

# Mondriaan in de Archipel

*goed, beetje versnipperd. - verwijzingen niet in de tekst!*

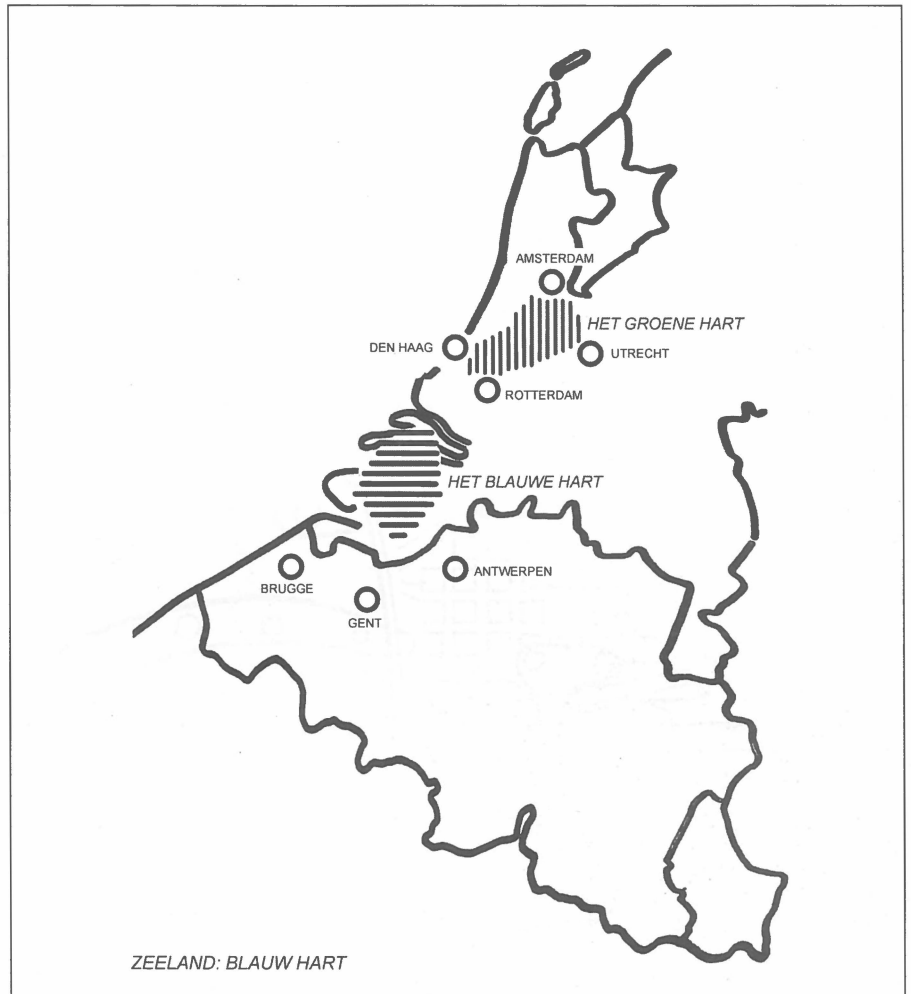
ARJEN DRIJGERS\*

**Planologen en provinciebestuurders proberen het ruimtelijk beeld van Zeeland in de toekomst bij te schaven. Ruimtelijke beelden kun je laten variëren op theoretische, empirische of normatieve gronden. In het geval van Zeeland gaat het om een mix van empirie en normatieve/taakstellende elementen in de ruimtelijke hoofdstructuur zoals die in het streekplan Zeeland is opgenomen.**

Het ruimtelijk beeld van een treinreiziger wordt sterk bepaald door achtertuinen. De automobilist heeft de oogkleppen op van de vangrail, terwijl je vanuit de lucht boven Nederland glastuinbouw ziet domineren. Vooral als de assimilatieverlichting aanstaat. Voordat we het gaan hebben over het ruimtelijk beeld dat voor beleidmakers interessant is, het beeld van Zeeland waar ook de markt zijn invloed doet gelden, stellen we eerst de vraag wat leeft in het beeld dat inwoners van Zeeland zelf hebben.

