

DE ONTWIKKELING VAN DE INFRASTRUCTUUR i.v.m. DE
SLUITING VAN DE MIJNEN

IR. G.A.A. HORSMANS¹⁾

SUMMARY

THE DEVELOPMENT OF THE INFRASTRUCTURE
IN THE LIGHT OF CLOSING DOWN THE MINES

In a first Governmental note it was concluded that some 10,000 new jobs would have to be created as a result of the closing down of the mines. The government appropriated Hfl 62.5 million (US \$ 172,500) for the improvement of the infrastructure in Southern Limburg. In addition a number of public works would be carried out earlier than planned systems, which did not help to stimulate the construction of a modern road-system. Any other industry employing several tens of thousands of workers would have required better roads.

With the imminent closure of all the mines in 1975 a much more extensive program for the improvement of the infrastructure is necessary. The author deals successively with the following categories of public works:

1. roads,
 2. waterways,
 3. railroads,
 4. airport and
 5. purification of sewage and industrial water
1. Ever since Roman times the north-south link (the present E-9 motorway) has been the main artery, if one excepts the road Maastricht-Aachen-Cologne. At this moment a complementary east-west road system is being developed. The mining district is bypassed by the E-3 road (Antwerp-Eindhoven-Venlo-Ruhr area) to the north, and by the E-5 road (Brussels-Liege-Aachen-Cologne) to the south. The E-39 (Antwerp-Elsloo-Heerlen-Bochholtz-Aachen), however, runs right through the mining district and the bridge crossing the Meuse will undoubtedly become inadequate. The planned road Maastricht-Heerlen (estimated costs 90 million guilders or US \$ 25 million)

can be linked up to the E-9 near Maastricht. The second major provincial road construction project is the completion of the north-south link Roermond-Kerkrade. Before long the province will be connected to the European road system by the E-9, E-3 and E-39 roads. Other roads have been planned to open up new industrial sites. Not only the government, but also the province and the municipalities have contributed towards improving the road system. Furthermore the municipalities are constructing roads for the same purpose.

2. The limited number of waterways are navigable for ships of up to 2,000 tons.
3. The good road system is offset by poor rail connections. The author mentions several requirements: the rail connection between Maastricht and the eastern part of the mining district with Aachen needs improving. In 1971 an hourly service between Maastricht and Liege and between Maastricht and Aachen will probably be realized. The railways between Maastricht and Hasselt and between München-Gladbach and Roermond, however, will probably remain closed for passenger traffic. It is obvious that for goods traffic also Southern Limburg is insufficiently integrated into the European railway system; moreover, Limburg has voiced a protest against the closing down of too many loading and unloading facilities.
4. Southern Limburg's airport plays a distinct role in the industrialisation process. In 1969 well over 100,000 air passengers passed through it.
5. The treatment of effluents requires special installations. In a few cases the government and the province have furnished together 65 per cent of the construction costs. There are plans for Hoensbroek, Sittard and Born, requiring over 51 million guilders (US \$ 14 million), and a plan for Roermond in which another 8 million guilders (US \$ 2.2 million) are involved. These projects will not be undertaken unless they are liberally subsidized. There remain certainly plenty of things to do.

¹⁾ Lid van Gedeputeerde Staten van Limburg.

INLEIDING

In 1958 werd het duidelijk, dat zich in de mijnindustrie een structuurcrisis begon af te tekenen. Voor de bijna 55000 mensen, die toen in de mijnindustrie werkzaam waren, klonken deze geluiden aanvankelijk onwaarschijnlijk. Geleidelijk werd, zowel door de mijndirecties als door de werknemersbonden, regering en publiek duidelijk gemaakt, dat er iets ging gebeuren en dat het beter was, dat men het zelf in de hand hield, dan dat men deze ontwikkeling weerloos op zich af liet komen.

De eerste regeringsnota inzake de mijnindustrie hield aanvankelijk nog een beperkt sluitingsprogramma in. Men rekende uit, dat als gevolg hiervan in de komende vijf jaren voor circa 10.000 werknemers in Zuid-Limburg nieuwe arbeidsplaatsen additioneel moesten worden geschapen. Dit was voor de Regering aanleiding om 62,5 miljoen gulden ter beschikking te stellen ter verbetering van de infrastructuur in Zuid-Limburg. Deze 62,5 miljoen waren alleen voor de provinciale en gemeentelijke werken. Daarnaast werd de vervroegde uitvoering van een aantal Rijkswerken, met name de E-39, in het vooruitzicht gesteld.

