

53 Tussen wal en schip

Economische ontwikkeling in het Rivierengebied

Bram Bouwens

TIEL 1949. Op de winderige ochtend van maandag 24 oktober begeeft commissaris van de koningin, jhr. C.G.C. Quarles van Ufford, zich via de kronkelige dijken van het Gelders Rivierengebied naar Tiel. Hier staat hij voor de taak de nieuwe los- en laadplaats van de lokale binnenhaven te openen door het ceremonieel verwijderen van een slagboom. Met deze nieuwe havenwal krijgt Tiel de grootste binnenhaven van Nederland en beschikt de regio voortaan over een moderne en aantrekkelijke accommodatie voor de binnenscheepvaart. Lage of hoge waterstanden die het gebruik van de oude havenwal voorheen bemoeilijkten of onmogelijk maakten, hoeven schepen niet langer te weerhouden om Tiel aan te doen. Sterker nog, na de voltooiing van het Amsterdam-Rijnkanaal in 1952 zal de binnenhaven op een kruispunt van belangrijke waterwegen liggen.

Nadat de slagboom is verwijderd en een eerste motorbootje aan de wal is afgemeerd om de commissaris een mandje met fruit te overhandigen, vertrekt het gezelschap naar Hotel Telkamp om de lunch te gebruiken. De hier gehouden toespraken geven uiting aan de hooggespannen verwachtingen. Na afloop van de lunch is het eenieder duidelijk: de nieuwe los- en laadplaats zal de middeleeuwse glorie van Tiel doen herleven. Het centrum van de Betuwe zal opnieuw de plaats worden waar “de varenden gaarne hun goederen aan de wal [zullen] zetten”. [1]

Het bewustzijn dat het hier gaat om een belangrijke historische gebeurtenis voor de ontwikkeling van Tiel en de Betuwe blijft echter tot de aanwezige groep van hoogwaardigheidsbekleders beperkt. De opening van de grote fruittentoonstelling BOVETA door landbouwminister S.L. Mansholt verdringt de binnenhaven van de voorpagina van de Nieuwe Tielsche Courant. Van de officiële ingebruikneming van de nieuwe los- en laadplaats wordt pas op pagina twee verslag gedaan. Blijkbaar was het geen hot item, want het verslag is zelfs op deze plaats in de krant verre van compleet. Uiteindelijk worden de lezers pas op donderdag volledig op de hoogte gebracht van de belangrijke handeling die de commissaris van de koningin eerder die week heeft verricht.

Betere infrastructuur

De opening van de binnenhaven was voor Tiel meer dan het verwijderen van een slagboom. De ceremonie had ook een sterk symbolische betekenis. Zij markeerde het einde van een periode van puinruimen en het begin van een nieuw tijdvak van economische bloei van het Gelders Rivierengebied. De periode van herstel en wederopbouw had in deze regio lang geduurd. Dat was niet vreemd. Het gebied behoorde tot de zwaarst gehavende streken van Nederland. Huizen waren vernield of beschadigd, landbouwgebieden geïnnundeerd, boomgaarden gehavend en de toch al gebrekkige infrastructuur had flinke schade opgelopen. Alleen al in Tiel moest in de tweede helft van de jaren veertig naar schatting 80.000 kubieke meter puin worden verzameld, dat voor een deel een herbestemming vond bij de aanleg van de toegangswegen tot de nieuwe los- en laadplaats. Ook in andere delen van het Rivierengebied was aan het einde van 1949 de wederopbouw in volle gang. De naoorlogse wederopbouw van het Rivierengebied stond echter niet alleen in het teken van herstelwerkzaamheden. Nadrukkelijk stelde de nationale overheid dat bij de wederopbouw moest