Jonge inwoners is gevraagd te benoemen waar je het eerste aan denkt als het om Zeeland gaat. Alfabetisch geordend zie je aan hun antwoorden dat vooral de kust Zeeland ruimtelijk profiel geeft. Met wat snuffjes rust en ruimte, maar ook vergrijzing en saaiheid. *(thuis)*

De archipel geeft in de hoofden van jonge Zeeuwen blijkbaar meer structuur dan de deltidammen of de havens. Jongeren hebben van Zeeland vooral het beeld van strand en zee. En dat sluit aan bij de leeftijds specifieke accenten in de migratie: jongeren stromen vanwege de opleiding Zeeland uit en ouderen in Zeeland compenseren dit voor een deel vanwege het rijke woonmilieu. Al met al lijkt de kust in de beeldvorming van Zeeland sterk bepalend voor de identiteit. Zelfs de landelijke hitparade wordt er mee gehaald door de popgroep Bløf. Van Calais tot Den Helder hebben we een strakke kustlijn van ongeveer 370 kilometer. Die is in Zeeland wat in elkaar ge-



ZEELAND: BLAUW HART

frommeld. Er is een structuurvergroting van vijf-honderd kilometer overgangssituaties van land naar water. Oevers en overgangen bieden boeiende aanknopingspunten voor economie en ecologie. Het gaat in de ruimtelijke hoofdstructuur van Zeeland vooral om de nevenschikking en de ruimtelijke scheiding van die hoofd functies. We onderscheiden voor de hoofdaccenten in het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer drie zones: de Midden Delta, de recreatieve kuststrook en daarnaast de steden en havencomplexen aan weerszijde van de Westerschelde.

## OPEN RUIMTE

Op Europees schaalniveau, de schaal waarop we in de ruimtelijke ordening steeds meer

gaan denken, vormt Zeeland een blauw hart tussen de verstedelijkte gebieden van de Randstad, de Vlaamse ruit en de Brabantse stedenrij. Een blauw hart dat veel ruimer is dan de Midden-Delta en dat ook de Westerschelde en de krekensels in Vlaanderen omvat. Het Blauwe hart is op deze schaal als open ruimte misschien wel belangrijker dan het Randstedelijke groene hart. (figuur 1)

Op regionale schaal vormen de Oosterschelde en de daar rond gelegen delen van de Delta het gebied, waar ontwikkelingen vanuit de markt het sterkst om sturing, beheersing en afleiding vragen. Er is sprake van, door de provincie nader in te vullen, Rijks-restrictief beleid. In de ruimtelijke hoofdstructuur (figuur 2) worden intensieve vormen van recreatief gebruik vooral aan de randen van de Delta gezien: de

Noordzeekust maar ook de grensgebieden met Brabant en Zuid-Holland. In het hart is ruimte voor extensieve, natuurgerichte recreatie die past bij de recent verworven status van Nationaal Park.

## MIDDEN DELTA

Het zal duidelijk zijn dat de grote, doorgaande verkeersinfrastructuur een cruciale rol speelt in een ruimtelijke hoofdstructuur. Ruimtelijke processen worden erdoor geleid. Conflicten met hoofdfuncties worden erdoor vermeden of juist opgeroepen. In de doorgaande weginfrastructuur is het cruciaal dat de hoofdverbinding voor zwaar verkeer naar het Noorden de Delta niet doorsnijdt. Met de komst van de Wester-

niet van activiteitencentrum naar activiteiten-centrum, maar zijn ontstaan door deltadammen te construeren op een waterbouwkundig noodzakelijke plaats en daarover vervolgens een weg aan te leggen (figuur 3). Dit schept dilemma's als het gaat om de vraag welke verkeersfunctie het primaat heeft; recreatieve ontsluiting versus doorgaand transport. Het schept ook verschillen van inzicht, als het gaat om de vraag waar investeringen in wegen passen in het ruimtelijk totaalbeeld. Zo blijft de Kamer van Koophandel de provincie kritiseren in haar pleidooi voor vergroting van de capaciteit voor doorgaand verkeer op de route Goes-Zierikzee-Rotterdam. Anderzijds leiden dergelijke routes niet altijd tot versterking van de Zeeuwse steden. Er zijn immers *intervening*

goedkeuring van de desbetreffende bestemmingsplannen of artikel 19 WRO procedures, of de voorlopers daarvan (formele of informele principe-uitspraken die aan provinciebestuurders worden voorgelegd). De initiatieven waar het om gaat hebben zich aangediend in een tijdbestek van vele jaren. Dit illustreert het belang van continuïteit in de visie op de ruimtelijke hoofdstructuur wil er van de uitgangspunten wat overeind blijven.

