

From:
Sent: Tuesday, July 7, 2020 13:42:42
To:

Cc:
Subject: GS en PS van Zeeland - GROTE HOOFDSTAD VOOR ZEELAND

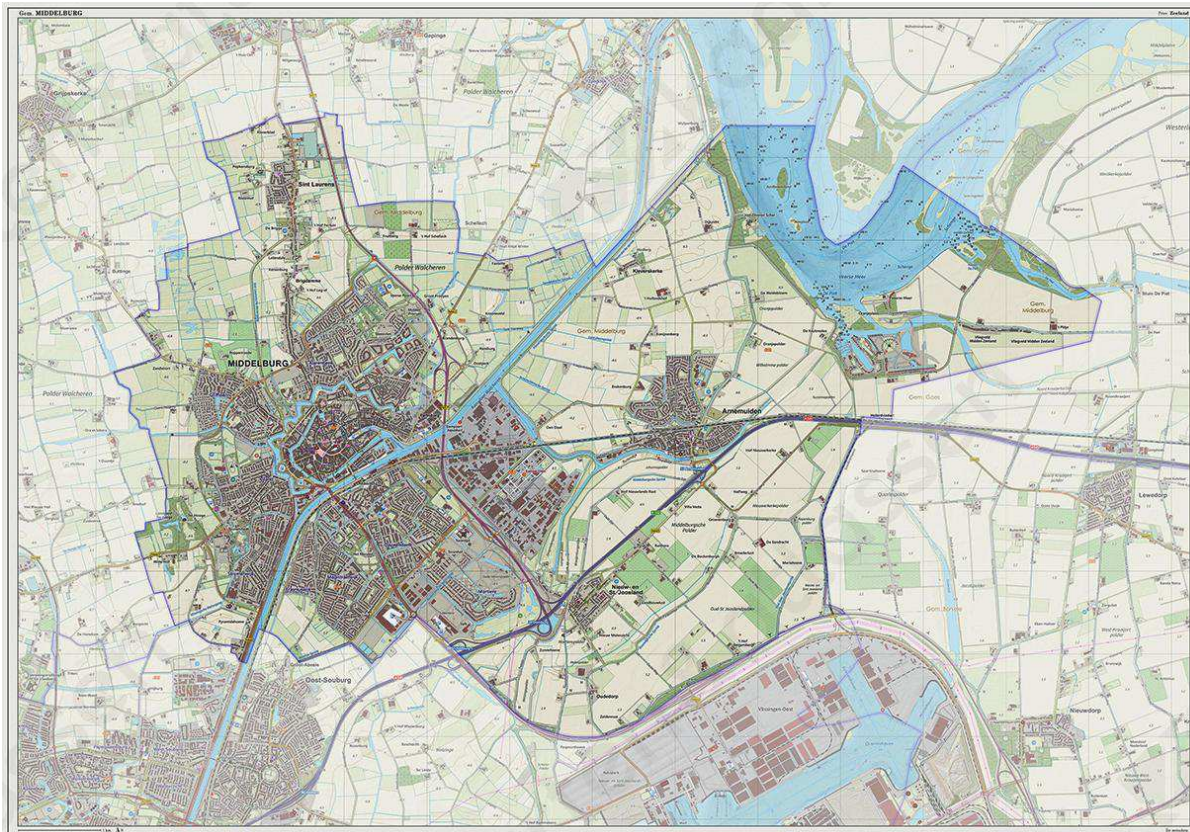
T.a.v. College Gedeputeerde Staten en fractievoorzitters Provinciale Staten van Zeeland

Geachte heer, mevrouw,

Het compensatiebedrag is natuurlijk geweldig, maar toch blijft een echte grote complete stad het enige dat het aanzien van Zeeland kan verbeteren. Grotere concentratie van inwoners zal als motor fungeren, waardoor Zeeland als vanzelf vooruitgeholpen wordt. Te vaak spreken landelijke politici, ten onrechte, over Zeeland als krimpregio. Zeeland heeft een imagoprobleem en wordt al erg lang als een achtergebleven gebied beschouwd, dat alleen leuk is om je vrije tijd door te brengen als het mooi weer is. Een grote complete, aanzienlijke stad brengt daar meteen verandering in. De bouw van grote hoofdstad is geen lokaal belang, maar een zaak die van groot belang is voor de hele provincie. Er is de komende jaar een grote behoefte aan nieuwe woningen, zie onderaan.