De eerste mijnnota — nu na vijf jaren hebben we alweer afstand genoeg kunnen nemen om een objectief oordeel te vormen — was een goed doordacht stuk werk, dat getuigde van diep inzicht. De stevige subsidies ten behoeve van de verbetering van de infrastructuur waren hard nodig. Juist door de typische aard van de mijnindustrie — een extractiebedrijf met eigen afvoer per spoor en water — had deze de aanleg van een modern wegnnet weinig gestimuleerd. De werknemers werden in hoofdzaak met bussen aangevoerd en naar huis gebracht. Ieder ander industrieel bestel met tienduizenden werknemers zou in veel grotere mate eisen aan het wegnnet gesteld hebben. Zuid-Limburg had dus in 1965 een sterke achterstand.

De ontwikkeling ging snel verder. De situatie verslechterde met het jaar. Nog geen vier jaren na de eerste mijnnota luidde de tweede regeringsnota over de mijnen de doodsklok: uiterlijk 1975 alles dicht. Een tweede nog omvangrijker programma ter verbetering van de infrastructuur is nu noodzakelijk. Het wegvallen van de gehele mijnindustrie roept nu immers om een verbetering van de infrastructuur op veel grotere schaal, dan in 1965 moest worden opgezet. Nu moet immers de industriële herstructurering plaats hebben in veel groter omvang en op

veel meer plaatsen, dan in 1965 voorzienbaar was. Dit skelet van het nieuwe Zuid-Limburg heb ik nu de eer U in korte trekken te presenteren.

Terwille van de overzichtelijkheid zal ik de afzonderlijke categorieën van werken achtereenvolgens bespreken, en wel:

1. wegen
2. waterwegen
3. spoorwegen
4. luchthaven
5. afvalwaterzuivering

WEGEN

Het waren de Romeinen, die het wegenstelsel van Limburg vorm hebben gegeven. Vanzelfsprekend werd het een Noord-Zuidstructuur langs het natuurlijke gegeven: het dal van de Maas. Door de eeuwen heen tot in onze tijd is deze Noord-Zuidstructuur hoofdzaak gebleven. Zowel de natuurlijke omstandigheden — de schaars bewoonde Kempen, de vrijwel ontoegankelijke Peel, als staatkundige structuren noodden niet tot een Oost-Weststructuur. Alleen de in Romeinse tijd aanwezige weg Maastricht — Aken — Keulen (het tracé liep anders dan de huidige Rijksweg) was een forse uitzondering. De E-9 (Amsterdam — Weert — Maastricht — Luik) accentueert nog deze Noord-Zuidstructuur.

Thans is de Oost-Weststructuur eveneens in volle ontwikkeling. De E-3 (Antwerpen — Eindhoven — Venlo — Roergebied) ligt te hoog, en de E-5 (Brussel — Luik — Aken — Keulen) te zuidelijk voor het Zuid-Limburgse gebied, maar de E-39 (Antwerpen — Elsloo — Heerlen — Bocholtz — Aken) gaat er midden door.

Het voordeel van deze forse aanpak van de wegenbouw is tevens een verdubbeling van het aantal bruggen over de Maas. Zuid-Limburg was tot voor kort waarlijk niet gezegend met bruggen over de Maas: tussen Visé en Maastricht was er geen, en ten noorden van Maastricht ligt nu nog de eerste brug bij Maaseik. De daarop volgende brug lag tot voor enige jaren bij Roermond. De E-9 bracht een brug bij Maasbracht, de E-39 zal binnenkort een brug bij Elsloo brengen, beide met een baan voor langzaam verkeer, zodat ook het louter locale vervoer bij deze werken gebaat is. Bij deze bruggen zal het wel niet blijven. In Maastricht gaan steeds luidere stemmen op voor de vierde brug (de Noorderbrug) en in de

