

Het verdriet van Zeeuws-Vlaanderen

Carla van Baalen

Het Zeeuwse Kamerlid André Bosman (vvd) merkte afgelopen zomer op over het treinstation Amsterdam Zuid: 'Daar gaat 450 miljoen euro naartoe. Maar de tunnel naar Zeeuws-Vlaanderen betalen we zelf als Zeeland, terwijl dat toch een regio met de rest van Nederland verbindt.'¹

Kort na afloop van de Duitse bezetting, in november 1945, besloot de Nederlandse regering het openbaar vervoer over de Westerschelde gratis te maken. Veergelden voor de drie overzetdiensten van en naar Zeeuws-Vlaanderen behoorden hiermee tot het verleden.² De belangrijkste reden voor het besluit was om het geïsoleerde, sterk op België gerichte gebied hechter aan Nederland te binden. Daarnaast vond men 'vrije veren' een gepast gebaar naar de Zeeuws-Vlamingen, die bijzonder zwaar onder de oorlog hadden geleden. Maar drie jaar later al meende het kabinet-Drees-Van Schaik, bij monde van de minister van Verkeer en Waterstaat, dat er goede redenen waren om dit besluit weer terug te draaien. De verantwoording over dit voor-nemen was groot, niet alleen in Zeeland maar ook in het Nederlandse parlement. In twee opeenvolgende jaren, 1949 en 1950, voerden de Tweede en de Eerste Kamer felle debatten met de verantwoordelijke bewindsman. Wat had het voor zin de gevoelens van achterstelling bij de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen een nieuwe impuls te geven?

Hieronder worden deze debatten, die in de senaat nog feller waren dan in de Tweede Kamer, nader bekeken. Welke argumenten gingen over en weer? En waarom won de minister uiteindelijk het pleit? Het principe van de vrije veren werd in 1950 immers losgelaten, zij het dat het vervoer van fietsers en voetgangers (voorlopig) kosteloos bleef. Ook na 1950 duurde het debat over het vervoer over de Westerschelde voort. Het ongenoegen onder met name de Zeeuws-Vlaamse automobilisten was groot: waarom konden zij de rest van Nederland alleen maar bereiken ofwel door een prijs voor de overtocht te betalen ofwel door flink om te rijden, via België? En deze onvrede bestaat tot op de huidige dag. De vervanging van de veren door een tunnel in 2003 veranderde namelijk niets aan de situatie: de passage door de Westerscheldetunnel is evenmin gratis. Ook aan deze voortdurende onvrede (1950-heden), af en toe een uitlaatklep vindend in protestacties, wordt hierna aandacht geschonken.³

Het debat in de Tweede Kamer en in de Eerste Kamer in 1949 en 1950⁴

Het was tijdens de behandelingen van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor de jaren 1949 en 1950 dat het voornemen om de veren over de Westerschelde niet langer gratis te laten varen scherp werd bekritiseerd. De veerdiensten werden geëxploiteerd door de provincie maar het exploitatietekort werd in zijn geheel door het rijk betaald. De minister, D.G.W. Spitzen (partijloos), meende eind 1948 dat het mogelijk moest zijn om voor de overtocht over de Westerschelde weer een kleine vergoeding te vragen. Zeeuws-Vlaanderen was de ergste gevolgen van de bezetting te boven gekomen. En het argument dit gebied hechter aan Nederland te binden vond de minister niet langer gepast in een tijd waarin de Benelux gestalte kreeg. Bovendien was de financiële situatie van de overheid precair. Daar kwam bij dat de minister een einde wilde maken aan het hinderlijke toeristische heen en weer varen.⁵ Spitzen, die ervan uitging dat zijn voornemen weinig problemen zou opleveren, had op de begroting alvast rekening gehouden met de opbrengst van de veergelden.

In het parlement brak echter een storm van protest los. In de Tweede Kamer vroegen de woordvoerders van alle partijen aan de minister om van zijn voornemen af te zien. De toenmalige regering had immers toegezegd het door de oorlog zwaar gedupeerde Zeeuws-Vlaanderen door middel van gratis veren tegemoet te komen. Welnu, het gebied was die oorlogsschade nog lang niet te boven: juist daar verliep de wederopbouw traag. Bovendien was het toch niet de juiste manier van politiek bedrijven om de belofte van een vorig kabinet zomaar ongedaan te maken? Voorts bleef het een nationaal belang dat Zeeuws-Vlaanderen zich bij Nederland 'thuis' zou voelen. Daarom mochten geen extra barrières worden opgeworpen om vanuit dit deel van Zeeland de rest van Nederland te bereiken. En verder zouden de gevoelens van achterstelling bij de Zeeuws-Vlamingen door de herinvoering van veergelden een nieuwe impuls krijgen. Ten slotte vonden zij het vragen van tol niet meer 'van deze tijd'.

De uit Middelburg afkomstige W.F.E. van der Feltz (CHU) vertelde dat de plannen van de minister in geheel Zeeland beroering hadden veroorzaakt. Het zou volstrekt tegen het rechtvaardigheidsgevoel van de Zeeuwen indruisen wanneer weer voor de Westerscheldeveren zou moeten worden betaald. Het Kamerlid ging nog een stapje verder: 'Het is niet alleen een psychologische fout, het is een nationale blunder.' Maar minister Spitzen liet zich door de protesten niet uit het veld slaan. Hij bleef bij zijn standpunt dat wederinvoering van veergelden alleszins terecht was. Alleen de woordvoerder van de PVDA, S.A. Posthumus, bleek enigszins ontvankelijk voor de woorden van de minister. De PVDA zou zich niet langer verzetten tegen elke heffing, als het personenvervoer maar vrij zou blijven. De rest van de Kamer volhardde echter in haar standpunt, hoewel zij aan haar ontevredenheid geen politieke gevolgen verbond.⁶

In de Eerste Kamer werd het de minister aanmerkelijk moeilijker gemaakt. Wordvoerders van vrijwel alle partijen verdedigden met verve hun overtuiging dat de veren vrij moesten blijven. Hun argumenten hiervoor waren min of meer dezelfde als die van hun collega's in de Tweede Kamer, maar de accenten lagen wat anders. In de senaat

CARLA VAN BAALEN

werd vooral de nadruk gelegd op het belang om dit sterk op België gerichte gebied, waar een derde van de Zeeuwen woonde (circa 90.000), bij Nederland te houden. Het ging dan ook niet aan te zeggen, hetgeen de minister herhaaldelijk deed, dat er wel meer gebieden in Nederland waren die een geïsoleerde positie innamen. Zeeuws-Vlaanderen was een volstrekt apart geval.

