



5

Bereikbare voorzieningen



# 5 Bereikbare voorzieningen

## IN HET KORT

- Meeste Zeeuwen ervaren goede bereikbaarheid van de dagelijkse voorzieningen
- Inwoners in de stad vaak met de fiets en de auto is een 'must have' buiten de stad
- Tevredenheid over fietspaden, maar ontevredenheid over openbaar vervoer
- Zeeuwen zijn weinig positief over het vrijetijds- en het cultuur-aanbod
- Winkels voor dagelijkse levensbehoeften moeilijker te bereiken in gemeenten Borsele en Sluis

Zeeland is een dunbevolkte provincie. Dit maakt bereikbaarheid en aanbod van voorzieningen een belangrijk thema. Zeeuwen moeten doorgaans verder reizen voor hun voorzieningen (CBS Statline, 2021c). Het centreren van voorzieningen in meer stedelijk gebied is een oplossing om voorzieningen betaalbaar en rendabel te houden, maar een keerzijde is dat dit gevolgen kan hebben voor het voorzieningengebruik en de bereikbaarheid in (meestal) kleinere kernen en plattelandsgebieden. In de provincie worden inmiddels verschillende concepten ontplooid, bijvoorbeeld 'smart mobility' (zoals nieuwe mobiliteitsdiensten), om toegankelijkheid van voorzieningen voor inwoners te borgen.

In dit venster gaan wij in op de *ervaren* bereikbaarheid van voorzieningen. Wij beantwoorden de vraag: *hoe wordt de bereikbaarheid en het aanbod van voorzieningen ervaren door inwoners van Zeeland en welke rol spelen hun vervoersmogelijkheden daarbij?* Eerst bespreken we bereikbaarheid van voorzieningen uit de regionale Monitor Brede Welvaart van het CBS. Vervolgens komen de resultaten van het Zeeuwse bevolkingsonderzoek aan bod. De resultaten hebben betrekking op de ervaren bereikbaarheid van voorzieningen, vervoersmogelijkheden en de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Eerder onderzoek laat zien dat deze zaken samen invloed hebben op het risico van inwoners op vervoersarmoede (zie o.a. Lucas et al., 2016). We behandelen deze indicatoren hieronder afzonderlijk. In de laatste paragraaf vatten we de belangrijkste bevindingen samen in de conclusie en reflecteren we op de resultaten.

## Beeld CBS-monitor: afstand tot basisscholen en cafés in Zeeland vaak groter dan in Randstedelijk Nederland

De regionale Monitor Brede Welvaart van het CBS geeft met drie indicatoren een beeld van de bereikbaarheid van voorzieningen in de regio: afstand tot de basisschool, afstand tot het sportterrein en afstand tot het café en andere uitgaansgelegenheden. De gemiddelde afstand tot de basisschool is in Zeeland 0,8 kilometer (cijfers uit 2020). Met name in de Randstedelijke provincies en in Noord-Brabant is de afstand naar een basisschool korter. Om bij een sportvoorziening te komen



moet men in Zeeland, net als in de rest van Nederland, ongeveer een kilometer afleggen (cijfers uit 2015). Het dichtstbijzijnde café (of andere uitgaansgelegenheid) is voor inwoners van Zeeland, met gemiddeld anderhalve kilometer, verder weg dan voor inwoners in Limburg, Noord-Brabant en de Randstedelijke provincies, maar dichterbij dan voor inwoners in de provincies Friesland, Flevoland, Drenthe en Overijssel. In Zeeland is de afstand tot scholen, cafés en uitgaansgelegenheden in de loop der jaren toegenomen. Deze ontwikkeling zien we ook in de rest van Nederland. De afstand tot voorzieningen is groter in niet-stedelijk gebied dan in stedelijk gebied. De regionale Monitor Brede Welvaart laat voor Zeeland zien dat de afstanden tot voorzieningen doorgaans het grootst zijn in de gemeenten Noord-Beveland en Sluis (zie ook HZ KCZS, 2021).

Hoewel de afstanden tot voorzieningen (uit de regionale Monitor Brede Welvaart) een beeld geven van het aantal kilometers dat inwoners per regio moeten reizen, zeggen deze weinig over hoe inwoners hun reistijd *ervaren*. Inwoners kunnen deze immers als niet-probleematisch ervaren. Bovendien houden registratiecijfers over afstanden tot voorzieningen geen rekening met gebruik van voorzieningen over de grens. In dit venster gaan we in op de huidige en acceptabele reistijd zoals ervaren door de inwoners en kijken we naar het gebruik van en de tevredenheid met de voorzieningen, ongeacht of dit een voorziening in België of in de eigen woonplaats is.

### **Bereikbaarheid: ervaren reistijd tegenover acceptabele reistijd**

Voor het onderzoek Leven in Zeeland hebben wij inwoners gevraagd naar het gebruik van voorzieningen. Bijna alle Zeeuwen maken gebruik

van een winkel voor dagelijkse levensbehoeften, huisarts, apotheek en bank of pinmogelijkheden. Een kleiner aantal inwoners maakt gebruik van sportvoorzieningen, opstaphaltes voor het ov, bibliotheek, basisschool en kinderopvang.

Wanneer we naar de reistijd per voorziening kijken, ongeacht het type vervoer, dan zien we dat de gemiddelde reistijd varieert van zes minuten voor een basisschool en de kinderopvang tot tien minuten voor sportvoorzieningen en de bibliotheek (onder gebruikers). Inwoners van kleinere kernen in Zeeland (=weinig stedelijk gebied) ervaren de kortste reistijd tot voorzieningen. Het valt op dat inwoners van niet-stedelijke gebieden aangeven dat zij gemiddeld genomen even lang onderweg zijn naar voorzieningen als inwoners in (zeer) sterk of matig stedelijk gebied. Inwoners van niet-stedelijke gebieden reizen vaker met de auto, terwijl inwoners in stedelijk gebied vaker met de fiets reizen (meer hierover in de paragraaf 'De auto (blijft) belangrijk voor Zeeuwen'). Het autogebruik onder inwoners van niet-stedelijk gebied kan verklaren waarom zij geen langere reistijd ervaren.