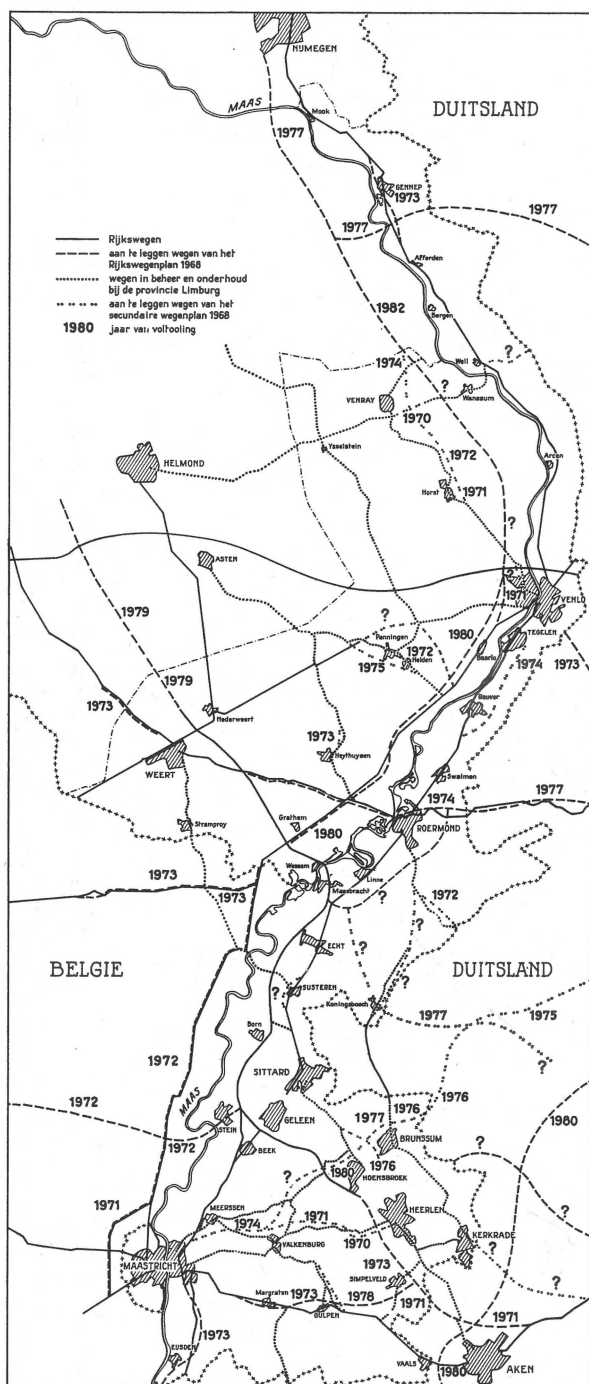


Fig. 1
Voorlopig uitvoeringsschema van de wegenbouw in de provincie Limburg.
Preliminary road building plan for the province of Limburg.

Westelijke Mijnstreek wenst men naast de in aanbouw komende brug bij Elsloo minstens nog één andere bij Urmond. Daarnaast spreekt men nog over een door-

trekking van de in aanleg zijnde weg Heerlen-Maastricht ten westen van de E-9 met een brug over de Maas bij Borgharen. Deze beide laatste bruggen komen niet voor op het Rijkswegenplan 1968, zodat men mag aannemen, dat volgens de huidige inzichten de aanleg gedurende de eerste tien jaren niet door het Rijk zal worden ter hand genomen.

Na de *Rijkswegen* in Zuid-Limburg (ter wille van de overzichtelijkheid teken ik alleen de hoofdlijnen, en zal ik bijvoorbeeld op de wijzigingen in de oude Rijksweg Maastricht-Vaals niet ingaan) noem ik U de voornaamste door provincie en gemeenten ondernomen werken: van de werken voor de *provincie* zijn de twee grootste de Oost-Westverbinding Maastricht-Meerssen-Heerlen (uitgevoerd als autosnelweg) en de Noord-Zuidweg Roermond-Zelfkant-Kerkrade-Duitse grens.

