

zeeland en de vlaanderens

Drs. M.C. Verburg,

Direkteur Economisch-technologisch
Instituut voor Zeeland

Met dit speciale nummer presenteert Zeeland zich in West-Vlaanderen en wel met twee oogmerken :
het nabuurgewest te doen kennen ;
de gemeenschappelijke lotgevallen en perspectieven te schetsen.

Bij het tweede punt gaat het vooral om de situatie van grensgebieden.

Het regionaal beleid en de grensgebieden.

In het interimverslag nopens het regionaal beleid van de gemeenschap ten aanzien van de regio's aan de interne grenzen van de gemeenschap, namens de Kommissie voor het regionaal beleid en vervoer van het Europese Parlement uitgebracht door de rapporteur de heer H. Gerlach (Zittingsdocumenten 1974-1975, dokument 467/74, 31 januari 1975) is een ontwerp-resolutie opgenomen waarin wordt opgemerkt :

' Dat de regio's aan de interne grenzen van de gemeenschap zich door historische oorzaken minder gunstig hebben ontwikkeld dan het geval zou zijn geweest als deze grenzen niet hadden bestaan, daar de meeste van deze regio's geografisch gesproken weliswaar centraal in Europa zijn gelegen, maar voor de economie van het land waartoe zij behoren randgebieden vormen '.

In de toelichting stelt de rapporteur :

' Samenwerking — en wel op alle niveaus — met een aan de andere kant van de grens liggende streek zou economisch gezien uitstekende resultaten kunnen opleveren. Dank zij deze samenwerking zouden de nodige stimulansen kunnen worden gegeven voor de opbouw van de infrastructuur, die nodig is voor de economische ontwikkeling van de regio aan weerszijden van de grens, en ook voor de vestiging van nieuwe en de omschakeling van reeds bestaande industrieën. Een sektor die in de grensstreken gewoonlijk te wensen overlaat, is de vervoersector. Deze is zo belangrijk dat samenwerking op dit punt schier onontbeerlijk is : goede verbindingen vormen de grondslag voor de economische ontwikkeling van een streek. Momenteel zijn er in grensstreken veel vaker wegen die evenwijdig met de grens lopen dan wegen die

deze grens overschrijden. en verbetering van de situatie in de vervoersector zou niet alleen een gunstig economisch effect hebben, maar zou ook bijdragen tot de oplossing van bepaalde problemen van de grensregio's, zoals die op het gebied van het toerisme. Bovendien zou dit bijdragen tot de opheffing van de moeilijkheden, waarop degenen stuiten die dagelijks op weg naar hun werk de grens moeten overschrijden '.

Eigenlijk manifesteert zich het verschijnsel van de grensregio's aan weerszijden van de Westerschelde in dubbele zin. Zeeland is een grensgebied zoals het menigvuldig voorkomt. Daarenboven loopt midden door deze provincie nog de barrière van de Westerschelde, zodat Zeeuwsch-Vlaanderen nog eens extra als grensgebied wordt afgescheiden en er op korte afstand tweemaal een interruptief effect optreedt. Bovendien wordt daardoor Midden-Zeeland weer grensgebied in indirecte betekenis. De gebieden die het Zeeuwse grensgebied flankeren kunnen hierdoor niet dan langs een omweg communiceren. Enerzijds is dit het Rijnmondgebied, één van de sterkste economische centra in West-Europa. Aan de zuidzijde zijn de zich snel ontwikkelende provincies West- en Oost-Vlaanderen — met als grote centra Brugge en Gent — gelegen. Deze regio's hebben de handicap dat ze altijd ' achter Antwerpen ' liggen.

Vaste Westerscheldeverbinding...

Het nut van een vaste Westerscheldeverbinding voor Zuidwest-Nederland en West-België is dus zonneklaar. Het projekt, om technische en economische redenen ontworpen ten koste van de veerdienst Kruiningen-Perk-polder, ligt thans bij de Nederlandse regering voor en kan in 1980 zijn verwezenlijkt. De bekostiging geschiedt door middel van tolgelden van dezelfde hoogte als de veergelden en door Rijksbijdragen die anders aan de veerdiensten moeten worden betaald.

Deze brug-tunnel legt een korte verbinding tussen de genoemde centra en verbindt West-Nederland via Zeeland met West-België en Noord-Frankrijk. Het veer Breskens-Vlissingen blijft bestaan.

... en het kommunautaire vervoersnet.

Een bevestiging van deze visie treffen wij aan in het Verslag nopens de vaste oeververbindingen over of onder bepaalde zeestraten (rapporteur J. Hill, namens de Kommissie voor regionaal beleid en vervoer van het Europese Parlement, Zittingsdocumenten 1974-1975, document 319/74, 5 november 1974). In dit document komt de Westerscheldeverbinding weliswaar niet voor, maar stellen de wel genoemde verbindingen — de Kanaal-tunnel, de verkeersverbindingen met de Deense eilanden, de vaste oeververbinding bij Messina en de brug over de Severn — dezelfde problemen. De verkeersprognoses en de verhouding tussen de kosten en de baten liggen relatief in dezelfde sfeer.