Met vriendelijke groet,

GROTE HOOFDSTAD VOOR ZEELAND



In Zeeland wordt door zeer velen te dorps en lokaal gedacht, ook als het om steden gaat. En het "eiland"-denken is nooit ver weg. Over het Zeeuws algemeen belang maakt bijna niemand zich druk. Dit is funest voor de Zeeuwse economie en ontwikkeling op alle gebied. Aan de klagzang van velen dat in Zeeland bijna niets van de grond komt en er te veel wordt opgeheven kan dan een einde komen. Voor succesvolle initiatieven zijn veel inwoners nodig. En die zijn te vinden in een grote complete stad met één gemeentebestuur.

Om aantrekkelijker voor nieuwe inwoners te worden en jongeren vast te houden, heeft Zeeland, zoals de andere provincies een grote, complete hoofdstad nodig. Concentratie van bevolking is nodig om meer voorzieningen in Zeeland te krijgen en in stand te houden en de verrommeling van Zeeland tegen te gaan. Van Rilland t/m Goes begint het zo langzamerhand, vanuit de trein en vanaf de A58 op een bedrijventerrein te lijken. Nog meer verstedelijking tussen Kreekrakdam en Sloedam moet te allen tijde worden voorkomen, als Zeeland zich als ongerepte groen en blauwe delta in de etalage wil blijven zetten. Terreinen voor grotebedrijven dienen zoveel mogelijk te worden geconcentreerd in Vlissingen-Oost/het Sloegebieden de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone.

Stedelijke concentratie/woningbouw in Middelburg t.b.v. van landelijk Zeeland.

Zeeland begint steeds meer achter te lopen ten opzichte van de rest van het land en Vlissingen als onderdeel van de Zeeuwse hoofdstad, met tegen de 95.000 inwoners, duurt al veel te lang. N.B. met alleen samenwerking, als het zo uitkomt, kom je er niet. Er is één krachtig bestuur nodig

dat i.v.m. de grootte van de gemeente over de nodige financiële middelen kan beschikken, in plaats van de Artikel 12-status normaal te vinden.

Als een van de redenen, uitvluchten om niet te fuseren tot een grote hoofdstad komt men met de domme drogreden dat er een mentaliteitsverschil is. Geen enkele stad/gemeente is homogeen. Er is ook o.a. een verschil in Amsterdam tussen Noord en Nieuw-Zuid en in Den Haag tussen de Schildersbuurt en Zorgvliet enz. enz. Ondanks de grote verschillen maken ze deel uit van dezelfde gemeente.

Als een gemeentefusie niet lukt is het alternatief van Zeeland een stadsprovincie Middelburg-Zeeland maken, met stadsdelen en een advies-/bestuurscommissie voor de huidige 13 gemeenten, zoals in zestien grote gemeenten in Nederland. Maar er is een tussenoplossing, gebaseerd op cijfers van elf andere provinciehoofdsteden.

De bevolking van Middelburg verdubbelen tot een stad met 100.000 inwoners.

Middelburg heeft een oppervlakte van 48 km. Het aantal inwoners per km is 1.008. Nijmegen, Maastricht en Amersfoort zijn ongeveer even groot qua oppervlakte en hebben een bevolkingsdichtheid van resp. 3.346, 2.170 en 2.512 inwoners per km = gemiddeld 2.676. Dit aantal zou voor **Middelburg 48 x 2.676 = 128.000 inwoners** inhouden.