J.J. Kramer (PvDA) wees erop dat de Tweede Kamer zich om de tuin had laten leiden. Spitzen had namelijk gezegd dat hij herinvoering van veergelden overwoog, maar in werkelijkheid was 'op de begroting een post gesteld [...] inhoudende het invoeren van matige tarieven'. Daardoor was tot de Tweede Kamerleden niet volledig doorgedrongen, aldus Kramer, 'voor welke situatie zij nu eigenlijk stonden'. Hoewel Spitzen toegaf wellicht een fout te hebben gemaakt in de voorlichting aan de Tweede Kamer, bleef hij bij zijn standpunt: 'Nu zou ik toch willen vragen om dit inderdaad zeer belangrijke en ook zeer gevoelige punt van het herstel van de veren vooral te willen bezien in het licht van het voorgestelde tarief', dat volgens hem 'zeer laag' was. Hij gaf een paar voorbeelden: 15 cent per persoon voor een enkele reis, 10 cent voor een fiets en 20 cent voor een motorrijwiel.⁷

Toen duidelijk werd dat de minister niet van zins was te wijken voor de kritiek van een Kamermeerderheid, kritiek die erop neerkwam dat de minister te veel belang hechtte aan financiële en te weinig aan politieke en psychologische factoren, diende Kramer een motie in die was medeondertekend door J. Tjalma (ARP), G. Kolff (CHU), W.C. Wendelaar (VVD) en J.P. Schalker (CPN). De regering werd daarin uitgenodigd van wederinvoering van de veergelden af te zien, overwegende dat deze gelden na de bevrijding juist waren afgeschaft 'tot versterking van de verbondenheid van Zeeuwsch-Vlaanderen met het overige deel van Nederland en de provincie Zeeland in het bijzonder'.

KVP-woordvoerder E.H.A. Kraaijvanger, die het eens was met de inhoud van de motie maar haar niet had ondertekend uit vrees voor de situatie waarin de senaat zou geraken wanneer de minister zijn onaanvaardbaar zou uitspreken, kwam met een tussenvoorstel. Hij gaf in overweging de regering uit te nodigen niet tot wederinvoering over te gaan 'alvorens de Staten-Generaal de gelegenheid hebben gehad daarover bij de behandeling van de begroting voor het jaar 1950 met de Regering van gedachten te wisselen'. Nadat Spitzen te kennen had gegeven minder bezwaar tegen deze formulering te hebben dan tegen die van Kramer, wijzigde laatstgenoemde de motie in die zin. Ook Kraaijvanger ondertekende daarop de motie, waarna deze zonder hoofdelijke stemming werd aangenomen.⁸

Ook collega-ministers waren kritisch ten aanzien van Spitzens plannen, zo blijkt uit verslagen van vergaderingen van de Raad voor Economische Aangelegenheden (REA), een onderraad van de ministerraad. De collega's deden enkele suggesties om de scherpe kantjes van de voornemens af te halen. Ze stelden onder meer voor om arbeiders vrij te laten reizen, het tarief voor vrachtwagens te verlagen en abonnementen in te voeren. S.L. Mansholt (PvDA), minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, zei in mei 1949, na afloop van de Kamerdebatten, dat hij 'het zeer [zou] betreuren, indien tot wederinvoering der veergelden zou worden overgegaan en wel

voornamelijk op grond van de overweging, dat Zeeuwsch-Vlaanderen zich – vooral als de Economische Unie een feit zal zijn – nog meer op België zal gaan oriënteren'. Hij wees er verder op 'dat in het Westen des lands zeer kostbare wegen zijn aangelegd, welke men gratis berijden kan'. Toch wilde Spitzen doorzetten; alleen de mogelijkheid van het invoeren van goedkopere abonnementen en van gratis vervoer van arbeiders zou hij nader bekijken.⁹

Vier maanden later werd duidelijk dat de bewindsman van Verkeer en Waterstaat niets noemenswaardigs met de suggesties had gedaan. Spitzen bleef de overtuiging toegedaan – daarin van harte gesteund door minister van Financiën P. Lieftinck (PVDA) – dat zijn voorstellen verdedigbaar waren. Hij liet weten dat hij, in afwachting van de behandeling van de zaak in de Staten-Generaal, waar hij overigens 'veel oppositie' verwachtte, liever geen wijzigingen in zijn plannen wilde aanbrengen. Ook al betreurden enkele collega's dit, op voorstel van minister-president W. Drees besloot de raad hem hierin zijn zin te geven.¹⁰



Indienststelling van de veerboot 'Prinses Beatrix' te Zeeuws-Vlaanderen op 12 juni 1958
[NATIONAAL ARCHIEF / ANEFO]

CARLA VAN BAALen

Spitzens voor gevoel bleek juist. De Tweede Kamer was niet van standpunt veranderd. Minister en Kamer bleven derhalve lijnrecht tegenover elkaar staan. Van der Feltz wees erop dat het 'funeste plan' van de minister de gemoederen in Zeeland buitengewoon bezighield. Alle mogelijke verenigingen en instituties wendden zich met bezwaarschriften tot 'Den Haag'. Zo bereikten op 13 en 14 december 1949, de dagen waarop de begroting werd behandeld, de Kamer een adres van het comité 'Geen veergeld op de Westerschelde', een adres van de verenigingen van burgemeesters en secretarissen van West- en van Oost-Zeeuws-Vlaanderen alsmede een telegram van de Provinciale Staten van Zeeland, waarin zij meedeelden dat zij met algemene stemmen een motie hadden aangenomen tot behoud van de vrije veren.¹¹

In de debatten ging het vooral over het door KVP-, CHU- en VVD-woordvoerders gemaakte bezwaar dat Spitzen zich niet gebonden achtte aan de belofte van zijn ambtsvoorganger. Deze volksvertegenwoordigers vonden het geen manier van doen om recente ministeriële maatregelen, genomen op gronden die nog steeds van kracht waren, alleen met een verwijzing naar 's lands benarde financiële situatie teniet te doen. M.P. van der Weijden (KVP) vroeg de minister hoe hij het zou vinden als zijn opvolger zich van zijn beleid niets zou aantrekken. Spitzen vond het verwijt volkomen onterecht. Een kabinet kon zijn opvolgers toch geen blijvende verplichtingen opleggen? In dat geval zou Zeeuws-Vlaanderen een eeuwigdurend recht kunnen doen gelden op vrije veren! De geste van het kabinet-Schermerhorn-Drees diende te worden gezien in het licht van de omstandigheden: het was een bijdrage aan het herstel van het door de oorlog zo zwaar getroffen gebied. En aangezien Spitzen, zo vervolgde hij, nog steeds geen argument had gehoord waaruit bleek dat Zeeuws-Vlaanderen echt zó anders was dan bijvoorbeeld de Waddeneilanden of Schouwen-Duiveland, dat vrij vervoer over zulke afstanden te rechtvaardigen was, bleef hij bij zijn standpunt.

