

## PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://repository.ubn.ru.nl/handle/2066/126966>

Please be advised that this information was generated on 2019-02-24 and may be subject to change.

14 maart 2003

**Henk Donkers**

## **Zeelands zegen**

Vandaag gaat de langste tunnel van Nederland open, de Westerscheldetunnel, die Zeeland met Europa verbindt. Hoort Zeeuws-Vlaanderen nu bij de rest van de wereld? Wat doet de tunnel met de economie van Zuid-Nederland?

Voor Jopie van Mulken (52), een struise vrouw uit Groede bij Breskens in Zeeuws-Vlaanderen, is de opening van de Westerscheldetunnel vandaag geen heuglijke gebeurtenis. "Mijn man en mijn zoon worden er werkloos door, en ik moet voor de veerboot, die nu gratis is, ineens 780 euro per jaar gaan betalen." Ze was er altijd al tegen, en nu het zover is, wordt ze echt boos: "West-Zeeuws-Vlaanderen wordt door die tunnel een dood gebied."

Zelf werkte ze vroeger in het ziekenhuis in Oostburg, maar dat werd gesloten. Gelukkig vond ze in Middelburg een baan bij het provinciebestuur. Elke werkdag gaat ze op de fiets van Groede naar Breskens, waar ze om twintig over zeven de veerboot naar Vlissingen pakt en verder fietst naar Middelburg. De veerboot blijft nog een jaar varen, omdat de nieuwe, snelle fietsferry nog niet klaar is. Auto's mogen niet meer mee, anders brengt de nieuwe tunnel te weinig op. De West-Zeeuws-Vlamingen die nu met de auto naar hun werk aan de overkant gaan, moeten straks zo'n 90 kilometer omrijden. De tweebaanswegen richting tunnel, waar ook veel landbouwvoertuigen op rijden, zijn niet berekend op veel extra verkeer en behoren nu al tot de gevaarlijkste van Nederland.

Van Mulken: "Met het nieuwe veer kunnen maar vijftig fietsers mee, nu staan er elke ochtend zo'n vijfenzeventig. Hoe moet dat 's zomers als er hordes toeristen moeten worden overgezet? Moeten wij dan maar wachten op het volgende veer?"

Bij de veerdiensten van de Provinciale Stoomboot Diensten (PSD) werken nu nog zo'n 350 mensen; bij de nieuwe, snelle veerboot zijn dat er straks nog 25. Bij de nieuwe tunnel kunnen twintig PSD-werknemers aan de slag. Het wegvallen van de veerdiensten is een zware aderlating, vooral voor West- en Oost-Zeeuws-Vlaanderen, waar de PSD een verhoudingsgewijs belangrijke werkgever is. Was.

De man van Jopie van Mulken, die voor de PSD vrachtwagens controleert op gevaarlijke stoffen, heeft nog geen andere baan gevonden. Haar zoon Onno (28), die elders in Groede woont en als verkeersleider bij de PSD werkt, heeft evenmin een nieuwe baan. Onno van Mulken: "Ik ben omgeschoold tot cargadoor/stuwadoor in de hoop op werk bij de nieuwe Westerschelde Container Terminal bij Vlissingen. Maar die is er nog niet en het is de vraag of die er ooit komt. Ik heb al meer dan vijftig keer gesolliciteerd, maar ben slechts vier keer op gesprek geweest." Hij kon een baan krijgen bij Dart Line, een vrachtferry tussen Vlissingen en Engeland. Maar dan moest hij om 6 uur 's ochtends beginnen, terwijl het fietsveer pas om tien voor zeven begint te varen. "Ik wilde wel via de nieuwe tunnel 100 kilometer omrijden als daar een tegemoetkoming in de reiskosten tegenover stond, want dat kost me zo'n 250 euro per maand extra. Toen ze iemand van de overkant konden krijgen, is het daarop afgeketst."

