

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The version of the following full text has not yet been defined or was untraceable and may differ from the publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://repository.ubn.ru.nl/handle/2066/126969>

Please be advised that this information was generated on 2019-11-19 and may be subject to change.

De ruimtelijke winst- en verliesrekening van de Westerscheldetunnel

[Door: Henk Donkers](#)

De Westerscheldetunnel verandert – net als eerder de Deltawerken – de interne ruimtelijke structuur van Zeeland. Welke gebieden en steden gaan ervan profiteren? En: verbindt de tunnel Zeeuws-Vlaanderen met Nederland of Zeeland met Europa?



Als Zeeuws-Vlaanderen tot België behoorde zou de Westerscheldetunnel nooit gebouwd zijn. Dat verkondigde de Amsterdamse hoogleraar ruimtelijke economie Piet Rietveld een paar jaar geleden op een studiedag van de Regional Science Association Nederland over de ruimtelijk-economische effecten van de Westerscheldetunnel. Rietveld hekelde dat er aan dit megaproject geen degelijke kosten-batenanalyse ten grondslag lag. De regionale economische effecten van vergelijkbare vaste oeververbindingen als de Kanaaltunnel en die tussen de Deense eilanden blijken volgens hem zwaar tegen te vallen en door beleidsmakers systematisch te hoog ingeschat. Het is kortom de vraag of Zeeuws-Vlaanderen, waarvoor de tunnel bedoeld was, wel zo veel zal profiteren van de nieuwe tunnel.

Arjen Drijgers, clustercoördinator stedelijke planning van de provincie Zeeland, heeft op die vraag geen eenduidig antwoord. De winst- en verliesrekening is volgens hem sterk regionaal gedifferentieerd: 'Sommige gebieden profiteren naar verwachting duidelijk van de nieuwe verbinding, terwijl andere gebieden zeer alert moeten zijn op mogelijk negatieve effecten.' Negatieve effecten zijn er volgens hem allereerst te verwachten in de plaatsen waar de veerdiensten Kruijningen-Perkpolder en Vlissingen-Breskens wegvallen. Drijgers: 'Daar gaan enkele honderden arbeidsplaatsen verloren. Daarbij moet je niet alleen denken aan de directe werkgelegenheid bij de veerdiensten en de bedrijven die daaraan gelieerd zijn zoals horecabedrijven en benzinestations, maar ook aan indirecte effecten. Door de verminderde bereikbaarheid van Oost- en West-Zeeuws-Vlaanderen verslechtert het investeringsklimaat daar; in West-Zeeuws-Vlaanderen kan het kusttoerisme minder profiteren van de nabijheid van Vlissingen-Middelburg. Het nieuwe fiets/voetgangersveer biedt wel wat soelaas, maar kan de huidige veerdienst Vlissingen-Breskens, die op zichzelf een toeristische attractie is, niet vervangen.'

De provincie probeert de pijn voor West-Zeeuws-Vlaanderen wat te verzachten met compenserende maatregelen. Drijgers: 'De gemeenten daar krijgen extra ruimte voor woningen en bedrijven.' De woningen zijn sowieso nodig om de bevolkingsachteruitgang door de vergrijzing te stoppen. En de gemeenten hebben zelf ook plannen ontwikkeld om de teruggang in arbeidsplaatsen op te vangen. Zo wil Hontenisse rond de veerhaven in Perkpolder een jachthaven met recreatieappartementen aanleggen. Maar Drijgers twijfelt aan de economische haalbaarheid daarvan: 'Wie gaat bijvoorbeeld straks, als het rijk daar niet meer verantwoordelijk voor is, het uitbaggeren betalen van de haven, die vanzelf dichtslibt?'

Niet rijk rekenen

Een duidelijk positief effect is dat de tunnel de havenen industriegebieden in het Sloegebied en de Kanaalzone bij Terneuzen met elkaar verbindt. De havenschappen zijn al gefuseerd. In plaats van met elkaar te concurreren kunnen beide industriegebieden nu samen optrekken, activiteiten concentreren en integreren, zich specialiseren en taken verdelen. Volgens het

Nederlands Economisch Instituut zouden er daardoor tot 2015 alleen al in de Kanaalzone 1700 tot 5500 nieuwe arbeidsplaatsen kunnen komen. 'Maar', waarschuwt Drijgers, 'Zeeuws-Vlaanderen moet zich niet te snel rijk rekenen. Er zit ook werkgelegenheid bij die van elders uit Zeeuws-Vlaanderen naar de Kanaalzone verplaatst wordt en de tunnel kan in sectoren als de detailhandel ook tot een afname van de werkgelegenheid leiden. Door de tunnel veranderen immers de posities in het verkeersnetwerk van de vier belangrijkste steden in Midden- en Zuid-Zeeland. De concurrentie tussen Vlissingen, Middelburg, Goes en Terneuzen neemt toe. Met name de positie van Goes verbetert sterk. Vlissingen en Terneuzen moeten op hun zaak letten. De tunnel leidt niet tot meer koopkracht in de regio, maar tot een andere verdeling ervan. De steden met het sterkste winkelapparaat zullen die koopkracht naar zich toe trekken. Middelburg en Goes hebben wat dat betreft de beste papieren. Maar ook Gent in België wordt voor de inwoners van Midden-Zeeland een aantrekkelijke stad om te winkelen en hoger onderwijs te volgen.'