De halsstarrige houding van Spitzen bracht Van der Feltz (CHU) tot indiening van een amendement, dat was medeondertekend door Van der Weijden (KVP), J. Algera (ARP), J.G.H. Cornelissen (VVD) en J. de Ruiter (CHU). Dit amendement, dat ook de volle sympathie van de CPN-fractie genoot, stelde voor om artikel 265 van de begroting ('onderhoud, verbetering en bediening van veren en schipbruggen') met 800.000 gulden te verhogen. Dit was precies het bedrag dat de tolheffing zou moeten opbrengen. Van der Feltz lichtte toe: 'Ik weet, dat de Minister er niet aan gebonden is, dit bedrag geheel uit te geven, maar ik veronderstel, dat de Minister, wanneer dit amendement wordt aangenomen, toch wel rekening zal houden met de wensen van de Kamer.'

Spitzen zag in dit voorgestelde amendement aanleiding de Kamer deels tegemoet te komen door de toezegging de tarieven in heroverweging te nemen. Hij dacht daarbij voor motorvoertuigen aan een tarief dat gebaseerd zou zijn op de kostprijs van vervoer over dezelfde afstand over land. Voor fietsers en voetgangers zouden de veerdiensten gratis blijven. En hij besloot: 'Bij de aanwezigheid van de bereidheid mijnerzijds om op deze basis een tarief te laten ontwerpen, zou ik de aanneming van het amendement

van de heer Van der Feltz c.s. aan de Kamer wel zeer ernstig willen ontraden.' Daarop toonde Van der Feltz zich bereid het amendement in te trekken – op voorwaarde dat de minister 'de toezegging doet het tarief, dat ontworpen wordt, aan de Kamer over te leggen'. Aldus deed Spitzen.¹² Ongeveer twee maanden later, op 7 februari 1950, zond hij een brief naar de Kamer met de nieuwe tarieven.¹³

In de Eerste Kamer bleek alleen de KVP zich te willen schikken in het compromis. De andere partijen waren 'in alle opzichten ernstig teleurgesteld' door de argumentatie die de minister in de Tweede Kamer had gebruikt. Volgens de senatoren was daar nauwelijks aandacht besteed aan de motie-Kramer van het jaar ervoor. Spitzen had de wederinvoering van tarieven onder andere gerechtvaardigd met het argument dat Zeeuws-Vlaanderen de oorlogsschade redelijk te boven was gekomen. Maar daar ging het helemaal niet om! In 1945 en 1946 had het toenmalige kabinet er herhaaldelijk op gewezen dat het een nationaal belang was dit Zeeuwse gebied uit zijn isolement te verlossen. Welnu, die boodschap gold nog steeds; dit duidelijk te maken was de bedoeling van de motie geweest.

Het was niet fair van Spitzen, meenden de indiener van de motie van vorig jaar, Kramer (PVD), en medeondertekenaar Wendelaar (VVD), om de Zeeuwse Provinciale Staten nu te verwijten dat zij niets wilden bijdragen aan de kosten van de Westerscheldeveren. Dat was namelijk geen kwestie van niet willen, maar niet kunnen. De provincie kampte met bijzonder hoge lasten. Maar ondanks het feit dat de provincie aan het exploitatietekort niets kon bijdragen, drong Kramer er bij de minister op aan toch opnieuw in overleg te gaan met de provincie 'alvorens tot invoering van deze [na het debat in de Tweede Kamer tot stand gekomen] tarieven over te gaan'. Verder kon hij niet begrijpen dat de minister het *principe* van de vrije veren had opgeofferd voor een relatief gering bedrag. Ten gevolge van de tariefsverlaging, voorgesteld als tegemoetkoming aan de Tweede Kamer, zou de totale jaaropbrengst van de veren slechts 350.000 gulden in plaats van de oorspronkelijk begrote 800.000 gulden bedragen.¹⁴ Spitzen, die een week voor het debat in de Eerste Kamer zelf naar Zeeland was getogen om persoonlijk een keer van die veelbesproken Westerscheldedienst gebruik te maken, bracht daartegen in dat voor hem juist het heffen van een tarief een principekwestie was, al was het nog zo gering. Hiermee maakte hij namelijk het beginsel duidelijk dat de overheid niet verplicht was voorzieningen te treffen voor streken met een geografisch ongunstige ligging.

Kramer reageerde fel: 'Hier zit nu ook weer dat ergerlijke verschil van opvatting.' Zeeuws-Vlaanderen was volgens hem namelijk niet te vergelijken met welke andere geïsoleerde streek van Nederland dan ook. Geen enkel eiland of anderszins geïsoleerde streek was tegelijkertijd zo nauw verbonden met een ander land als dit Zeeuwse Vlaanderen. Kramer diende opnieuw een motie in, deze keer een motie van treurnis. Kolff (CHU), Wendelaar, Tjalma (ARP) en J. Brandenburg (CPN) hadden haar medeondertekend. De KVP verkoos te berusten, enerzijds omdat 'de vrijdom met uitzondering van de autotractie' was behouden en anderzijds omdat met het oog op 's lands financiële situatie een bedrag van 350.000 gulden toch niet te verwaarlozen was.

CARLA VAN BAALEN

De motie sprak uit dat men ‘wederinvoering van veergelden thans betreurt’, overwogen hebbende ‘dat de Minister niet aannemelijk heeft gemaakt, dat dit voornemen der Regering verenigbaar is met de toezegging door de Regering nog in 1945 en 1946 aan de bevolking van Zeeuwsch-Vlaanderen gedaan’. Het woordje ‘thans’ duidde erop, aldus Kramer, dat wederinvoering in de toekomst mogelijk was, maar dan bij voorkeur in overleg met het provinciaal bestuur – hetgeen de minister eerder in het debat nog stellig had afgewezen. De motie van treurnis werd zonder hoofdelijke stemming aangenomen. Aldus legde de Eerste Kamer zich met uitgesproken tegenzin neer bij het opgeven van het systeem van vrije veren in 1950.¹⁵

Het ongenoegen blijft

In het Nederlandse parlement zou de kwestie van de veergelden de gemoederen nog een aantal malen flink bezighouden. In de zomer van 1952 interpeleerde Kramer, de PVDA-senator die ook in de eerdere debatten een vooraanstaande rol had gespeeld, de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat, H.H. Wemmers (partijloos), over diens voornemen om ‘de gedeeltelijke tariefheffing’ uit 1950 te gaan omzetten in ‘een algehele tariefheffing’. De minister deed dit met een beroep op de financiële toestand van het land. Volgens Kramer was het voornemen strijdig met eerdere uitspraken van de Eerste Kamer én met eerdere toezeggingen van minister Spitzten. Het stak de interpellant bovendien dat de Kamer uit de pers had moeten vernemen dat verhoging van de veergelden in het voornemen lag.¹⁶

