

Effecten van de Westerscheldetunnel

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen



Effecten van de Westerscheldetunnel

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

Inhoudsopgave

Effecten van de Westerscheldetunnel



Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

	Voorwoord	5
1	Aanleiding en doel onderzoek	7
2	Opzet onderzoek	9
2.1	Module 1: Woonkernen in Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen	9
2.2	Module 2: Het Zeeuwse bedrijfsleven	9
2.3	Module 3: Inwoners van Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen	9
2.4	Module 4: Het voorzieningenpeil in Zeeland	10
3	Conclusies onderzoek	13
3.1	Bereikbaarheid	13
3.2	Ervaren reistijden	17
3.3	Bereikbaarheid en ruimtelijk-economische en demografische ontwikkeling	18
3.4	Werkgelegenheidsontwikkeling	19
3.5	Bevolkingsontwikkeling	20
3.6	Sociale status woonkernen	20
3.7	Ontwikkeling voorzieningenpeil	21
3.8	Bedrijfsverplaatsingen	23
3.9	Afzetmarkt, omzet en toelevering bedrijven	24
3.10	Arbeidsmarkt	25
3.11	Belang van de tunnel voor de regionale en lokale economie	25
3.12	Toltarieven	28
3.13	Verhuizingen en verandering van baan door bewoners	29
3.14	Bezoek aan familie en vrienden aan de overkant	30
3.15	Veranderingen in het voorzieningengebruik	30
3.16	Stedelijk netwerk Middelburg-Vlissingen-Goes-Terneuzen	35
3.17	Verwachting versus realiteit	37
3.18	De balans: winnaars en verliezers	38
4	Beleidsaanbevelingen	43
5	Aanbevelingen voor verder onderzoek	47
5.1	Effecten veranderen tariefstructuur Westerscheldetunnel	47
5.2	Relaties tussen Zeeland en Vlaanderen	47

Voorwoord

Effecten van de Westerscheldetunnel



Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

Voorwoord

De Westerscheldetunnel als schakel in een vernieuwde Zeeuwse infrastructuur. In 2003 werd de Westerscheldetunnel opgeleverd. Daarmee werd de tunnel meteen de langste autotunnel van Nederland. De laatste twee veren, tussen Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder, vervielen daarmee. De Fast Ferry, een fiets-voetveer, nam de lijn Vlissingen-Breskens over. Het was wel even wennen. Veel mensen die gebruik maakten van de boten misten de rust, de weidsheid, de uitzichten, het gemoedelijke vaartochtje en de snert en broodjes kroket. Veel mensen leerden elkaar ook kennen tijdens de reizen van zo'n twintig minuten. Er werden deals gesloten, afspraken gemaakt, netwerken onderhouden en, laat dat ook duidelijk zijn, soms was men ook sneller op de plaats van bestemming dan nu met de Westerscheldetunnel. Die tunnel heeft echter voor een groot aantal positieve effecten gezorgd.

Deze brochure, een uitgebreide samenvatting van een omvangrijk rapport dat is opgesteld door de TU-Delft, spreekt daar heel duidelijk over. Het bedrijfsleven maakt er dankbaar gebruik van, winkelend publiek gaat naar beide zijden van de Westerschelde om te shoppen en de mobiliteit in de werkgelegenheid is ook aan beide zijden versterkt; mensen vinden het nu niet meer zo'n afstand om in Terneuzen te werken en in Vlissingen te wonen of omgekeerd. Wat voor Provincie Zeeland van groot belang is, is dat de tunnel een belangrijke schakel is in een zich vernieuwend regionaal wegennet. Met de verbreding van de Sloeweg, de aanleg van de Westerscheldetunnel, de komst van de Sluiskiltunnel en de verbreding van de Traktaatweg ontstaat een verbinding tussen Goes (de A58) en het Vlaamse land, van waaruit de vier-

baanswegen tot in alle richtingen uitwaaiëren. Samen met andere infrastructurele werken, waaronder die aan de vaarwegen – de verbreding van de Zeesluis in Terneuzen en de aanleg van het Seine-Nord Kanaal – biedt Zeeland tot in lengte van jaren een unieke kans voor logistiek, havengerelateerde industrie en bedrijvigheid, maar ook de binnenvaart en de grote vaart. Deze brochure geeft prima weer wat de effecten van de komst van de Westerschelde zijn.

Ik ben zeer optimistisch gestemd over de gevolgen van de aanleg van de andere werken voor de komende jaren en daarmee de economie van onze provincie. De Westerscheldetunnel: een noodzakelijke en uiterst welkome schakel in een vernieuwde Zeeuwse infrastructuur!



Joerd Heijning, gedeputeerde Provincie Zeeland

1. Aanleiding en doel onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel



Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

1. Aanleiding en doel onderzoek

Ruim 8 jaar geleden, op 14 maart 2003, werd de Westerschelde-tunnel feestelijk geopend. Daarmee ontstond voor het eerst een directe wegverbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland. De komst van de tunnel betekende ook het einde van de autoveren Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder. Aangezien de tunnel tussen de oude verbindingen per veer in ligt, heeft de komst ervan geleid tot grote veranderingen in de bereikbaarheid. Delen van Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland die voorheen betrekkelijk perifeer gelegen waren, kwamen veel centraler te liggen, terwijl voorheen centrale plaatsen nu relatief veel meer perifeer gelegen zijn.

Voor de komst van de Westerscheldetunnel zijn diverse studies verschenen die ingingen op de te verwachten effecten. Zo ging men uit van een positief effect op de werkgelegenheid, een positieve kosten-batenverhouding van de aanleg op langere termijn en een positief effect voor de bedrijvigheid, al vreesde men ook toenemende concurrentie. Hoewel enkele effecten van de komst van de tunnel en het verdwijnen van de autoveren ook de komende jaren nog zullen doorwerken, geldt voor veel andere effecten dat ze inmiddels duidelijk zichtbaar moeten zijn geworden. Provincie Zeeland achtte de tijd rijp om de balans op te maken en heeft daarom in 2009 opdracht gegeven voor deze studie.

Doel

Het doel van dit onderzoek is om na te gaan in hoeverre de veranderingen in bereikbaarheid door de komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoveren gevolgen hebben gehad voor:

- de (lokale) ontwikkeling van de bevolking, de werkgelegenheid en het voorzieningenpeil;
- bewoners en bedrijven.

Bij de bewoners is het dan de vraag of de tunnel leidt tot een aanpassing van het activiteiten- en verplaatsingspatroon. Bij bedrijven gaat het om effecten van de tunnel op:

- het locatiegedrag;
- de afzetmarkt;
- de omzet;
- toeleveranciers;
- de arbeidsmarkt voor nieuw personeel;
- het zakelijk gebruik van de Westerscheldetunnel.

Dit zijn allemaal vragen met een sterk ruimtelijke focus. De centrale onderzoeksvraag is dan ook: In hoeverre hebben de komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoveren ruimtelijk structurerende effecten gehad?

2. Opzet onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel



Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

2. Opzet onderzoek

Het onderzoek is opgesplitst in vier onderzoeksmODULES met daarbij behorende onderzoeksvragen en specifieke onderzoeksmethoden.

2.1 Module 1: Analyse van de veranderingen in bereikbaarheid en de consequenties ervan voor de ontwikkeling van woonkernen in Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen.*

De centrale vraag van deze module is: In hoeverre zijn de komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoveren van invloed geweest op de bevolkingsontwikkeling, werkgelegenheidsontwikkeling en de ontwikkeling van de sociale status en het voorzieningenpeil van woonkernen in Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen.

Om deze vraag te beantwoorden zijn reistijden van 2002 vergeleken met reistijden van 2008. Ook is gekeken naar hoeveel mensen, banen en voorzieningen men kan bereiken bij een bepaalde reistijd (15, 30, 45 en 60 minuten). Ontwikkelingen hierin zijn geanalyseerd en nagegaan is in hoeverre die ontwikkelingen aan de komst van de tunnel toe te schrijven zijn. Vervolgens is gekeken in hoeverre deze veranderingen in de bereikbaarheid de ontwikkeling van de bevolking, de werkgelegenheid, de sociale status en het voorzieningenpeil verklaren. Daarbij is ook gekeken naar zogenaamde interactie-effecten om te kijken of de tunnel mogelijk een positief effect heeft aan de ene kant van de Westerscheldetunnel en een negatief effect aan de andere kant,

om zo te achterhalen of het ene deel groeit ten koste van het andere deel. Tot slot is in deze module gekeken naar de vraag in hoeverre de bereikbaarheidsveranderingen doorwerken in de mening van respondenten over het effect van de tunnel.

2.2 Module 2: Analyse van de betekenis van de komst van de Westerscheldetunnel voor het Zeeuwse bedrijfsleven.

De centrale vraag van deze module is in hoeverre de komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoveren gevolgen hebben gehad voor het functioneren van bedrijven. Daarbij is speciale aandacht voor de ontwikkeling van de afzetmarkt en de omzet, de markt voor toeleveranciers, de arbeidsmarkt voor nieuw personeel en veranderingen in het zakelijk gebruik van de Westerscheldeverbindingen.

Om deze vraag te beantwoorden, zijn allereerst een aantal beschikbare databronnen over de werkgelegenheid, de bedrijvigheid en het woon-werkverkeer geanalyseerd. Daarbij is gekeken of de tunnel een trendbreuk heeft veroorzaakt ten opzichte van de ontwikkeling voor 2003. Vervolgens is halverwege 2010 een enquête uitgevoerd onder Zeeuwse bedrijven om het effect van de komst van de tunnel te meten. Hoewel de response iets lager was dan verwacht (6,7%; niet ongevoel), werd een representatieve steekproef verkregen doordat 603 bruikbare enquêtes waren ingestuurd. Tot slot zijn een aantal interviews gehouden met bedrijven waarvan het vermoeden bestond dat ze verplaatst waren vanwege de opening van de Westerscheldetunnel.

* Deze module is mede gefinancierd vanuit het 'Sustainable Urban Areas' onderzoeksprogramma van de Technische Universiteit Delft.

2. Opzet onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

2.3 Module 3: Analyse van de betekenis van de komst van de Westerscheldetunnel voor de inwoners van Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen.

De centrale vraag van deze module is in hoeverre de komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoverre consequenties hebben gehad voor het activiteiten- en verplaatsingspatroon (wat doet men waar?) van de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland.

Om dit te achterhalen is halverwege 2010 een enquête gehouden onder inwoners van het onderzoeksgebied waarin gevraagd is naar de gevolgen van de tunnel voor hun woonlocatie, werklocatie, bezoek aan familie en vrienden, winkelen en het gebruik van een aantal andere voorzieningen op het gebied van zorg, cultuur, horeca en sport. Daarnaast is de respondenten een aantal stellingen voorgelegd. Online werden 1691 bruikbare enquêtes ingevuld. Voor het overgrote deel waren dit respondenten die uitgenodigd waren deel te nemen (89%), de overigen hadden op een andere manier van de enquête vernomen en gaven vergelijkbare antwoorden. De respons was iets hoger in Zeeuws-Vlaanderen dan in Midden-Zeeland.

2.4 Module 4: Analyse van de ontwikkeling van het voorzieningenpeil in Zeeland.

In deze module staan een aantal vragen centraal. Allereerst is gekeken naar de ontwikkeling van het voorzieningenpeil in de afgelopen 10 jaar. De gevolgen van processen als schaalvergroting en concentratie zijn daarin meegenomen. Daarnaast

is het de vraag hoe het voorzieningenpeil in Zeeland en de deelgebieden ervan afsteekt tegen de rest van Nederland. De Westerscheldetunnel biedt mogelijkheden tot het opzetten en onderhouden van een netwerk tussen de Zeeuwse steden. Nagegaan is of dit kansen biedt om te komen tot een hoger voorzieningenpeil. Vraag daarbij is in hoeverre de Zeeuwse steden elkaar aanvullen of juist hetzelfde bieden.

Om het voorzieningenpeil te schetsen zijn externe gegevens op zeer gedetailleerd schaalniveau gebruikt. Vervolgens is voor de rest van Nederland nagegaan welke factoren bepalend zijn voor het voorzieningenpeil van een regio of woonkern. Dit resulteerde in een model om het Zeeuwse voorzieningenpeil te voorspellen. Deze voorspelling is afgezet tegen het daadwerkelijke voorzieningenpeil, zodat inzichtelijk werd hoe het Zeeuwse voorzieningenpeil afsteekt tegen de rest van Nederland.