Terneuzen heeft volgens Drijgers goed in gaten dat het een kwestie is van 'nu of nooit' en dat de ontwikkelingskansen van de tunnel ook benut moeten worden. 'Terneuzen heeft als enige gemeente goed begrepen dat daarvoor een integrale aanpak nodig is. Wil de stad profiteren van de nieuwe tunnel dan moeten er niet alleen bedrijventerreinen bij de uitgang komen, maar ook hoogwaardige woningen en aantrekkelijke woonmilieus met veel groen en goede voorzieningen. Daar schortte het in het verleden aan omdat de stad dreef op de haven en de industrie. Als Terneuzen daar niet zwaar in investeert verdwijnen de hogere inkomens via de tunnel naar Midden-Zeeland waar in de Zak van Zuid-Beveland aantrekkelijke woonmilieus te vinden zijn. De toltarieven zijn voor de hogere inkomens geen belemmering om daar te gaan wonen. Terneuzen, dat veel goedkope woningen heeft en al leegstand kent, zakt dan af. Met een integrale aanpak probeert Terneuzen dat te voorkomen.'

Ook Vlissingen moet oppassen. Drijgers: 'Vlissingen is een traditionele arbeidersstad met veel woningen aan de onderkant van de huizenmarkt. Ook daar is al leegstand. Nu trekt de stad door de veerdienst nog koopkracht uit West-Zeeuws-Vlaanderen, maar dat wordt straks een stuk minder. Gevoegd bij het feit dat het stadscentrum niet zo sterk is, onder andere doordat aan de rand van de stad nogal wat detailhandel is toegelaten, zorgt dat ervoor dat Vlissingen een veel slechtere uitgangspositie heeft dan Middelburg.'

Netwerkvorming

Volgens de Vijfde Nota zouden de steden Vlissingen, Middelburg, Goes en Terneuzen zich kunnen ontwikkelen tot een netwerkstad of een regionaal stedelijk netwerk. De Westerscheldetunnel vergemakkelijkt die netwerkvorming. Drijgers: 'Nu zijn er nog drie ziekenhuizen en wil elke stad een eigen theater. Op de lange termijn kun je exploitatieproblemen krijgen; de ziekenhuizen moeten nu al veel moeite doen om op eigen kracht een breed scala aan specialistische zorg in stand te houden. Daarom stimuleert de provincie onderlinge samenwerking, taakverdeling en netwerkvorming.'

Door de nieuwe tunnel kan de netwerkvorming ook over de grens reiken. De Gentse hoogleraar ruimtelijke economie en regionale planning George Allaert pleit voor een grensoverschrijdend netwerk Vlistergent (Vlissingen-Terneuzen-Gent) met de havens als maritiem- industriële knopen in een economisch netwerk dat wordt aangedreven door logistieke activiteiten. Zover is het echter nog lang niet. Vlaanderen en Zeeland staan daarvoor volgens hem nog te veel met de rug naar elkaar toe. Ze doen alsof de ruimte achter de landsgrens ophoudt. Allaert wil een grensoverschrijdende samenwerking die verder gaat dan het 'zoveelste onschadelijke goedeburenverdrag dat in alle talen zwijgt over een gemeenschappelijke regionale economie en ruimtelijke planning'.

Volgens Drijgers was dat vroeger zo, maar verandert het. De contacten zijn er, maar van 'samen doen' komt het nog te weinig. De infrastructuur sluit niet goed aan op de tunnel. Dat

begint op Nederlands grondgebied. De tunnel is vierbaans, maar de wegen die erop aansluiten zijn tweebaans. Zonder flinke aanpassingen kan het wegennet in Vlaanderen het verkeer dat de nieuwe tunnel genereert niet opvangen. Op de topografische kaart van Zeeuws-Vlaanderen laat Drijgers zien in welke bochten de verkeersstroom zich moet wringen om vanuit de tunnel Gent te bereiken. Zo moet de tweebaansweg twee keer het Kanaal van Gent naar Terneuzen kruisen, waar grote zeeschepen doorheen varen die vanwege de opengaande bruggen het verkeer regelmatig ophouden. Het doortrekken van de weg op de westelijke oever stuit in België op grote bezwaren omdat er vlak over de grens een krekengebied met grote natuurwaarden ligt. De gouverneur van Oost-Vlaanderen, de heer Balthazar, is dan ook helemaal niet blij met de tunnel. Hij vreest 'verkeersinfarcten', zeker als de tunnel een doorgangsweg naar Rotterdam wordt. Daar is hij niet voor bedoeld, maar het is niet uitgesloten dat hij die functie wel krijgt.

Toch kunnen perspectieven volgens Drijgers ook snel wisselen: 'Eigenlijk hebben we de Westerscheldetunnel altijd gezien als een verbinding om het perifere Zeeuws-Vlaanderen aan de overkant van de Westerschelde vast te hechten aan Zeeland; nu gaan we hem steeds meer zien als onze entree naar Europa. Die perspectiefwisseling begint nu door te dringen.' Zo bekeken profiteert niet zozeer Zeeuws-Vlaanderen als wel de rest van Zeeland van de tunnel. •

Literatuur

- Boekema, F. & E. Kuijpers (red.) 2001. Westerscheldetunnel: op weg naar nieuwe economische dynamiek in een Nederlands-Vlaamse grensregio? Shaker Publishing BV, Maastricht.