Kramer, die zijn opvatting na een onbevredigend antwoord van de minister neerlegde in een motie – waarvoor Kamerbrede steun bleek te bestaan –, trok deze weer in nadat Wemmers de toezegging had gedaan niet tot tariefverhoging te zullen overgaan dan nadat overleg met de Staten-Generaal zou hebben plaatsgevonden. Tijdens het debat waren de bekende argumenten weer de revue gepasseerd. Zo noemde de liberaal Wendelaar het van ‘eminent nationaal belang’ om Zeeuws-Vlaanderen ‘zoveel mogelijk naar ons toe te trekken en het niet af te stoten in de richting van België’. Ook wees hij zijdelings op het veer te Velsen in Noord-Holland, dat wel gratis was. En de CHU’er Kolff vond het onbillijk dat de minister de provincie Zeeland voor een deel van de kosten wilde laten opdraaien; hij stelde voor om de opbrengst van de (nationale) wegenbelasting te gebruiken voor het exploitatietekort van de veren.¹⁷

In 1958 gingen de zeeën weer hoog over de kwestie. Het voornemen van de minister van Verkeer en Waterstaat – nu in de persoon van Algera (ARP) – om tot tariefverhoging over te gaan bracht veel beroering teweeg in Zeeland, met name in Zeeuws-Vlaanderen. De reden van de verhoging was het toegenomen autoverkeer, waardoor grotere schepen nodig waren; in ruil voor tariefverhoging was de overheid bereid te investeren in de schepen.¹⁸ De ingangsdatum had 1 januari 1958 moeten zijn, maar doordat de besprekingen met de Gedeputeerde Staten van Zeeland langer duurden dan voorzien, moest die datum worden verschoven. Tijdens de behande-

ling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1958 in de Eerste Kamer – eind mei en begin juni 1958 – plaatsten een aantal senatoren kritische kanttekeningen bij de voornemens. Zo zei de teleurgestelde T.A.J.W. Schorer (PvDA) dat het plan de indruk wekte ‘alsof de laatste rest van een regeringstoezegging thans wordt ontnomen’ aan Zeeuws-Vlaanderen. En Tjalma, een partijgenoot van de minister, vroeg zich af wat de ratio was ‘om het verkeer door de tunnel in Velsen en over het Hemveer’ wel kosteloos te laten zijn – om maar een paar voorbeelden te noemen – en de Westerscheldeveren niet. Minister Algera vond echter dat het Zeeuwse gebiedsdeel zich ten onrechte verwaarloosd voelde, en hij beoordeelde de reacties aldaar als te emotioneel. De beoogde nieuwe tarieven noemde hij ‘zeer redelijk’. Op 5 juni bereikten de minister en Gedeputeerde Staten overeenstemming: met ingang van uiterlijk 1 augustus zouden de tarieven worden verhoogd.¹⁹

Een week later, op 13 juni 1958, protesteerden bijna tweeduizend demonstranten op het Binnenhof voor ‘vrije veren’. Met zo’n vijfhonderd auto’s waren zij in een lange stoet naar Den Haag getogen. De tocht was georganiseerd door H.J. Colsen, een Zeeuws-Vlaamse veehandelaar die in het voorjaar het actiecomité Vrije Veren had opgericht. Op spandoeken was onder meer te lezen: ‘Zeeuwsch-Vlaanderen is géén wingewest!’, ‘Wat wordt onze hoofdstad: Amsterdam of Brussel?’ en ‘Liever verzuipen dan betalen – maar dan eerst bloed’. Het comité vond het een eis van rechtvaardigheid dat de veren gratis waren op grond van het feit dat de Zeeuws-Vlamingen de rest van Nederland over Nederlands grondgebied slechts via die veren konden bereiken. Over het besluit betreffende de veerdiensten had men zich dan ook bijzonder kwaad gemaakt.²⁰

Krap een maand later vond in de Tweede Kamer de interpellatie-Verkerk plaats.²¹ Het ARP-Kamerlid E.P. Verkerk wilde de minister over ‘de nieuwe veerrechten voor de Westerschelde’ aan de tand voelen omdat hij betwijfelde of ‘we’ – als verantwoordelijke politici – wel op de goede weg zaten. Hij was niet bepaald verrukt over de Zeeuws-Vlaamse verzetsactie maar hij distantieerde zich ook van hen die dat gebied in Zeeland geheel koud liet. Verkerk sprak van ‘een vastgelopen situatie’: ‘Wij allen zijn er niet in geslaagd het verenvraagstuk tot een behoorlijke oplossing te brengen.’ Hij stelde de principiële vraag aan de orde waarom van bruggen en tunnels kosteloos gebruik kon worden gemaakt en van veren niet. Een eenduidige opvatting over de verschillende verkeers- en vervoersvormen ontbrak. Volgens hem was er door de jaren heen ook telkens weer een andere grondslag opgevoerd voor de veerrechten, waarbij nu een onbillijke tariefsverhoging dreigde.

Verkerks opvatting was dat vanwege de uitzonderlijk geïsoleerde ligging van Zeeuws-Vlaanderen – het cruciale argument dat telkens weer naar voren werd gebracht – alles in het werk moest worden gesteld om dit gebied tegemoet te komen: ofwel met vrije veren, ofwel, in het uiterste geval, ‘heffing van een aanvaardbaar, matig veerrecht’. Omdat hij niet tevreden was gesteld door het antwoord van minister Algera, wilde hij een Kameruitspraak over zijn opvatting. Verkerk diende een motie in: als vrije veren dan echt onmogelijk waren, dan mochten er alleen tarieven worden geheven waarin rekening werd gehouden met de belangen van het gebiedsdeel.

CARLA VAN BAALEN

Na een uitvoerig debat over wat Algera aanduidde als ‘een tere zaak’ die heel licht meewerkte aan ‘het ontvlammen van de gemoederen’, waarin nog twee moties werden ingediend, wijzigde Verkerk zijn motie. Hij voegde eraan toe dat de tarieven, als die al werden geheven, gebaseerd zouden moeten zijn ‘op de besparingen, die de gebruikers van de veren door het gebruik ervan verkrijgen’.²² De motie werd weggestemd. De andere twee, ingediend door respectievelijk T.J. Westerhout (PVDA) en N.H.L. van den Heuvel (KVP), werden wel aangenomen, ondanks het feit dat Algera ze – op financiële gronden – ‘ten sterkste ontraden’ had. In beide moties werd gesteld dat het vrije vervoer van voetgangers en fietsers gehandhaafd moest blijven; de laatste motie stelde bovendien dat de overige tariefsverhogingen tijdelijk van aard dienden te zijn.²³ De minister legde de moties naast zich neer.

