup>7</sup> Ook op een ander, vaak onderbelicht of verzwegen, gebied manifesteert zich een vorm van kolonisatie. We denken hier aan het militairapparaat dat door zijn functie en plaats van vestiging symbolies en daadwerkelijk het repressief karakter vertolkt nodig om de bestaande orde(ning) te continueren. Toen in 1966 Frankrijk zijn deelname aan het militaire bondgenootschap van de NAVO opzegde diende de militaire NAVO-instanties naar elders te verhuizen. In Zuid-Limburg werd toen ondermeer de Afcent gevestigd in een complex van de vroegere Staatsmijn Hendrik (bij Brunssum), een deel van de mijn Emma, de hulpschacht in Schinnen en in Maastricht, onder het motto, zoals het officieel heette "in het kader van de werkgelegenheid". Bovendien lag het in de bedoeling het hoofdkwartier Aircent nabij het vliegveld Zuid-Limburg te vestigen. "Nadat Zuid-Limburg jarenlang is gekoloniseerd wordt het nu gemilitariseerd".<sup>8</sup> Vooral door de bevoorrechte positie van de militairen (speciale voorzieningen, scholen e.d. en een feitelijk voorkeursrecht op de woningmarkt) ontstond een duidelijke discrepantie met de autochtone bevolking, vooral in Brunssum. De voornaamste "stedelijke" functies zijn nu benoemd. Rest de vraag hoe deze gespreid zijn over de diverse centra (Heerlen/Kerkrade - Maastricht - Sittard/Geleen) en welke ontwikkelingen hierbij te noteren zijn. Het distributieapparaat blijkt tamelijk evenwichtig verdeeld te zijn, alhoewel Maastricht op dit gebied verder gedifferentieerd is dan de beide anderen. Ditzelfde geldt ook voor de sociaal- kulturele- en mediese functies. Idem t.a.v. de onderwijsinstellingen, m.n. het hoger beroepsonderwijs, met de aantekening dat Maastricht door de vestiging van de universiteit een licht overgewicht bezit. De overheidsfuncties zijn prakties alle in Maastricht als provinciale hoofdstad gekonsentreerd, terwijl overige dienstverlenende bedrijven, zoals ABP en CBS, maar ook de hoofdzetel van DSM in Heerlen gevestigd zijn. Het industriële zwaartepunt is ongetwijfeld de Westelijke-Mijnstreek (Sittard/Geleen).

In het algemeen neemt de woningbouwproductie in de stedelijke gebieden met uitzondering van de Westelijke-Mijnstreek af terwijl in de landelijke gebieden een duidelijke toename te konstateren valt.

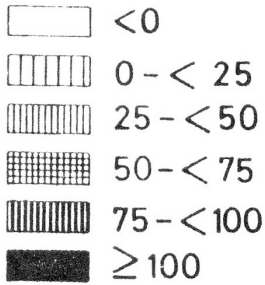
Omvang en groei van de woningvoorraad 1960 tot 1975.

Categorieën van gemeenten	Woningvoorraad per 1 januari							
	1960		1965		1970		1975	
	abs.	abs.	index (1960=100)	abs.	index (1960=100)	abs.	index (1960=100)	
Grote gemeenten	13860	16646	120.1	19311	139.3	21737	156.8	
Urbanisatie gem.	3091	3768	121.9	4897	158.4	6086	197.0	
Suburbanisatie gem.	10419	12339	118.4	16169	155.2	20767	199.3	
W. Mijnstreek	27370	32753	119.7	40377	147.5	48590	177.5	
Grote gemeenten	47350	52691	111.3	60810	128.4	67264	142.1	
Urbanisatie gem.	-	-	-	-	-	-	-	
Suburbanisatie gem.	8545	10216	119.6	12847	150.3	15900	186.1	
O. Mijnstreek	55895	62907	112.5	73657	131.8	83164	148.8	
Grote gemeenten	23681	27015	114.1	31915	134.8	35491	150.0	
Urbanisatie gem.	768	878	114.3	1043	135.8	1197	155.9	
Suburbanisatie gem.	12190	13524	110.9	16728	137.2	20169	165.5	
Overig Z-Limburg (Maastricht - Heerlen)	36639	41417	113.0	49686	135.6	56857	155.2	
Nederland	2818000	3160000	112.1	3687000	130.8	-	-	

Deze trend is mede verklaarbaar uit het proces van suburbanisatie. We zien hier twee parallelle ontwikkelingen optreden, die tussen industriële werkgelegenheid en bevolkingsontwikkeling en tussen bevolkingsontwikkeling en woningbouw. Onderstaand kaartje completeert het beeld van de uit de perspectievennota aangehaalde tabel.