Zeestraten, aldus dit rapport, vormen een belemmering voor de ontwikkeling van een aaneengesloten communautair vervoersnet en voor de economische en sociale ontwikkeling van bepaalde regio's. Bij de Westerschelde-verbinding geldt dit op kleinere schaal ook voor Benelux.

Dergelijke verbindingen, zo lezen wij vervolgens, vergemakkelijken de verplaatsing van industriële groei van zones met een buitensporige industriële concentratie naar

regio's die met een structurele werkloosheid te kampen hebben. Vervolgens : de bouwkosten zijn weliswaar hoog, maar deze uitgaven zijn waarschijnlijk commercieel verantwoord, indien de gebruikers een redelijk aandeel van de kosten van deze infrastructuur voor hun rekening nemen. Het rapport spreekt over nieuwe verkeersassen die ontstaan. Deze regels lijken ook voor de vaste Westerscheldeverbinding geschreven te zijn.

De heroriëntering van Zeeland.

De ontwikkeling van Zeeland is vooral na 1960 snel verlopen. In dit nummer blijkt dit uit de verdere bijdragen. De industrialisatie heeft zich in dit als officieel aangeduide stimuleringsgebied met faciliteiten voor vestiging en uitbreiding in de zeehavens Vlissingen-Oost en Terneuzen en op de stedelijke industrieterreinen in Goes en Terneuzen in vrij hoog tempo voltrokken. Ook in Middelburg, Zierikzee en Sint Maartensdijk (op het schiereiland Tholen) is dit het geval.

Voor het toerisme geldt dit evenzeer, eerder al in de kustgebieden, later in de nieuwe watersportgebieden en tegenwoordig ook in het achterland. Land- en tuinbouw staan in Zeeland beslist aan de top. Het spreekt vanzelf dat er ook in het opzicht van de maatschappelijke, kulturele en ruimtelijke ontwikkeling in een voorheen vrij stagnerend gebied sprake is van een heroriëntering. De bijdragen getuigen hiervan.

Ruimtelijke indeling.

Ruimtelijk is in het overheidsbeleid relevant de indeling in Noord- en Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen. Noord-Zeeland, omgeven door recreatie- en natuurgebieden is een kwetsbaar gebied door de aanraking van de toeristische massa's en als 'buitengebied' van Rijnmond. Een grootscheepse ontwikkeling mag er niet plaatsvinden, wat de moeilijkheid met zich meebrengt dat er zonder een lichte groei leegloop en veroudering dreigt. In dit licht past ook het Deltaplan met de nieuwe plannen voor een Oosterschelde die afgesloten zal (kan) worden door een stormvloedkering teneinde het unieke zoutwatermilieu te behouden.

Midden-Zeeland is vanouds economisch sterk van structuur en sedert de aanleg van de haven Vlissingen-Oost in de jaren zestig nog verder versterkt. Namen als Hoechst (chemie), Péchiney (aluminium), Total (raffinaderij) en de kernenergiecentrale te Borssele zeggen genoeg. Sedert 1875 opereert de grote scheepswerf en machinefabriek de Kon. Mij De Schelde er al. Van de 1400 ha netto is nog slechts ruim 250 ha geoccupeerd.

In Middelburg is het vermelden van de BV Vitrite, zeer vooraanstaand op het wereldplan, de moeite waard ; er worden o.m. lampencaps vervaardigd.

In de kanaalzone Gent-Terneuzen hebben zich tussen 1911 en 1928 enkele grote industrieën gevestigd : een kookfabriek in Sluiskil, waarin Franse staalbedrijven in Lotharingen koöpererden ; een stikstofbindingbedrijf van Montecatini, een spiegelglas- en chemische fabriek (fosfaten) van Saint-Gobain en een stijfsel- en glucose-fabriek (CPC). Van de laatste twee bedrijven is Sas van Gent de zetel.

Ten westen van Terneuzen staat een zich voortdurend uitbreidend petro-chemisch complex van Dow Chemical, met o.a. twee naftakrakers. In de omgeving staat een zoetwaterfabriek.

Daarnaast is een verdere ontwikkeling voorzien van de Axelse vlakte gelegen aan het kanaal. Deze komt aan de orde voordat er sprake zal zijn van een terrein aan de mond van het Baalhoekkanaal dat Antwerpen met de Westerschelde moet gaan verbinden.

Vermeldenswaard is nog de sterk toegenomen commerciële functie van de zeehavens Terneuzen en Vlissingen, o.m. met containervervoer en roll-on-roll-off akkomodaties.

Benelux.

De thema's die in dit nummer zijn bijeengesprokkeld zijn ook voor West- en Oost-Vlaanderen van belang. Het Benelux-overleg omtrent de ruimtelijke ordening dient daarom te worden toegejuicht. Daarnaast is een voortdurend overleg tussen de gezamenlijke economische raden (in Zeeland het Economisch-technologisch instituut) van groot belang.

Overzichtskaartje Zeeland