### **Meeste Zeeuwen vinden hun reistijd naar dagelijkse voorzieningen acceptabel**

Het merendeel van de inwoners vindt hun reistijd aanvaardbaar. Dit geldt met name voor de reistijd naar winkels voor dagelijkse levensbehoeften, de basisschool en de kinderopvang. Als inwoners kritisch zijn over hun reistijd naar een voorziening dan zijn zij dit vooral op de reistijd naar een opstaphalte van het openbaar vervoer, de bibliotheek en de bank/pinmogelijkheden. Zo geeft (ruim) een op de tien



**Tabel 5.1** Gebruik van voorzieningen door inwoners en reistijd zoals ervaren door gebruikers; naar type voorziening

	Aandeel dat gebruik maakt van voorziening (%)	Huidige reistijd (in minuten)	Aanvaardbare reistijd (in minuten)	Aandeel met een huidige reistijd die langer is dan zij aanvaardbaar vinden (%) <sup>*</sup>
Bank/pin	93	8	11	13
Openbaar vervoer	54	7	10	11
Bibliotheek	52	10	14	10
Sportvoorziening	63	10	14	9
Huisarts	97	8	12	7
Apotheek	96	8	12	6
Winkels dagelijkse levensbehoeften	98	7	12	5
Basisschool	30	6	11	4
Kinderopvang	23	6	11	3

\* Respondenten die aangeven 0 minuten reistijd acceptabel te vinden en momenteel reistijd hebben zijn buiten de analyse gelaten. Het gaat slechts om enkele respondenten.

Bron: Leven in Zeeland (2021)

inwoners aan dat hun huidige reistijd naar de opstaphalte van het ov, bibliotheek en de bank of het pinapparaat te lang is en buiten de voor hun aanvaardbare reistijd ligt.

Verder zien we dat de huidige reistijd samenhangt met de aanvaardbare reistijd<sup>1</sup>. Mensen die langer moeten reizen voor een voorziening geven vaker aan dat zij een langere reistijd acceptabel vinden. Dit kan betekenen dat inwoners zich aanpassen aan hun reistijd; als men verder moet reizen voor een voorziening dan vindt men een langere reistijd ook eerder aanvaardbaar. Het kan ook betekenen dat mensen die besluiten om verder van de voorzieningen te wonen het ervoor over hebben om langer te reizen, en het daarom aanvaardbaar vinden.

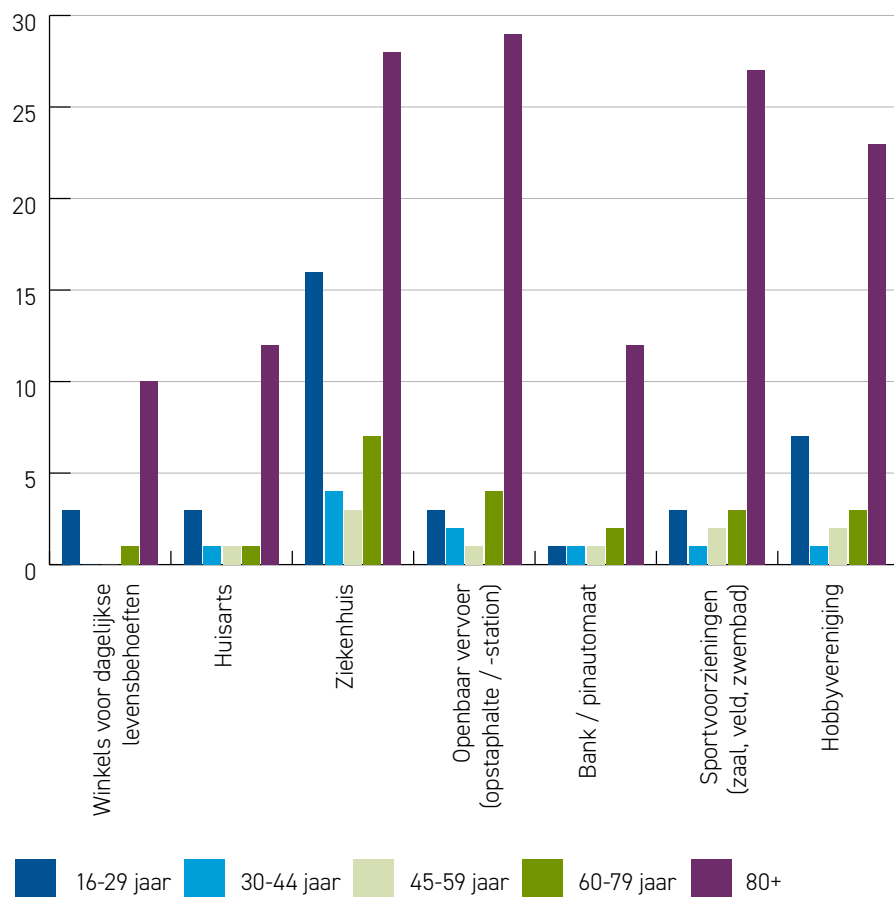
### Problemen met bereikbaarheid

Niet alle inwoners kunnen een voorziening zelfstandig bereiken: er is een groep inwoners die daarvoor afhankelijk is van de hulp van anderen. Het CBS liet eerder zien dat een op de zeven Nederlanders van 55 jaar en ouder een voorziening niet zelfstandig kan bereiken (Van Beuningen & Molnár-In 'T Veld, 2020). Het risico op bereikbaarheidsproblemen is onder deze groep groot, aangezien het wegvallen van de hulp uit eigen omgeving al snel kan betekenen dat een voorziening niet of moeilijker te bereiken is.

<sup>1</sup> Correlaties tussen ervaren reistijd en aanvaardbare reistijd variëren tussen 0,33 (voor kinderopvang) tot 0,50 (voor huisarts).