Als de bevolkingsdichtheid van Den Haag wordt aangehouden zouden er in Middelburg 6,5 keer zoveel mensen kunnen wonen als nu = 317.000. Met een bevolkingsdichtheid zoals Utrecht (3,8 keer) zou Middelburg 185.000 inwoners binnen de gemeentegrenzen hebben.

Het gemiddeld aantal inwoners per km van 11 provinciehoofdsteden bedraagt gemiddeld 2.278. Voor **Middelburg: 48 x 2.278 = 109.000 inwoners**. Dit zijn 60.000 nieuwe inwoners, waarvoor bij 2,1 inwoners per huis 29.000 woningen in tien jaar nodig zijn of 2.900 per jaar.

De komende tien jaar moeten er in Nederland 845.000 woningen bijgebouwd worden (zie onderaan). In Zeeland woont 2,2 % van de Nederlandse bevolking. Voor Zeeland dus minimaal: ca. 19.000 nieuwe woningen. Dit volledige contingent + 10.000 extra in Middelburg bouwen en Zeeland krijgt, vergeleken met de rest van het land, waar het sinds 1870 recht op heeft: weer een grote hoofdstad.

Voor een inwonertal van ca. 100.000 en bevolkingsdichtheid van 2.000 per km zijn 22.000 woningen in Middelburg nodig, dus 2.200 nieuwe woningen per jaar gedurende tien jaar.

Er zijn meer dan 40 gemeenten in Nederland met meer dan 2.000 inwoners per km! De grondprijs ligt in Middelburg lager dan in de grote steden van de Randstad, dus kunnen er door de centrale overheid voor hetzelfde geld meer huizen ontwikkeld worden.

Door een stad met veel inwoners ontstaat vanzelf de behoefte aan snelle treinen en frequent aansluitend openbaar vervoer vanaf het hoofdstation.

SNELLE INTERCITY

De extra IC met uurdienst v.v. die Wientjes c.s. tussen Vlissingen en Rotterdam in gedachten heeft is gedoemd te mislukken: afstand te lang en te weinig passagiers tussen Vlissingen en Middelburg waardoor de exploitatiekosten te hoog zijn in verhouding tot het aantal passagiers en het aantal af te leggen kilometers. Bij 15 slagen per dag betekent Breda ca. 1200 km minder rijden per dag. Dus, om de verbinding in stand te kunnen houden, voor een goedkopere oplossing kiezen met lagere exploitatiekosten. Ook Bergen op Zoom heeft veel meer aan een directe Super Snelle Trein naar Breda in plaats van een derde Intercity naar Rotterdam. Middelburg - Breda zou om meerdere redenen een betere kans van slagen hebben. Naast een aansluitende overstap in Roosendaal op de Stop-IC Amsterdam-Vlissingen zijn er met Middelburg - Breda ook veel meer doorreismogelijkheden naar het oosten en zuiden. Breda is met een directe snelle Intercity in 45 minuten vanuit Middelburg te bereiken. Een half uur sneller dan nu het geval is.

Drie treinen per uur van/naar Vlissingen lijkt moeilijk te realiseren, in verband met het aantal passagiers dat via station Vlissingen reist. Dat zou slechts 25 000 passagiers per trein zijn.

Bij drie treinen per uur heeft 1x per uur Middelburg - Breda v.v. meer kans van slagen met de ca. 60 passagiers die dan gemiddeld per trein via station Middelburg reizen en ook omdat het traject Middelburg - Breda ca. 40 km korter is, waardoor lagere exploitatiekosten. Imagoschade door "proef mislukt" moet worden voorkomen.



ICNG "de Wesp", met 200 km per uur naar Middelburg?

ZO SPOEDIG MOGELIJK ieder uur met snelle directe IC in 45 minuten naar Breda v.v.

