

De toegang naar de opgeheven veerdienst Kruiningen-Perkpolder ligt er verlaten bij. Naast de rijen waar zich vroeger auto's moesten opstellen voor de veerboot, staat een vervallen snackbar.

De opening van de Westerschelde-tunnel en de opheffing van de twee autoveren tussen Midden-Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen in maart 2003 hebben de bereikbaarheid ingrijpend veranderd. De tunnel heeft vooral effect gehad op de activiteiten- en verplaatsingspatronen van mensen, maar (nog) niet op de spreiding van bevolking, werkgelegenheid en voorzieningen.



FOTO: GERHARD VAN ROOIJ/HH

Winkelen en werken 'aan de overkant'

De ruimtelijke effecten van de Westerscheldetunnel

Met de opening van de Westerschelde-tunnel ontstond voor het eerst een directe wegverbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Nederland. Omdat het tracé precies tussen de oude verbindingen van de opgeheven autoveren ligt, is de bereikbaarheid van dit deel van Zeeland sterk veranderd. Voorheen centraal gelegen plaatsen werden relatief perifeer, en afgelegen plaatsen (in het bijzonder Terneuzen) kwamen centraal te liggen. Het aantal banen, mensen en voorzieningen dat binnen 45 minuten te bereiken is, steeg vooral in Terneuzen en omgeving sterk (figuur 1). Ook in de flanken van Zeeuws-Vlaanderen zijn de effecten overwegend positief, hoewel beperkt. Goes wint zo'n 10% aan bereikbaarheid, de Walcherse steden ongeveer 25%.

Werkgelegenheid, bevolking en voorzieningen

De ontwikkeling van de totale werkgelegenheid in woonkernen in Zeeuws-Vlaanderen, op Walcheren en de Bevelanden is nauwelijks beïnvloed door de komst van de Westerscheldetunnel. In delen van Zeeland die veel beter bereikbaar geworden zijn, ontwikkelt de werkgelegenheid zich niet anders dan in gebieden die er niet of nauwelijks op vooruit

gaan. Alleen binnen de niet-commerciële dienstverlening is er effect waarneembaar: een groei van de bereikbaarheid met 1% leidt tot een afname van de werkgelegenheid in deze sector met 0,125%. Binnen de semi-publieke en publieke sector treden nu concentratie en schaalvergroting op die voorheen niet mogelijk waren omdat Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland toen twee gescheiden markten waren. Er zijn ondermeer fusies geweest tussen de waterschappen, de havenschappen en het roc.

De tunnel heeft geen effect gehad op de bevolkingsontwikkeling van de woonkernen in Zeeuws-Vlaanderen. Woonkernen die veel beter bereikbaar werden, ontwikkelden zich op dezelfde manier als die op de flanken. Wel zijn er aanwijzingen dat gezinnen met kinderen een sterkere voorkeur hebben ge-

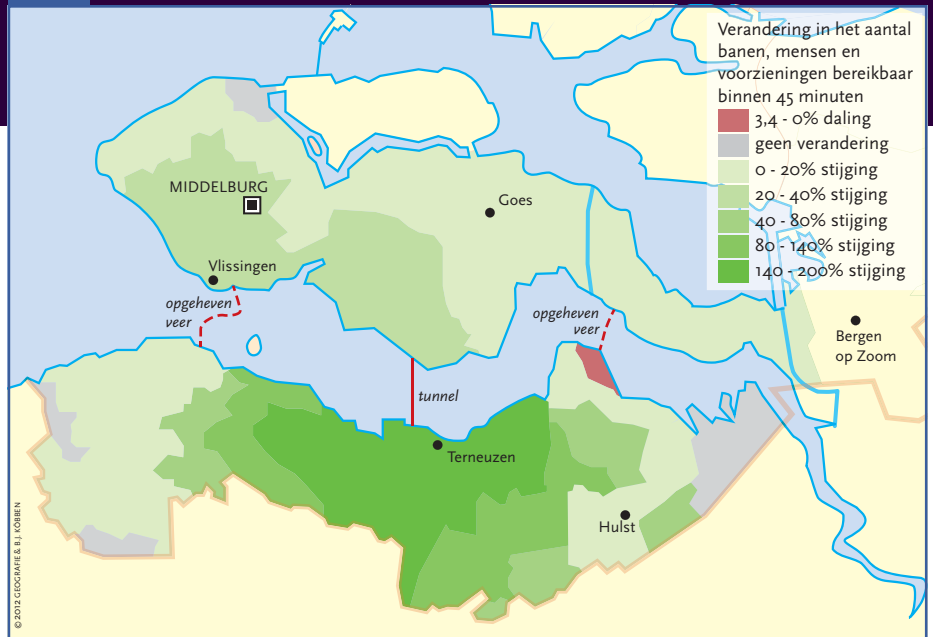
kregen voor vestiging in Terneuzen of omgeving. Dat is deels te verklaren door de verbeterde bereikbaarheid en de kansen die dit biedt. Het percentage inwoners van 20-40 jaar is in Zeeuws-Vlaanderen gedaald. Dat geldt ook voor Midden-Zeeland. Mogelijk heeft de tunnel dit proces versneld.