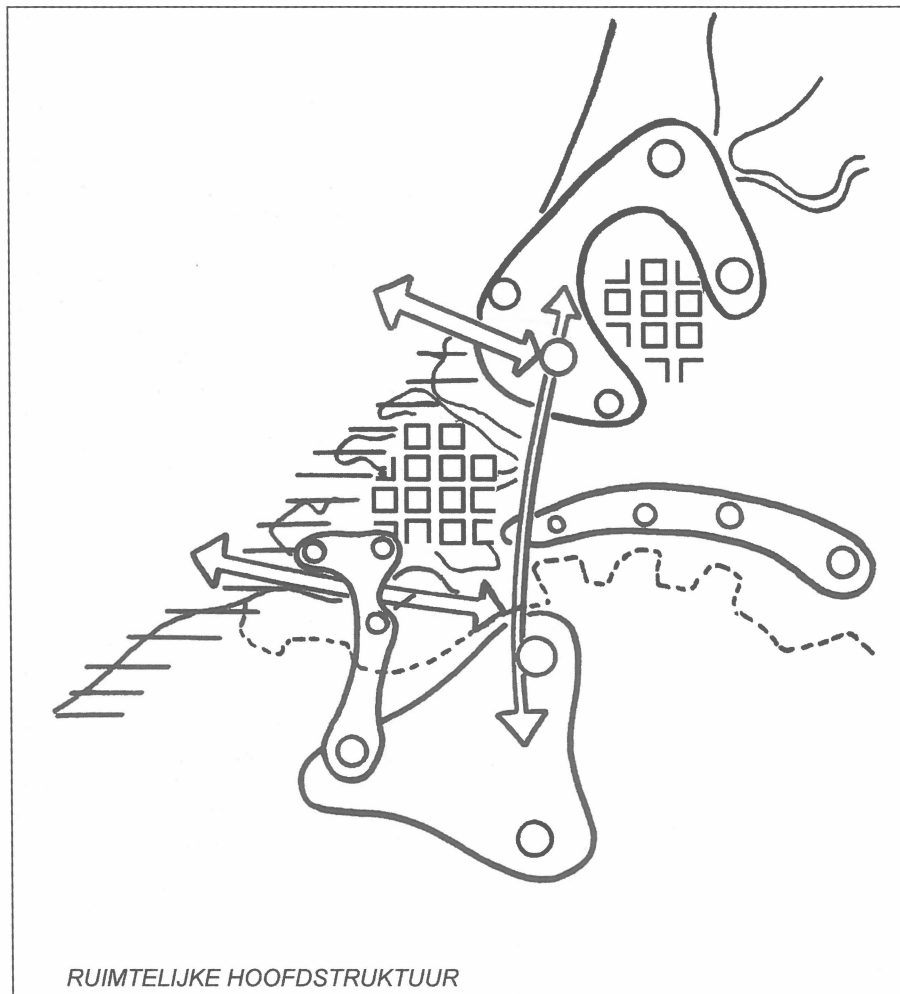
## WESTERSCHELDETUNNEL

Inmiddels is er begonnen met het boren van de tunnel die in 2002 gereed moet zijn. Wat ooit Zeeuws-Vlaanderen moest verbinden met de rest van Nederland, wordt nu beschouwd als een betere verbinding van Midden Zeeland met het Europees kerngebied. Daar is overigens nog meer voor nodig dan de Westerscheldetunnel alleen want de aansluitende verbindingen zijn niet zonder zorgen. De Belgen denken dat de komst van de tunnel rond Gent op sommige punten congestie teweeg kan brengen en in Zeeuws-Vlaanderen zelf vormt de brug bij Sluiskil over het Kanaal Gent-Terneuzen nu al een knelpunt in de verkeersafwikkeling. Voor een tunnel die de brug vervangt ontbreekt voorlopig het geld. Of de verbinding tussen twee havengebieden Vlissingen-Oost en Kanaalzone Zeeuws-Vlaanderen ook een economische impuls vormt moet nog blijken. Feit is dat er volop op wordt geanticipeerd maar dan juist buiten de havengebieden. Elke gemeente in de buurt heeft zo zijn eigen 'speerpunt' daarvoor in gedachten. Daarnaast brengt de compensatie voor het wegvallen van veerverbindingen weer andere gemeenten tot andere speerpunten. Bundeling van krachten en activiteiten is echter vaak een voorwaarde voor economische spin-off. Bestuurlijk Zeeland zal daar nog het nodige mee te stellen krijgen.

De markt zelf zou ook wel eens de bakens kunnen verzetten. Goes heeft immers een stevige uitgangspositie in de ontwikkeling van bevolking en werkgelegenheid en wint met de komst van de Westerscheldetunnel belangrijk aan centraliteit, terwijl het stadsgewest Middelburg/Vlissingen in een meer perifere positie komt te verkeren binnen het netwerk van hoofdverbindingen. De vanzelfsprekendheid dat de markt het ruimtelijk beleid met de stadsgeweststatus en -de taakstelling die daarbij hoort- ondersteunt, neemt in elk geval niet toe.

## KUST

De smalle kuststrook wordt intensief gebruikt door recreanten. Op Walcheren bijvoorbeeld verdrievoudigt de bevolking in de zomer. Ruimtelijk concentreert de recreatie zich sterk, juist daar waar ook grote natuurwaarden in het geding zijn. Dat geeft spanning en slijtage. Ook economisch is het belangrijk dat in het creatief product een kwaliteitssprong wordt gemaakt. Er zijn zo veel meer alternatieven