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen



3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel



Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

3. Conclusies onderzoek

3.1 Bereikbaarheid

- De ontwikkeling van de bereikbaarheid is uitgedrukt in het aantal mensen, banen en voorzieningen dat bereikt kan worden binnen een bepaalde reistijd. De ontwikkeling

daarvan tussen 2002 en 2008 is te verklaren door enerzijds een autonome ontwikkeling van de bevolking, het aantal banen of voorzieningen. Anderzijds door een infrastructuureffect. Dit infrastructuureffect kan op zijn beurt verklaard worden door de komst van de tunnel, de toeleiden- de wegen en het verdwijnen van de autoveren. Anderzijds

Woonkern	Totaal effect (% meer/ minder)	Effect werkgelegenheids- ontwikkeling (% meer/ minder)	Infrastructuureffect	
			Andere infrastructuur- aanpassingen (% meer/ minder)	Westerscheldetunnel (% meer/ minder)
MIDDELBURG	26	1	2	23
VLISSINGEN	26	2	1	23
GOES	15	3	-1	13
TERNEUZEN	189	4	-1	186
HULST	18	2	2	14
AXEL	153	2	-1	152
OOSTBURG	3	-5	-1	9
BRESKENS	5	-5	-2	12
SLUIS	-1	-5	0	4
SAS VAN GENT	173	2	0	171
KLOOSTERZANDE	9	-3	-2	14
KAPELLE	15	2	0	13
YERSEKE	16	4	1	11
BORSSELE	35	2	3	30
WISSENKERKE	27	3	8	16

Tabel 1 Ontwikkeling bereikbaarheid banen 2002-2008

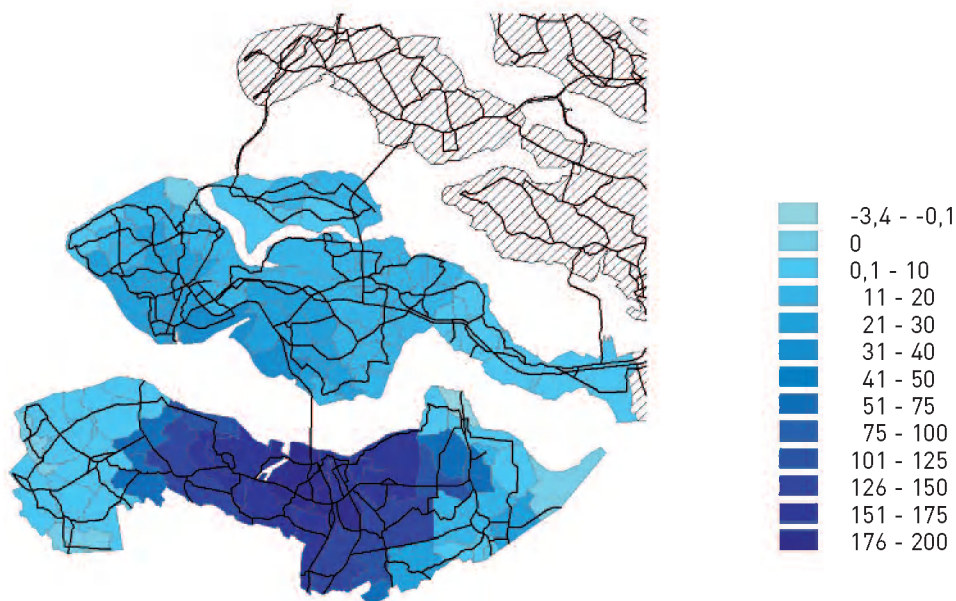
3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

door andere infrastructuraanpassingen die hebben plaatsgevonden tussen 2002 en 2008. Tabel 1 toont de ontwikkeling van de bereikbaarheid van een aantal woonkernen in het onderzoeksgebied. De komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoveren hebben voor alle kernen in de tabel geleid tot een groei van de bereikbaarheid, ook in die kernen in Zeeuws-Vlaanderen die eerst veel centraler lagen. De enige uitzondering vormt de kern Walsoorden. Daar daalde de bereikbaarheid van banen met 5%. Deze uitkomsten willen niet

zeggen dat de bereikbaarheid overall is toegenomen. De werkgelegenheid heeft zich soms negatiever ontwikkeld dan het infrastructuureffect, wat per saldo een daling van de bereikbaarheid oplevert (bijvoorbeeld in Sluis).

- De belangrijkste conclusie is echter dat voor het overgrote deel van de kernen in Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland de komst van de Westerscheldetunnel een direct positief effect gehad heeft op de bereikbaarheid: meer banen, mensen en voorzieningen zijn te bereiken bij een gelijk blijvende reisduur (figuur 1).



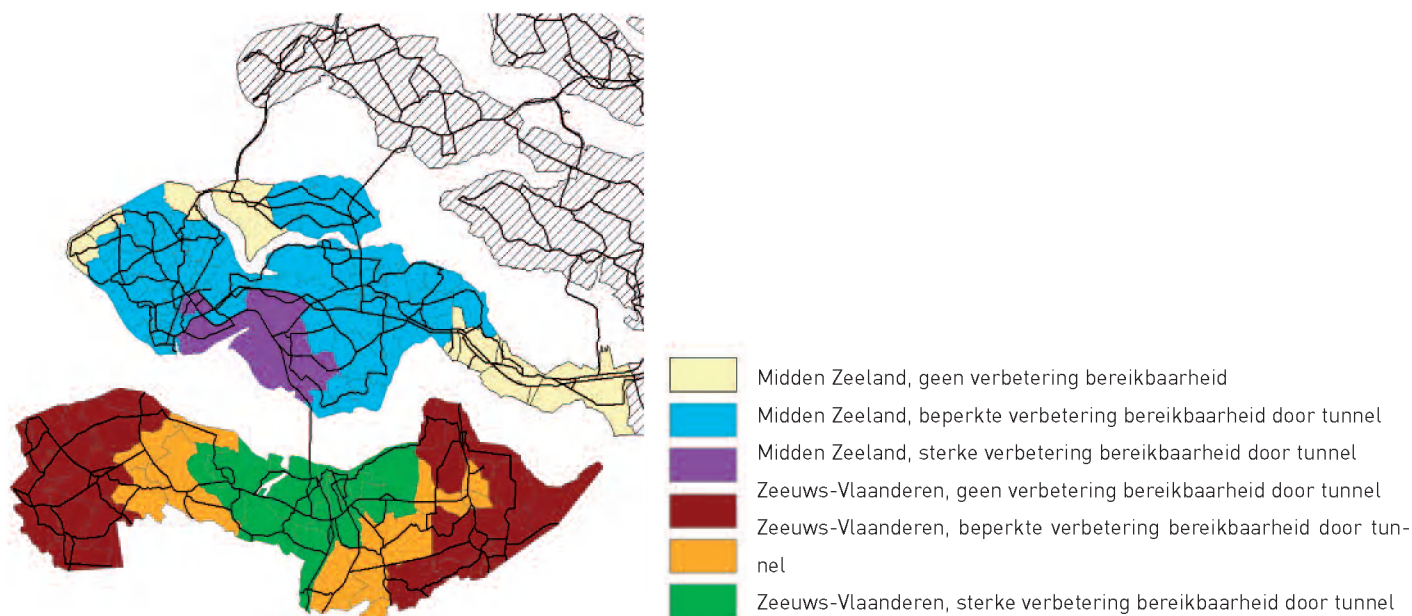
Figuur 1 Het tunneleffect; % verandering in aantal banen, mensen en voorzieningen bereikbaar binnen 45 minuten

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

- De omvang van dit effect varieert sterk. Terneuzen en omgeving zien hun bereikbaarheid bijna verdrievoudigen. Dat is een ongekend grote toename. Het aantal banen dat binnen 45 minuten kan worden bereikt, is bijna drie keer zo groot dan voorheen. Voor Goes en omgeving is dit effect beperkt tot zo'n 10%. Voor de steden op Walcheren is het effect groter: de komst van de tunnel had een positief bereikbaarheidseffect van 25%. Dit betekent dat er 25% meer banen zijn die binnen 45 minuten te bereiken

zijn. De bereikbaarheidseffecten voor Hulst en omgeving zijn positief, maar beperkt, net als voor West-Zeeuws-Vlaanderen.

- Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland zijn in onderstaand figuur ieder verdeeld in drie deelgebieden op basis van de gemeten verbetering van de bereikbaarheid van banen, mensen en voorzieningen. Zij zijn verdeeld in geen, beperkte of een sterke verbetering van de bereikbaarheid (zie figuur 2).



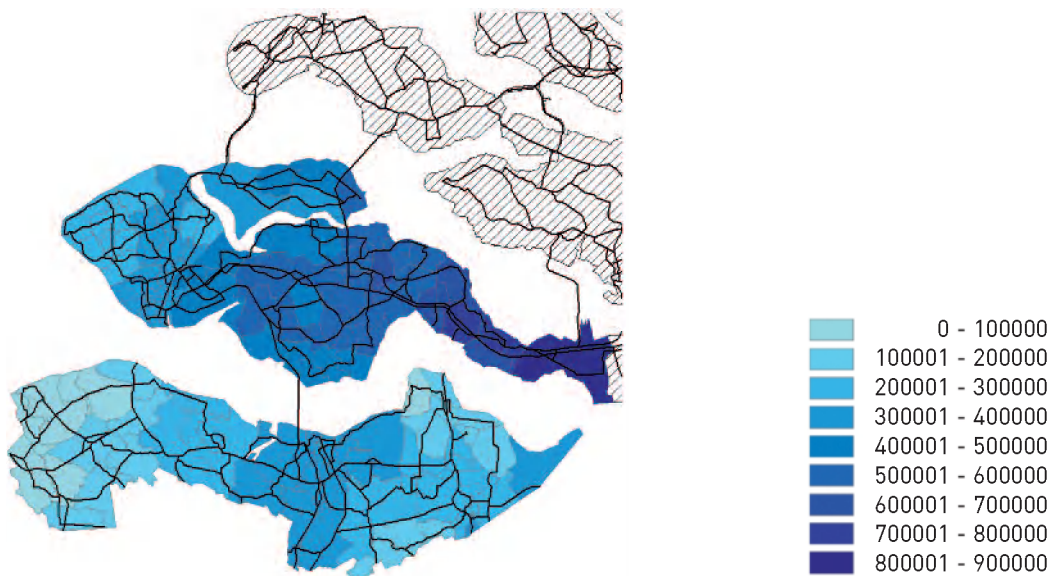
Figuur 2 In het onderzoek gehanteerde deelregio's

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

Het positieve bereikbaarheidseffect treedt voor veel ker-
nen pas op wanneer men bereid is meer dan 30 minuten
te rijden voor een baan, of om iemand te ontmoeten. Bij
reistijden tot 30 minuten is er een negatief infrastruc-
tuureffect in de west- en oostflank van Zeeuws-
Vlaanderen. Echter, bij reistijden van een uur is de winst
ook voor plaatsen aan de buitenzijde fors (Sluis: +144%;
Breskens: +53%; Oostburg: +173%; Kloosterzande:
+33%; Axel: +71%; Hulst: +33%).

Ondanks de vaak grote bereikbaarheidsgroei in grote delen van
Zeeuws-Vlaanderen zijn nog altijd de meeste mensen, banen en
voorzieningen te bereiken vanuit Midden-Zeeland, in het bijzon-
der vanuit Zuid-Beveland, dat uiteraard beter gepositioneerd is
ten opzichte van Brabant en Zuid-Holland (figuur 3 geeft het
aantal mensen weer dat men kan bereiken). Bij gebrek aan
goede, vergelijkbare Belgische data is het aantal mensen, banen
en voorzieningen daar niet meegenomen in deze analyse.



Figuur 3 Aantal mensen bereikbaar binnen 45 minuten, 2008

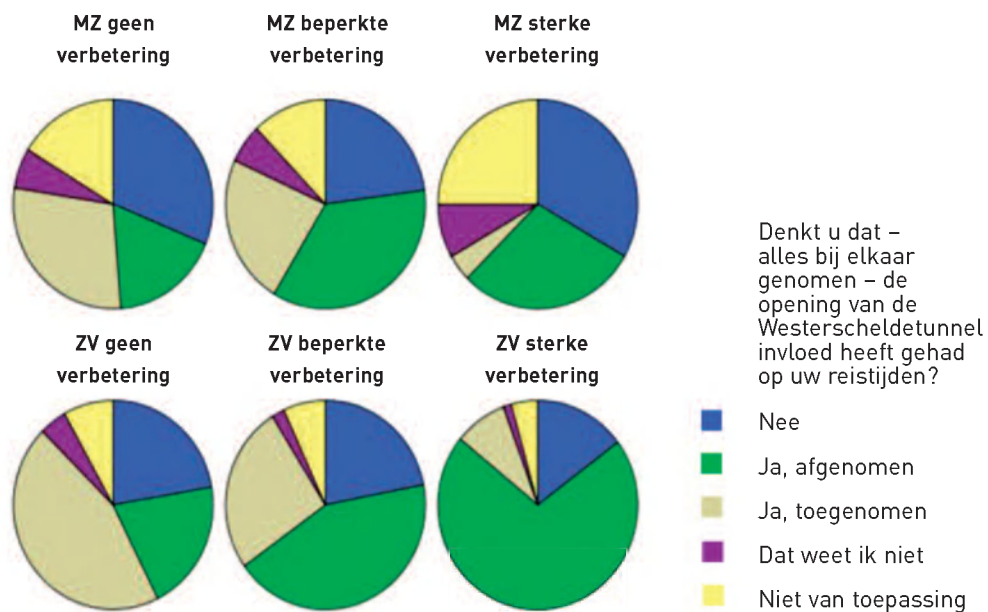
Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

3.2 Het ervaren van reistijden

- Een kleine meerderheid van de bedrijven ervaart een daling van de reistijden door de komst van de tunnel. Dit percentage is hoger op Walcheren en de Bevelanden (rond de 65%) dan in Zeeuws-Vlaanderen (49%). Alles staat of valt met de ontwikkelingen in de bereikbaarheid. De gevolgen hiervan zien we direct terug in hoe het zakelijk verkeer de reistijden ervaart.
- Bewoners van het onderzoeksgebied denken zeer ver-

schillend over het effect van de tunnel op de reistijden. Hun meningen hebben een directe relatie met de gemeenten ontwikkeling van de bereikbaarheid. Met name inwoners van Terneuzen en omgeving ervaren een sterke afname van reistijden. De flanken van Zeeuws-Vlaanderen, die objectief gezien geen verslechtering van de bereikbaarheid hebben ervaren, zijn vaker van mening dat de tunnel tot langere reistijden leidt (zie figuur 4).

- Opvallend is dat zowel bedrijven als bewoners sceptischer



Figuur 4 Gemeten bereikbaarheidsontwikkeling versus perceptie bewoners

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

lijken te zijn dan volgens onze gegevens noodzakelijk is: objectief gezien is slechts een enkele woonkern er op achteruit gegaan in bereikbaarheid door de komst van de tunnel, maar veel meer bedrijven rapporteren een toename van reistijden. Hetzelfde geldt voor bewoners. Blijkbaar ervaart men een trip door de tunnel waar men continu achter het stuur zit anders dan een overtocht per veerboot. Het kan ook zijn dat de bereikbaarheid als geheel niet afgenomen is, maar dat een specifieke verplaatsing tussen twee plaatsen die men regelmatig maakt wel langer duurt.