Arjen Drijgers, al 22 jaar werkzaam in de provinciale ruimtelijke ordening, schat dat er enkele honderden arbeidsplaatsen verloren gaan, vooral in West- en Oost-Zeeuws-Vlaanderen. Vervangende werkgelegenheid wordt daar wel een probleem, verwacht hij: "Door de verminderde bereikbaarheid verslechtert daar het investeringsklimaat. Die gebieden komen door de nieuwe tunnel buiten de hoofdtransportroutes te liggen." Gemeenten proberen de teruggang in arbeidsplaatsen wel op te vangen. Zo wil Hontenisse rond de veerhaven van Perkpolder een jachthaven met recreatieappartementen aanleggen. Drijgers vraagt zich af of dat economisch haalbaar is. "Wie betaalt straks bijvoorbeeld het uitbaggeren van de haven als het rijk dat niet meer doet?" Dat dichtslibben gaat snel, kijk maar naar de voormalige veerhaven van Hoedekenskerke. Er liggen alleen wat kleine jachten die bij eb schuin op hun kiel hangen op de hoge, dikke ruggen vette klei die glimmen in de zon.

Het enige deel van Zeeuws-Vlaanderen dat echt zou kunnen profiteren van de nieuwe tunnel, is Terneuzen en de Kanaalzone. Ooit was Terneuzen het knooppunt van veerdiensten over de Westerschelde. Toen in 1968 de dure dubbeldeks veerboten in de vaart kwamen tussen Vlissingen-Berkens en Kruiningen-Perkpolder, ging dat ten koste van Terneuzen. Nu wordt de stad opnieuw de poort tot Zeeuws-Vlaanderen.

De tunnel verbindt de haven- en industriegebieden in het Sloegebied en de Kanaalzone. De havenschappen zijn al gefuseerd. In plaats van elkaar te beconcurreren kunnen ze nu samen optrekken. Volgens het Nederlands Economisch Instituut zou de tunnel tot 2015 alleen al voor de Kanaalzone 1.700 tot 5.500 arbeidsplaatsen kunnen opleveren.

Zowel in het Sloegebied als in de Kanaalzone zitten er vooral basisindustrieën als Dow Chemical, Total (olieraffinage), Péchiney (aluminium) en Temphos, de fosfaatfabriek die vroeger van Hoechst was. Deze industrieën hebben in Nederland hun beste tijd gehad. Er moeten dus andersoortige bedrijven komen – bedrijven die ook veel arbeidsplaatsen opleveren. De buitendijkse Westerschelde Container Terminal bijvoorbeeld, maar die stuit op veel bezwaren. Drijgers: "De aanleg daarvan is in strijd met de Vogel- en Habitatrichtlijn. Er moeten daarom elders dijken worden doorgestoken om het verlies aan natuur te compenseren. Dat ligt moeilijk. Om de containers af te voeren moet de railinfrastructuur worden aangepast, maar de dorpen waar die treinen doorheen moeten, vrezes overlast. En dan is het ook nog de vraag of zo'n containerterminal veel arbeidsplaatsen oplevert. Dat gebeurt alleen als er ter plaatse iets gedaan wordt met de aangevoerde goederen."

Sommige ontwikkelingskansen kunnen Terneuzen echter ook ontglippen. De concurrentie tussen Vlissingen, Middelburg, Goes en Terneuzen neemt toe. "De tunnel verlegt de koopstromen", legt Drijgers uit. "De steden met het sterkste winkelapparaat kunnen daardoor koopkracht naar zich toe trekken. Middelburg en Goes hebben wat dat betreft de beste papieren, maar ook Gent komt voor de inwoners in Midden-Zeeland dichterbij."

Vlissingen heeft het al moeilijk. De stad heeft op industrieterreinen ten noorden van de stad detailhandelzaken als Albert Heijn en C1000 toegestaan en dat holde de winkelfunctie van de binnenstad uit. In de aanloopstraten tussen de haven en het winkelhart, zoals de kop van de Walstraat en de Nieuwe Dijk, staan veel winkels leeg, of er zijn gokhallen en seksboetiëks gevestigd. Als traditionele arbeidersstad had Vlissingen al weinig koopkracht; door het wegvallen van de veerdienst Vlissingen-Breskens moet de stad het nu ook zonder de koopkracht uit West-Zeeuws-Vlaanderen doen.

Ook Terneuzen had als industriestad weinig koopkracht en een versnipperd winkelapparaat. Nogal wat detailhandel vestigde zich buiten het centrum, dat te maken kreeg met leegstand. Terneuzen ligt door de nieuwe tunnel veel gunstiger dan Vlissingen, maar juist ook door die tunnel kan er gemakkelijk koopkracht weglekken naar Goes en Middelburg. Hoofd

Stadsontwikkeling Cees van der Sande: “We proberen met een actief verplaatsingsbeleid de detailhandel te concentreren in de binnenstad. Panden daarbuiten die winkeliers achterlaten, krijgen andere bestemmingen. Ook proberen we het stedelijke imago te versterken, bijvoorbeeld door de bouw van het nieuwe Scheldetheater en de verbetering van de bioscoopaccommodatie. Vanuit de tunnel komt er een nieuwe toegang tot de binnenstad om te voorkomen dat mensen Terneuzen voorbijrijden en we krijgen volop goedkope parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum.”