Bevolkingsontwikkeling in Zuid-Limburg 1960 t/m 1974.

totale groei in %



schaal 1:250.000

(bron: PPD-Limburg)

In de totale woningbouwproduktie neemt de huursektor een steeds kleinere plaats in, enerzijds omdat de stedelijke centra hun planning niet afstemmen op de werkelijke behoeften, maar in de concurrentieslag gaan met de landelijke kernen om behoud van bepaalde categorieën bewoners, anderzijds omdat de landelijke kernen tbv. een bepaald verzorgingsnivo hun inwonersaantal graag zoveel mogelijk opschroeven, terwijl ze geen boodschap hebben aan huurwoningen. De markt in de sektor koopwoningen wordt handig gekreëerd en gestimuleerd door projektontwikkelaars en makelaars. Men rotzooit maar aan en de kassa klingelt. Dit alles levert het beeld op van een volledig dichtslibben van het landelijk gebied en een suprematie in de stedelijke gebieden voor woningen t.b.v. de hogere inkomensklassen; in concreto betekent dat in Maastricht bvd. het occuperen voor deze catagoriën van de binnenstad (Jekerkwartier en Boschstraatgebied) en gave natuurgebieden (omgeving van het Jekerdal en de hele zuid-oostrand van de stad grenzend aan het Heuvelland). De rest van de bevolking is grotendeels samengedrongen in de solate buitenwijken in het noord-westen van de stad.

Als de boven aangegeven trend verder doorzet, dan valt de volgende

berekening te maken. Uitgaande van verdere daling van de woningbezetting (nu 3,3 per woning) die in Limburg steeds boven het landelijk gemiddelde heeft gelegen, vervanging van oude woningen en toename van de bevolking zullen de komende 15 jaar  $\pm$  52.500 woningen moeten worden gebouwd.<sup>10</sup> Vergelijken met de huidige woningvoorraad van bijna 190.000 is dit een opmerkelijke hoeveelheid. Blijven dezelfde verhoudingen gelden tussen gesubsidieerde (huur en premie) en niet gesubsidieerde woningen (80-20%), dan betekent dit, dat er van de te bouwen woningen  $\pm$  42.000 als woningwet- of premiewoning zullen worden gebouwd.<sup>11</sup> Bij een ongewijzigd woningbeleid zouden 17.000 van deze 42.000 gesubsidieerde woningen terecht komen in de suburbanisatie-gemeenten, die daarnaast bovendien middels ruime uitbreidingsplannen ook nog 6.000 van de in totaal 10.000 vrije-sektor woningen zouden mogen opvangen: in totaal 45% van alle nieuwbouw.

We hebben al gewezen op het feit dat de sterke suburbanisatie leidt tot een verstedelijking van het open middengebied. Dit gebied valt overigens gedeeltelijk samen met het voorgestelde nationale landschapspark, het z.g. Heuvelland. Zoals de ontwikkelingen nu verlopen moet dit wel tot een fictie leiden, zeker als we bedenken dat de toeristische industrie al een flinke hap van het landschapspark voor zich heeft opgeëist. Parallel met dit alles verloopt een stijging van het autoverkeer als gevolg van de noodzakelijk geworden mobiliteit, hetgeen weer tot gevolg heeft dat het relatief fijnmazig openbaar vervoernet steeds verder afgebroken wordt, waardoor met name de vele kleine kernen via deze wijze van vervoer steeds slechter bereikbaar worden. Door de gerichtheid van de altochtonen op de stedelijke voorzieningen krijgt vooral de binnenstad een extra verkeer- en parkeer druk te verwerken, terwijl de voorzieningen in de suburbane kernen verkommeren.

We raken hier ook het punt van sociale segregatie tussen allochtonen en autochtonen, het welk zich ook ruimtelijk manifesteert in de scheiding<sup>12</sup> tussen oude dorpskern en nieuwbouw. Het kostenaspect vormt een vraagstuk apart. Slechts incidenteel is men toegekomen aan een opzet voor een maatschappelijke kosten-baten analyse. Binnen het boekhoudkundig kostenschema vindt er reeds "kostenvervalsing" plaats. De kostenelementen die de stad in rekening brengt, zijn niet dezelfde als die van de buitenkernen. Ten dele betreft dit bepaalde toekomstvoorzieningen, ten dele voorzieningen die de stad mede ten dienste van niet-inwoners maakt, bv. voor de centra-lefuncties als verkeersvoorzieningen. Deze worden in het buiten gebied voor een belangrijk deel gefinancierd als tertiaire of kwartaire wegen. De hogere kosten van spreiding van tal van voor-zieningen worden in de regel niet verrekend, omdat de financiering uit speciale bronnen voortvloeit. Het begrip maatschappelijke kos-ten komt o.m. te voorschijn bij sociale- en kulturele voorzieningen, waarvan het meest sprekende voorbeeld in de praktijk het onderwijs is: de basisschool met dubbele klassen, het hoogst bereikbare in de kleine kernen (13). Gewestvorming is het bestuurlijk antwoord van de overheid op ruimtelijke processen die zich weten te ont-trekken aan controle van de overheid."De wijze waarop en waarin dit land gebouwd gaat worden, wordt uiteindelijk bepaald door hen die beschikken over de produktiefactoren: kapitaal, grond en arbeid" (14).