De verbeterde bereikbaarheid gaat in Midden-Zeeland gepaard met een stijging van de sociale status van de woonkernen. Dat wil zeggen dat ze relatief meer inwoners met een baan, een goed inkomen en een hoog opleidingsniveau hebben kregen. Het is niet duidelijk of dit komt door een vertrek van kansrijke huishoudens uit Zeeuws-Vlaanderen, die dankzij de tunnel hun werk aldaar ook makkelijk vanuit Midden-Zeeland kunnen bereiken. De sociale status van woonplaatsen in Zeeuws-Vlaanderen ging in ieder geval niet achteruit.

Mede door de enigszins geïsoleerde ligging had Zeeland altijd al een wat hoger voorzieningenpeil dan de rest van Nederland. Dit gold vooral voor Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen. De tunnel heeft daarin geen verandering gebracht. Het hoge voorzieningenpeil is niet onder druk komen te staan door toegenomen concurrentie. De tunnel lijkt in

Binnen de (semi-)publieke sector treden nu concentratie en schaalvergroting op

Figuur 1: Bereikbaarheidsontwikkeling als gevolg van de tunnel



veel plaatsen eerder bij te dragen aan het draagvlak voor voorzieningen.

Activiteiten en verplaatsingen

De Westerscheldetunnel heeft wel geleid tot aanzienlijke veranderingen in het activiteiten- en verplaatsingspatroon van mensen. Figuur 2 gaat over het bezoek aan winkels voor niet-dagelijkse benodigdheden, maar is ook illustratief voor horeca, cultuur, zorg- en sportvoorzieningen.

Inwoners van Terneuzen en omgeving maken volop gebruik van de nieuwe mogelijkheden om meer activiteiten aan 'de overkant' te ontplooiën, op Walcheren en Zuid-Beveland. De verminderde reistijd is hierbij het belangrijkste motief, maar ook de omvang en kwaliteit van het aanbod (vooral winkels en culturele voorzieningen) spelen een rol.

In andere delen van Zeeuws-Vlaanderen zijn mensen juist minder vaak gebruik gaan maken van voorzieningen aan de overkant. Steevast genoemde redenen zijn de reiskosten, -afstand en -tijd.

De inwoners van de gemeente Sluis waren voorheen sterk georiënteerd op Walcheren (in het bijzonder Vlissingen), maar dat is nu veel minder het geval, ondanks de Fast Ferry Vlissingen-Breskens (een fiets- en voetveer). Andersom geldt dit ook. Vooral inwoners van Sluis zijn tegenwoordig sterker georiënteerd op Vlaanderen dan voorheen.