De verbinding Maastricht-Heerlen dient om de industriële ontwikkeling voor het oostelijk mijngebied en van het haven- en industriegebied van Maastricht, beide direct verband houdende met de ontwikkeling van de mijnindustrie, door een moderne verkeersweg te ondersteunen. Het is te verwachten dat de weg ten noorden van Maastricht zal worden doorgetrokken naar België, waardoor eveneens de industriële ontwikkelingen in Belgisch-Limburg, dat ook geconfronteerd wordt met de mijnomschakelingsproblemen, nauwer zullen worden betrokken bij de industriële ontwikkeling van Maastricht en het oostelijk mijngebied. Door de aanhaking van de provinciale autosnelweg op de westelijke randweg van Heerlen is de weg mede verbonden aan de E-39, zodat eveneens een doorgaande verkeersroute zal ontstaan voor het gehele te doorsnijden gebied met de agglomeratie Aken alwaar ook voor het kolenbekken een nieuwe ontwikkeling zal gaan ontstaan. Door aansluiting op de E-9 onder Maastricht wordt aansluiting verkregen op het Luikse industriebekken hetgeen een stimulans zal gaan betekenen voor de industriële ontwikkeling in Zuid-Limburg. Aldus zal de weg Maastricht-Heerlen een belangrijke functie gaan vervullen in de industriële heroriëntering van het gehele kolenbekken van Belgisch- en Nederlands Limburg, alsmede van het aangrenzende Duitse gebied. In tijd uitgedrukt zal de afstand tussen Maastricht en Heerlen door deze wegaanleg tot 1/3 kunnen worden bekort. De weg zal geheel worden uitgevoerd als 2-baans autosnelweg, met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen. De kosten van deze nieuwe weg zijn niet gering. Het totale kostenbedrag wordt thans — rekening houdende met de zich

tot 1974 nog voordoende prijsstijgingen — geschat op f 90.000.000,—.

Het tweede grote provinciale wegenproject is de afbouw van de Noord-Zuidverbinding Roermond-Kerkrade. Bij Roermond komt thans het industrieterrein "Heide" tot ontwikkeling. Van groot belang is een rechtstreekse aansluiting van dit industrieterrein op de industriegebieden in het Oostelijk Mijngebied, alsmede op het aldaar aangrenzende industriegebied rond Aken. Hiervoor moeten nog twee tracé's worden aangelegd: de doortrekking in noordelijke richting van de zogenaamde Zelfkantweg door het voormalige geënnexeerde gebied (kosten van Putbroek tot Roermond circa 10 miljoen) en de doortrekking vanaf het "Laura-project" tot aan de Duitse grens (ca. 15 miljoen). Het middenstuk — de Zelfkantweg en de provinciale-weg Schinveld-Brunssum-Nieuwenhagen-Eygelshoven — is reeds aanwezig.

De provincie heeft nog een derde pijl op zijn boog: de weg Valkenburg-Nuth-Schinveld-grens (Düsseldorf). Ook deze weg vormt een belangrijke schakel tussen Maastricht (Beatrixhaven) en het noordelijk deel van het Oostelijk Mijngebied. In het noorden zal deze weg aansluiten op de ontworpen autowegverbinding Mönchen-Gladbach-Rheydt-Düsseldorf. Deze weg zal daardoor de relatie met het Ruhrgebied versterken. De aanleg van deze weg is bovendien in hoge mate van belang in verband met de ontsluiting van industrieterrein zowel onder Nuth-Hoensbroek, als onder Brunssum-Schinveld (industrieterreinen Klijng, Rode Beek en Bouwberg). Behalve de aansluiting op het Ruhrgebied vormt de nieuwe verbinding via de secundaire weg no. 26 (van Schinveld naar Kerkrade) een belangrijke schakel met het Akense industriegebied. Door middel van een aansluiting op de secundaire weg no. 21 (Sittard-Doenrade-Leeuwstuk) wordt een tweede verbinding met het westen des lands, alsmede een belangrijke verbinding met de Westelijke Mijnstreek verkregen. De kosten worden geraamd op rond f 28.500.000,—.

Zonder een omvangrijke hulp in een tweede infrastructuurprogramma zal het niet mogelijk zijn deze forse werken te realiseren.

De *gemeentelijke* infrastructuurwerken dienen alle tot de ontsluiting van industrieterreinen. De westelijke randweg van Heerlen — de ontsluiting van de Beitel — is vrijwel voltooid. Deze twee baansweg sluit in het Zuiden aan op het grote verkeersplein te Bocholtz en zal in het Noorden door de verbetering van de Antwerpseweg aansluiting krijgen op de E-39

bij Ten Esschen. De werken te Born ter ontsluiting van de industrieterreinen en het nieuwe complex van de DAF-autofabrieken zijn thans voltooid. De verder nog nodige gemeentelijke werken (de voltooiing van de structuurweg Dentgenbach, met ontsluiting van de industrieterreinen Streythagen en Dentgenbach, de aanleg van de structuurweg "Gracht", de ontsluiting van het industrieterrein Abdissenbosch te Ubach over Worms, van het industrieterrein "Laura" te Eygelshoven, van de komende olieraffinaderij te Urmond wachten alle op het tweede infrastructuurprogramma.