scheldetunnel over enkele jaren, zal de verkeersintensiteit toenemen en neemt het belang toe van een betere Noord-Zuid verbinding in West Brabant buiten de Delta om. Het gaat dan om de verbinding Bergen op Zoom - Dinteloord (A4 Zuid). De afleiding van de verkeersdruk door de Midden Delta is in het verleden (te) weinig in de vooral Brabantse A4-A16 discussie betrokken. Het bijzondere van de weginfrastructuur in Zeeland is dat deze deels op toevallige wijze op zijn plaats is gekomen. Met uitzondering van de belangrijke oost-west verbinding, de A58 (Bergen op Zoom-Vlissingen), lopen de wegen namelijk

*opportuniteiten* voor bedrijven, uit oogpunt van vestigingskosten en klantenpotentieel. Er hebben zich dan ook in de loop van de tijd diverse initiatieven voorgedaan op Schouwen en Walcheren om langs de Noord-Zuid routes door de Midden Delta grootschalige winkels, kleinschalige verkooppunten, bedrijfsterreinen, kantoren, glastuinbouw en permanent/recreatieve complexen te realiseren. Al met al een behoorlijke, maar goeddeels onzichtbaar gebleven optelsom waarbij soms zelfs hoogbouw in het geding was. Deze initiatieven zijn voor het merendeel niet tot wasdom gekomen omdat van provinciewegen niet is meegewerkt aan de

dan in het verleden en de markt verandert snel. Aan de kust moet geleidelijk een ruimtelijke reconstructie plaats vinden. De kustzone wordt verbreed, de recreatie krijgt ruimte voor kwaliteitswinst. Natuur krijgt meer armsgslag door 'ontvlechting'. Zo is een drietal gebiedsgerichte projecten in verschillende stadij van uitvoering. Het

zet. Vanouds is er de functionele vervlechting in het netwerk van de chemie binnen het totale Deltagebied. Daar kunnen de toenemende financiële participaties van de havens worden bijgevoegd. Sinds kort geldt dat niet alleen voor de individuele bedrijven maar ook voor de havenbedrijven zelf. Het Rotterdamse havenbe-

terrein van de scheepswerf de Schelde in Vlissingen zou mede in dit perspectief ontwikkeld kunnen worden.