Bijna tien jaar later, in 1967, vond andermaal een interpellatie plaats, deze keer op verzoek van een van de motie-indieners uit 1958, de PVDA’er Westerhout. Hij was het oneens met het voornemen van minister van Verkeer en Waterstaat J.A. Bakker (ARP) om de rijksbijdrage aan het exploitatietekort op de veren over de Westerschelde te verminderen waardoor een tariefsverhoging van zo’n dertig procent voor de veren onvermijdelijk zou worden. De minister zou toch ook niet overwegen, aldus Westerhout, om bijvoorbeeld voor ‘het klaverblad bij Oudenrijn’ heffingen te gaan invoeren omdat het allemaal zoveel duurder was geworden? Het voornemen had in Zeeuws-Vlaanderen, dat zich ten opzichte van de rest van Nederland toch altijd al een beetje geïsoleerd voelde, wederom veel stof doen opwaaien. Minister Bakker vond de eerste tariefsverhoging sinds 1958 evenwel alleszins billijk. Hij ontraadde dan ook de motie-Westerhout waarin het ministeriële voornemen ‘ongewenst’ werd genoemd. De motie werd verworpen en de tariefsverhoging kwam er.²⁴

Een volgende tariefsverhoging, in 1971, waartoe andermaal op financiële gronden werd besloten, leidde net als in 1958 tot protestacties van Zeeuws-Vlamingen in Den Haag. Opnieuw was Colsen – inmiddels 85 jaar oud – erbij betrokken, en opnieuw hadden de acties geen enkel effect.²⁵

Van veer- naar tolgeld: de tunnel onder de Westerschelde

Inmiddels was al geruime tijd het debat gaande over een vaste oeververbinding over of onder de Westerschelde. Verkerk zei tijdens zijn interpellatie dat er al in 1920 werd gepleit voor een brug. In 1959 noemde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat een brug of tunnel ‘zuiver om financiële redenen’ onmogelijk.²⁶ In het volgende decennium besloot het verantwoordelijke ministerie onderzoek te doen naar de mogelijkheden van een vaste oeververbinding.²⁷ Een en ander leidde wel tot rapporten en tot de aanwijzing van een tracé (bij Kruiningen) maar niet tot een concreet besluit. In de jaren zeventig lagen de plannen stil vanwege de economische crisis en de aandacht die reeds uitging naar de Deltawerken elders in Zeeland; pas medio jaren tachtig werd weer serieus werk gemaakt van een vaste oeververbinding.²⁸ Het

Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland.

Tarieven voor de veren over de Wester-Schelde
ingaaude op 1 augustus 1958.

Personen	f	0,40
Kinderen beneden 4 jaren	"	nihil
Kinderen van 4 tot 10 jaren	"	0,20
10-vaartenboekjes voor personen	"	3,—
Kaarten voor scholieren en werknemers, af te geven op verklaring van het hoofd der school of van de werkgever, per maand	"	3,—
Kaarten als voren met rijwiel met of zonder hulp- motor	"	4,50
Rijwiel met of zonder hulpmotor	"	0,20
Rijwiel met of zonder hulpmotor, inbegrepen de berijder	"	0,60
10-vaartenboekjes als voren	"	4,50
Motorrijwiel	"	0,50
Motorrijwiel, inbegrepen de berijder	"	0,90
10-vaartenboekjes als voren	"	6,50
Personenauto, inbegrepen de bestuurder	"	1,90
20-vaartenboekjes, als voren	"	20,—
Lichte vrachtauto, inbegrepen de bestuurder ...	"	2,90
20-vaartenboekjes als voren	"	30,—
Zware vrachtauto; autobus; inbegrepen de be- stuurder	"	4,40
20-vaartenboekjes als voren	"	45,—
Vrachtauto met aanhangw.; trekker met opl.; inbegrepen bestuurder	"	5,40
20-vaartenboekjes als voren	"	55,—

EXTRA REIS:

- f 100,— boven het normale tarief voor de veerboten Konin-
gin Wilhelmina, Prins Hendrik en Willemsdorp.
- f 150,— boven het normale tarief voor de veerboten Ko-
ningin Juliana, Prins Bernhard en Dordrecht.
- f 350,— boven het normale tarief voor de veerboot Prinses
Beatrix.

N.B. Onder personenauto's worden verstaan:

- a. Motorrijtuigen, ingericht tot het vervoer van personen,
tot een aantal van ten hoogste zeven, de bestuurder daar-
onder niet begrepen, met uitzondering van niet uitsluitend
voor het vervoer van personen ingerichte motorrijtuigen,
waarin slechts zitplaatsen naast de bestuurder aanwezig
zijn;
 - b. bestelauto's met een laadvermogen kleiner dan één ton;
 - c. motorcarriers en bakfietsen.
- Onder lichte vrachtauto's worden verstaan:
- a. motorrijtuigen, ingericht tot het vervoer van goederen,
met een laadvermogen van ten hoogste vijf ton;
 - b. bespannen wagens;
 - c. tractoren zonder aanhangwagen;

Onder autobussen worden verstaan:

Motorrijtuigen, ingericht tot het vervoer van meer dan
zeven personen, de bestuurder daaronder niet begrepen.

Onder zware vrachtauto's worden verstaan:

Motorrijtuigen, ingericht tot het vervoer van goederen,
met een laadvermogen van meer dan vijf ton.

Kaarten voor scholieren en/of werknemers moeten door de
werkgever of het schoolhoofd ondertekend, worden in-
geleverd onder overlegging van 2 pasfoto's van de aan-
vrager.

Scholieren en werknemerskaarten zijn tenminste één maand
geldig.

Tarieven voor de veren over de Westerschelde zoals afgedrukt in De Faam/De Vlissingen, 1 augustus 1958

CARLA VAN BAALen

was uiteindelijk onder de paarse kabinetten in de jaren negentig dat ook werkelijk werd besloten tot de aanleg van een tunnel.

In juni 1998 vond in de Tweede Kamer het grote debat over de Tunnelwet Westerschelde plaats.²⁹ De woordvoerders van alle partijen (alleen de SP deed niet mee aan het debat) pleitten voor gematigde toltarieven alsook voor speciale tarieven voor bepaalde groepen die van de tunnel gebruik zouden maken; niemand echter hield een pleidooi voor vrij verkeer door de tunnel. Zo zei SGP-woordvoerder J.T. van den Berg dat hij tolheffing voor gebruik van de openbare weg in het algemeen 'zeer ongewenst' vond, maar dat 'in zeer bijzondere situaties' op deze regel een uitzondering kon worden gemaakt. Hij meende dat de Westerscheldetunnel zo'n uitzonderingssituatie betrof. Dat ook voor de veren al moest worden betaald, had hij 'uiteraard' meegewogen. Wel noemde hij het een goede zaak dat de tolheffing eindig zou zijn (na dertig jaar).³⁰