worden gestreefd naar het verhogen van de productie en de productiviteit. De groei van de Nederlandse bevolking en ook de tekorten op de betalingsbalans maakten dit noodzakelijk. Het Gelders Rivierengebied diende hieraan een steentje bij te dragen. Daarvoor moest eerst een serieuze inhaalslag worden gemaakt. De landbouw en de industrie van met name de Neder-Betuwe en de Tieler- en Bommelerwaard stonden bekend om hun relatief lage productiviteit en werden niet zelden als 'achterlijk' bestempeld. Om deze gebieden in de vaart der volkeren omhoog te stoten waren aanzienlijke investeringen nodig. Met de omvangrijke middelen die in de tweede helft van de jaren veertig uit het Marshallplan naar Nederland vloeiden financierde de overheid in het Rivierengebied hoofdzakelijk agrarische projecten. Ruilverkaveling en streekverbetering waren in de eerste twee decennia na de Tweede Wereldoorlog aan de orde van de dag.

Was in de jaren dertig de primaire sector (landbouw) nog de kurk waarop de regionale economie dreef, vanaf de tweede helft van de jaren veertig groeide het besef dat ook de secundaire sector (industrie) en de tertiaire sector (dienstverlening) tot ontwikkeling zouden moeten worden gebracht. Om de regio tot de gewenste economische bloei te brengen was het vooral van belang voor goede ontsluiting te zorgen. Het Rivierengebied moest uit zijn isolement worden gehaald. Verbetering van de infrastructuur zou zowel de bereikbaarheid van de regio als de mobiliteit van de bevolking moeten bevorderen. Dit werd al decennialang door bestuurders en ondernemers onderstreept. Maar de aanleg van wegen, bruggen, spoorlijnen en kanalen was meestal onderwerp van langdurige discussies en daardoor liep de aanleg van infrastructurele voorzieningen in de regio haast per definitie achter bij de gewenste mobiliteit. Illustratief is de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal, waarover al sinds het midden van de negentiende eeuw werd gedelibereerd. Pas na ruim honderd jaar soebatten over trajecten en financiering werd het kanaal op 21 mei 1952 officieel geopend.

Het is opvallend dat de infrastructuur van de regio in de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog relatief slecht was en bleef. De overheid verleende aan verbetering daarvan weliswaar een hoge prioriteit, maar vertaalde dit niet in het beschikbaar stellen van middelen. Vooral het wegennet in het Rivierengebied liet veel te wensen over. Daar waar het noord-zuidverkeer mede door bruggen relatief vlot verliep, waren de oost-westverbindingen allesbehalve optimaal. Om van het oosten naar het westen te reizen moesten automobilisten via kronkelige dijken en soms zelfs onverharde of slecht onderhouden trajecten hun weg zien te vinden. Pas in het midden van de jaren vijftig kwam daarin langzaam maar zeker verandering. Zo werd vanaf 1955 gewerkt aan de voltooiing van de A15 tussen Rotterdam en Valburg, die de Betuwe in de lengterichting doorsneed en waarvan het traject Rotterdam-Meteren al voor de oorlog gereed was. Het eindpunt van de weg werd echter pas in 1971 bereikt. Het verbeteren van de lokale wegen werd met iets meer voortvarendheid ter hand genomen, vaak als onderdeel van de ruilverkaveling.

Achterblijvende industrie

De agrarische herstructurering van het Rivierengebied en de aanleg van infrastructurele voorzieningen hadden vergaande consequenties voor de economische structuur van de regio. De schaalvergroting in de landbouw leidde ertoe dat de samenstelling van de beroepsbevolking in de regio sterk wijzigde. Het Economisch Technologisch Instituut becijferde dat als gevolg van de herinrichting van het

agrarisch land in de jaren vijftig ruim zesduizend mannen uit het Rivierengebied uit de landbouw afvloeden. Zij moesten werk zien te vinden in de industrie of de dienstverlening.