3.3 Bereikbaarheid en ruimtelijk-economische en demografische ontwikkeling

- Tabel 2 geeft de werkgelegenheidsontwikkeling, bevolkingsontwikkeling en ontwikkeling van het voorzieningenpeil weer in relatie tot de zes in figuur 2 onderscheiden gebieden. Hierbij is geen rekening gehouden met trends in

het verleden en andere factoren die mogelijk de ontwikkelingen rond banen, inwonertal en voorzieningen verklaren (zie daarvoor de volgende paragrafen), maar het geeft wel een eerste beeld van hoe de gebieden zich feitelijk ontwikkeld hebben. Wat opvalt, is dat een verbeterde bereikbaarheid zich niet lijkt te uiten in een andere ontwikkeling. Of dat de ontwikkeling in sommige gevallen mogelijk zelfs tegengesteld is aan een verbeterde bereikbaarheid. Zo kennen de delen van Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen die het minst profiteren van de tunnel bijvoorbeeld een betere ontwikkeling van de werkgelegenheid dan de naburige regio's. Opvallend is de negatieve ontwikkeling van de werkgelegenheid in Zeeuws-Vlaanderen sinds 2002, terwijl ook de bevolking afnam. Terneuzen en omgeving zijn hier uitzonderingen op. Het voorzieningenpeil nam wel (fors) toe, zeker in de gebieden die beter bereikbaar werden.

Regio	Ontwikkeling werkgelegenheid totaal 2002-2008	Ontwikkeling bevolking 2002-2008	Ontwikkeling voorzieningen (vvo) 2002-2008
Midden-Zeeland geen verbetering	+9,55%	+3,05%	+25,3%
Midden-Zeeland beperkte verbetering	+4,16%	+1,43%	+29,5%
Midden-Zeeland sterke verbetering	-3,49%	+0,58%	+153%
Zeeuws-Vlaanderen geen verbetering	-0,78%	-1,15%	+28,7%
Zeeuws-Vlaanderen beperkte verbetering	-2,88%	-1,57%	+12%
Zeeuws-Vlaanderen sterke verbetering	-2,62%	+0,15%	+25,5%

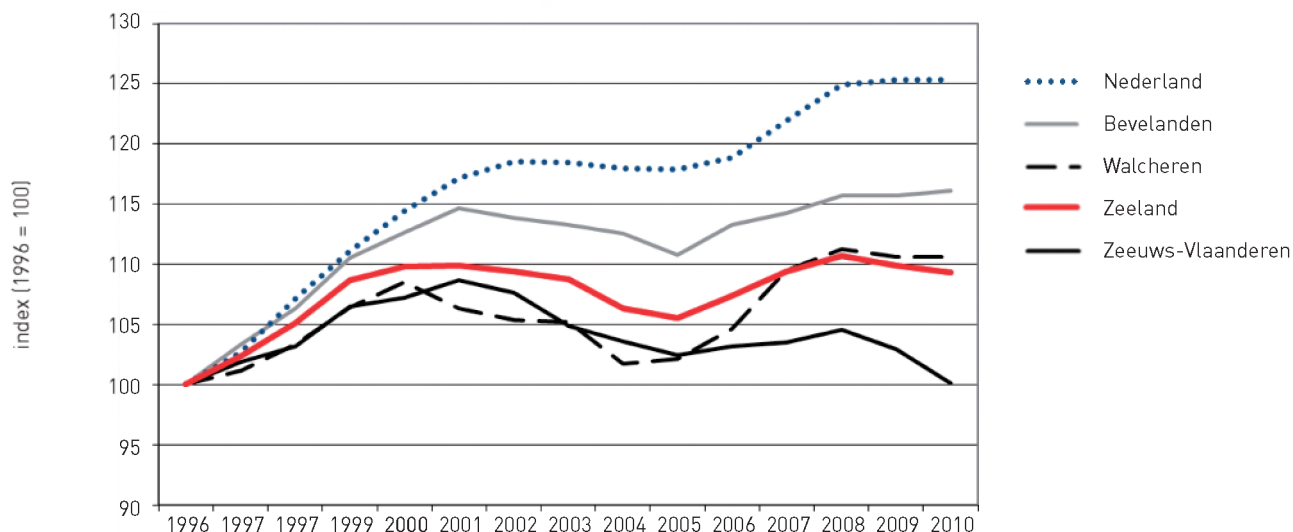
Tabel 2 Bereikbaarheidsontwikkeling versus ontwikkeling banen, inwonertal en voorzieningen

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

3.4 Werkgelegenheidsontwikkeling

- De banengroei in Zeeland blijft al lange tijd achter bij de nationale banengroei (figuur 5), maar volgt wel dezelfde ontwikkeling. De Westerscheldetunnel is opgeleverd aan het einde van de 'com' economische dip; een periode met geen of nauwelijks groei van de werkgelegenheid nationaal en in Zeeland zelfs een daling. Aanvankelijk daalde de werkgelegenheid in Zeeuws-Vlaanderen na opening van de Westerscheldetunnel tot 2005 minder snel dan in Zeeland als geheel. Toen het economisch herstel in 2005 inzette, wist de regio echter nauwelijks hiervan te profiteren, terwijl in Midden-Zeeland, met name op Walcheren, de werkgele-

genheid sterker groeide. Analyses van gemeenten laten zien dat waar Goes in de periode tussen 1996-2003 de grootste groei van de werkgelegenheid kende, na 2003 de groei vooral in Middelburg te vinden was. Na 2008 zien we dat de recessie tot een forse afname van de werkgelegenheid leidt. Zeeuws-Vlaanderen presteert gemiddeld genomen al langere tijd iets minder dan de rest van het land en Zeeland als geheel. Er lijkt dan ook geen sprake van een effect van de tunnel. Zeker niet, omdat men in de eerste jaren na de opening ervan het relatief beter deed dan Zeeland als geheel, ook al was er in die jaren sprake van een daling van de werkgelegenheid.



Figuur 5 Werkgelegenheidsontwikkeling (banen) in Zeeland

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

- De komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoveren hebben de ontwikkeling van de totale werkgelegenheid in Zeeuwse woonkernen niet beïnvloed. De delen van Zeeland die een sterke bereikbaarheidswinst kennen, ervaren geen andere groei van de werkgelegenheid dan delen van Zeeland die er niet of nauwelijks op vooruit zijn gegaan qua bereikbaarheid.
- Er is ook gekeken naar individuele sectoren. De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de sectoren 'commerciële dienstverlening' en 'industrie en bouw' wordt niet beïnvloed door de veranderde bereikbaarheid als gevolg van de Westerscheldetunnel.
- Er is wel een effect op de sector 'niet-commerciële dienstverlening' (semipublieke en publieke sector). Uit analyses bleek dat een sterke groei van de bereikbaarheid als gevolg van de Westerscheldetunnel leidt tot een afname van het aantal banen in deze sector. Een groei van de bereikbaarheid met 100% leidt tot een afname van de werkgelegenheid in deze sector met 12,5%, al het andere constant houdende. Dit kan worden verklaard doordat zich binnen deze sector schaalvergrotingsprocessen voltrekken die voorheen niet mogelijk waren, omdat Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland twee gescheiden markten waren. Door de komst van de Westerscheldetunnel is het mogelijk om het gehele gebied vanuit één centrale locatie te bedienen. Dit negatieve effect treft zowel Zeeuws-Vlaanderen als Midden-Zeeland, maar doordat de verandering in bereikbaarheid groter was in Zeeuws-Vlaanderen is het effect daar groter. Gebieden die geen veranderingen in bereikbaarheid kennen, hadden niet of nauwelijks met dit effect te maken.
- De groei van de werkgelegenheid in Midden-Zeeland is niet ten koste gegaan van de werkgelegenheid in Zeeuws-Vlaanderen.

3.5 Bevolkingsontwikkeling

- De komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoveren hebben geen effect gehad op de bevolkingsontwikkeling van Zeeuws-Vlaamse woonkernen. Woonkernen in Zeeuws-Vlaanderen die veel beter bereikbaar werden, kennen geen grotere of kleinere bevolkingsgroei dan woonkernen in Zeeuws-Vlaanderen die niet of nauwelijks winst ondervonden van de bereikbaarheid.
- De Westerscheldetunnel heeft wel een effect gehad op de bevolkingsontwikkeling in Midden-Zeeland. Daar zien we dat een betere bereikbaarheid leidt tot een daling van de bevolking, al het andere constant houdende.

3.6 Sociale status woonkernen

- Het Sociaal Cultureel Planbureau publiceert de zogenaamde sociale statusscore van postcodegebieden in Nederland. Deze score is gebaseerd op een drietal dimensies, namelijk inkomen, werkgelegenheid en opleidingsniveau. De score geeft de mate van sociale achterstand dan wel sociale voorsprong weer. Gekeken is of de ontwikkeling van die sociale statusscore tussen 2002 en 2006 beïnvloed is door de komst van de Westerscheldetunnel. Daaruit kwam naar voren dat woonkernen in Midden-Zeeland die beter bereikbaar werden een stijging zagen in hun sociale status.
- De ontwikkelingen in de bereikbaarheid hebben geen effect gehad op de sociale status van woonkernen in Zeeuws-Vlaanderen.

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

3.7 Ontwikkeling voorzieningenpeil

- Het afgelopen decennium zijn er beperkte ontwikkelingen geweest op het gebied van voorzieningen. Toch zijn er verschillen in de sectoren. In (grotendeels) publiek gefinancierde sectoren, zoals bestuur, sport en onderwijs zijn relatief weinig ontwikkelingen geweest. In meer marktgedreven sectoren, zoals het winkelaanbod en de horeca, zijn de veranderingen groter geweest. In deze laatste sectoren is duidelijk sprake van schaalvergroting, iets wat we overigens ook zien in de zorgsector.
- Voorzieningen zijn in Zeeland ongeveer gelijk over de steden verspreid. Er is geen sprake van één dominant centrum. Middelburg, Goes, Terneuzen en Vlissingen en op gepaste afstand plaatsen als Zierikzee, Hulst, Oostburg en Sluis hebben allemaal belangrijke, stedelijke functies. De grootste stedelijke bevolking bevindt zich duidelijk op Walcheren, door de pal naast elkaar liggende steden Middelburg, Vlissingen en Oost-Souburg, met bijna 90.000 inwoners. Toch weet dit gebied zich niet te profileren als het onbetwiste stedelijke centrum van Zeeland. In Goes en Terneuzen zitten namelijk een aantal top-voorzieningen die in dit stedelijke centrum niet voorkomen.
- Gemiddeld genomen is het voorzieningenpeil in Zeeland hoger dan je zou mogen verwachten op basis van bevolkingsomvang, omvang van het toerisme, het beperkte achterland en de kenmerken van de bevolking, zoals het gemiddelde huishoudensinkomen. Om het verschil in kaart te brengen tussen wat we mogen verwachten van het voorzieningenpeil en het daadwerkelijke peil zijn de Zeeuwse regio's, gemeenten en woonkernen vergeleken met alle Nederlandse regio's, gemeenten en woonkernen. In deze

vergelijking is een rangorde aangebracht. Op plaats 1 staat de regio, gemeente of plaats die het grootste positieve verschil heeft tussen het daadwerkelijk en het verwachte voorzieningenpeil. Van de 42 WGR-regio's (regio's met wet

Gemeente	2001	2007	Trend
Gorinchem	7	1	6
Roermond	5	2	3
Leerdam	3	3	0
.....			
Sluis	10	8	2
Goes	27	13	14
Veere	12	24	-12
Schouwen-Duiveland	81	36	45
Middelburg	162	100	62
Hulst	168	166	2
Kapelle	213	200	13
Reimerswaal	242	227	15
Terneuzen	206	238	-32
Vlissingen	220	250	-30
Noord-Beveland	221	309	-88
Tholen	369	364	5
Borsele	408	421	-13
.....			
Spijkenisse	438	439	-1
Almere	441	440	1
Landgraaf	440	441	-1

Tabel 3 Overall ranking voorzieningenpeil Zeeuwse gemeenten ten opzichte van alle Nederlandse gemeenten, 2007, 2001

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

gemeenschappelijke regelingen) in Nederland staat Walcheren in 2009 op de 12e plaats. Daarmee doet zij het iets beter dan Zeeuws-Vlaanderen met een 14e plaats. De Oosterschelderegio staat in de middenmoot op de 23e plaats. Hieruit kunnen we afleiden dat de regio ongeveer een even hoog voorzieningenpeil heeft als verwacht mocht worden. Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen hebben duidelijk een hoger voorzieningenpeil dan verwacht. Opvallend is verder dat het voorzieningenpeil van Zeeuws-Vlaanderen als geheel sinds 2001 nog hoger is geworden dan mocht worden verwacht (+2 plaatsen in de ranking). Walcheren verliest twee posities in de ranking. Tabel 3 beschrijft vergelijkbare scores voor de Zeeuwse gemeenten. De tabel geeft namelijk weer hoe de Zeeuwse gemeenten presteren ten opzichte van alle Nederlandse gemeenten op het gebied van voorzieningen. Een aantal Zeeuwse gemeenten nemen uitzonderlijk hoge posities in op de ranglijst van het best met voorzieningen uitgeruste gemeenten. Van de 441 gemeenten laat Sluis er met zijn 8e plaats in 2007 433 achter zich. Andere topscores zijn er voor Goes, Veere en Schouwen-Duiveland. Zowel Sluis, Goes als Schouwen-Duiveland zijn sinds 2001 behoorlijk gestegen. Veere verliest wel terrein. Ook in Middelburg en Hulst is het voorzieningenniveau duidelijk beter dan mag worden verwacht op basis van het draagvlak. In de gemeenten Kapelle, Reimerswaal, Terneuzen en Vlissingen ligt het ongeveer op wat er verwacht had mogen worden, ervan uitgaande dat bij 441 gemeenten een positie tussen de 200 en 250 een normaal voorzieningenniveau is. Het voorzieningenpeil in de gemeenten Noord-Beveland, Tholen en met name Borsele is duidelijk minder dan verwacht mag worden.

Kijken we naar de trend voor de grotere steden, dan zien we dat Middelburg en Goes terrein winnen, terwijl Terneuzen en Vlissingen terrein moeten prijsgeven.