Het debat ging vooral over de bijzondere constructie van het project. Een NV zou namelijk voor de exploitatie zorgen, waarbij de staat (95 procent) en de provincie (5 procent) aandeelhouders waren. Voor de NV-vorm was gekozen omdat op basis van de 'normale prioriteitenstelling' de aanleg van deze tunnel onmogelijk zou zijn geweest. De weg vertegenwoordigde geen nationaal belang.³¹ Maar het punt van de tarieven was in de woorden van de verantwoordelijke minister, A. Jorritsma (VVD), toch het 'meest heikele punt'.³² Na uitvoerige discussies daarover kon uiteindelijk iedereen zich vinden in een aangepaste motie-Van den Berg waarin de minister werd verzocht ervoor zorg te dragen dat 'in de nieuwe situatie (tunnel)' voor zogeheten veelgebruikers vergelijkbare speciale regelingen zouden gelden als 'in de huidige situatie (veerverbinding)'.³³ Eerder in het debat had Jorritsma al toegezegd daarvoor haar best te willen doen, maar ze was er pertinent op tegen geweest – dat stond in de eerste versie van de motie – om speciaal voor bewoners van Zeeuws-Vlaanderen regelingen te treffen. Ook VVD-woordvoerder J.M. Geluk was deze mening toegedaan nu immers 'het isolement van Zeeuws-Vlaanderen juist door de tunnel wordt opgeheven'.³⁴

Op 14 maart 2003 werd de Westerscheldetunnel feestelijk geopend door koningin Beatrix.³⁵ Drie jaar later startte het Actiecomité Tunneltolvrij.nl een handtekeningenactie. Het doel was vervroegde afschaffing van de tolgelden of ten minste een drastische vermindering ervan. Volgens het comité, dat was voortgekomen uit de SP (de partij die in 1998 als enige niet aan het Kamerdebat over de tunnel had meegedaan), bestond er brede onvrede bij de Zeeuws-Vlaamse bevolking over het feit dat ze voor het gebruik van de tunnel tol moest betalen terwijl ze via de (wegen)belasting al meebetaalde voor de infrastructuur van het hele land. Bovendien was er voor de tunnel geen alternatief. De inspiratie kwam uit de vrije-verenactie uit de jaren vijftig. Ook dit comité wilde een demonstratie in Den Haag houden. Deze kwam er echter niet; wel overhandigde het comité in september 2007 de verzamelde 21.000 handtekeningen aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer.³⁶

Acties zoals deze zouden er ook nadien nog komen, maar veel resultaat leverden ze niet op.³⁷ Wel werd besloten dat er vanaf 2012 – de provincie Zeeland was inmiddels (sinds juli 2009) de enige aandeelhouder van de NV Westerscheldetunnel – een aantal

tolvrije dagen per jaar zouden zijn alsook dat de korting voor de veelgebruikers werd verhoogd.³⁸ Begin 2018 schreef Evert Meijers, universitair hoofddocent aan de TU Delft, een vlammend opiniestuk in *NRC Handelsblad* onder de titel 'Schande, die tol voor de Westerscheldetunnel'. Hij noemde het onrechtvaardig dat de Zeeuws-Vlamingen, als enigen in Nederland, extra moesten betalen voor het gebruik van een noodzakelijke en onvermijdelijke wegverbinding. En dat terwijl hun leefgebied overduidelijk een krimpgebied was. Dat de wegverbinding nog steeds als 'regionale verbinding' werd aangemerkt en dus niet tot de Rijkswegen behoorde, vond hij onbegrijpelijk.³⁹ Via ingezonden brieven oogstte hij bijval.⁴⁰

Bij de behandeling van de Tunnelwet (1998) pleitte nog geen enkele partij in de Tweede Kamer voor tolvrijheid, maar geleidelijk begonnen toch steeds meer politieke partijen sympathie voor deze gedachte te ontwikkelen. In 2006 was de SP de eerste die zich ervoor uitsprak, later schaarde de PVV zich in dit kamp en sinds 2017 is het ook voor de PVDA een doelstelling geworden.⁴¹ Eveneens in 2017 sprak de leider van de nieuwe partij Forum voor Democratie, Thierry Baudet, zich uit over de tunnel. Deze mocht van hem zo langzamerhand wel eens tolvrij worden. Hij was de mening toegedaan dat Den Haag sowieso te weinig oog had voor de provincie Zeeland: 'Te veel gericht op de Randstad. Den Haag laat Zeeland in de kou staan. Daar moet een eind aan komen. [...] [A]lsof provincies er een beetje bij bungelen. Maar daar komt juist de kracht vandaan.'⁴²

Onlangs – in de zomer van 2018 – schaarde ook het VVD-Kamerlid Bosman zich in het kamp van de critici van tolgelden. Het zal de ontevreden inwoners van de Zeeuwse streek goed hebben gedaan. Maar er is nog lang geen politieke meerderheid voor. Doorgaans wordt gewezen op de 500 miljoen euro die het tolvrij maken van de tunnel zou kosten en op de onduidelijkheid waar dit geld vandaan zou moeten komen. Zonder de steun van een politieke meerderheid voor een vroegtijdig afschaffen van de tolheffing zal de doortocht door de Westerscheldetunnel nog tot maart 2033 belast blijven.

De 'tere kwestie' van het vervoer/verkeer vanuit Zeeuws-Vlaanderen over/door de Westerschelde speelt nu al zo'n zeventig jaar. Bij zowel (weder)invoering als verhoging van de veer- en tolgelden was het motief steeds financieel. De Nederlandse volksvertegenwoordiging maakte zich op gezette tijden wel sterk voor de belangen van de Zeeuws-Vlamingen, maar ze slaagde er nooit in veel te veranderen aan de voornemens van de regering. Ligt het nu in de rede te verwachten dat de komende vijftien jaar een politieke meerderheid zal ontstaan voor een vervroegd afschaffen van de tunnel-tolgelde? De zojuist geciteerde Meijers van de TU Delft is optimistisch gestemd. De Zeeuws-Vlamingen hebben volgens hem de geschiedenis aan hun kant: '[N]agenoeg alle tolheffingen eerder in Nederland zijn voortijdig beëindigd.' Zal dat inderdaad ook voor dit Zeeuwse gewest gelden? De tijd zal het leren.