De verschuiving van landbouw naar industrie en diensten was in overeenstemming met de wens van de nationale overheid, die streefde naar een bredere basis van de Nederlandse economie met daarin een prominente rol voor de industrie. Tussen 1949 en 1963 verschenen verschillende industrialisatieplannen die moesten leiden tot toename van de werkgelegenheid en stijging van de export. De betekenis van de industrie in Nederland nam in de jaren vijftig inderdaad toe. In deze jaren steeg het aandeel van de industrie in het Bruto Binnenlands Product sterk en was de groei zelfs zestig procent hoger dan die van de landbouw. Het Rivierengebied ontwikkelde echter een eigen dynamiek. Ondanks de krimp in de agrarische sector bleef het aantal mensen dat hier werkzaam was met 17 procent in 1960 relatief hoog, terwijl de werkgelegenheid in de industrie met 31 procent achterbleef bij het landelijk gemiddelde, dat in deze periode rond de 35 procent schommelde. [Zie tabel 51.1] De regionale industrie was zeker niet het vangnet voor de overtollige arbeid uit de landbouw. Ook in vergelijking met andere delen van de provincie vormde de industrie in het Rivierengebied een uitzondering. Met name in oostelijk Gelderland werd in deze periode een aanzienlijke stijging van de industriële werkgelegenheid gerealiseerd.

Dat de industrie in het Rivierengebied in ontwikkeling achterbleef had veel te maken met de structuur ervan. Van oudsher bepaalden vooral steenfabrieken, metaalverwerkende bedrijven en producenten van voedings- en genotmiddelen het industriële landschap van het Rivierengebied, aangevuld met veel kleinschalige verzorgende ambachten. Deze bedrijfstakken scoorden om uiteenlopende redenen slecht. Zo zagen de sigarenmakers in Culemborg zich gedwongen te mechaniseren om de internationale concurrentie te kunnen bijbenen, terwijl de vraag naar sigaren sterk afnam. Hoge accijnzen en moeilijkheden bij het verkrijgen van hoogwaardige grondstoffen speelden de sigarenmakers parten. Veel kleine ondernemers delfden het onderspit. Ook mandenvlechters en klompenmakers verdwenen van het toneel.

Niet alleen traditionele en kleinschalige ondernemingen kwamen in de jaren vijftig in de verdrinking. De conjunctuurgevoelige steenindustrie wist in deze jaren niet te profiteren van de enorme bouwactiviteiten die overal plaatsvonden. De mechanisering vergde hoge investeringen en het verkrijgen van vakkundig en gemotiveerd personeel was niet eenvoudig. Bovendien werd het maatschappelijk verzet tegen het onttrekken van klei aan cultuurgrond steeds luider en vormden asfalt en beton aantrekkelijke en populaire alternatieven voor de traditionele baksteen. Het gevolg was dat ook in deze bedrijfstak het aantal ondernemingen afnam. Van de vooroorlogse ondernemingen was in 1965 nog maar veertig procent in bedrijf. De werkgelegenheid nam in deze periode eveneens met ruim veertig procent af. De totale productie steeg weliswaar, maar als regionale bestaansbron liep de betekenis van de bedrijfstak terug. Andere bedrijfstakken, zoals de meubelindustrie en de conservenindustrie, deden het beter, maar ook hier maakten mechanisering en rationalisering van het productieproces veel personeel overbodig. Al met al was de industriële structuur weinig florissant te noemen. Nog in 1979 concludeerde de provincie Gelderland in een onderzoek dat er kapitale investeringen nodig waren om het bedrijfsleven in het Rivierengebied van een gezonde basis te voorzien.