- Dezelfde analyse is uitgevoerd op woonkernniveau. Van de 2425 woonkernen in Nederland staat Hulst op de 7e plaats in de ranking (2006), Goes 12e, Oostburg 17e en Zierikzee 38e. Deze woonkernen hebben dus zeer veel voorzieningen. Andere positieve uitschieters zijn Terneuzen (385e), Oostdijk (393e), Middelburg (436e), Renesse (460e) en Sluis (501e). Vlissingen duikelt van de 266e plaats in 2001 naar de 1043e plaats in 2006 en verliest dus fors terrein, al is een 1043e plaats op 2425 woonkernen nog altijd niet slecht. Opvallend is ook dat slechts 21 van de 125 Zeeuwse woonkernen bij de 50% best met voorzieningen uitgeruste woonkernen hoort. Ruimhonderd plaatsen horen dus bij de slechtste 50%. Oost-Souburg staat zelfs op de allerlaatste plaats. Er is echter geen verband tussen de ontwikkelingen in de bereikbaarheid door de tunnel en de ontwikkeling van de positie van woonkernen op deze ranglijst.
- Niet alleen het totale voorzieningenpeil, maar ook veel specifieke typen voorzieningen worden niet beïnvloed door de komst van de Westerscheldetunnel. Dit zijn: culturele voorzieningen, specialistische zorgvoorzieningen, het voortgezet onderwijs, het aantal winkels in totaal, winkels in de branches 'dagelijks aanbod', 'in & om het huis,' en 'vrije tijd'. Het relatief hoge voorzieningenpeil in Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen staat dus niet onder druk door de komst van de Westerscheldetunnel.
- Wel is er een positief effect gevonden van de komst van de Westerscheldetunnel op de winkels in de branche

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

‘mode & luxe’. Woonkernen in Zeeland die beter bereikbaar zijn geworden, hebben meer winkelvloeroppervlak in deze branche gekregen.

- Woonkernen in Midden-Zeeland die beter bereikbaar zijn geworden door de tunnel kennen een daling van het aantal sportvoorzieningen. Van dit effect is geen sprake in Zeeuws-Vlaanderen.

3.8 Bedrijfsverplaatsingen

- De komst van de Westerscheldetunnel heeft maar bij een zeer klein deel van de bedrijven de locatiekeuze beïnvloed bij de bedrijfsoprichting of bedrijfsverplaatsing. 8 van de 62 deelnemers aan de enquête hebben de komst van de tunnel mee laten wegen bij de verhuizing van hun bedrijf. Dit is niet verwonderlijk. Veel bedrijven zijn klein en werken vooral voor de lokale markt. Voor grotere bedrijven spelen dit soort vraagstukken vaak eerder op internationale schaal. Voor beiden zijn veranderingen in bereikbaarheid op regionale schaal minder van belang. Bij het deel van de bedrijven waarbij de tunnel wel invloed had, speelde de verslechterde bereikbaarheid van de oude locatie of de betere bereikbaarheid van de nieuwe locatie een rol.
- Vijf (middel)grote bedrijven die sinds de komst van de Westerscheldetunnel verplaatst zijn, zijn geïnterviewd. In vier gevallen ging het om een samenvoeging van bestaande vestigingen (van Zeeuws-Vlaanderen naar de overkant), in één geval de opening van een nieuwe vestiging in Terneuzen. Dit bedrijf gaf aan dat de locatiekeuze niet bepaald is door de komst van de tunnel, maar dat hij wel veel voordelen van de tunnel ervaart (kortere

verplaatsingen en reistijden). Het samenvoegen van de andere bedrijven vond plaats vanuit interne motieven, zoals kostenbesparingen, integratie en samenwerking van bedrijfsonderdelen. De tunnel zorgde daarbij voor bijkomende voordelen (bereikbaarheid).

3.9 Afzetmarkt, omzet en toelevering bedrijven

- De afzetmarkt is voor de meeste bedrijven (64%) niet veranderd door de komst van de Westerscheldetunnel. 19% van de bedrijven ervaart een vergroting van de afzetmarkt sinds de komst van de tunnel, 10% een afname van het afzetmarktgebied. Per saldo heeft de Westerscheldetunnel de afzetmarkt van bedrijven dus vergroot. Zoals verwacht, is er een duidelijk verband met de ontwikkelingen in de bereikbaarheid (zie figuur 6). Groei van de bereikbaarheid heeft in de meeste gevallen tot een verruiming van de afzetmarkt geleid. Ondanks een verbetering van de bereikbaarheid waren er bedrijven die een daling van de omzet rapporteerden. Deze behoren tot de detailhandel (Zeeuws-Vlaanderen) of zijn relatief vaak gelegen in Vlissingen. De verruiming van de afzetmarkt komt overigens ook omdat bedrijven in betere bereikbare delen van Zeeland proactiever zijn gaan opereren. Zij werken meer samen, doen meer aan marketing en acquisitie en krijgen dus ook meer offerteverzoeken van ‘de overkant’.
- Het overgrote deel van de ondernemers ervaart geen effect van de Westerscheldetunnel op hun omzet (73%). Dit geldt met name voor bedrijven op de Bevelanden (83%) en minder voor ondernemers in Zeeuws-Vlaanderen (73%). In deze laatste regio wordt vaker een daling (19%) dan een stijging (10%) van de omzet gerapporteerd. Dit hangt sterk

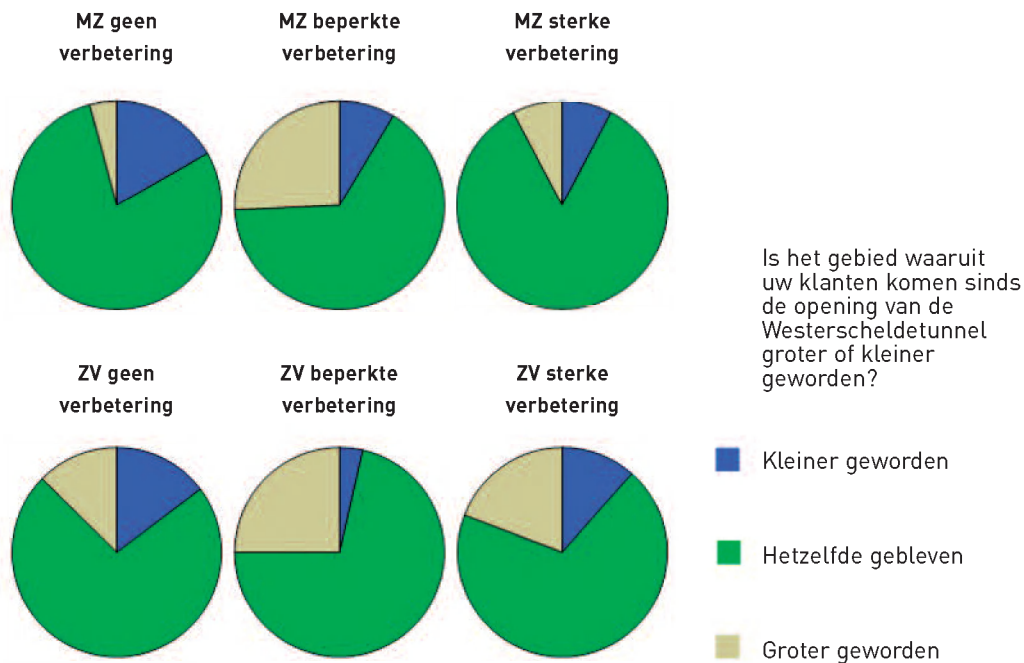
3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

samen met de ontwikkelingen in de bereikbaarheid. Rondom Terneuzen is sprake van een evenwicht tussen bedrijven die een stijging rapporteren en een daling. In de flanken van Zeeuws-Vlaanderen wordt vaker een daling gerapporteerd.

- De markt voor toeleveranciers is ook vergroot. 20% van de

bedrijven op de Bevelanden geeft aan dat toeleveranties vanuit Zeeuws-Vlaanderen toegenomen zijn. 19% geeft aan dat dit ook voor toeleveranciers uit België geldt. Slechts 1% geeft aan dat toeleveranties vanuit Zeeuws-Vlaanderen zijn afgenomen. Voor Walcheren ligt dit anders. 11% van de bedrijven daar heeft meer toeleveranciers vanuit Zeeuws-



Figuur 6 Samenhang tussen bereikbaarheidsontwikkeling en omvang afzetmarkt

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

Vlaanderen, 13% uit België. Er is ook sprake van een afname. 6% van de bedrijven rapporteert een afname van toeleveranties vanuit Zeeuws-Vlaanderen en zelfs 8% vanuit België. Volgens 15% van de bedrijven in Zeeuws-Vlaanderen zijn toeleveranties vanuit Walcheren en de Bevelanden aan Zeeuws-Vlaanderen toegenomen. 10% van de Zeeuws-Vlaamse bedrijven zegt echter dat de toeleveranties vanuit Midden-Zeeland zijn afgenomen. Men lijkt zich in Zeeuws-Vlaanderen meer te oriënteren op België: 20% van de bedrijven krijgt meer producten uit die regio toegeleverd.

- Een groot voordeel van de tunnel ten opzichte van de autoveren is de betrouwbaarheid van de verbinding. Dit komt in principe de betrouwbaarheid van de bevoorradiging ten goede. Het merendeel ervaart echter geen verschil. Het aandeel bedrijven dat een verbetering ervaart, is maar net iets groter dan het aantal respondenten dat geen verbetering ervaart.

3.10 Arbeidsmarkt

- Gegevens over pendelrelaties hebben aangetoond dat er een sterke groei geweest is van het woon-werkverkeer tussen Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen en vice versa. Met name grotere bedrijven geven aan nu meer werknemers 'van de overkant' in dienst te hebben. Op het totaal aantal respondenten is dit echter beperkt. Vooral bedrijven in delen van Zeeuws-Vlaanderen die beter bereikbaar zijn geworden, nemen vaker werknemers in dienst van 'de overkant' en kunnen door de komst van de tunnel dus putten uit een ruimere arbeidsmarkt. Zij zijn actiever 'aan de overkant' gaan werven dan bedrijven in de flanken van Zeeuws-Vlaanderen en krijgen meer sollicitanten.

- Van de bedrijven die werknemers in dienst hebben die aan 'de overkant' wonen, vergoed het overgrote deel de tolkosten geheel, een klein deel gedeeltelijk en slechts een enkel bedrijf niet. Dit maakt een werknemer van 'de overkant' wel duurder. Mogelijk verklaart dit dat ongeveer 40% van de bedrijven in Midden-Zeeland het eens is met de stelling dat de hoogte van de toltarieven nadelig is voor de werving van nieuwe medewerkers. In Zeeuws-Vlaanderen deelt 67% van de bedrijven die mening. Dit laatste kan waarschijnlijk verklaard worden, doordat bedrijven uit Zeeuws-Vlaanderen meer afhankelijk zijn van arbeidskrachten in de rest van Nederland dan dat bedrijven in Midden-Zeeland afhankelijk zijn van het arbeidspotentieel in Zeeuws-Vlaanderen.

3.11 Belang van de tunnel voor de regionale en lokale economie

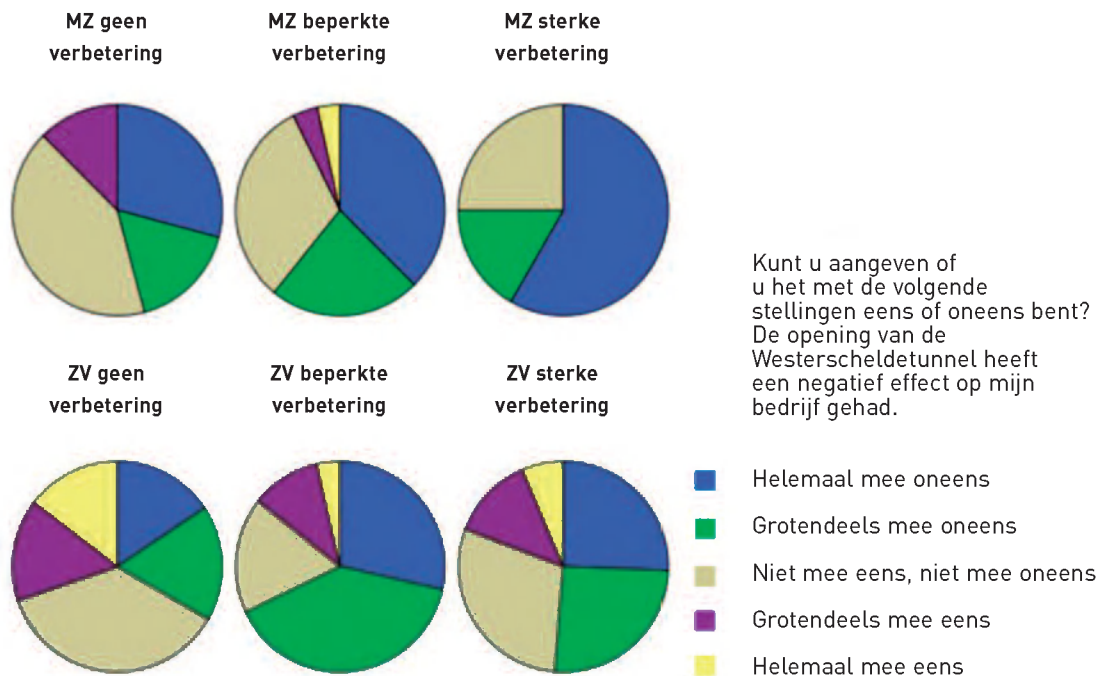
- Bijna 70% van de bedrijven is het eens met de stelling dat de tunnel belangrijk is voor de economie van Zeeuws-Vlaanderen. Opvallend hierbij is dat een groter deel van de ondernemers in Midden-Zeeland dit vindt (75%) dan ondernemers in Zeeuws-Vlaanderen (61%). 63% van alle ondernemers vindt de Westerscheldetunnel belangrijk voor de economie van Midden-Zeeland. De tunnel wordt dus niet primair gezien als een infrastructuurwerk dat vooral belangrijk is voor Zeeuws-Vlaanderen.
- Ruim 55% van de ondernemers is het eens met de stelling dat de Westerscheldetunnel belangrijk is om de Zeeuwse economie internationaal te positioneren.
- Het opheffen van het autoveer Vlissingen-Breskens heeft een grotere invloed gehad op de bedrijven dan het opheffen van het veer Kruiningen-Perkpolder.