- 68 NA, Den Haag, Ministerie van Binnenlandse Zaken: Archief Centraal Bureau Spreiding Rijksdiensten van het Directoraat-Generaal voor Overheidspersoneel, 2.04.99, inv.nr. 66, 'CBS bulletin, no. 98, 2 april 1974'.
- 69 HTK 1973-1974, Bijl. 12831, nr. 3.
- 70 'Lubbers kwam terug op belofte aan Limburg', *Limburgs Dagblad*, 21 december 1977.
- 71 '2500 arbeidsplaatsen naar Zuid-Limburg', *Trouw*, 24 maart 1978. HTK 1978-1979, Bijl. 12831, nr. 27.
- 72 'Aan afspraken met Limburg wordt niet meer getornd', *Limburgs Dagblad*, 26 januari 1981; HTK 1982-1983, Bijl. 17600, nr. 2.
- 73 'Limburg solliciteert massaal bij Defensie', *Limburgs Dagblad*, 21 oktober 1982.
- 74 'Stil protest tegen verhuizing kadaster', *Limburgs Dagblad*, 7 februari 1990; 'AID'ers: verhuizing naar Den Haag geen oplossing', *Limburgs Dagblad*, 29 juni 1991; 'Personeel vreest ook verhuizing van VIB', *Limburgs Dagblad*, 6 juli 1991; 'ECD verhuist naar Utrecht', *Limburgs Dagblad*, 26 augustus 1993.
- (1948-1951). Band B: *Anticommunisme, rechtsherstel en infrastructurele opbouw*. Deel 3 in de serie *Parlementaire geschiedenis van Nederland na 1945* (Nijmegen 1992) p. 61-66.
- 5 Zie o.a. Nationaal Archief (NA), 2.02.05, Bijlagen REA, inv.nr. 581, 12 januari 1949, stuk van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Directie Waterstaat), 6 januari 1949, plus vier bijlagen.
- 6 HEK 1948-1949, Bijlage A, 1000-IX B, nr. 7, Voorlopig Verslag, p. 12 en 34; HTK 1948-1949, p. 20, 21 en 25 januari 1949, p. 940, 946, 958, 960, 963, 964, 968, 981, 985 en 986.
- 7 HEK 1948-1949, Bijlage A, 1000-IX B, vv, p. 5; *Ibidem*, Memorie van Antwoord (MVA), p. 14; HEK 1948-1949, 30 maart 1949, p. 394, 397-398, 400, 402, 405 en 410-411.
- 8 HEK 1948-1949, 30 maart 1949, p. 411, 412 en 413.
- 9 NA, 2.02.05, Notulen REA, inv.nr. 571, 12 januari 1949 en 25 mei 1949.
- 10 *Ibidem*, 28 september 1949.
- 11 HTK 1949-1950, Bijlage A, 1400-IX B, nr. 2, Memorie van Toelichting, p. 16-17; *Ibidem*, nr. 8, vv, p. 8; *Ibidem*, nr. 11, MVA, p. 25-26; HTK 1949-1950, 13 december 1949, p. 962, 980 en 982-983.
- 12 Zie voor bovenstaande alinea's (debat in Tweede Kamer): HTK 1949-1950, 13 en 14 december 1949, p. 977, 982, 983, 988, 990, 1005, 1006, 1007, 1008, 1009, 1010, 1012 en 1013-1014.
- 13 HTK 1949-1950, Bijlage A, 1400-IX B, nr. 20, 7 februari 1950, p. 41. Passagiers tweede klasse, fietsen en motorfietsen zonder zijspan zouden gratis kunnen oversteken; voor de passagiers eerste klasse en motorvoertuigen zouden de tarieven variëren van 20 cent tot f 2,10. Zie ook: *Provinciale Zeeuwse Courant*, 31 mei 1950, p. 6: een personenauto ging, afhankelijk van het veer (zie noot 2), 40 of 60 cent betalen of f 1,20.
- 14 De totale kosten van de exploitatie van de drie veren bedroegen 2.300.000 gulden.
- 15 Zie voor de bovenstaande vier alinea's, betreffende de Eerste Kamer: HEK 1949-1950, Bijlage A, 1400-IX B, vv, p. 5, 6; *Ibidem*,

Het verdriet van Zeeuws-Vlaanderen

- 1 Marno de Boer, "Zeeland mag wel iets meer bravoure tonen", *Trouw*, 4 augustus 2018.
- 2 Brief van de minister van Verkeer en Energie aan de Gedeputeerde Staten van Zeeland, 27 november 1945. Brief geciteerd in: HEK 1951-1952, 24 juni 1952, p. 1012-1013. De drie veerdiensten waren die tussen Breskens en Vlissingen (6 km), tussen Perkpolder en Kruiningen (4 km) en tussen Terneuzen en Hoedekenskerke (12 km). De laatste stopte in 1972, die tussen Perkpolder en Kruiningen in 2003.
- 3 Mijn grote dank gaat uit naar student-assistent Koen van Teijlingen voor zijn enthousiaste medewerking aan het onderzoek.
- 4 Deze paragraaf is gebaseerd op een eerdere publicatie van mijn hand in: P.F. Maas (red.), *Het kabinet-Drees-Van Schaik*