**Figuur 5.1** Kan voorziening niet zelfstandig bereiken terwijl men er wel naartoe wil of moet; naar type voorziening en leeftijd (% inwoners)\*



\* Bij het berekenen van deze percentages zijn de mensen die de voorziening niet willen of moeten gebruiken niet meegenomen. Het aandeel inwoners dat de voorzieningen niet wil of hoeft te gebruiken is volgt verdeeld: winkels voor dagelijkse levensbehoeften (1%), huisarts (2%), ziekenhuis (3%), opstaphalte ov (29%), bank/pinautomaat (3%) sportvoorzieningen (zaal, veld, zwembad) (26%) en hobbyvereniging (37%).

Bron: Leven in Zeeland (2021)

### Ouderen, jongeren en mensen met een laag inkomen of slechte gezondheid ervaren vaker bereikbaarheidsproblemen

Onze cijfers komen grotendeels overeen met de bevindingen van het CBS<sup>2</sup>. Als we eerst kijken naar de Zeeuwse 55-plussers, dan zien we dat een op de negen Zeeuwen in deze leeftijd een of meerdere voorzieningen niet zelfstandig kan bereiken. Onder alle 16-plussers ligt dit aandeel lager, namelijk op ongeveer een op de tien. Het ziekenhuis wordt het vaakst genoemd als voorziening die niet zelfstandig bereikt kan worden: negen procent van de mensen die hier wel naartoe wil/moet, kan dit niet zelfstandig. Dit wordt gevolgd door opstaphaltes voor het ov en hobbyverenigingen (in beide gevallen vier procent). Het zijn vooral 80-plussers, jonge mensen (16-29 jaar; thuiswonend<sup>3</sup>), alleenstaanden, mensen met een lager inkomen en mensen met een slechtere ervaren gezondheid die voorzieningen relatief vaker niet zonder hulp kunnen bereiken<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Ook als het gaat om het niet-zelfstandig kunnen bereiken van losse voorzieningen (zoals de supermarkt, de huisarts, het ziekenhuis of de hobbyvereniging) dan komen onze resultaten grotendeels overeen met de resultaten van het CBS onder 55-plussers.

<sup>3</sup> Hiermee doelen we om inwoners (van alle leeftijden) die bij de ouders inwonen. Veelal gaat het om jongeren.

<sup>4</sup> Resultaten gebaseerd op een multiple regressieanalyse met ongewogen data.



### Meer hulp van anderen bij essentiële verplaatsingen

De meesten die niet zelfstandig naar een voorziening kunnen, krijgen daarbij hulp. De mate waarin inwoners hulp ontvangen van anderen verschilt per voorziening. Zij lijken vooral hulp te krijgen bij reizen die meer noodzakelijk zijn, zoals het bezoek aan het ziekenhuis, de huisarts of een supermarkt. Voor deze - meer essentiële - verplaatsingen geldt dat 84 tot 87 procent soms of vaak hulp krijgt van *bekenden* om op plaats van bestemming te komen. Bij voorzieningen die op het eerste gezicht minder essentieel zijn, ligt de verkregen hulp aanzienlijk lager. Zo geldt dat van de mensen die naar de bank of pinautomaat willen of moeten, maar dit niet zelfstandig kunnen, 45 procent geen hulp van anderen krijgt. Bij hobbyverenigingen, sportvoorzieningen en opstaphaltes van het ov ligt het aandeel dat geen hulp krijgt op respectievelijk 70, 76 en 81 procent. Hoewel we dit niet hebben onderzocht, is het mogelijk dat inwoners bij meer essentiële verplaatsingen eerder om hulp durven te vragen als zij een voorziening niet kunnen bereiken.

### De auto (blijft) belangrijk voor Zeeuwen

De bereikbaarheid van voorzieningen hangt mede af van de vervoersmogelijkheden die mensen hebben. Uit CBS-cijfers blijkt dat het *personenautobezit* in Zeeland relatief hoog ligt. Zo zijn er 543

personenauto's per 1.000 inwoners in Zeeland. De provincie staat daarmee op de vierde plek van autobezit na de provincies Flevoland (857), Drenthe (558) en Noord-Brabant (555) (CBS Statline, 2021a)<sup>5</sup>.

### Weinig veranderingen in vervoermiddelengebruik ten opzichte van voorgaande jaren

We zien dat het aandeel inwoners in Zeeland dat wekelijks gebruikt maakt van de auto onveranderd hoog ligt (83 procent vóór de coronaperiode)<sup>6</sup>. Ten opzichte van 2009, 2013 en 2017 is het autogebruik nauwelijks veranderd. Daarnaast maken ongeveer drie op de vijf Zeeuwen van 16 jaar en ouder elke week gebruik van de fiets; ook dit aandeel blijft ongewijzigd ten aanzien van eerdere (meet)jaren. Het aandeel inwoners dat elke week het ov gebruikt lag net voor de coronaperiode in 2020 op negen procent; dit is vergelijkbaar met 2017. Tijdens de coronaperiode is dit aandeel met drie procentpunt gedaald. De deelauto wordt (vooralsnog) door slechts twee procent van de Zeeuwen gebruikt<sup>7</sup>. Er zijn ook inwoners die aangeven geen gebruik te maken van een vervoermiddel. Dit aandeel ligt op vier procent en blijft gelijk aan voorgaande (meet)jaren (in 2009: vier procent; 2013: vijf procent; 2017: drie procent; 2021 voor *lockdown*: drie procent).

<sup>5</sup> In Flevoland ligt het autobezit relatief hoog, omdat hier veel (administratief) gevestigde autoleasemaatschappijen zijn gevestigd. Zie ook RVO (2021).

<sup>6</sup> We hebben inwoners in het onderzoek van 2021 ook gevraagd naar hun vervoermiddelengebruik voor de pandemie.

<sup>7</sup> Het betreft een auto in de buurt die je ook voor korte ritten kunt huren (bv. via Greenwheels, MyWheels, peer-2-peer car sharing). Het lenen van de auto via familie, vrienden en bekenden hoort hier niet bij.