De gemiddelde snelheid op het traject Middelburg - Breda bedraagt nu slechts 73 km per uur.

Bij gemiddelde snelheid van 120 km p.u. tussen Middelburg en Breda wordt dat:

Middelburg (-/- ca. 30 min.) - Breda - Rotterdam: **ca. 70 minuten** (1x of 0x overstappen in Breda)

Middelburg - Amsterdam **ca. 120 min.** (1x of 0x overstappen in Breda)

Middelburg - Breda - Amsterdam Airport Schiphol **ca. 95 min.** (1x of 0x overstappen in Breda)

Middelburg - Breda - Brussel-Zuid **ca. 150 min.** (1x overstappen)

Middelburg - Breda - Amsterdam - Groningen in 2023 **ca. 250 min.** (1x of 0x overstappen in Breda)

Middelburg - Breda - Eindhoven - Aken in 2025? **ca. 185 min.** (1x overstappen in Breda)

- Een snelle directe intercity Middelburg - Breda (dagelijks ca. 15 slagen = 30 ritten v.v.) geeft, nu en in de toekomst, de meeste aansluitingen in Breda op snelle treinen in meerdere richtingen en is daarom het beste.
- Het westen van Midden-Zeeland heeft, met station Middelburg als begin/eindpunt, zo snel mogelijk een directe snelle intercity naar Breda nodig, die vanaf 2023 aansluit op de nieuwe Intercity-direct naar Leeuwarden en Groningen (of doorrijdt naar Groningen of Leeuwarden) en de bestaande Intercity-direct naar Brussel.
- De huidige Stop-IC (2x per uur) Vlissingen - Amsterdam ongemoeid laten, ook na 2030, in Zeeland, onveranderd handhaven. Iedere keer weer dezelfde discussie werkt contraproductief. Minder stoppen buiten Zeeland wordt natuurlijk toegejuicht.
- Het toerisme naar Zeeland zal moeten worden gestimuleerd om gebruik te maken van openbaar vervoer i.p.v. de auto. Dat kan door snelle treinen en meer hotelvakanties i.p.v. verblijf in bungalows en tenten. Zeeland kan niet eindeloos doorgaan met het aanleggen van dure wegen ten behoeve van het toerisme.

<https://www.treinreiziger.nl/ns-versnelde-ic-groningen-randstad-per-2023/>

<https://www.treinreiziger.nl/ns-nieuwe-intercity-den-haag-aken-vanaf-2025-mogelijk/>

Gemeenten kunnen vanaf 1 juli 2020 projecten indienen voor een bijdrage vanuit de Woningbouwimpuls, zie:

https://www.dearchitect.nl/architectuur/nieuws/2020/07/woningbouwimpuls-voor-65-000-betaalbare-woningen-rotterdam-doet-aanvraag-voor-7-000-woningen-101244893?utm_source=Vakmedianet_red&utm_medium=email&utm_campaign=20200702-de-architect-std&tid=TIDP2951959XDFCC674A4C524362845F163F36D5A9E1YI4&utm_content=Email&_ga=2.55957740.677211311.1593945726-1387446471.1593945726

101244893?utm_source=Vakmedianet_red&utm_medium=email&utm_campaign=20200702-de-architect-std&tid=TIDP2951959XDFCC674A4C524362845F163F36D5A9E1YI4&utm_content=Email&_ga=2.55957740.677211311.1593945726-1387446471.1593945726

*“In Nederland is een **groot tekort aan woningen**: de komende tien jaar moeten er 845.000 woningen bijgebouwd worden. Daarbij is er vooral veel vraag naar betaalbare woningen voor starters en middeninkomens. Met de Woningbouwimpuls draagt het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bij aan projecten die anders moeilijk of traag tot stand komen, omdat ze een financieel tekort kennen.”*

rmgs 20200707=====

COMPENSATIEREGELING 650 MILJOEN

Het wordt tijd dat er nog meer geld in Zeeland wordt gestoken. Ter verheldering onderstaande cijfers waaruit blijkt dat Zeeland door het Koninkrijk der Nederlanden verwaarloosd is. Zeeland was twee eeuwen lang een bloeiende zelfstandige deelstaat ten tijde van de Nederlandse Republiek maar kreeg te maken met stagnerende groei tijdens het Koninkrijk der Nederlanden.