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

- Opvallend is de reactie van ondernemers op de stelling dat de Westerscheldetunnel een positief effect heeft op de economie in de gemeente waar zij gevestigd zijn. Slechts een derde van de ondernemers in Midden-Zeeland is het hier mee eens. In Zeeuws-Vlaanderen is slechts 22% het hiermee eens, 50% is het oneens. Die ondernemers zijn

vooral te vinden in de gemeente Hulst. 63% denkt namelijk dat de tunnel geen positief effect heeft op de economie van de gemeente. In Sluis deelt 49% die gedachte, in Terneuzen 45%. Men denkt dus dat de enorme bereikbaarheidsverbetering in Terneuzen geen positief effect heeft op de lokale economie.



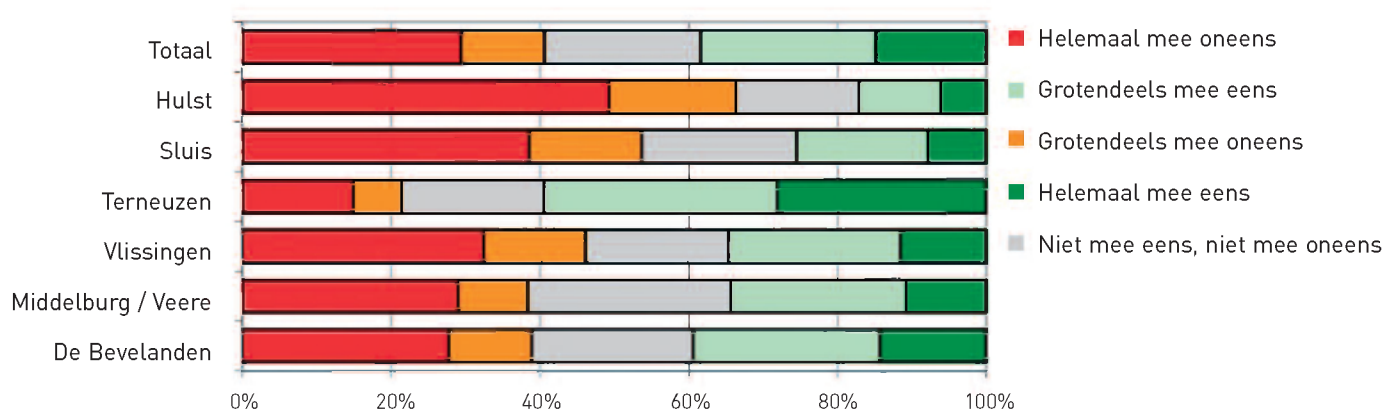
Figuur 7 Ontwikkeling bereikbaarheid versus effect tunnel op bedrijf

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

- Op basis van voorgaande is het dan ook weer opvallend dat de effecten van de tunnel die men waarneemt op de lokale economie negatiever zijn dan de effecten van de tunnel op het eigen bedrijf. Die zijn aanmerkelijk positiever (zie figuur 7).
- In tegenstelling tot bedrijven, zijn personen wat negatiever over de effecten van de tunnel op henzelf. Figuur 8 geeft de mate weer waarin inwoners van Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen persoonlijk profijt van de tunnel ervaren. Opmerkelijk is dat alleen in de gemeente Terneuzen een grote meerderheid aangeeft er profijt van te hebben. Op de Bevelanden zijn de groepen die het eens en oneens zijn met de stelling ongeveer even groot.

In alle andere delen zijn meer mensen het oneens met de stelling dan eens. De gemeenten Hulst en Sluis zijn het meest negatief.

- 28% van de inwoners is van mening dat Zeeland niet beter ontsloten is door de Westerscheldetunnel, 46% vindt van wel. Men is van mening dat de tunnel primair dient om Zeeuws-Vlaanderen beter te verbinden met de rest van Nederland.
- Inwoners van Midden-Zeeland zien een positieve invloed van de Westerscheldetunnel op de Zeeuwse economie. Ruim de helft van de respondenten in Midden-Zeeland is het hier namelijk mee eens. In Sluis en Hulst zijn meer mensen het oneens met de stelling.



Figuur 8 Stelling: Persoonlijk heb ik profijt van de Westerscheldetunnel

Effecten van de Westerscheldetunnel

3.12 Toltarieven

- Bedrijven in delen van Zeeland die door de tunnel beter bereikbaar zijn geworden, zijn milder gestemd over de toltarieven dan bedrijven die in gebieden liggen waar men niet of beperkt van de tunnel profiteert.
 - In het algemeen zijn ondernemers in Midden-Zeeland milder gestemd over de toltarieven dan bedrijven in Zeeuws-Vlaanderen. Dit kan worden verklaard, doordat een behoorlijk aantal bedrijven in Midden-Zeeland aangeeft dat de toltarieven voor het vervoer van hun bedrijf niet belangrijk zijn of weinig uitmaken (ruim 50%). Ruim twee derde van de bedrijven uit Zeeuws-Vlaanderen geeft aan dat de toltarieven voor hun bedrijfsvoering wel belangrijk zijn. Dit percentage neemt toe tot circa 75% wanneer we alleen kijken naar Zeeuws-Vlaamse bedrijven met klanten aan de overkant. Ook onder bewoners zijn de meningen over de tolheffing sterk bepaald door de regio waaruit men komt. Respondenten uit Midden-Zeeland zijn over het algemeen milder gestemd over de tolheffing. Zij geven vaker dan Zeeuws-Vlamingen aan dat de hoogte van toltarieven voor hen niet belangrijk is bij het ondernemen van activiteiten aan de overkant. Ook zijn zij van mening dat de toltarieven redelijk zijn.
 - Dit neemt niet weg dat slechts 23% van alle respondenten aangeeft dat de toltarieven onbelangrijk zijn wanneer zij activiteiten ondernemen aan de overkant en dat slechts 15% het eens is met de stelling dat de toltarieven redelijk zijn (63% is het hier niet mee eens). In Midden-Zeeland staat men hier wat neutraler tegenover.
 - Een groot deel van de inwoners van Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen vinden dat de tolgkosten niet gecom-
- penseerd worden door de winst in reistijd (66%). Ook zijn ze van mening dat ze door de tunnel geen gebruik kunnen maken van een groter aanbod aan de overkant (65%) of een kwalitatief beter aanbod (65%).
- Met name bedrijven in Zeeuws-Vlaanderen vinden de tolheffing en toltarieven nadelig voor de werving van nieuwe medewerkers.
 - Een meerderheid van de bedrijven vindt dat de reistijdswinst niet opweegt tegen de toltarieven. Dit zijn met name bedrijven in Zeeuws-Vlaanderen.
 - Tolgelden worden door vrijwel alle werkgevers geheel vergoed.
 - De ruimte voor opmerkingen in de enquête is door enkele tientallen ondernemers benut om de hoogte en rechtvaardigheid van toltarieven (in het bijzonder voor bestelwagens en vrachtverkeer), aan de orde te stellen.
 - De ruimte voor opmerkingen in de enquête voor bewoners is eveneens veel gebruikt om onvrede te uiten. Het feit dat er tol geheven wordt, kwam met name aan de orde. Uit de bewonersenquête kwam ook naar voren dat er geen verband bestaat tussen de mate waarin men de positieve effecten ervaart van de tunnel en hun mening over de tolheffing (in tegenstelling tot ondernemers). Mensen uit Terneuzen denken hier niet anders over dan mensen uit Sluis of Hulst.
 - 64% van de respondenten in Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen maakt gebruik van de t-tag als zij door de tunnel rijden.
 - Het gebruik van de Liefkenshoekunnel bij Antwerpen is afgenomen sinds de komst van de Westerscheldetunnel (van 48% naar 39%). Inwoners van de gemeente Hulst

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

gebruiken de Liefkenshoek tunnel wel meer dan voorheen (van 74% naar 86%).

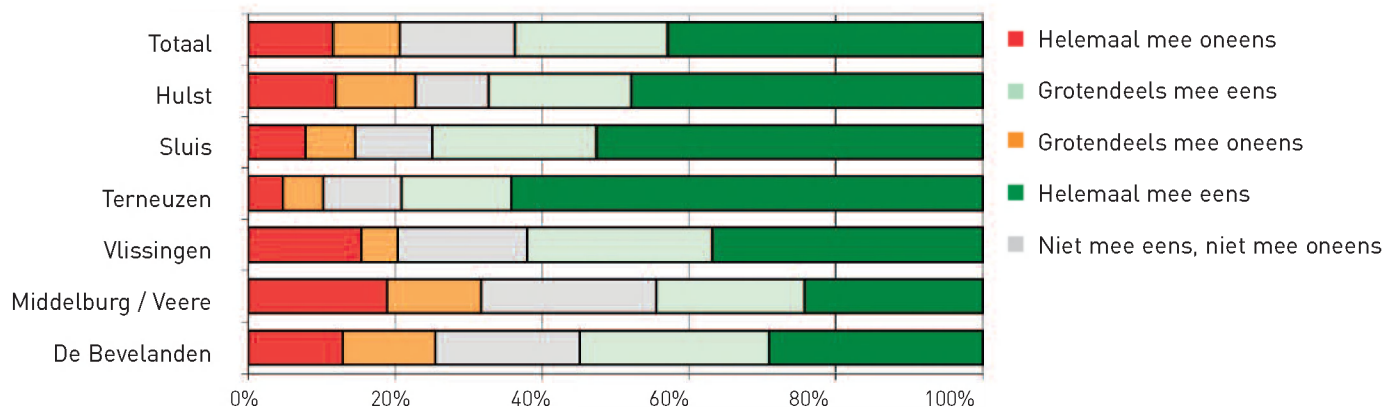
- 63% van de respondenten zou vaker gebruik maken van de tunnel als er geen tol geheven zou worden (zie figuur 9). Dit geldt met name voor de Zeeuws-Vlamingen, in het bijzonder voor mensen die in de gemeente Terneuzen wonen.

3.13 Verhuizingen en verandering van baan door bewoners

- 16% van alle respondenten van de bewonersenquête is verhuisd naar een andere plaats sinds 2003. Voor slechts 12% van hen is de opening van de tunnel van invloed geweest op hun verhuizing. De verhuisstroom tussen Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen is ongeveer even groot als de verhuisstroom in omgekeerde richting.

Bereikbaarheid van het werk en het door de tunnel vergrote zoekgebied/woningaanbod zijn motieven die veel genoemd werden wanneer respondenten aangaven dat de tunnel een rol speelde in hun keuze van een nieuwe woonplaats. Een aanzienlijk deel van de mensen die deze beide motieven aandroeg als reden, woont nu in Terneuzen.

- Van de mensen die van baan veranderd zijn en daarvoor in een andere plaats zijn gaan werken sinds de opening van de Westerscheldetunnel, geeft 16% aan dat de opening van de tunnel of het uit de vaart halen van de autovervoer van invloed is geweest op de verandering van de werklocatie. De betere bereikbaarheid van het werk was hierbij de belangrijkste reden voor de verandering. Ook de kosten van het woon-werkverkeer werden meegewogen.



Figuur 9 Respons op stelling dat als er geen tol geheven zou worden men vaker gebruik zou maken van de Westerscheldetunnel

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

3.14 Bezoek aan familie en vrienden aan de overkant

- 60% van de respondenten van de bewonersenquête reist wel eens naar de overkant voor bezoek aan familie en vrienden. Voor de komst van de tunnel was dit 64%.
- Voor de meerderheid (57%) maakt de komst van de tunnel geen verschil voor de frequentie waarmee men familie of vrienden bezoekt. Ongeveer 20% is juist vaker voor familiebezoek naar de overkant gegaan, 20% minder. Het maakt erg uit waar men woont (zie tabel 4). Opvallend is dat in alle gemeenten inwoners minder vaak naar de overkant gaan. De enige uitzondering hierop is de gemeente Terneuzen.

3.15 Veranderingen in het voorzieningengebruik

Gebruik van winkelvoorzieningen

- De komst van de Westerscheldetunnel heeft voor een aantal aanzienlijke veranderingen in het activiteiten- en

verplaatsingspatroon van mensen gezorgd. Figuur 10 vat die ontwikkelingen samen voor de activiteit winkelen (niet-dagelijkse behoeften).