## Corona en vervoermiddelengebruik

We zien dat de coronacrisis invloed heeft gehad op het vervoermiddelengebruik. Zo worden alle vervoermiddelen minder gebruikt ten opzichte van de periode direct vóór de *lockdown* in maart 2020. De frequentie van het ov-gebruik is het sterkst afgenomen. Van de inwoners die vóór de lockdown gebruik maakten van de bus, geeft 47 procent aan momenteel minder te reizen met de bus. Onder de treingebruikers is dit 49 procent<sup>8</sup>. Van de autogebruikers is zeventien procent minder met de auto gaan reizen; van de e-bike- en fietsgebruikers is achttien procent minder met de e-bike/fiets gaan reizen.

## Veel Zeeuwen pakken de auto; al dan niet in combinatie met andere vervoermiddelen

Het huidige mobiliteitsprofiel van de Zeeuw wordt, zoals we eerder beschreven, gedomineerd door de auto<sup>9</sup>. Meestal wordt het autogebruik gecombineerd met de fiets. Er is ook een groep Zeeuwen (bijna twaalf procent van de inwoners) die alleen gebruik maakt van de fiets en niet of nauwelijks reist met een ander vervoermiddel. Dit betreft relatief vaak stadsbewoners, mensen met lagere inkomens, alleenstaanden en 80-plussers. De inwoners die wekelijks met het openbaar vervoer reizen,

kennen een soortgelijk profiel, behalve dat het hier vaker om jongvolwassenen – wellicht studenten – gaat en minder vaak om ouderen<sup>10</sup>.

## Voorzieningenaanbod doorgaans hooggewaardeerd

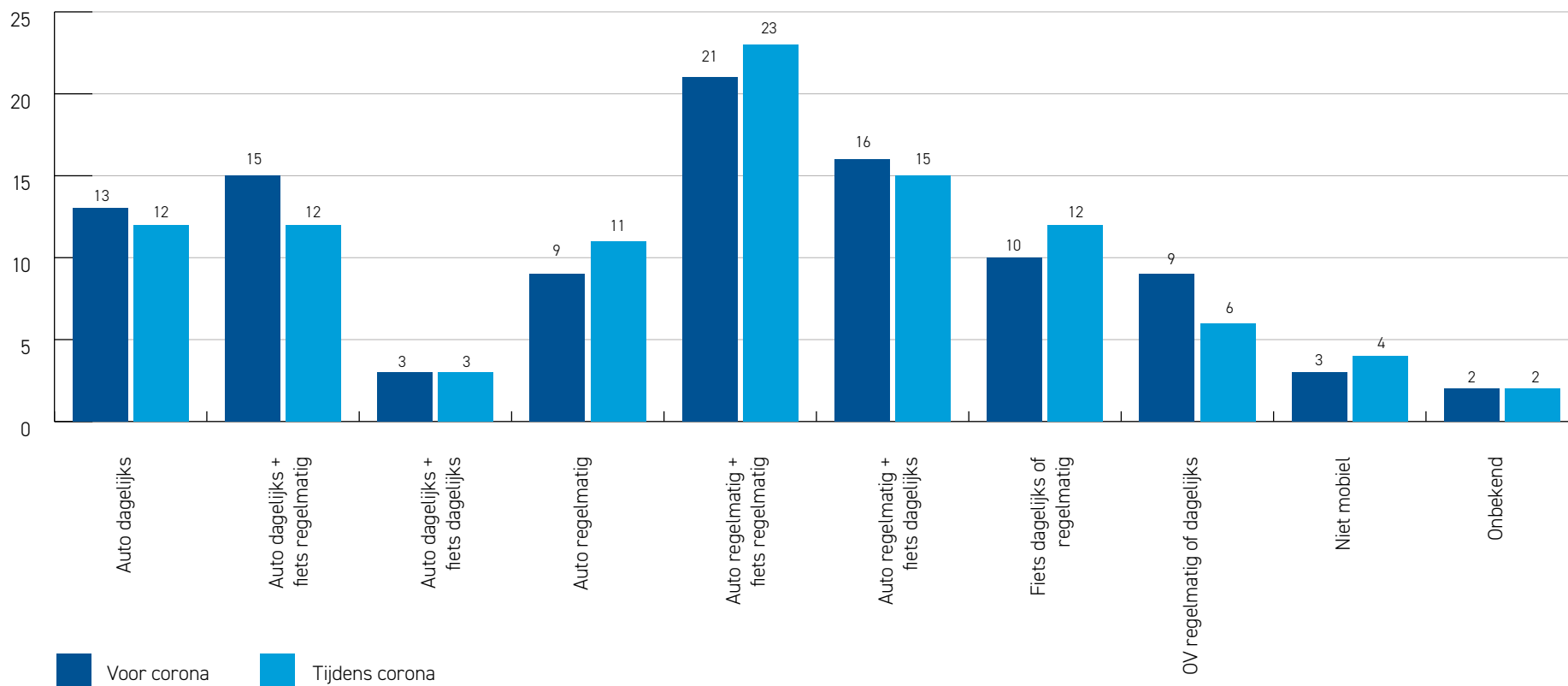
Over het algemeen zijn Zeeuwen tevreden met het voorzieningenaanbod in hun omgeving, vooral met het aanbod winkels voor dagelijkse levensbehoeften. Ook het aanbod aan scholen, sportvoorzieningen en zorgvoorzieningen wordt hooggewaardeerd. Minder tevreden zijn Zeeuwen met het cultuuraanbod zoals musea, voorstellingen of concerten. Bijna drie op de vijf inwoners zijn daar weinig tevreden over en geeft een rapportcijfer van zes of lager. Ruim twee op de vijf inwoners vinden de vrijetijdsvoorzieningen ondermaats. Jongere Zeeuwen van 16 tot en met 29 jaar zijn doorgaans het minst tevreden met de lokale voorzieningen, evenals inwoners met een lager inkomen en een slechtere gezondheid. Actieve ouderen (60-79 jaar) en inwoners in de stedelijke gebieden in Zeeland zijn het meest tevreden met de voorzieningen in hun woonomgeving. Voor de Zeeuwen die buiten het stedelijk gebied wonen geldt, dat ze vooral minder tevreden zijn met het aanbod overige winkels en het cultuur-, vrije tijds- en sportaanbod dan hun provinciegenoten in het stedelijke gebied.