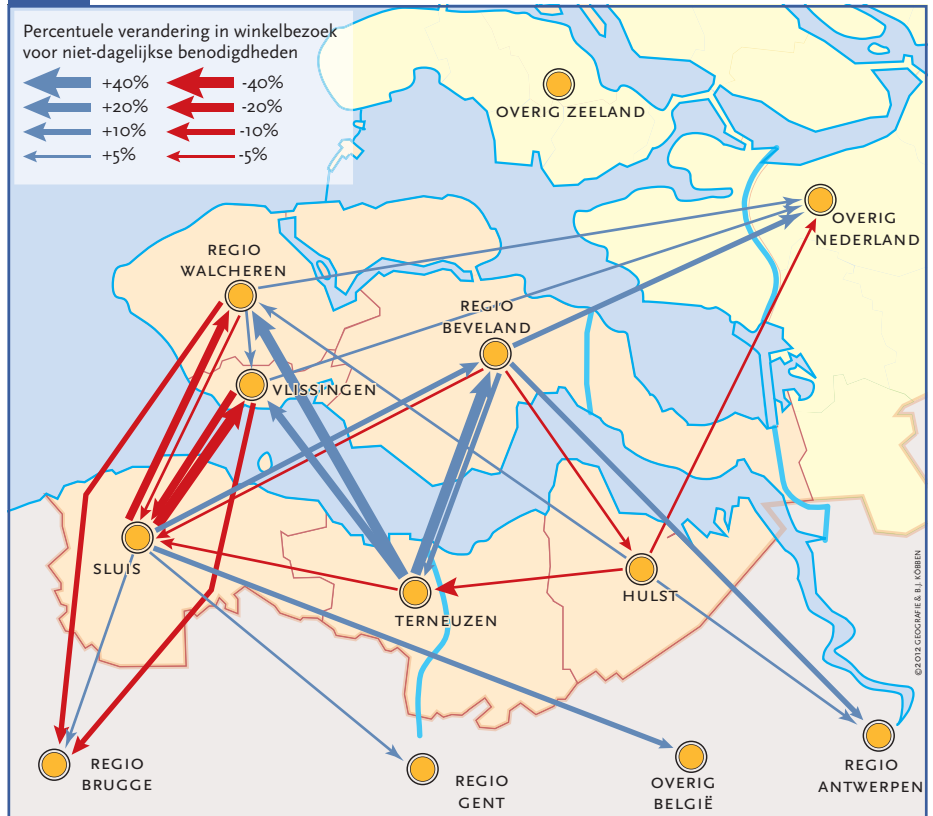
Er zijn twee uitzonderingen op dit patroon. Voor medische zorg gaan Zeeuws-Vlamingen over de hele linie minder vaak naar Midden-Zeeland, en inwoners van de Bevelanden en Walcheren gaan vaker naar Zeeuws-Vlaanderen en België. Een veel genoemde reden is de kwaliteit van het aanbod.

In de tweede plaats is het woon-werkverkeer tussen de beide zijden van de Westerschelde sterk toegenomen. Vooral bedrijven in de door de tunnel beter bereikbaar geworden delen van Zeeuws-Vlaanderen hebben nu meer werknemers van de overkant in dienst, ze krijgen meer sollicitanten en zijn zelf ook vaker aan de overkant actief. De arbeidsmarkt is zodoende sterk verruimd.

Ongelijk verdeeld

Geografie besteedde in maart 2003 uitgebreid aandacht aan de opening van de Westerscheldetunnel. Ons onderzoek bevestigt veel van de toen uitgesproken verwachtingen. In het bijzonder het feit dat de winst- en verlies-

Figuur 2: Veranderingen in winkelpatronen sinds de komst van de tunnel



rekening ruimtelijk gezien niet gelijk verdeeld is. Vooral inwoners van Terneuzen en omgeving, en in mindere mate ook de inwoners van centraal Midden-Zeeland, geven aan persoonlijk profijt te hebben van de komst van de Westerscheldetunnel. In de flanken van Zeeuws-Vlaanderen en delen van Midden-Zeeland die niet of nauwelijks bereikbaarder zijn geworden, zeggen relatief meer mensen dat ze géén profijt van de tunnel hebben dan mensen die vinden dat ze er wel baat bij hebben. Het maakt niet alleen uit waar mensen

wonen, maar ook wat ze doen. Jongeren, werkenden en huishoudens met kinderen geven vaker aan profijt te hebben van de Westerscheldetunnel. 'Het' effect van de tunnel bestaat dus niet. Voor de één zijn de effecten positief en voor de ander neutraal of negatief. Het gaat dan vooral om veranderingen in activiteiten en verplaatsingen van bewoners, want tot aanzienlijke veranderingen in de spreiding van bevolking, werkgelegenheid en voorzieningen heeft de tunnel voorsnog niet geleid. •