Er werd door het centrale gezag in Den Haag, vanaf 1815, gedurende twee eeuwen duidelijk te weinig/niets ondernomen om de opgelopen achterstand van Middelburg en dus Zeeland in te halen. In de andere provincies groeide de bevolking veel sneller. Het centralistische bestuur in Den Haag had hoofdzakelijk in eerste instantie aandacht voor Holland. Hoe dichter bij het Binnenhof des te meer aandacht en overheidsinvesteringen. Zo is het nog steeds.

Gemiddeld werden de provinciehoofdsteden t.o.v. 1830 acht keer groter, wat het inwonertal van Middelburg op 119.000 zou hebben gebracht in 2020.

VOLKSTELLING 1830 vergeleken met 2020 en 1795 einde Republiek.

Nederland had in 1830 23 gemeenten met meer dan 10.000 inwoners. Daarvan waren er 9 kleiner dan de op 13 na grootste stad Middelburg (14.700 inw.). In 1795 was Middelburg nog de 8e stad van Nederland.

In 1795 de 8e stad en in 1815/1830, bij de aanvang van het huidige Koninkrijk was Middelburg de 14e gemeente. Nu staat de Zeeuwse hoofdstad op de g□nte 58e plaats! Dan is er toch duidelijk iets fout gegaan met de aandacht vanuit "Den Haag" voor Zeeland. Zeeland, met een echte grote stad, was als soevereine deelstaat van de Nederlandse Republiek duidelijk beter af dan met het, vanuit Den Haag, centralistisch (Hollands) bestuurde Koninkrijk der Nederlanden van na 1815/1830.

Ook voor het hoofdstedelijk gebied Middelburg-Vlissingen "de kernstad van Zeeland" zijn de cijfers veel ongunstiger dan van de andere belangrijkste steden/stadsgebieden van Nederland. Bepaalde steden buiten Holland schijnen, tot op heden, de voorkeur hebben gehad, zoals: Nijmegen, Arnhem, Breda, Amersfoort en Tilburg, die meer dan tien keer zo groot werden. Rotterdam en Den Haag met negen keer groter dan in 1830 mogen er ook zijn.

Totaal aantal inwoners in 1859 van Zeeland was 166.112. Zeeland was eind 1859 dichter bevolkt dan Utrecht en Drenthe.

Middelburg was tussen 1825 en 1869 de 14e □9e grootste stad/gemeente van het land, o.a. Eindhoven, Breda, Apeldoorn, Amersfoort, Enschede enz. telden veel minder inwoners.

Middelburg was (als laatste hoofdstad) vanaf 1872 per trein en pas vanaf 1932 per auto, vanuit de rest van Nederland, via de tussen Zeeland en Noord-Brabant liggende Kreekrakdam, te bereiken. Daarvoor liep de route, die niet voor autoverkeer geschikt was, via het eiland Tholen. Er moest tussen Halsteren en Tholen-stad (de Eendracht), tussen Gorishoek en Yersekendam (de Oosterschelde) en bij Arnemuiden (het Sloe), in totaal drie keer, in kleine bootjes, worden overgevaren. Pas in 1916 kwam er een weg over de Sloedam en In 1928 werd het veer bij Tholen-stad vervangen door een brug.

Meer informatie en tabel met 23 gemeenten: VOLKSTELLING 1830 vergeleken met 2020 en 1795 einde Republiek in "Diversen Zeeland Toen & Nu", blz. 102.

rmgs 20200707=====