<sup>8</sup> Ongeveer twee procent van de ov-gebruikers voor de coronacrisis zegt momenteel meer te reizen met het ov.

<sup>9</sup> Voor het opstellen van het mobiliteitsprofiel gebruiken we de indeling zoals door Smit et al. (2013) opgesteld. De profielen zijn niet te vergelijken met voorgaande jaren vanwege een verschil in uitvraag. Dagelijks is bij ons de categorie '(bijna) elke dag'. Regelmatig omvat bij ons de categorieën 'meerdere dagen per week' en '1 dag per week'. De resterende categorieën 'minder dan 1 dag per week' en 'nooit' vatten wij samen als niet of nauwelijks. Het vervoermiddelengebruik is wel in hoofdlijnen met voorgaande jaren te vergelijken. Dit doen wij dan ook in de tekst.

<sup>10</sup> Resultaten gebaseerd op een multiple regressieanalyse met ongewogen data.

**Figuur 5.2** Mobiliteitsprofielen van Zeeuwse inwoners; voor en tijdens corona (% inwoners)\*



\* Het profiel van de reiziger in het openbaar vervoer (ov regelmatig of dagelijks) is het meest divers, omdat zij ook de auto en/of fiets gebruiken. De situatie vóór corona is de situatie direct vóór de intelligente lockdown in maart 2020.

Bron: Leven in Zeeland (2021)





**Tabel 5.2** Is (zeer) tevreden met voorzieningen; naar type voorziening en leeftijd (% inwoners)\*

	Alge- meen	16-29 jaar	30-44 jaar	45-59 jaar	60-79 jaar	80+
Winkels voor dagelijkse levensbehoeften	86	<b>81</b>	<b>87</b>	87	86	<b>82</b>
Overige winkels	66	<b>54</b>	66	67	<b>70</b>	66
Scholen	82	<b>74</b>	<b>87</b>	83	<b>86</b>	<b>68</b>
Zorgvoorzieningen	75	<b>67</b>	76	76	<b>79</b>	77
Sportvoorzieningen (zaal, veld, zwembad)	75	<b>69</b>	75	77	<b>78</b>	<b>65</b>
Culturele voorzieningen (musea, voorstellingen, concerten)	43	<b>34</b>	<b>39</b>	44	<b>48</b>	48
Vrijtijdsvoorzieningen	57	<b>47</b>	<b>53</b>	62	<b>64</b>	62
Speeltuin voor kinderen	70	<b>66</b>	72	70	<b>73</b>	66
Openbare ontmoetingsplekken	60	<b>53</b>	60	61	<b>64</b>	63

**Vetgedrukt** = significant afwijkend van andere leeftijdsgroepen bij een p-waarde < 0,05.

\* Bij het berekenen van deze percentages zijn de mensen die 'weet niet' hebben ingevuld niet meegenomen. Antwoord 'weet niet' is als volgt verdeeld: winkels voor dagelijkse levensbehoeften (1%), Overige winkels (5%), Scholen (37%), Zorgvoorzieningen (16%), Sportvoorzieningen (zaal, veld, zwembad) (24%), Culturele voorzieningen (musea, voorstellingen, concerten) (23%), Vrijtijdsvoorzieningen (21%), Speeltuin voor kinderen (32%) en Openbare ontmoetingsplekken (28%).

Bron: Leven in Zeeland (2021)

## Openbaar vervoer onvoldoende; voet- en fietspaden ruim voldoende

Eerder bespraken we al dat ongeveer een op de tien inwoners wekelijks gebruik maakt van het openbaar vervoer. Uit ons onderzoek blijkt dat twee derde van de inwoners die weleens gebruik maakt van het openbaar vervoer ontevreden is met de *betaalbaarheid* van de bus, trein, haltetaxi of boot<sup>11</sup>. Ook de beschikbaarheid van het ov scoort laag: 58 procent van de inwoners is hier ontevreden over. In het stedelijk gebied zijn inwoners meer te spreken over de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het ov dan erbuiten. De aanwezigheid van voet- en fietspaden in de provincie kan op meer waardering rekenen onder de Zeeuwse inwoners: acht op de tien zijn (zeer) tevreden met die opties. Inwoners uit het stedelijk gebied zijn meer tevreden met de voet- en fietspaden dan erbuiten.

## Bereikbare voorzieningen voor iedereen: lokale verschillen in Zeeland

We hebben een beeld gegeven over inwoners in Zeeland en hun ervaringen met de bereikbaarheid en het voorzieningenaanbod in de woonplaats, maar welke ruimtelijke verschillen zijn er in Zeeland op dit thema? In deze paragraaf kijken we naar de verschillen per kern of wijk als het gaat om ervaren reistijd tegenover aanvaardbare reistijd, zelfstandig kunnen bereiken van voorzieningen en tevredenheid met de voorzieningen. We voegen hier de feitelijke afstand in kilometers, zoals gepubliceerd door het CBS, aan toe. We richten ons in deze paragraaf

<sup>11</sup> In tegenstelling tot de vorige analyses gaat het hier niet per se om inwoners die wekelijks gebruik maken van het ov.



specifiek op een voorziening die nagenoeg iedereen – van jong tot oud - gebruikt, namelijk de winkels voor dagelijkse levensbehoeften. Voor een soortgelijke analyse voor de voorziening 'huisarts' verwijzen we naar het venster '[Signalen van kwetsbaarheid](#)'.

### Bereikbare winkels voor dagelijkse levensbehoeften

De meeste wijken in Zeeland scoren relatief goed als het gaat om de bereikbaarheid van winkels voor dagelijkse levensbehoeften. Met name wijken in de gemeenten Middelburg, Vlissingen en Kapelle vallen positief op als het gaat om de bereikbaarheid van winkels voor dagelijkse levensbehoeften. Ook in de gemeente Goes wordt de huidige reistijd naar winkels voor dagelijkse levensbehoeften relatief vaker als aanvaardbaar beschouwd.