Een ander mogelijk gevaar voor Terneuzen is dat de hogere inkomens verdwijnen naar Midden-Zeeland, waar in de Zak van Zuid-Beveland aantrekkelijke woonmilieus zijn. De toltarieven voor de tunnel zijn voor hen geen belemmering. Van der Sande: “We werken hard aan een gevarieerder woningaanbod en aantrekkelijke woonmilieus. Er zijn honderden arbeiderswoningen gesloopt in wijken die kampten met leegstand. Op de lege plekken komt aantrekkelijke nieuwbouw met veel groen en grote kavels. Langs de Schelde komen appartementen met uitzicht op zee. Door de rust, de goede voorzieningen en de goede bereikbaarheid vanwege de tunnel, wordt de regio aantrekkelijk om te gaan wonen. Dat merken we aan de belangstelling van mensen van buiten de regio en van projectontwikkelaars.”

Martijn van Battum (30), eigenaar van damesmodezaak Blik, vindt echter dat Terneuzen te laat heeft ingespeeld op de komst van de tunnel. “De gemeente had veel eerder moeten beginnen met het opknappen van het centrum. Het winkelaanbod in Terneuzen doet niet onder voor Goes en Middelburg, maar de winkelgebieden daar zijn aantrekkelijker. Als Terneuzen op tijd was geweest had het meer kunnen profiteren van wat het voor heeft op Goes en Middelburg: een compact centrum vlakbij de havens en de Schelde.”

Slaagt Terneuzen erin Zeeuws-Vlaamingen te laten stoppen in Terneuzen voordat ze de tunnel in duiken? Lukt het om klanten uit Midden-Zeeland naar Terneuzen te lokken? Het modehuis dat Van Battum in 2000 van zijn ouders heeft overgenomen begon in 1936 in Terneuzen. Om de risico's te spreiden kochten zijn ouders in 1981 al een winkel in Goes. Om het eventueel weglekken van koopkracht op te vangen, nam hij zelf in 2002 een winkel in Middelburg over. Als iemand straks iets kan zeggen over de verplaatsen van koopstromen is Van Battum het.

Het is verbazingwekkend hoe snel de perspectieven op de Westerscheldetunnel kunnen veranderen. “We hebben de tunnel altijd gezien als een verbinding om het perifere Zeeuws-Vlaanderen vast te hechten aan Zeeland”, zegt Drijgers, “maar nu gaan we hem steeds meer zien als de entree van Zeeland naar Europa”. Zo bekeken is het niet zozeer Zeeuws-Vlaanderen dat van de tunnel profiteert, alswel de rest van Zeeland.

Dan moeten wel de verbindingen voorbij de tunnel verbeterd worden. De tunnel is vierbaans, de aansluitende wegen tweebaans. Richting Gent moet het verkeer zich in vele bochten wringen. Enkele kilometers na de tunneluitgang stuit het verkeer op een draaibrug over het kanaal van Gent naar Terneuzen. Die staat vaak lang open om grote zeeschepen door te laten. Van der Sande wil daar graag een tunnel. Die zal er wellicht ooit komen, maar niet op korte termijn. Waarschijnlijk moet hij gebouwd en betaald worden door de NV Westerscheldetunnel.

In België is men bang voor ‘verkeersinfarcten’: het wegennet is niet berekend op het extra verkeer dat de tunnel genereert, zeker als die een doorgangsweg wordt naar Rotterdam. Dat zou vanaf 2005 het geval kunnen zijn als de rondweg rond Antwerpen langdurig dicht gaat voor transitoverkeer. Drijgers: “Dat is goed voor de tolopbrengst, maar ondergraaft de regionale functie.” Dan gaan verder weg gelegen gebieden er meer van profiteren en gaan de baten aan de neus voorbij van gebieden die er vlakbij liggen. Dat leren de ervaringen met de Kanaaltunnel en de vaste oeververbindingen in Denemarken.