- Duidelijk is dat de voorheen sterke winkelrelatie tussen Walcheren en de gemeente Sluis verloren is gegaan. Middelburg, en in mindere mate Vlissingen, zien dit gecompenseerd worden door een groei van winkelend publiek uit de gemeente Terneuzen. In Sluis daarentegen worden de winkelvoorzieningen niet beter bezocht door andere inwoners van Zeeland, ondanks dat het aanbod van winkels in de gemeente wel is toegenomen en je zou mogen verwachten dat dat meer Vlamingen weet te trekken. De relaties tussen Walcheren en de Bevelanden blijven gelijk, terwijl deze binnen Zeeuws-Vlaanderen zwakker worden.
- Duidelijk is ook dat inwoners van de gemeente Terneuzen fors meer zijn gaan winkelen in Goes, Middelburg en Vlissingen (in aflopende volgorde), maar dat de groei an-

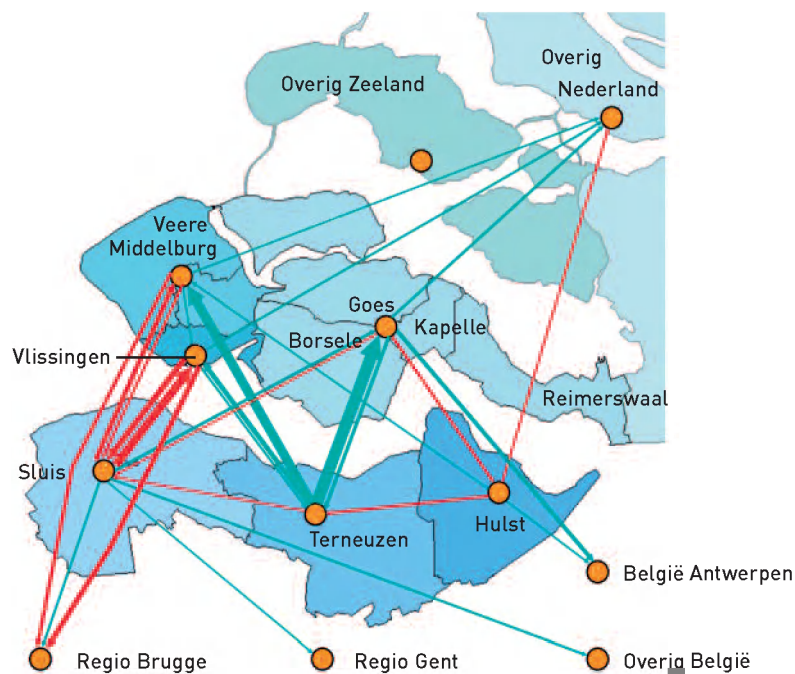
	Maakt geen verschil	Vaker	Minder vaak	Weet niet/ n.v.t.
De Bevelanden	58,8%	19,0%	19,6%	2,6%
Middelburg/Veere	54,5%	14,0%	28,1%	3,3%
Vlissingen	45,3%	15,1%	32,6%	7,0%
Terneuzen	55,1%	34,1%	9,8%	1,0%
Sluis	62,5%	8,1%	26,5%	2,9%
Hulst	64,7%	6,7%	24,4%	4,2%
Totaal	57,1%	19,6%	20,4%	2,9%

Tabel 4 Frequentie bezoek familie/vrienden aan 'de overkant'

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

dersom beperkt is. 31% van de Zeeuws-Vlamingen is meer aan de overkant gaan winkelen, 27% minder. Zeeuws-Vlamingen die meer aan de overkant zijn gaan winkelen, noemen als belangrijkste redenen dat de reistijd korter is, het aanbod er groter is en dat ze niet meer op 'tijd' hoeven te rijden voor de veerboten. Andersom gaat 11% van de Walchenaren vaker in Zeeuws-Vlaan-

deren winkelen, maar 32% doet dit juist minder vaak. Het percentage Bevelanders dat vaker gaat winkelen aan de overkant is precies gelijk aan het percentage dat minder vaak aan de overkant gaat winkelen (17%). Redenen voor respondenten om minder aan de overkant te gaan winkelen, hebben nagenoeg geheel betrekking op de toegenomen reisafstand, de reistijd en de kosten. Inwoners van



Figuur 10 Veranderingen in winkelpatronen sinds de komst van de Westerscheldetunnel

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

Midden-Zeeland die vaker in Zeeuws-Vlaanderen gaan winkelen, noemen als voornaamste reden de kortere reistijd. Kortom, er vloeit dus meer koopkracht weg uit Zeeuws-Vlaanderen (en in het bijzonder uit Terneuzen) dan voorheen.

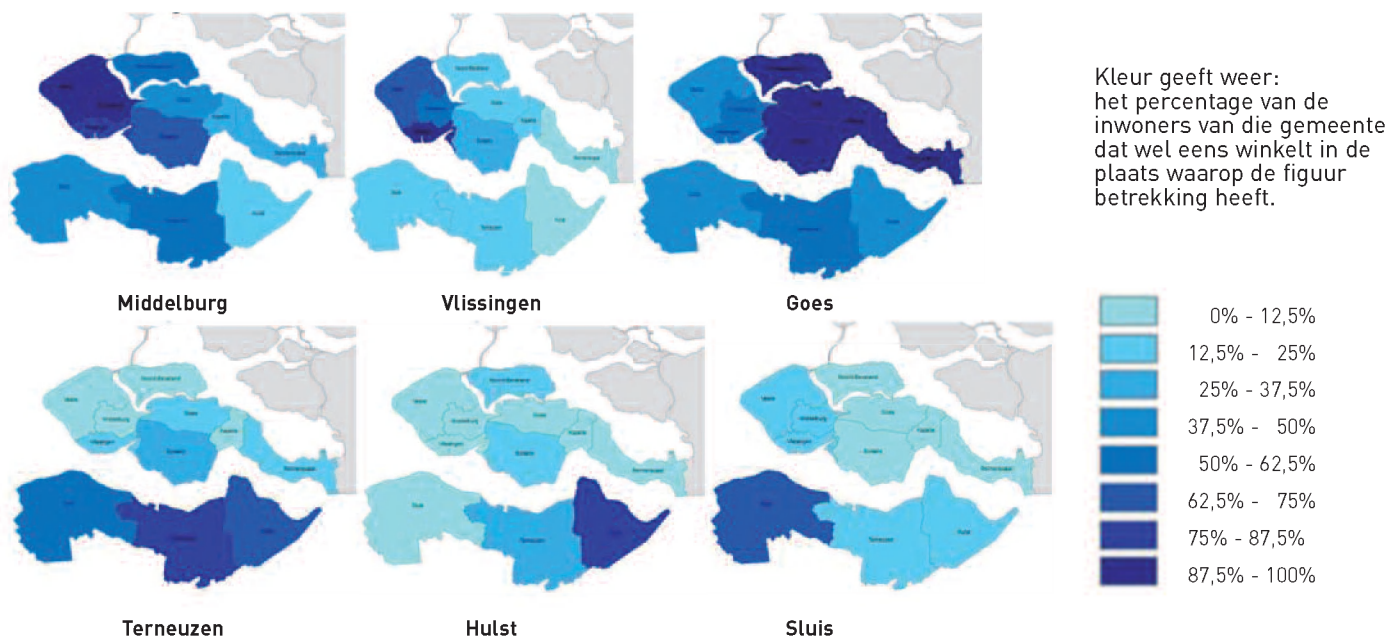
- Met name Goes en Middelburg hebben voor het hele onderzoeksgebied een functie als winkelcentrum. Terneuzen heeft dat voor Zeeuws-Vlaanderen en Vlissingen

voor Walcheren. Sluis en Hulst moeten het vooral hebben van lokale en Vlaamse klanten (zie figuur 11).

- Jongeren zijn iets meer aan de overkant gaan winkelen, ouderen juist iets minder vaak.

Gebruik van zorgvoorzieningen

- 33% van alle respondenten maakt wel eens gebruik van gespecialiseerde zorgvoorzieningen. Het grootste deel van



Figuur 11 Herkomst klanten winkels met niet-dagelijks aanbod in 2010 (links); en ontwikkeling sinds 2003 (rechts)

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

- de respondenten (72%) reist hiervoor nu even vaak naar de overkant als voor 2003, terwijl 11% aangeeft dat ze vaker en 15% dat ze minder vaak gebruik maken van zorgvoorzieningen aan de overkant van de Westerschelde.
- Zeeuws-Vlaanderen oriënteert zich meer dan voorheen op België voor specialistische zorg. Inwoners van de gemeente Sluis focussen zich minder op het zorgaanbod in Vlissingen en dat geldt ook voor bewoners van Borsele. Deze bewoners gaan nu iets vaker naar Terneuzen en Goes. Zorgaanbieders (lees: ziekenhuizen) hebben hun achterland zien groeien in beide steden. Goes speelt daardoor nu een prominenter rol in heel Midden-Zeeland met uitzondering van Vlissingen. Vlissingen heeft als achterland voornamelijk Walcheren. Terneuzen trekt patiënten uit zowel Zeeuws-Vlaanderen als Midden-Zeeland.

- Een belangrijke reden waarom mensen uit Midden-Zeeland vaker naar de overkant gaan om gebruik te maken van zorgvoorzieningen, is de kwaliteit van het zorgaanbod in Zeeuws-Vlaanderen en in Vlaanderen.

Gebruik van culturele voorzieningen

- Van de mensen die wel eens van culturele voorzieningen gebruik maken, geeft het merendeel (61%) aan dat de opening van de tunnel geen effect heeft gehad: zij gaan niet vaker of minder vaak naar de overkant voor het gebruik van die voorzieningen.
- De tunnel heeft wel een grote impact gehad op de inwoners van de gemeenten Sluis en Terneuzen. 40% van de inwoners van Sluis gaat nu minder naar de overkant voor het bezoeken van culturele voorzieningen, 14% vaker.

	Maakt geen verschil	Vaker	Minder vaak	Weet ik niet
De Bevelanden	76,7%	9,3%	10,5%	3,5%
Middelburg/Veere	66,0%	14,2%	18,9%	0,9%
Vlissingen	62,0%	8,5%	26,8%	2,8%
Terneuzen	50,4%	32,1%	16,1%	1,5%
Sluis	44,4%	14,3%	39,7%	1,6%
Hulst	67,1%	11,4%	20,0%	1,4%
Totaal	60,8%	16,9%	20,5%	1,9%

Tabel 5 Frequentie bezoek culturele voorzieningen aan de overkant sinds komst Westerscheldetunnel

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

Daarentegen geeft 32% van de inwoners van de gemeente Terneuzen aan dat zij voor deze voorzieningen vaker naar de overkant gaan dan voorheen. Terneuzen is de enige gemeente waar mensen, sinds de komst van de tunnel, vaker naar de overkant gaan dan minder vaak. In alle andere gemeenten is het andersom, met het al genoemde Sluis als uitschieter, gevolgd door Vlissingen (zie tabel 5).

- De redenen om minder naar de overkant te gaan voor het bezoeken van culturele voorzieningen zijn duidelijk: reiskosten, reistijd en reisafstand zijn hierbij bepalend. Mensen die juist vaker naar de overkant gaan, noemen de kortere reistijd en de omvang en kwaliteit van het aanbod als belangrijkste motieven.

Gebruik van horecavoorzieningen

- 24% van de respondenten die wel eens horecavoorzieningen bezoekt aan de overkant is dit sinds de komst van de tunnel minder vaak gaan doen. Daarentegen is 13% juist vaker horecavoorzieningen aan de overkant gaan bezoeken. Voor 62% van de respondenten maakt de tunnel geen verschil.
- Alleen inwoners van de gemeente Terneuzen gaan aanzienlijk meer naar de overkant voor het bezoeken van horeca. Inwoners van de Bevelanden doen dit iets meer dan voorheen. In de overige gemeenten/regio's gaan inwoners veel minder vaak naar de overkant voor het gebruik van horecavoorzieningen. Redenen hiervoor zijn de hogere kosten, de grotere afstand en de langere reistijd. De mensen die juist vaker gaan, doen dit vanwege de kortere reistijd. De ontwikkelingen in de bereikbaarheid hebben zodoende geleid tot een afname van de wissel-

werking tussen Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland als het gaat om het gebruik van de horeca.

Gebruik van sportvoorzieningen

- Sportvoorzieningen hebben vrijwel geen regionale functie. Vooral op lokaal niveau wordt hier gebruik van gemaakt. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Westerscheldetunnel weinig verschil heeft gemaakt als het gaat over de frequentie van het gebruik van sportvoorzieningen aan de overkant. 17% van de sportende respondenten zegt dat de frequentie is afgenomen, 10% geeft een toename aan.
- Inwoners van de Bevelanden en van de gemeente Terneuzen maken iets vaker gebruik van voorzieningen aan de overkant. In de overige regio's is sprake van een afname. Deze is het grootst in de gemeenten Sluis, Hulst en Middelburg/Veere. Reiskosten, reisafstand en reistijd zijn de redenen dat men minder naar de overkant gaat. Factoren die te maken hebben met het aanbod spelen geen rol als het gaat om het vaker naar de overkant gaan voor dit soort voorzieningen.

Patronen in het gebruik van voorzieningen

- In het gebruik van de diverse voorzieningen zien we een terugkerend patroon:
 - A. Voor het merendeel maakt de komst van de tunnel geen verschil als het gaat om de frequentie waarmee men naar de overkant gaat voor het gebruik van de voorzieningen daar.
 - B. Inwoners van Terneuzen en omgeving maken volop gebruik van de nieuwe mogelijkheden die de Westerscheldetunnel biedt om meer activiteiten

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

aan de overkant te ondernemen. De verminderde reistijd is hierbij het belangrijkste motief, maar ook de omvang en kwaliteit van het aanbod (met name winkels en culturele voorzieningen) spelen een rol.

- C. Afgezien van Terneuzen zien we dat er sprake is van een afname van de frequentie waarmee men voorzieningen aan de overkant bezoekt. Het gaat hierbij om de inwoners van Walcheren en de gemeenten Sluis en Hulst. Uitzondering zijn de Bevelanden, waar er ongeveer evenveel mensen zijn die vaker naar de overkant gaan, als mensen die minder vaak naar de overkant gaan. Reiskosten, reisafstand en reistijd zijn terugkerende redenen waarom minder naar de overkant wordt gereisd voor het gebruik van voorzieningen.
- D. Grote uitzondering op dit patroon is de frequentie waarmee men gebruik maakt van zorgvoorzieningen: hiervoor gaan Zeeuws-Vlamingen over het algemeen minder naar Midden-Zeeland, terwijl inwoners van de Bevelanden en Walcheren juist vaker naar de overkant gaan. De kwaliteit van het aanbod is een veel genoemde reden.
- E. De voorheen sterke oriëntatie van de inwoners van de gemeente Sluis op Walcheren (in het bijzonder Vlissingen) is sterk verminderd, ondanks de Fast Ferries Vlissingen-Breskens. Andersom geldt dit ook.