In de gemeente Borsele zijn inwoners minder te spreken over de bereikbaarheid van winkels voor dagelijkse levensbehoeften dan in de rest van Zeeland: in deze gemeente vinden relatief (en significant) meer mensen dat hun reistijd tot de supermarkt te lang is. De inwoners zijn hier ook minder tevreden over het *aanbod* van dit type winkels in hun woonomgeving. Kijken we nog specifiek naar de dorpen/kernen binnen de gemeente Borsele dan zien we vooral dat Nieuwdorp, 's Heerenhoek en de wijken in het uiterste puntje van de 'Zak van Zuid-Beveland' lager scoren op deze aspecten<sup>12</sup>. Kijken we naar feitelijke reisafstand tot een grote supermarkt dan valt vooral Ellewoutsdijk op met een

gemiddelde afstand van 5,3 kilometer (CBS Statline, 2021c). Inwoners in de kern Veere zijn ook meer ontevreden met hun reistijd en met het winkelaanbod. De feitelijke afstand tot een grote supermarkt is hier, met 5,4 kilometer, eveneens groot.

### Zelfstandig naar de winkel kunnen

Als het gaat om het niet zelfstandig kunnen bereiken van winkels voor dagelijkse levensbehoeften dan zien we minder grote verschillen tussen de wijken en gemeenten in Zeeland. Alleen de gemeente Sluis valt negatief op als het gaat om het aandeel mensen dat niet zelfstandig naar de winkel kan. Het gaat dan met name om de kern Retranchement: hier geeft tien procent van de inwoners aan niet zelfstandig naar de supermarkt te kunnen. Wel moet worden opgemerkt dat er in Retranchement relatief veel ouderen wonen (CBS Statline, 2021b); hier speelt dus mogelijk een leeftijdseffect. Tot slot scoren de kernen Hoofdplaat (gemeente Sluis) en Biervliet kern en omgeving (gemeente Terneuzen) laag op alle bereikbaarheidsindicatoren. In deze wijken is men minder tevreden over het winkelaanbod, wordt de ervaren reistijd als te lang ervaren, kunnen relatief veel mensen niet zelfstandig naar de winkel en is de feitelijke afstand tot de winkel groot<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Dit zien we overigens ook voor de voorziening 'huisarts' in het venster over 'Signalen van kwetsbaarheid'.

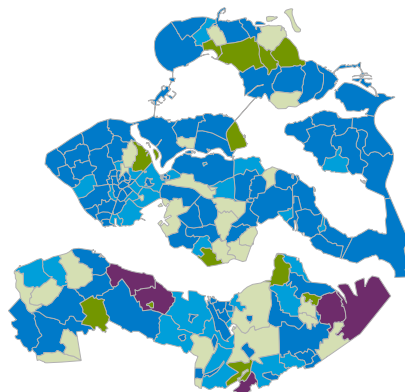
<sup>13</sup> Bij de huisartsvoorziening zien we ook dat o.a. de wijken 'Retranchement' en 'Hoofdplaat' lager scoren op de losse indicatoren.



**Figuur 5.3** Bereikbaarheid en beschikbaarheid van winkels voor dagelijkse boodschappen; naar woonwijk\*

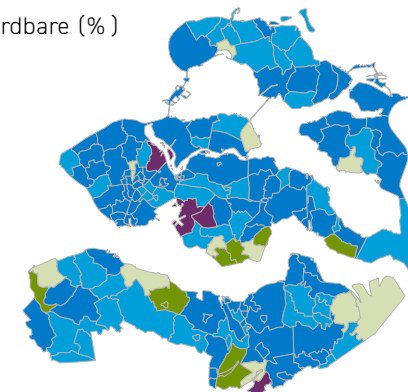
(a) Afstand in kilometers (CBS)

- minder dan 1,5
- 1,5 - 3 (gemiddeld 2,1 km)
- 3,0 - 4,5
- 4,5 - 6,0
- 6 of meer



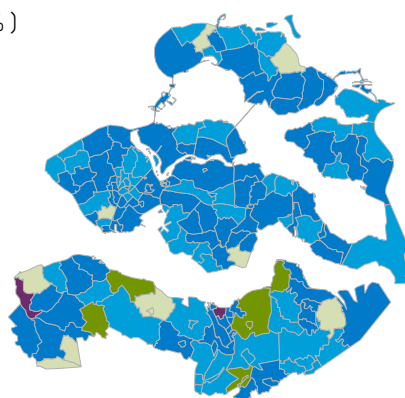
(b) Ervaart reistijd binnen het aanvaardbare (%)

- minder dan 72
- 72 - 79
- 79 - 86
- 86 - 93
- 93 of meer (gemiddeld 95%)



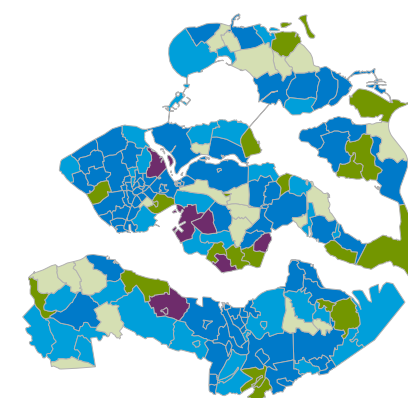
(c) Kan het zelfstandig bereiken (%)

- minder dan 92
- 92 - 94
- 94 - 96
- 96 - 98
- 98 of meer (gemiddeld 98%)



(d) Is tevreden over het aanbod (%)

- minder dan 40
- 40 - 55
- 55 - 70
- 70 - 85
- 85 of meer (gemiddeld 86%)



\* Bij de afstand in kilometers gaat het over een grote supermarkt (een minimale oppervlakte van 150 m<sup>2</sup>). De andere figuren gaan over winkels voor dagelijkse levensbehoeften. De correlaties (r) op wijkniveau tussen de afzonderlijke indicatoren zijn:  $r_{ab} = 0,592$ ;  $r_{ac} = 0,302$ ;  $r_{ad} = 0,621$ ;  $r_{bc} = 0,330$ ;  $r_{bd} = 0,833$ ;  $r_{cd} = 0,316$ .