Ook voor ondernemingen die op zoek waren naar een nieuwe vestigingsplaats stond het Rivierengebied in de jaren vijftig niet als aantrekkelijk te boek. Slechts een handjevol – over het algemeen dienstverlenende - bedrijven vestigde zich in deze periode in de regio. Het opgetelde effect van al deze ontwikkelingen was dat het voor werkzoekenden in het gebied geenszins eenvoudig was in de onmiddellijke nabijheid van hun woonplaats werk te vinden. De werkzoekenden uit de kleinere agrarische dorpen – vaak wel eenderde van de totale mannelijke beroepsbevolking van het dorp – zagen zich gedwongen werk te accepteren in grotere steden als Tiel, Culemborg of Geldermalsen. Maar ook in deze plaatsen was er onvoldoende werk om alle werkzoekenden aan een baan te helpen. Vacante functies sloten lang niet altijd aan bij de kwaliteiten van de beroepsbevolking. Met name de werkloosheid van ongeschoolden bleef hoog. Het probleem werd vergroot door de absolute groei van de bevolking. Alhoewel de regio landelijk en ook provinciaal tot de gebieden behoorde met de laagste bevolkingsgroei, steeg ook hier de beroepsbevolking aanzienlijk. Daardoor zagen veel mannen zich genoodzaakt buiten de regio een inkomen te zoeken, zoals de tabel op bladzijde [51.2] duidelijk maakt. Zij weken uit naar onder meer Utrecht, 's-Hertogenbosch of Rotterdam. Deze pendel werd in de loop van de jaren vijftig steeds groter en raakte in de jaren zestig nog eens in een stroomversnelling. Dit forensisme werd mogelijk gemaakt en bevorderd door verbeteringen in de ontsluiting van het gebied. Het gebied kwam in deze periode dus aarzelend uit het 'isolement', maar voornamelijk in één richting.

Aantrekkelijk vestigingsgebied

Na de Tweede Wereldoorlog waren de verwachtingen ten aanzien van de sociaal-economische ontwikkeling van het Rivierengebied hoog gespannen. De regio zou door een goede infrastructuur een logistiek knooppunt kunnen worden tussen het Duitse Ruhrgebied en de Nederlandse Rijndelta. Het gebied werd hierin aanvankelijk zwaar teleurgesteld: de gunstige ligging en de verbetering van de infrastructuur leverden in de jaren vijftig en zestig niet de werkgelegenheid op die in de landbouw verloren ging. De industriële basis versmalde en een steeds groter deel van de beroepsbevolking zag zich gedwongen naar andere delen van de provincie uit te wijken.

De doelstelling aansluiting te vinden bij de rest van de provincie en het land werd in de jaren vijftig en zestig op een geheel andere manier gerealiseerd dan de beleidsmakers na de Tweede Wereldoorlog voor ogen stond. Het Rivierengebied was vooral als 'groen' woongebied in trek en vertoonde tot in de jaren zeventig bovengemiddelde vestigingsoverschotten. Overall verschenen nieuwbouwwijken, die op hun beurt de ontwikkeling van een tertiaire sector bevorderden. Het was via deze omweg dat het gebied in economisch opzicht uit het isolement zou komen en de voorwaarden wist te creëren voor verdere economische groei. Pas na de economische crises van de jaren zeventig en tachtig zouden logistiek georiënteerde ondernemingen het Rivierengebied als vervoersknooppunt ontdekken.

NOTEN

1. *Nieuwe Tielsche Courant* (25 oktober 1949).

BRONNEN

Nieuwe Tielsche Courant (1949).

LITERATUUR

W. van den Broeke en A.M.C.M. Bouwens, *Op streek geraakt; het Rivierengebied en de Kamer van Koophandel voor Zuid-West Gelderland 1842-1992; de economische en sociale geschiedenis van een regio* (Tiel, 1992).

H.P. de Bruijn (red.), *Het Gelders Rivierengebied uit zijn isolement; een halve eeuw plattelandsvernieuwing* (Zutphen, 1988).

P. Busse, *Leven en werken in de Lingestreek. De ontwikkeling van het platteland in een verstedelijkt land 1850-2000* (Utrecht, 2002).

S. Grit, "De dynamiek in een regionaal-industriële structuur: Gelderland 1955-1976", *Geografisch Tijdschrift*, 14 (1979) 294-307.

J.L. van Zanden, *Een klein land in de 20^e eeuw. Economische geschiedenis van Nederland 1914-1995* (Utrecht, 1997).