3.16 Stedelijk netwerk Middelburg-Vlissingen-Goes-Terneuzen

- Op landelijk niveau spelen discussies over de reorganisatie van (semi)publieke voorzieningen om schaalvoordelen te behalen. Denk daarbij aan discussies over de rechtbanken,

politiedistricten, kamers van koophandel etc. Er wordt zelfs een discussie gevoerd over de toekomst van de huidige provincies als bestuurslaag. Als het gezamenlijke draagvlak van de Zeeuwse steden niet beter wordt benut, dreigen bepaalde typisch, stedelijke voorzieningen te verdwijnen uit Zeeland en georganiseerd te worden op het schaalniveau van Zuidwest-Nederland. Het is dan maar de vraag of deze voorzieningen in Zeeland een plaats krijgen. De kleine omvang van de steden is hierin een groot nadeel. Mogelijk biedt het opzetten en onderhouden van een netwerk tussen de Zeeuwse steden perspectief om te komen tot een hoger voorzieningenpeil, of in ieder geval tot het behoud van het huidige (hoge) peil. Met het vormen van dit netwerk moet ingezet worden op de volgende zaken:

- A. Sterkere bestuurlijke relaties tussen de steden;
- B. Sterkere functionele relaties in de zin van samenwerking en zakelijke relaties tussen bedrijven in de steden;
- C. Sterkere oriëntatie van inwoners op voorzieningen in de andere steden, in plaats van alleen hun eigen stad.

De komst van de Westerscheldetunnel maakt deze netwerkvorming tussen Middelburg, Vlissingen, Goes en Terneuzen mogelijk door de betrekkelijk korte afstand tussen de steden.

- Analyses tonen aan dat het voorzieningenpeil van Middelburg, Vlissingen, Goes en Terneuzen gezamenlijk zeker op het niveau ligt dat je zou verwachten in één enkele stad met hetzelfde aantal inwoners (125.000). Dit geldt voor voorzieningen in alle sectoren: cultuur, onderwijs, sport, winkelaanbod, zorg en bestuur. In een aantal

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

gevallen ligt het peil er zelfs ruim boven, bijvoorbeeld bij het winkelaanbod. Dat past bij een stad van ruim 200.000 inwoners. Een klein aantal voorzieningen is licht ondervertegenwoordigd, bijvoorbeeld de basiszorg en tot voor kort de bioscopen. Het draagvlak voor stedelijke voorzieningen in de vier steden wordt uitstekend benut. In veel opzichten doet het Zeeuws stedelijk netwerk het beter dan vergelijkbare steden, zoals Amersfoort, Apeldoorn, Breda, Leiden, Maastricht en Zwolle.

- Hierbij moeten wel een aantal belangrijke kanttekeningen worden gezet. Weliswaar kent Zeeland een school voor HBO-opleidingen, maar het aantal opleidingen en studenten blijft ruim achter bij wat je zou mogen verwachten. Er zijn wel genoeg musea, maar geen echte topmusea die veel bezoekers trekken. Ook zijn er veel ziekenhuizen, maar relatief weinig topklinische functies of een opleidingsziekenhuis. Bovendien blijft het aantal medisch specialisten achter bij de verwachtingen. Ook zijn er veel theaters, maar het ontbreekt aan een echt grote zaal waar topproducties geprogrammeerd kunnen worden. Qua kwantiteit is het winkelaanbod in de vier Zeeuwse steden samen vergelijkbaar met dat van één enkele stad van ruim 200.000 inwoners, maar grote publiektrekkers als een warenhuis met een ruim assortiment ontbreken. De conclusie is dan ook dat er veel voorzieningen zijn, maar dat deze vaak terugkerende voorzieningen van relatief lage waarde zijn. Echte topvoorzieningen gericht op de regionale markt komen minder voor.
- Eén van de manieren om te komen tot meer topvoorzieningen is door middel van het promoten van specialisa-

ties in de vier grotere Zeeuwse steden. Niet allemaal concurreren in dezelfde sectoren, maar je profileren in sectoren waarin je sterk bent en in vergelijking met de andere steden een voordeel te bieden hebt. De mate van complementariteit tussen de vier grootste Zeeuwse steden is aanzienlijk en is met meer dan 50% toegenomen sinds 2003. Dit betekent dat iedere Zeeuwse stad wel iets te bieden heeft aan inwoners van de andere Zeeuwse steden. Waren het eerst Vlissingen en Goes die zich onderscheiden met een aantal top-regionale voorzieningen, tegenwoordig zijn het juist Middelburg en Terneuzen die een grote bijdrage leveren aan de mate van onderscheidend vermogen door de komst van een aantal bovenlokale voorzieningen.

- De mate van onderscheidend vermogen in het winkelaanbod is ook bestudeerd. Hierin zien we echter een afname. Dat wil zeggen dat de steden zich in dezelfde richting ontwikkelen. Goes en Terneuzen hadden al een vergelijkbaar aanbod, maar tegenwoordig lijkt het winkelaanbod van Middelburg en deze twee steden steeds meer op elkaar. Dat betekent dat dit de plaatsen zijn waar branches als mode & luxe, vrije tijd en in & om huis belangrijk zijn (funshoppen). Middelburg en Goes profileren zich in deze branches het best, afgaande op het aantal winkels. Een uitzondering op deze afname van het winkelaanbod, vormt Vlissingen.
- De ontwikkeling van de activiteiten- en verplaatsingspatronen laat duidelijk zien dat de relaties tussen Terneuzen en de andere steden veel sterker zijn geworden. De functionele relaties tussen de drie steden in Midden-Zeeland zijn stabiel.

3.17 Verwachtingen versus realiteit

- De verwachtingen die de komst van de tunnel met zich mee bracht, hadden vooral betrekking op de verhouding tussen de kosten van de aanleg en het effect op bijvoorbeeld de werkgelegenheid of (een stijging van) het bruto regionaal product. De afgelopen jaren zijn verschillende studies verricht. Zo berekende Provincie Zeeland in 1995 op basis van een standaardmethode een stijging van het aantal arbeidsplaatsen met 3000. Al werd in 1996 ook berekend dat het wegvallen van de veerdiensten op korte termijn tot een werkgelegenheidsverlies van circa 150-250 arbeidsjaren zou leiden in Vlissingen, Oostburg en Hontenisse. Het NEI en de Universiteit Gent publiceerden in 2000 een studie in opdracht van de gemeente Terneuzen waarin een groei werd verwacht van 1700-2600 banen. Dit aantal banen kon nog oplopen tot 4000-5500 banen wanneer de komst van de tunnel samen ging met een samenhangend beleidsprogramma. Anderen gaven aan dat deze berekeningen zeer waarschijnlijk te optimistisch waren (Priemus & Hoekstra, 2001). Bovendien zijn er over het algemeen veel onzekerheden in dergelijke voorspellingen. Uit het onderzoek van 2000 kunnen we wel concluderen dat deze laatste werkgelegenheidsvoorspellingen te optimistisch zijn gebleken. De werkgelegenheid is in Zeeuws-Vlaanderen namelijk gedaald. Kanttekening daarbij is dat er sprake is van een aantal zeer grote werkgevers in de Kanaalzone en dat interne overwegingen binnen deze bedrijven zeer bepalend zijn voor de werkgelegenheidsontwikkeling. Toch was er in de plaats Terneuzen sprake van een toename van de werkgelegenheid (+400) in de periode 2002-2008. Die groei zat in de industrie en de bouw (+500) en in de niet-commerciële

dienstverlening (+250 banen). In de commerciële dienstverlening was er krimp (-350). Onduidelijk is of deze groei er ook was geweest als de Westerscheldetunnel er niet was gekomen.

- Andere studies die ingingen op de komst van de Westerscheldetunnel, bijvoorbeeld die van de Kamer van Koophandel, richten zich op verwachtingen onder ondernemers. We kunnen een aantal ervan afzetten tegen de bevindingen van dit onderzoek:
 - A. Het percentage van de ondernemers dat in 2002 een toename van de concurrentie verwachtte, was fors hoger dan het percentage van de ondernemers dat anno 2010 daadwerkelijk concurrentie 'van de overkant' ondervond (zie figuur 12).
 - B. Een aantal sectoren verwachtte voordelen bij het werven van personeel. Dit onderzoek toont aan dat de arbeidsmarkt inderdaad verruimd is, waardoor een betere match tussen vraag en aanbod kan plaatsvinden.
 - C. Een aantal sectoren verwachtte kostenvoordelen door efficiënter transport. Dit gaat zeker op voor veel bedrijven in die delen van Zeeland die beter bereikbaar zijn geworden, met name Zeeuws-Vlaanderen. Het rittenpatroon is daar sterk veranderd.
 - D. Het overige deel van Zeeland werd door de Zeeuws-Vlaamse bedrijven belangrijker geacht als nieuwe markt, dan Zeeuws-Vlaanderen voor bedrijven in dat overige deel van Zeeland. In de praktijk zien we dat Zeeuws-Vlaanderen net zo belangrijk is als afzetmarkt voor bedrijven in Midden-Zeeland als andersom, afgaand op de groei van klandizie van 'de overkant'.

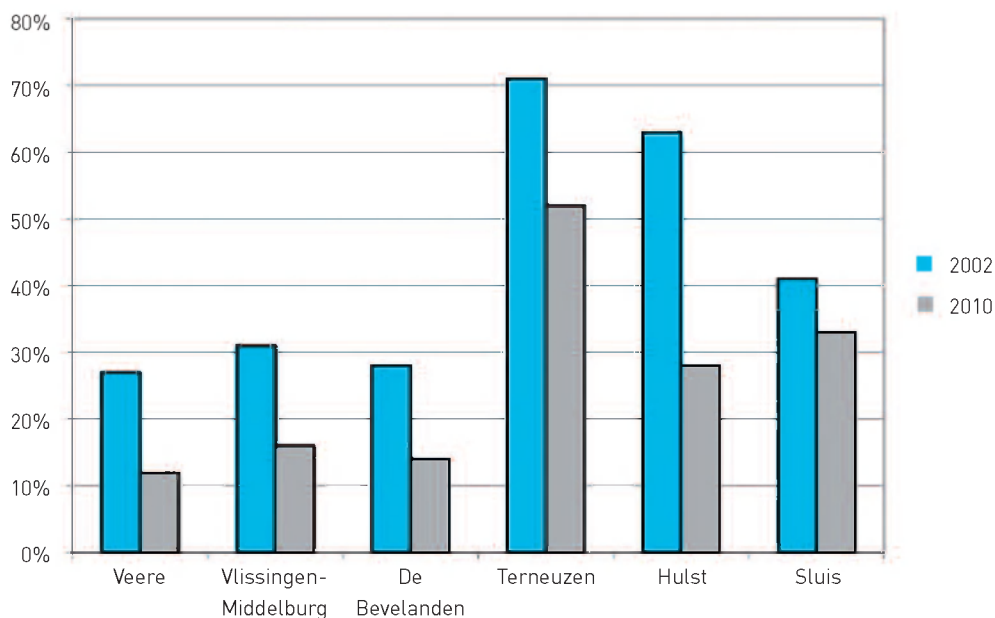
3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

- E. In Midden-Zeeland, Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren en de Bevelanden waren de verwachtingen over de effecten van de tunnel het meest positief. Dit zijn ook de gebieden waar de ondernemers het meest positief zijn over de effecten van de tunnel op hun bedrijf.

3.18 De balans: winnaars en verliezers

De ruimtelijk structurerende effecten die de Westerscheldetunnel met zich mee bracht zijn relatief groot, met name in Zeeuws-Vlaanderen. Ook de veranderingen in bereikbaarheid als gevolg van het afschaffen van de autoveren zijn groot.



Figuur 12 Percentage bedrijven dat in 2002 een toename van de concurrentie 'van de overkant' verwachtte en het percentage bedrijven dat in 2010 concurrentie van de 'overkant' ondervond

Bron: Kamer van Koophandel voor Zeeland (2003) en Bedrijvenenquête Westerscheldetunnel 2010.

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

Weliswaar is er niet echt sprake van achteruitgang in bereikbaarheid, het gaat ook om de relatieve bereikbaarheid (centraliteit) van gebieden ten opzichte van naburige regio's. Was West-Zeeuws-Vlaanderen vroeger betrekkelijk centraal gelegen binnen Zeeuws-Vlaanderen, nu is het relatief perifeer geworden, ook al is er geen sprake geweest van een bereikbaarheidsverlies. Wat is nu de balans van al deze effecten?

Voor alle effecten geldt dat het mogelijk is om winnaars en verliezers aan te wijzen. Voor alle effecten geldt ook dat het aantal winnaars stevast groter is dan het aantal verliezers. Per saldo heeft de Westerscheldetunnel daardoor een positief effect op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Zeeland.

Of een bedrijf tot de winnaars behoort, ligt in de eerste plaats aan de mate waarin het extra competitie aankan. In de tweede plaats aan de transportintensiteit (het belang van een goede bereikbaarheid) en in de derde plaats aan de kansen die geboden worden door een vergroting van de afzetmarkt, toeleveringsmarkt en de arbeidsmarkt. Die kansen en bedreigingen variëren per regio, het maakt dus uit waar een bedrijf gelegen is. Het is ook belangrijk in welke activiteit/sector het bedrijf actief is en hoe groot dit bedrijf is. Arbeidsmarktvoordelen spelen vooral bij grote bedrijven een rol.

De bedrijvenenquête bevatte een stelling over het effect van de Westerscheldetunnel op het bedrijf (positief, neutraal, negatief). We kunnen nagaan in hoeverre de bereikbaarheidseffecten en de sector waarin het bedrijf opereert van invloed zijn geweest op de beantwoording:

- In iedere deelregio zijn er meer winnaars (ondernemers die een positief effect van de tunnel op hun bedrijf rappor-

teren) dan verliezers (negatief effect). Zelfs in die delen van Zeeuws-Vlaanderen waar de tunnel geen effect had op de bereikbaarheid. Per saldo is er dus sprake van een positief effect van de Westerscheldetunnel op het bedrijfsleven.