Bron: Leven in Zeeland (2021) & CBS Statline (2021c)

## Conclusies: meerderheid tevreden over voorzieningen en bereikbaarheid, maar niet iedereen heeft toegang

Door de bijzondere ligging van Zeeland, als land in zee, is bereikbaarheid binnen de regio een grote uitdaging. De provincie is dunbevolkt, waardoor sommige voorzieningen niet rendabel zijn en daardoor verdwijnen of elders worden gecentreerd. Uit de regionale Monitor Brede Welvaart van het CBS blijkt dat de afstanden tot dagelijkse voorzieningen doorgaans langer zijn in Zeeland dan in andere provincies in Nederland. In dit venster hebben we daarom de vraag aan de orde gesteld *hoe de bereikbaarheid en het aanbod van voorzieningen wordt ervaren door de Zeeuwen en welke rol de vervoersmogelijkheden daarbij spelen.*

We kunnen concluderen dat het merendeel van de Zeeuwen de bereikbaarheid van de dagelijkse voorzieningen als goed ervaart. Een grote meerderheid vindt de huidige reistijd tot voorzieningen aanvaardbaar. Bovendien kunnen de meeste Zeeuwen voorzieningen zelfstandig bereiken en hebben zij geen hulp van anderen nodig om zich te verplaatsen. Het autobezit ligt nog steeds hoog in Zeeland en het gebruik van de auto blijft populair. We zien daarbij in het bijzonder dat de auto een belangrijk vervoermiddel is voor inwoners van het niet-stedelijke gebied van Zeeland. De auto wordt veelal gecombineerd met de fiets of e-bike, die het in populariteit nog niet van de fiets heeft gewonnen. Verder kan het voorzieningenaanbod in de woonregio, met uitzondering van het aanbod culturele en vrijetijdsvoorzieningen, op een positieve beoordeling rekenen van de inwoners.

Er is echter ook een groep Zeeuwen voor wie een goede bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen minder vanzelfsprekend is. Het gaat hier om een groep Zeeuwen die de huidige reistijd naar de dagelijkse voorzieningen als te lang ervaart en/of de voorzieningen niet zelfstandig kan bereiken. Deze groep is met name afhankelijk van anderen en/of het openbaar vervoer. De inwoners met een ervaren bereikbaarheidsprobleem zijn relatief vaak inwoners met een lager inkomen, een slechtere gezondheid, een hogere leeftijd (80-plus) en met een leeftijd tussen 16 en 30 jaar. Bovendien zijn er specifieke wijken in Zeeland aan te wijzen waar de bereikbaarheid van de supermarkt en de huisarts als minder goed wordt ervaren (zoals wijken in het puntje van de 'zak van Zuid-Beveland' in de gemeente Borsele alsook de wijken Retranchement, Hoofdplaat en Biervliet (in de gemeenten Sluis en Terneuzen)). Het ziekenhuis, sport- en hobbyverenigingen en ov-opstaphaltes zijn volgens de inwoners het meest lastig te bereiken in de provincie.

Het openbaar vervoer is voor veel inwoners een knelpunt. We zien dat het merendeel van de gebruikers van het openbaar vervoer de betaalbaarheid en beschikbaarheid van het ov onvoldoende vindt. Bovendien ligt de huidige reistijd richting de opstaphalte van het openbaar vervoer (bus, boot en/of trein) voor een relatief grote groep inwoners buiten het aanvaardbare. Een andere nieuwe vervoersservice is de deelauto; deze is nog niet erg populair onder de inwoners.

De Provincie Zeeland heeft een goede bereikbaarheid van voorzieningen tot een van haar speerpunten gemaakt in haar beleid. Ze heeft daarbij oog voor de groep die het openbaar vervoer gebruikt en die hier geen alternatief voor heeft. Ook wil de provincie de bestaande vervoerssystemen combineren met nieuwe en andere vervoersconcepten om zo het vervoer in de regio te verbeteren en rendabel te houden.

De bevindingen uit dit onderzoek laten zien dat er vooralsnog groepen inwoners en regio's in Zeeland zijn die achterblijven als het gaat om bereikbaarheid. Om een goede bereikbaarheid voor de inwoners te garanderen, zodat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij, blijft aandacht voor deze groepen, regio's en bestemmingen en voorwaarden voor (openbaar) vervoer belangrijk.

# Portret

Jessica | 33 jaar | Zuiddorpe

Zelf ben ik in Koewacht geboren en opgegroeid. Mijn man komt uit Hulst. Samen hebben we in Vlissingen gestudeerd en ook gewoond. Ik heb de pabo gedaan en werk sindsdien in het speciaal onderwijs. Na de opleiding waren we het er al snel over eens dat we weer in Zeeuws-Vlaanderen wilden gaan wonen, maar beiden wilden we niet terug naar onze geboorteplaats. Sint-Jansteen werd het compromis. Sinds een jaar wonen we in Zuiddorpe omdat we hier een buitenkans zagen: het oude bankgebouw stond te koop.

Dit hebben we helemaal gerenoveerd tot woonhuis met veel ruimte voor de kinderen. We hebben twee kinderen en daarnaast zijn we ook pleegouders.

De kinderen zitten sinds de verhuizing nog op dezelfde basisschool. In dit dorp zijn die voorzieningen er niet. Hier op het dorp is dus echt helemaal niks. De dichtstbijzijnde supermarkt is vijf minuten rijden, dus dat is nog steeds prima. Mijn schoonouders wonen in Hulst en die doen er ook zo lang over.

Al moet ik eerlijk zeggen dat ik heel gemakzuchtig de boodschappen laat bezorgen. Dat is ideaal.