NOTEN

- MVA, p. 13-15; *HEK* 1949-1950, 15 maart 1950, p. 467, 472, 481, 483-484, 485, 491, 494-495, 496 en 498.
- 16 Op een persconferentie waren mededelingen gedaan over de besprekingen die de minister over de veergelden voerde met Gedeputeerde Staten van Zeeland.
- 17 Zie voor bovenstaande twee alinea's: *HEK* 1951-1952, 24 juni 1952, p. 1012-1019.
- 18 Zie o.a.: www.psdnet.nl/vrije-veren.html (geraadpleegd op 11 augustus 2018) en *HEK* 1957-1958, 3 juni 1958, p. 3403.
- 19 *HEK* 1957-1958, 20 mei en 3 juni 1958, p. 3362-3363, 3370, 3401, 3403-3405, 3414 en 3416; *HTK* 1957-1958, 9 juli 1958, p. 4029-4030. Zie ook: *De Faam/De Vlissingen*, 1 augustus 1958, p. 3: voor de overtocht van een personenauto moest f 1,90 worden betaald, voor een voetganger 40 cent en voor een fiets 20 cent (vgl. noot 13).
- 20 Willem van den Broeke, 'Infrastructuur en industrie' in: André Bauwens en Hans Krabbendam (red.), *Scharnierend Gewest, 200 jaar Zeeuws-Vlaanderen 1814-2014* (2014), nr. 42 in de serie *Bijdragen tot de geschiedenis van West-Zeeuws-Vlaanderen*, p. 71-87, alhier p. 82-83; De K., 'Kroniek der Westerscheldeveren. Het "ziektebeeld van de nieuwe veer-itis"', *Zeeuws Tijdschrift* 8 (1958) nr. 3, p. 59-68, alhier p. 65.
- 21 *HTK* 1957-1958, 9 juli 1958, p. 4026-4052.
- 22 *Ibidem*, p. 4050.
- 23 *Ibidem*, p. 4033, 4035, 4042, 4045, 4050 en 4051-4052.
- 24 *HTK* 1967-1968, 21 december 1967, p. 923-934.
- 25 *HTK* 1971-1972, 3 november 1971, p. 797; www.psdnet.nl/vrije-veren.html (geraadpleegd op 11 augustus 2018); www.digibron.nl (geraadpleegd op 14 augustus 2018). Het ging om een tariefsverhoging van 35 procent.
- 26 *HTK* 1957-1958, 9 juli 1958, p. 4027; *HTK* 1958-1959, 4 februari 1959, p. 3525.
- 27 *HTK* 1967-1968, 21 december 1967, p. 924.
- 28 W.A.M. van der Laan en H.E. Nieboer, *Vaste oeververbinding Westerschelde* (afstudeerproject tu Delft 1987) (<https://repository.tudelft.nl>) p. 2-4.
- 29 *HTK* 1997-1998, nr. 90, 24 juni 1998, p. 6069-6097 (Tunnelwet Westerschelde nr. 25675).
- 30 *Ibidem*, p. 6071.
- 31 Minister Jorritsma: 'De Westerscheldetunnel is geen weg van nationaal belang en voor het Rijk was er dus ook geen titel om dit project uit te voeren.' *Ibidem*, p. 6082.
- 32 *Ibidem*, p. 6095.
- 33 *HTK* 1997-1998, nr. 91, 25 juni 1998, p. 6193-6194.
- 34 *Ibidem*, p. 6190.
- 35 Sindsdien is alleen de veerdienst tussen Breskens en Vlissingen nog in gebruik (zie noot 2).
- 36 'Comité in actie voor gratis tunnel', *Provinciale Zeeuwse Courant* (PZC), 1 september 2006; 'Beatrix pleit voor tolvrije tunnel', *PZC*, 26 september 2007. Op 30 oktober diende de SP een motie in met als doel het tolgeld te bevriezen: 'SP wil tol in tunnel bevriezen', *PZC*, 31 oktober 2006. Deze motie-Gerkens (30800A, nr. 34) werd weliswaar mede gesteund door GL, D66, CU, SGP, Groep Wilders en Groep Van Oudenallen, maar haalde het niet. *HTK* 2006-2007, nr. 19, 31 oktober 2006, p. 1470.
- 37 Eind 2015 startte M. Perquin het burgerinitiatief 'Westerscheldetunnel tolvrij'. Online kon het initiatief worden ondertekend. Het doel, 40.000 handtekeningen zodat het onderwerp op de agenda van de Tweede Kamer zou komen, werd echter niet gehaald. 'Roep om tolvrije tunnel', *PZC*, 6 november 2015; www.facebook.com/westerscheldetunneltolvrij (geraadpleegd op 12 augustus 2018).
- 38 www.westerscheldetunnel.nl (geraadpleegd op 12 augustus 2018). Het ging om circa vijf vrije toldagen. In 2018 zijn het er zes; de korting voor veelgebruikers bedraagt circa twintig procent.
- 39 Evert Meijers, 'Schande, die tol voor de Westerscheldetunnel', *NRC Handelsblad*, 22 februari 2018. Meijers was tevens een van de auteurs van het rapport *Tolweg of tol weg? Continueren of afschaffen van de tolheffing voor de Westerscheldetunnel*.

Een scenario (TU Delft & Planbureau en Bibliotheek van Zeeland, 10 januari 2018).

- 40 Zie ingezonden brieven in *NRC Handelsblad*, 26 februari 2018: 'Wij verhuizen' (heen en weer naar de overkant kost altijd 10 euro) en 'Afscheiden' (we voelen ons door de regering vaak in de steek gelaten). Zie ook: 'De randen van Nederland' (over Zeeuws-Vlaanderen), *NRC Handelsblad*, 3 april 2018.
- 41 Op 4 februari 2016 diende de pvv een motie in de Tweede Kamer in met als strekking dat het krimpgebied Zeeuws-Vlaanderen baat zou hebben bij een tolvrrije tunnel: www.pvv.nl (geraadpleegd op 12 augustus 2018); PVDA-verkiezingsprogramma 2017 *Een verbonden samenleving*, p. 57; SP-verkiezingsprogramma 2017 *Pak de macht*, p. 52.
- 42 'Baudet stoort zich aan het Haagse Randstad-denken', *PZC*, 18 januari 2017. Dat 'Randstad-denken' betrof volgens Baudet niet alleen Zeeland maar ook Groningen (gasdebat).

De koning van Emmen op het Binnenhof

- 1 *HTK* 1952-1953, 16 december 1952, p. 2260.

Kamerleden over regionale vertegenwoordiging

- 1 G. Power, *Global Parliamentary Report. The Changing Nature of Parliamentary Representation* (Genève en New York 2012) p. 58-71.
- 2 A. Dudzinska, C. Poyet, O. Costa en B. Wessels, 'Representational Roles' in: K. Deschouwer en S. Depauw, *Representing the People. A Survey among Members of Statewide and Sub-state Parliaments* (Oxford 2014) p. 25, tabel 2.1.
- 3 J.J.A. Thomassen en R.B. Andeweg, 'Beyond Collective Representation. Individual Members of Parliament and Interest Representation in the Netherlands', *Journal of Legislative Studies*, 10 (2004) nr. 4, met name p. 58-60.

Een doorslaggevende stem, maar geen vetorecht

- 1 *HTK* 2016-2017, p. 110-14-2 – 110-14-3.
- 2 Zie de kroniek in dit jaarboek. Voor het debat zie: https://www.eerstekamer.nl/verslagdeel/20180130/actief_donorregistratiesysteem_2; https://www.eerstekamer.nl/verslagdeel/20180206/actief_donorregistratiesysteem; https://www.eerstekamer.nl/verslagdeel/20180213/actief_donorregistratiesysteem; https://www.eerstekamer.nl/verslagdeel/20180213/actief_donorregistratiesysteem_2.
- 3 Door Maria Martens (CDA) en Niko Koffeman (PvDD) in navolging van de Leidse hoogleraar Klinische Informatiekunde J.H.M. Schonk.

Randstad en delta

- 1 Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, *Randstad en delta. Een studie over de ontwikkeling van het Zuidhollandse zeehavengebied* (Den Haag 1957). Zie verder: Harm Kaal, 'Ruimtelijke ordening' in: Roel Pots en Nico Randeraad (red.), *Behoedzaam bestuur. Twee eeuwen provincie Zuid-Holland* (Leiden 2014) p. 145-176, aldaar p. 160-161.

Geen moties met een escalerende werking alstublieft!

- 1 *NRC Handelsblad*, 7 november 1998.
- 2 *NRC Handelsblad*, 28 september 1998.
- 3 Jac Bosmans en Alexander van Kessel, *Parlementaire geschiedenis van Nederland* (Amsterdam 2011) p. 209.
- 4 Bert Middel, *Politiek handwerk* (Amsterdam 2006) p. 100-101.
- 5 Alexander van Kessel, "'Gruppenbild mit Dame.'" De formatie van het kabinet-Kok II (1998)' in: Carla van Baalen en Alexander van Kessel (red.), *Kabinetformaties 1977-2012* (Amsterdam 2016) p. 269-270.
- 6 *HTK* 1997-1998, 26 024, nr. 10, p. 89.
- 7 *Ibidem*, p. 89-92.