WATERWEGEN

Aan de Maas en het Julianakanaal heeft het Rijk in de laatste jaren omvangrijke verbeteringswerken uitgevoerd. Deze waterwegen zijn nu bevaarbaar, voor schepen van 2000 ton met een toegelaten diepgang van 2,80 meter. Dit is dus de Noord-Zuidverbinding, die thans prima in orde is.

SPOORWEGEN

Personenvervoer

Het thans bestaande spoorwegnet in Limburg is in hoofdzaak bevredigend. De baanvakken van Heerlen en Maastricht naar het westen en het noorden des lands alsmede die van Venlo naar Eindhoven en Mönchen-Gladbach zijn dubbel spoor en geëlectrificeerd. Er rijzen echter in verband met de herindustrialisatie een aantal wensen: wat de wegen betreft zal deze provincie binnenkort door E-9, E-3 en E-39 geheel aan het Europese wegennet zijn aangehaakt. Wat het spoorwegvervoer betreft, is dit, wanneer wij het oog gericht houden op de groeiende Europese integratie, onvoldoende het geval. In dit verband zijn te noemen:

1. de verbinding van Maastricht en het Oostelijk Mijngebied met Aken die niet aan redelijke eisen voldoet;
2. electrificatie van de verbinding Maastricht-Luik;
3. herstel van de treinverbinding voor personenvervoer Maastricht — Hasselt; en
4. herstel van de treinverbinding voor personenvervoer Roermond-Mönchen-Gladbach.

ad 1.

Naar aanleiding van een brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 1 december 1969, waarin hij sluiting van het baanvak Kerkrade-Simpelveld in het uitzicht stelde, stak er in Zuid-Limburg een storm op. Gemeentebesturen, Kamers van Koophandel, Provinciaal Bestuur, instellingen van allerlei aard, waren zelden zo eensgezind. Tijdens een hoorzitting op 27 januari 1970 van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer der Staten Generaal werd namens Zuid-Limburg betoogd:

“De Gedeputeerde Staten alsmede de Kamers van Koophandel van Heerlen en Maastricht zijn van mening dat:

1. op korte termijn een adequate aansluiting van het Stadsgewest Oostelijke Mijnstreek met de agglomeratie Aken tot stand dient te komen, welke aansluiting op zeer korte termijn kan worden gerealiseerd door gebruik te maken van de bestaande goederenlijn over Haanrade;
2. in afwachting van de resultaten van het thans in uitvoering zijnde verkeers-vervoersonderzoek voor Zuid-Limburg vooralsnog geen spoorverbindingen voor reizigersverkeer dienen te worden gesloten”.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat antwoordde op 10 februari 1970:

“In aansluiting op de d.d. 5 januari jl. plaatsgevonden hebbende bespreking met een delegatie van Uw College heb ik de eer U te berichten, dat ik heb besloten mijn beslissing ten aanzien van het eventueel staken van de reizigers-treindienst Kerkrade-Centrum-Simpelveld op te schorten in afwachting van het resultaat van de onderhanden studie van het Nederlands Economisch Instituut te Rotterdam over de toekomstige verkeers- en vervoersstromen in Nederland alsmede in verband met de eveneens onderhanden regionale verkeers- en vervoersstudie voor Zuid-Limburg”.

Inmiddels wordt door de Ned. Spoorwegen gestuurd op een oplossing in moderne zin van de verbinding Maastricht-Oostelijke Mijnstreek-Aken. Ik heb goede hoop, dat wij op niet al te lange termijn goede resultaten mogen verwachten. De mededeling van de Ned. Spoorwegen, dat zij voor de dienstregeling 1971, op voorwaarde, dat de Duitse en Belgische Spoorwegen hiermede accoord gaan, van plan zijn een uurdienst Maastricht-Luik en een uurdienst Maastricht-Aken te gaan bieden, kondigt reeds een belang-

rijke verbetering aan.

ad 2.