- Voor een aantal sectoren pakt de komst van de Westerscheldetunnel duidelijk positief uit, onafhankelijk van hun locatie. Dit gaat op voor de sectoren industrie, bouw en groothandel.
- In Midden-Zeeland zijn verder ook de detailhandel, horeca, transport & logistiek, financiële dienstverlening en in het bijzonder de zakelijke dienstverlening positief over de effecten van de tunnel op hun bedrijf.
- Opmerkelijk is dat de sector recreatie & toerisme in het deel van Zeeuws-Vlaanderen dat niet profiteert van de bereikbaarheidsverandering toch zeer positief is over de effecten van de tunnel op hun bedrijf.
- De detailhandel doet het niet onverdeeld goed in Midden-Zeeland door de Westerscheldetunnel. In Zeeuws-Vlaanderen geven nog meer bedrijven in de detailhandel aan dat de tunnel geen verbetering voor hun bedrijf heeft gebracht. Dit geldt vooral voor het gebied dat beter bereikbaar is geworden (Terneuzen en omgeving) en onderstreept onze eerdere constatering dat er koopkracht wegvloeit uit Terneuzen naar Midden-Zeeland. Overigens is de detailhandel in de flanken van Zeeuws-Vlaanderen ook meer negatief dan positief over de tunnel, terwijl de tussenzone juist de positieve effecten ervaart. Ook horeca-ondernemers in Zeeuws-Vlaanderen zijn van mening dat de Westerscheldetunnel overwegend negatief uitpakt. Transport- en logistieke bedrijven in het deel van Zeeuws-Vlaanderen dat niet echt beter bereikbaar is geworden, zijn

3. Conclusies onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel

- eveneens overwegend negatief over de tunnel. Tot slot: Ook zakelijke dienstverleners in dit deel van Zeeuws-Vlaanderen ervaren negatieve effecten van de Westerscheldetunnel.
- Of iemand persoonlijk profijt heeft gehad van de komst van de Westerscheldetunnel is voornamelijk afhankelijk van de plaats waar deze woont (zie tabel 7).
- Tabel 7 laat zien dat mensen die persoonlijk van de Westerscheldetunnel profiteren vooral in Terneuzen en omgeving te vinden zijn. 65% van de inwoners van het gebied dat een sterke verbetering van de bereikbaarheid kent, profiteert ook daadwerkelijk van de Westerscheldetunnel. 17% van de inwoners van dit gebied zegt er niet van te profiteren. Dit betekent niet dat men er nadeel van

	Persoonlijk profijt van de Westerscheldetunnel?			
	Ja	Neutraal	Nee	Totaal
Midden-Zeeland geen verbetering	15 18,8%	21 26,3%	44 55,0%	80 100,0%
Midden-Zeeland beperkte verbetering	282 38,9%	166 22,9%	277 38,2%	725 100,0%
Midden-Zeeland sterke verbetering	6 25,0%	5 20,8%	13 54,2%	24 100,0%
Zeeuws-Vlaanderen geen verbetering	76 21,3%	63 17,6%	218 61,1%	357 100,0%
Zeeuws-Vlaanderen beperkte verbetering	52 36,1%	32 22,2%	60 41,7%	144 100,0%
Zeeuws-Vlaanderen sterke verbetering	196 64,5%	57 18,8%	51 16,8%	304 100,0%

Tabel 7 Persoonlijk profijt van de Westerscheldetunnel naar herkomstgebied

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

ondervindt. Ook inwoners van het deel van Midden-Zeeland met een beperkte groei van de bereikbaarheid (daaronder vallen o.a. Vlissingen, Middelburg en Goes) profiteren net iets vaker wel dan niet van de komst van de tunnel. Voor alle overige gebieden geldt dat meer inwoners geen profijt van de tunnel ervaren dan wel. Uitschieters hierbij zijn de flanken van Zeeuws-Vlaanderen (61% heeft geen profijt van de tunnel) en het deel van Midden-Zeeland dat geen verbetering van de bereikbaarheid kent door de tunnel (55%).

- Ouderen ervaren meer nadelen van de komst van de Westerscheldetunnel en het verdwijnen van de autoveren dan jongeren: 45% van de mensen tussen 25-35 jaar

ervaart positieve effecten van de tunnel (35% niet), tegen maar 32% van de 65-plussers (48% zelfs niet). Tussenliggende leeftijdscategorieën scoren hier tussenin.

- Werkenden profiteren meer van de komst van de Westerscheldetunnel dan niet-werkenden.

Samengevat: er is geen sprake van "het" effect van de tunnel, aangezien de effecten voor de één positief uitpakken en voor de ander neutraal of negatief. Hoe deze balans doorslaat, is afhankelijk van de aard van een bedrijf of het individu en in het bijzonder ook de vestigings- of woonlocatie. Daardoor heeft de Westerscheldetunnel duidelijke ruimtelijk structurerende effecten.

4. Beleidsaanbevelingen

Effecten van de Westerscheldetunnel



Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

4. Beleidsaanbevelingen

De Westerscheldetunnel brengt veel voordelen en kansen met zich mee voor bedrijven en inwoners. De aanbevelingen zijn gericht op een aantal knelpunten. Niet alle knelpunten lenen zich voor het ontwikkelen van beleid om ze op te lossen of te verminderen. Hieronder noemen we de belangrijkste knelpunten en bijbehorende suggesties voor beleid.

Knelpunt 1: Binnen Zeeuws-Vlaanderen blijven de voordelen van de tunnel, zoals de vergrote arbeidsmarkt, toeleveringsmarkt, afzetmarkt en de lagere vervoerskosten teveel voorbehouden aan bedrijven en personen in Terneuzen en directe omgeving. Meer naar de flanken van Zeeuws-Vlaanderen neemt de werking ervan snel af.

Beleidsaanbeveling: Het is belangrijk dat de mogelijkheden die de tunnel biedt beter binnen bereik worden gebracht van inwoners van de gemeenten Hulst en Sluis. Simpelweg moet men sneller bij de tunnel kunnen komen. Concreet betekent dit dat de N61 opgewaardeerd moet worden en dat de N62 kanaalkruising Sluiskil vlug tot stand moet komen. De planvorming hiervoor is reeds afgerond.

Knelpunt 2: Zeeland kent in veel gevallen een hoger voorzieningenpeil dan we zouden mogen verwachten op basis van het draagvlak. Hoewel dit zeer positief is, betekent dit ook dat de voorzieningen onder druk staan. Een aantal ontwikkelingen draagt hieraan bij.

In de eerste plaats is het Nederlandse financiële beleidsstel-

sel dusdanig ingericht dat grotere steden onevenredig meer geld krijgen dan kleinere, onder meer voor publieke voorzieningen. Ondanks het feit dat een groot deel van de Zeeuwse bevolking in steden dichtbij elkaar woont, profiteren zij niet van deze 'schaaltoeslag'.

In de tweede plaats vereisen processen van schaalvergroting en specialisatie een steeds groter draagvlak. In kleinere steden is dat steeds moeilijker te organiseren. In de derde plaats is er sprake van een toename van hetzelfde aanbod van betrekkelijk laagwaardige voorzieningen in de Zeeuwse steden, terwijl hoogwaardige voorzieningen onvoldoende worden gerealiseerd. Ook speelt voor specifieke delen van Zeeuws-Vlaanderen en meerdere kernen op Walcheren en Zuid-Beveland het probleem van demografische krimp. Dat tast het draagvlak voor voorzieningen verder aan.

Beleidsaanbeveling: Het voortzetten van de trend naar een vollediger voorzieningenaanbod van de steden moet verder ondersteund worden. Competitie tussen de Zeeuwse steden is in principe goed, op regionale schaal leidt het soms tot minder goede oplossingen. Bestuurders van Zeeuwse steden zouden op dossiers over regionale voorzieningen beter samen moeten werken. Een goede verdeling van de kosten en baten binnen deze dossiers is onmisbaar, net als een duidelijk overzicht van de kracht van iedere stad ten opzichte van de andere steden. Gezamenlijk opereren binnen een 'stedelijk netwerk' leidt ook tot een betere positionering nationaal. Uiteindelijk valt of staat een stedelijk netwerk met de mate waarin inwoners bereid zijn zich naar andere steden te verplaatsen voor het gebruik van bepaalde voorzieningen. Dat vereist een kwalitatief goed aanbod van voorzieningen, een

4. Beleidsaanbevelingen

Effecten van de Westerscheldetunnel

geleidelijke mentaliteitsverandering (in de zin dat men zich breder gaat oriënteren op de mogelijkheden die de diverse steden bieden) en een goede informatievoorziening over wat er waar te doen is om dat te stimuleren. Daarnaast zou nagegaan kunnen worden in hoeverre het draagvlak voor voorzieningen versterkt kan worden door meer Vlamingen te trekken (zie de onderzoeksaanbeveling in hoofdstuk 5).

Kleinere issues die voortkomen uit dit onderzoek:

Issue 1: In gebieden die beter bereikbaar zijn sinds de komst van de Westerscheldetunnel is sprake van een afname van banen in de niet-commerciële dienstverlening. Zeer waarschijnlijk als gevolg van schaalvergrotingsprocessen die de tunnel mogelijk heeft gemaakt.

Beleidsaanbeveling: geen. Er lijkt sprake van een inhaalrace op processen die elders al eerder hebben plaatsgevonden. Deze zijn pas sinds de komst van de Westerscheldetunnel in Zeeland mogelijk geworden. Normaliter leiden deze tot een efficiëntiewinst voor bedrijven en organisaties.

Issue 2: Er is sprake van een negatieve bevolkingsontwikkeling in kernen in Midden-Zeeland. Deze kunnen gerelateerd worden aan de komst van de Westerscheldetunnel; beter bereikbaar is een grotere afname. Een aantal voorzieningen staat hierdoor onder druk. Sportvoorzieningen nemen onder andere af. Daar staat tegenover dat de sociale status van deze kernen wel is toegenomen.

Beleidsaanbeveling: geen. Er lijkt sprake van een aantrekkelijk woonmilieu in de Zak van Zuid-Beveland, zeker nu het centraler is komen te liggen.

Issue 3: Er heerst onvrede over de hoogte van de toltarieven en het feit dat er überhaupt tol geheven wordt. Dit speelt in het bijzonder in Zeeuws-Vlaanderen.

Beleidsaanbeveling: Er wordt al nagedacht over een aanpassing van de tariefstructuur. Verwacht wordt dat de effecten van de tunnel zoals die in dit onderzoek bestudeerd zijn, zich sterker zullen voortzetten als de tarieven naar beneden zouden worden aangepast.

Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen



5. Aanbevelingen voor verder onderzoek

Effecten van de Westerscheldetunnel



Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen

5. Aanbevelingen voor verder onderzoek

De onderzoeksresultaten en de knelpunten geven aanleiding tot twee suggesties voor verder onderzoek:

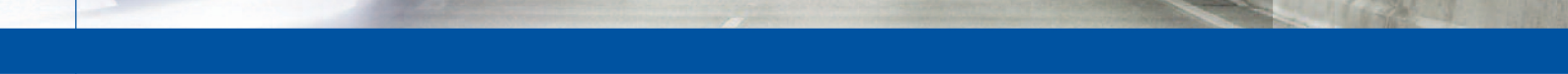
5.1 Effecten veranderen tariefstructuur Westerschelde-tunnel.

- De toltarieven vormen een aangrijpingspunt voor Provincie Zeeland. Daardoor zijn deze een concreet instrument om eventueel in te zetten ter versterking van (specifieke vormen van) functionele samenhang binnen Zeeland. Tegelijkertijd is de speelruimte beperkt. De tolopbrengsten worden aangewend om langjarige verplichtingen te voldoen die zijn aangegaan voor de financiering van de infrastructuur, zoals de Kanaal-kruising bij Sluiskil. Wat dit onderzoek aantoont, is dat er genuanceerd moet worden gedacht over een aanpassing van de toltarieven. De verlaging van toltarieven zal in principe zorgen voor een grotere arbeidsmarkt, maar tegelijkertijd is bekend dat werkgevers in de praktijk bereid zijn de tol van hun werknemers te vergoeden. De winst is zodoende beperkt. De verlaging leidt echter ook tot een kostenbeperking voor bedrijven en vergroot de afzetmarkt voor sommige bedrijven. Er zullen mogelijk ook negatieve consequenties zijn, bijvoorbeeld in samenhang met toenemende competitie. Gezien de onderzoeksresultaten is het niet ondenkbaar dat bij afschaffing van de tol of verlaging van de tol er (nog) meer koopkracht vanuit Terneuzen en omgeving naar Midden-Zeeland zal stromen, waardoor het voorzieningenpeil in Terneuzen onder druk komt te staan. Indien Provinciale Staten van Zeeland besluiten tot een aanpassing van de

tariefstructuur is het aan te bevelen te onderzoeken wat de effecten ervan zijn.

5.2 Relaties tussen Zeeland en Vlaanderen

- Een beperking van het huidige onderzoek was dat het zich op Nederland richtte, meer in het bijzonder op Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen. Daardoor zijn de mogelijkheden die Vlaanderen biedt, niet meegenomen. Dat was overigens ook niet op hetzelfde gedetailleerde niveau mogelijk geweest. Met name voor Zeeuws-Vlaanderen lijken kansen te liggen in Vlaanderen, gezien de nabijheid van grote steden als Antwerpen, Gent en Brugge. Onduidelijk is echter hoe de relaties van bedrijven en huishoudens met bedrijven in die steden zich ontwikkelen. Andersom is niet duidelijk in welk opzicht en in welke mate Zeeuws-Vlaanderen aantrekkingskracht heeft op Vlaamse bedrijven en huishoudens. In hoeverre is bijvoorbeeld de Zeeuws-Vlaamse woningmarkt aantrekkelijk voor Vlamingen en hoe kan dit verbeterd worden? En: zou het verlengen van de Vlaamse kusttram door West-Zeeuws-Vlaanderen, in aansluiting op de Fast Ferries van Vlissingen-Breskens, ook Vlissingen een economische boost geven?





COLOFON

Uitgave

Provincie Zeeland

Tekst

TU Delft:

Dr. Evert Meijers (projectleider)

Dr. Erik Louw

Dr. ir. Marjolein Spaans

Drs. Martijn Leijten

In opdracht van

Provincie Zeeland:

Drs. A. Drijgers

Drs. L.G. Kaagman

Ing. H.J.G. Uitterhoeve

Drs. P. Woets

Redactie

Provincie Zeeland,
afdeling Communicatie

Fotografie

NV Westerscheldetunnel

Jord Stenvert

Geert Sandkuijl

Hans Boer

Prepress

Provincie Zeeland,
afdeling I&D

Druk

LNO, Zierikzee

Maart 2012