## ZWAKKE PLEKKEN

Het is hier ook de plaats om de vinger op een paar zwakkere plekken in de ruimtelijke hoofdstructuur te leggen. De Westerschelde is naast vaarweg ook een internationaal prominent intergetijdegebied. Het instrument van ruimtelijke scheiding tussen natuur en overige functies is hier minder goed toe te passen. Op verzoek van België zal de Westerschelde de komende jaren worden verdiept, zodat grotere schepen Antwerpen kunnen bereiken. Als compensatie voor het verlies aan natuur zijn er ruime financiële middelen beschikbaar gesteld. Maar juist hier is het principe van natuurcompensatie moeizaam gebleken. De 'ontpolderings'-voorstellen die de verdieping van de Westerschelde moesten flankeren hebben tot nu toe vooral discussie en weinig intergetijde-natuur teweeggebracht.

Zwak is ook de spoorontsluiting in Zeeland. Niet alleen om de keuze van de vervoerswijze te beïnvloeden, maar ook vanwege nieuwe containerstromen en omwille van de toegang tot Europees achterland is dringend verbetering nodig. Een goederenlijn van Antwerpen naar Bergen op Zoom is vooral een Zeeuws belang, met een Zeeuwse bocht als directe verbinding met Antwerpen en mogelijk een IJzeren Rijn. Een goederenlijn Axel-Zelzate en een nieuw tracé met meer capaciteit van de lijn naar het Sloegebied staat eveneens hoog op de verlanglijst.