Omtrent de electrificatie van de spoorlijn Maas-tricht-Luik heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat nog in September 1969 doen weten, dat het vervoersaanbod te weinig ontwikkeling bood om de investeringen verbonden aan de electrificatie te rechtvaardigen. Electrificatie was overigens voor het grootste gedeelte afhankelijk van de opvattingen van de Belgische autoriteiten, omdat de lijn voornamelijk op Belgisch grondgebied ligt. Van wensen van Belgische zijde om te komen tot electrificatie van de verbinding Maastricht-Luik was hem nog niets gebleken. Ik hoop, dat uit het verkeersonderzoek en uit de thans afgesloten studie in E.E.G.-verband omtrent het gebied rond Aken, Luik en Maastricht voldoende gegevens naarvoren komen, om dit werk voor de betrokken regeringen aanvaardbaar te maken.

ad 3.

Wat het weer in gebruik stellen betreft van de spoorwegverbinding tussen Maastricht en Hasselt ben ik minder optimistisch. Het naar verhouding te geringe aantal grensoverschrijdende reizigers in deze richting, dat momenteel gebruik maakt van de busdienst Hasselt-Maastricht, is voor de N.S. en de betrokken Minister een motief, om hier geen initiatief te nemen.

ad 4.

Een soortgelijke ontwikkeling doet zich voor met betrekking tot het personenvervoer over de lijn Mönchen-Gladbach — Roermond. De voor de oorlog bestaande treinverbinding Antwerpen—Mönchen-Gladbach werd destijds wegens het geringe aantal reizigers, dat van deze verbinding gebruik maakte, opgeheven. Het reizigersvervoer op het baanvak Roermond-Vlodrop werd op 17 september 1944 gestaakt en is na de oorlog niet meer hervat. Door een loffelijk initiatief van de Kamer van Koophandel voor Midden-Limburg is onlangs een enquête gehouden aan de grensposten Maalbroek, Swalmen-Brüggen en Vlodrop-Rothenbach. Het was de bedoeling om van de grenspassanten in beide richtingen te weten te komen, of ze gebruik zouden hebben gemaakt van een treinverbinding tussen Mönchen-Gladbach en Roermond-Weert, als die er was.

Als conclusie van dit onderdeel van de infrastruc-

tuur stel ik: de integratie van Zuid-Limburg in het Europese spoorwegnet is thans al met al nog onvolkomen. Er zijn thans diverse studies gaande om tot een verbetering te komen.

Goederenvervoer

De Nederlandse Spoorwegen zijn thans doende het aantal laad- en losplaatsen zeer te beperken. Van de ± 450 aanvankelijke laad- en losplaatsen zijn er reeds ± 120 gesloten en men schijnt te streven naar een eind toestand, waarbij nog ± 100 stations geopend zullen zijn voor het verzenden en ontvangen van wagenladingsen.

Tegen de voorgenomen sluiting van de laad- en losplaatsen van Echt en Swalmen hebben de Gedeputeerde Staten — tezamen met de Kamer van Koophandel voor Midden-Limburg, bij de Staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat ernstig geprotesteerd, zowel in het belang van de aldaar gevestigde bedrijven als terwille van de nog volop in gang zijnde herindustrialisatie. Het is immers een vreemde tegenstelling, dat enerzijds in het kader van de regionale industrialisatie politiek van de Regering veel wordt gedaan om de infrastructuur te verbeteren en de vestiging van nieuwe industrieën aantrekkelijk te maken, en dat anderzijds in een onverstandig streven naar verbetering van de rendabiliteit van de N.S. op korte termijn een niet onbelangrijk deel infrastructuur drastisch wordt ingekrompen.

LUCHTHAVEN ZUID-LIMBURG

Door het modern uitgeruste vliegveld Zuid-Limburg kan de groeiende behoefte van het luchtverkeer worden opgevangen zowel voor Limburg als voor de aansluitende Belgische en Duitse gebieden. De Ned. Luchtvaart Maatschappij gebruikt het vliegveld voor een van haar binnenlandse lijnen, waardoor Zuid-Limburg en omgeving vier maal per dag via Schiphol zijn aangesloten op het wereld-luchtlijnnet. Reeds vier bedrijven, die zich vestigden in Zuid-Limburg, hebben laten weten, dat de aanwezigheid van dit vliegveld voor hen mede de doorslag had gegeven inzake het besluit tot vestiging. Veel werk is verzet om dit vliegveld up to date te houden. Zowel voor de herindustrialisatie van Zuid-Limburg als voor de opbloei van het toerisme is het behoud van een goed geoutilleerd vliegveld van groot belang. Veelzeggend

is, dat het aantal passagiers op de luchthaven in 1967 nog 39.441, in 1968 reeds 55.245, in 1969 niet minder dan 107.200 bedroeg. Deze snelle stijging bewijst wel, dat hier een ontwikkelingskans schuilt voor Zuid-Limburg, die niet mag worden verwaarloosd.