Volledig in strijd met de van overheidszijde beleden opvatting tot het tegengaan van de suburbanisatie zijn de planning van een autoweg dwars door een natuurgebied ten noord-oosten van Heerlen en de industriële uitbreidingen op het land. Zo claimt de ENCI op korte termijn een gebied op het plateau van Margraten, groot 470 ha.



36

t.b.v. de mergelwinning. Agrariëse of landschappelijke motieven zullen ook hier wellicht minder zwaar wegen dan de roep om continueren van de werkgelegenheid.<sup>17</sup> Wat de uitbreiding van DSM-Chemie op het natuurgebied Graetheide betreft is Provinciale Staten van Limburg inmiddels overstag gegaan.<sup>18</sup> Zoals reeds opgemerkt wordt naast de suburbanisatie en de industrialisatie van de landbouw het landelijk gebied ook nog op een zeer specifieke wijze geïndustrialiseerd: n.l. door de toeristische industrie, een tevens oude doch op moderne leest geschoeide vorm van kolonisatie. De strategieën gespreide "recreatieve concentratiepunten" spreken in dit verband boekdelen. Volgens de Herstruktureringnota neemt Zuid-Limburg zowel in het binnenland als in het internationale toerisme een vooraanstaande plaats in en vormen de toeristische bestedingen een belangrijke inkomensbron. In het kader van het toeristisch beleid is dit gestimuleerd door de subsidiëring van de accommodatie en infrastructuur. In de periode 1965-1972 zijn voor acht projecten in Zuid-Limburg subsidies gegeven van in totaal f4,5 mln.<sup>19</sup> Als men nu bedenkt dat de toeristische industrie nauwelijks werkgelegenheid verschaft vraagt men zich toch wel af voor wie die gulle overheidsgebaren dienen en wiens inkomensbron door de toeristische besteding gespekt wordt. Het te beschermen "Heuvelland" wordt zo grotendeels dienstbaar gemaakt aan de toeristische industrie: verblijfsrecreatie (hotels, pensions, campings, tweede woningen) en dagrecreatie, die samen zorg dragen voor een intensief gebruik van wegen, die dan ook prompt aan de "behoefte" van de automobilist worden aangepast ("Blij dat ik rij".....nietwaar?), terwijl aldus het landelijk gebied van zijn oorspronkelijk gebruik ontdaan wordt. De suburbanisatie grijpt overigens ook direkt in op de oorspronkelijke structuur van het platteland en wel door het grondgebruik. Allereerst vindt er een voortdurende inkrimping van het areaal cultuurgrond plaats, alhoewel deze ondanks de ongebreidelde versnippering nog ruim 3/4 van de Zuid-Limburgse ruimte inneemt. Van dit landelijk gebied is 89% (476 km<sup>2</sup>) in cultuur gebracht, hetgeen 32% van het totale provinciale areaal uitmaakt. Ook in Zuid-Limburg wordt sterk gesaneerd in de agrariëse sektor wat blijkt uit het feit dat op 1 Jan. '74 ongeveer 1/3 van het kultuuroppervlak in een ruilverkaveling is betrokken en dat in de komende decennia nog eens 40% van deze gronden in een ruilverkavelingsplan zal zijn opgenomen.<sup>15</sup> Deze sanering hangt samen met de mede van overheidswege nagestreefde concentratie in de agrariëse sektor (vergroting bedrijfsomvang, specialisatie, produktverwerking door monopolistische concerns<sup>16</sup> etc.). Het aantal geregistreeerde bedrijven liep in Zuid-Limburg van af '59 met 70% terug, duizende ha cultuurgrond werden aan agrariëse bedrijven onttrokken ('69-'74: 2.000 ha), de werkeloosheid onder de agrariërs steeg verder en desondanks nam de produktie (mechanisatie e.d.: de industrialisering van de landbouw) toe. We geven nu een overzicht van het grondgebruik in Zuid-Limburg, absoluut en procentueel (procentueel tevens in vergelijking met Nederland):

Oppervlakte en gebruik van de bodem - 1-1-1974.

	Zuid-Limburg		Nederland
	abs.	%	%
kultuurgrond	476	68,9	68,3
bos	49	7,1	8,3
natuurlijk terrein	6	0,9	4,6
landelijk gebied	531	76,8	81,2
verkeersterreinen	21	3,0	1,9
industrieterreinen	17	2,5	0,7
voorraadige bouwterreinen	6	0,9	0,9