Qua hobby's voor de kinderen verschilt het heel erg: ballet is bijvoorbeeld in de buurt in Axel, maar zwemles is een stuk verder rijden naar Hulst. Verder zitten ze beide op de tekenschool en dat is weer in het Belgische Klinge. Dat soort dingen kosten in België een stuk minder dan in Nederland. Je moet er dan wel even een half uurtje voor rijden, maar ze doen het zo graag.



# Portret

Jessica | 33 jaar | Zuiddorpe

Dat hebben we ervoor over. Ze zijn gewend om met ongeveer helft Nederlandse en helft Belgische kinderen in het klasje te zitten. Toen de kinderen klein waren, zijn ze ook over de grens naar de kleuterklas geweest.

In de overweging tussen voorzieningen is het vaak een combi van praktisch (kosten of dichterbij) en kwaliteit. Ik moet zeggen: in België zijn die dingen voor kinderen vaak gesubsidieerd. Het is daar wat dat betreft een stuk beter geregeld. En tanken natuurlijk. We tanken nooit in Nederland. Een ziekenhuisbezoek doen we ook wel over de grens. Voor simpele zorg kunnen we in Terneuzen terecht, maar voor specialistische hulp word je eerder naar Belgische ziekenhuizen gestuurd. De huisarts is wel zo georiënteerd dat ze ons naar Belgische ziekenhuizen verwijst als dat nodig is.

Praktisch gezien ben je hier echt afhankelijk van een auto. Ik denk dat je hier niemand vindt die geen auto heeft. De meeste huishoudens hebben er wel twee. Het is een beetje ingeburgerd om een auto te hebben. Toen ik studeerde had ik zelfs al snel een auto om in Vlissingen te komen. Het was echt niet te doen om met het openbaar vervoer daar te komen.

Het grootste nadeel aan hier wonen is natuurlijk die tunnel. Wij kunnen niet Nederland in via Nederland zonder ervoor te betalen. Als we naar Rotterdam gaan, rijden we altijd via Antwerpen. Maar voor de rest van Zeeland, Middelburg of Vlissingen bijvoorbeeld, is dat een ander verhaal. En andersom ook; als mensen ons willen bezoeken kost het altijd een tientje. Ik heb jaren in Middelburg gewerkt en ik had geluk dat mijn werkgever het vergoedde, maar anders kost dat een hele bak geld per maand. We houden wel rekening met de tolvrije zaterdag om bij vrienden op bezoek te gaan. Het beperkt in zekere zin want ver is het allemaal niet.

Maar mis ik hier iets? Nee, niets. De inwoners hier zijn heel sociaal. Het is een dorp waar heel veel gebeurt. Voor de kinderen is dat leuk. Er is een jeugdtraad, er worden chips en cola-avonden georganiseerd. Terwijl dat in een grote stad wel anders kan zijn. Daar kennen mensen soms de burens van drie huizen verder niet eens. Er is meer sociale controle hier, dat is vast een mentaliteitsdingetje.

In de loop van de jaren zijn er veel Belgen in Zeeuws-Vlaanderen komen wonen. Dat zie je nu wel weer afvlakken omdat in België de huizenprijzen weer beter zijn. De Belgen wonen dan hier, maar ze blijven wel werken en naar school gaan in België. Dat maakt het wel wat minder sociaal. Overigens gaat dat niet altijd zo, soms mengen ze wel in de gemeenschap. Maar ik denk dat driekwart wel met het hoofd in België blijft.

De huizen die hier in de buurt te koop komen, zijn zo verkocht. Laatst is er ook weer een gezin met jonge kinderen uit Holland komen wonen. Ze zijn helemaal verbaasd over de rust en de ruimte. Je merkt dat ze er bewust voor hebben gekozen om deze kant op te komen. Ze zijn betrokken bij de gemeenschap. Dat zie je meer de laatste tijd: dat mensen uit de rest van het land deze kant op komen.

Over vijf jaar hoop ik hier nog zeker te wonen. Dit huis is wel op lange termijn gekocht en we hebben veel verbouwd. Bovendien wordt mijn man niet goed als ik zeg dat ik weer wil verhuizen.



## Referenties

CBS Statline (2021a). *Motorvoertuigenpark; inwoners, type, regio, 1 januari 2021*.

Geraadpleegd op 27 januari 2022 van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/7374hvv/table?dl=5D05F>

CBS Statline (2021b). *Regionale kerncijfers Nederland 2020*. Geraadpleegd op 27 januari

2022 van <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70072ned/table?dl=61580>

CBS Statline (2021c). *Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, wijk- en buurtcijfers*

2020. Geraadpleegd op 9 februari 2022 van <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84953NED/table>

HZ KCZS (2021, mei). #2 - *Wonen in Zeeland*. HZ Kenniscentrum Zeeuwse Samenleving.

Geraadpleegd op 27 januari 2022, van <https://publicaties.kczs.nl/2-wonen-zeeland>

Lucas, Karen & Mattioli, Giulio & Verlinghieri, Ersilia & Guzman, Alvaro (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *ICE Proceedings Transport 169(6)*.

<https://www.icevirtualibrary.com/doi/pdf/10.1680/jtran.15.00073>

RVO (2021, februari). *Notitie verdeling personenvoertuigen over de provincies - fase 1*.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

<https://www.rvo.nl/sites/default/files/2021/02/Notitie%20verdeling%20personenvoertuigen%20over%20de%20provincies.pdf>

Smit, A., Braat, H., Out, N., & Van Kooten, P. (2013, maart). *Themarapport Sociale Staat van Zeeland. Mobiliteit en bereikbaarheid*. SCOOP.

<https://dedatawerkplaats.nl/pdf/Themarapport-SSvZ-Mobiliteit-en-bereikbaarheid.pdf>

Van Beuningen, J., & Molnár-in 't Veld, H. (2020, november). *Verkeersmobiliteit van 55-plussers, 2018/2019*. Centraal Bureau voor de Statistiek.

<https://www.cbs.nl/nl-nl/longreads/statistische-trends/2020/verkeersmobiliteit-van-55-plussers-2018-2019?onepage=true>