BESTRIJDING VAN VERONTREINIGING OPPERVLAKTEWATER

De afbouw van de mijnen stelde ook t.a.v. de afvalwaterzuivering urgente vraagstukken. Honderden hectaren industrieterrein moesten immers in vrij korte tijd worden aangelegd, met een gehele outillage van stamriolen en reinigingsinstallaties. Dit alles terwijl te voorzien is, dat deze industrieterreinen pas geleidelijk aan bezet zullen worden, en dus de investerings- en exploitatieverliezen zeker in de begintijd onaanvaardbaar hoog zullen zijn, als niet fors wordt gesubsidieerd. Het was immers zaak, direct bij het begin van de herindustrialisatie orde op zaken te stellen en niet meer een ongecontroleerde watervervuiling te accepteren.

Een goed voorbeeld is het onlangs bij gemeenschappelijke regeling tussen de gemeenten in de Oostelijke Mijnstreek in het leven geroepen "Zuiveringschap Worm". Voor de door dit zuiveringschap uit te voeren zuiverings-technische werken o.a. de zuiveringsinstallaties Kaffeberg en Rimburch is een speciale subsidieregeling getroffen waardoor Rijk (Waterstaat en Economische Zaken) + provincie tezamen 65% van de stichtingskosten voor hun rekening nemen. Ook in het waterschap de Geleen- en Molenbeek heeft men reeds een zuiveringsplan ontwikkeld voor het gehele gebied.

Gebouwd moeten ondermeer nog worden de volgende rioolwaterzuiveringsinstallaties:

Hoensbroek,	investering f 24.800.000
Sittard,	investering f 22.542.540
Born,	investering f 3.991.000
totaal	f 51.333.540

Na de uitvoering van deze werken zal het gehele stroomgebied van de Geleenbeek de gevolgen van de industriële ontwikkeling kunnen opvangen wat betreft het behoud en de verbetering van de waterkwaliteit.

Ook de gemeente Roermond heeft plannen ontwikkeld voor een rioolwaterzuiveringsinstallatie te Roermond, waarop o.m. de Willem-Alexanderhaven

en het industrieterrein Grote Heide zullen zijn aangesloten. De investering wordt geraamd op f 8.155.000. Deze werken zullen niet van de grond komen, als zij niet — zoals bij het zuiveringschap Worm — in ruime mate worden gesubsidieerd.

CONCLUSIE

In het bovenstaande heb ik een kort overzicht gegeven van het verband tussen de afbouw van de

mijnen en de ontwikkeling van de infrastructuur in Zuid-Limburg, en deze in de diverse sectoren in vogelvucht geschetst. Veel vraagstukken heb ik in dit kader niet besproken of slechts even aangeduid. Ik hoop, dat de lezer althans één totaal indruk hiervan wil overhouden: Er dient nog veel te gebeuren. Energie, en vooral blijvende eensgezindheid en vastbeslotenheid blijven vereist.

een huis koopt U bij Stienstra

*„Omdat Stienstra 't nu eenmaal heeft”, zeggen we meestal. Dat is trouwens al heel vaak bewezen. Heel vreemde en heel gewone „huis-wensen” zijn door Stienstra vervuld. Wel 'ns met 'n beetje moeite, zeker, maar toch slagen zij erin om met 'n aangepast aanbod op de proppen te komen. Dat komt omdat Stienstra weet wat de ontwikkeling van een projekt inhoudt. Stienstra heeft er de mensen voor. Stuk voor stuk specialisten. Die wat van bouwen weten, van financieringen en hypothe-
ken. Die zich verplaatsen in de situatie van de koper. Daarom moet Stienstra wel 't huis hebben dat U zoekt. U weet wát, Stienstra weet wààr. Probeer 't maar!*



Makelaars in onroerende goederen
verzekeringen en hypotheken

Stienstra N.V. gevestigd te
Heerlen, Tempelplein 26, tel. 045-712255
Maastricht, Alex. Battalaan 85, tel. 04400-19177
Roermond, Minderbroederssingel 8, tel. 04750-7272
Weert, St. Hieronymusstraat 5, tel. 04950-22639-22719
Den Bosch, Dieze 17, tel. 04100-22171