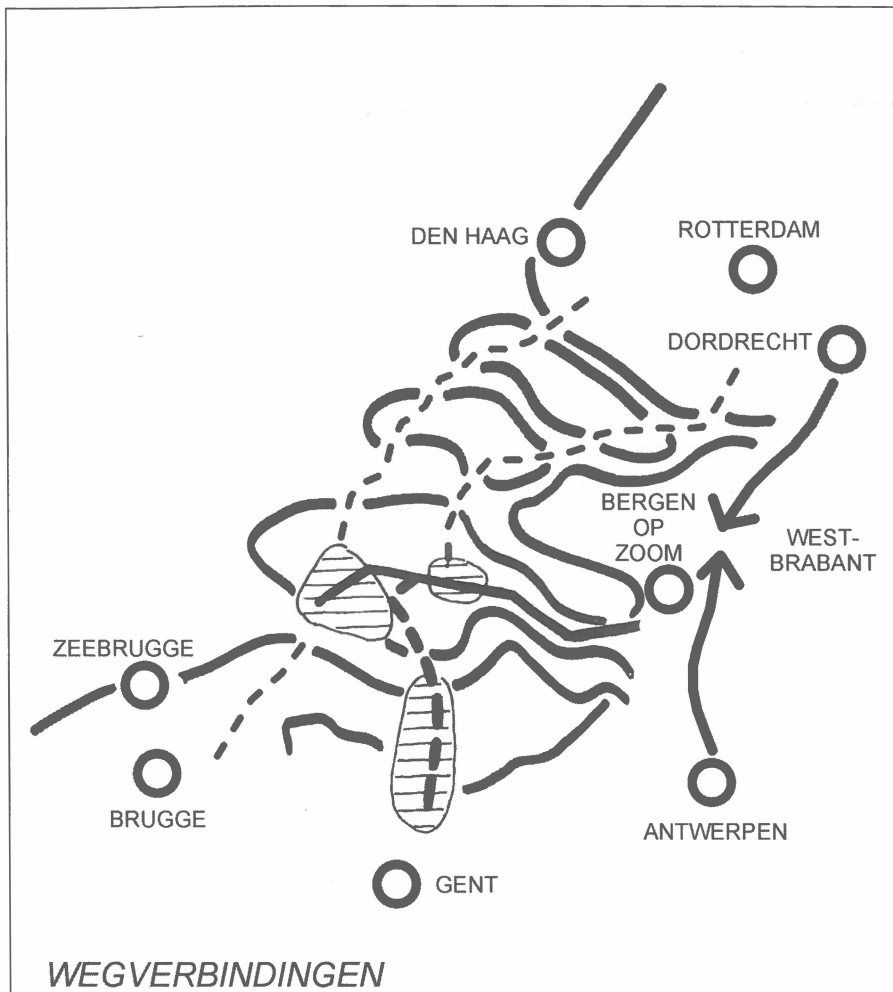
## KLEUREN

Rust, ruimte en natuur aan de ene kant en een dynamisch woon- en werkmilieu aan de andere kant bijten elkaar niet, zolang er sprake is van een duidelijke ruimtelijke scheiding in de hoofdstructuur. Groen-blauw en rood-paars zijn de kleuren op de kaart die dit symboliseren. Het versterken van die kwaliteiten betekent het helder houden van de kleuren en zo weinig mogelijk onduidelijke overgangsgebieden met mengkleuren. Waarom? Omdat de helft van Nederland al met die mengkleuren bedekt is en de eigen kwaliteiten van Zeeland juist samenhangen met dat Zeeuwse licht op heldere kleuren. Wat is de consequentie? Dat vraagt om langdurig volgehouden en consequent handelen en om duidelijke en harde begrenzingen. Zonder dat zou de Victory Boogie-Woogie van Mondriaan immers al lang tot een dertien in een dozijn product zijn verworpen.

### Literatuurverwijzingen

- G. Hoekveld: Regionaal geografische modellen zijn geen spatial image. *Geografie* 1999-4
- F. Thissen, J. Droogleeuwer Fortuijn: Starten op Walcheren. *Inst. Soc. Geogr. Amsterdam* 1996
- R. van Bremen: Pensioenmigranten in Zeeland. *Zeeuws Tijdschrift* 1996-6
- A.T. Kearney: Globalisering, nieuwe ronde nieuwe kansen. *Min. van Econ. Zaken* 1995

\* Drs. Arjen Drijgers is werkzaam als clustercoördinator stedelijke planologie Provincie Zeeland. Dit artikel is geschreven op persoonlijke titel.



wordt concreet door een paar voorbeelden te noemen van projecten. In de Kop van Schouwen is een recreatief transferium aangelegd dat succesvol functioneert. Een ander voorbeeld is het verplaatsen van een grote camping midden uit het duingebied naar een randzone. Het doel is ruimte voor natuur en voor recreatie waardoor de kust ruimtelijk uit het keurslijf wordt gehaald. De waterhuishouding van duin en randgebieden wordt sturend voor andere functies in plaats van volgend.

Op Walcheren en in Zeeuws-Vlaanderen zijn soortgelijke reconstructievoorstellingen in voorbereiding, in het laatste gebied sterk onder invloed van ideeën van de Zeeuwse Milieufederatie. Verbreding van de kust vindt plaats door letterlijk de duinen, natte natuur en misschien een jachthaven naar binnen te halen.

## STEDEN EN HAVENS

Aan de Westerschelde is concurrentie tussen Nederlandse en Vlaamse havens door het bedrijfsleven zelf voor een deel al overboord ge-

drijf neemt deel in Vlissingse ontwikkelingen en de grote 'haven-Naties' uit Antwerpen gaan nieuwe containerfaciliteiten in Terneuzen en Vlissingen exploiteren.

Steden, vooral als ze aan het water liggen, zouden de markt voor zowel permanent als recreatief te gebruiken woningen beter kunnen bedienen dan in de kleine kernen of aan de oevers van de Deltawateren het geval is. Het verschil zit hem in de neveneffecten op leefbaarheid en landschap en, wat de stad betreft in positieve zin, in de bijdrage aan het economisch- en cultureel draagvlak. Het tweede woningbezit roept immers in plattelandskernen en in het buitengebied nogal wat discussie op, die niet van toepassing hoeft te zijn in een stedelijke context. Integendeel, in een Zeeuwse woningmarkt van kleine aantallen kan er zelfs een impuls vanuit gaan om moeijlijke stedelijke reconstructieprojecten van de grond te tillen. En waarom zou een zeker aandeel van tweede- of twee-woningbezitters in grote projecten vervolgens niet aan de stadseconomie en een creatieve stadscultuur kunnen bijdragen? Het