



5 Voorzieningen en bereikbaarheid

In het kort

- De afstand tot voorzieningen in Zeeland ligt gemiddeld iets hoger dan in Nederland gemiddeld, en deze afstand stijgt.
- Zeeuwen zijn het meest tevreden over de aanwezigheid van basisscholen, sportvelden en medische zorg (huisarts en fysiotherapie), maar minder tevreden over de aanwezigheid van winkels (m.u.v. supermarkt), culturele voorzieningen, en het ziekenhuis.
- Reisbereidheid naar voorzieningen is lager onder jongeren dan onder ouderen. Jongeren vinden vaker dat een supermarkt of een huisarts binnen enkele minuten bereikbaar moet zijn. Ouderen zijn vaker bereid om langer te reizen naar voorzieningen.
- Het autogebruik in Zeeland blijft hoog: 43 procent van de inwoners gebruikt zo goed als dagelijks een auto.
- Het gebruik van de elektrische fiets is sterk gestegen. Ook incidenteel gebruik van het ov (zowel bus als trein) is toegenomen. Dat geldt niet voor frequent gebruik van het ov.
- Het beeld van het openbaar vervoer in Zeeland is weinig positief. Over zowel de betaalbaarheid als beschikbaarheid van het OV zijn inwoners bovendien negatiever dan vier jaar geleden.

In dit venster richten we ons op voorzieningen en bereikbaarheid in Zeeland. We starten met het beeld over dit onderwerp volgens de regionale Monitor Brede Welvaart van het CBS. Vervolgens kijken we naar de mening van inwoners over de aanwezigheid en bereikbaarheid van voorzieningen. Tot slot gaan we in op mobiliteit van inwoners en hun mening over het openbaar vervoer in Zeeland.

Beeld CBS-monitor

In de regionale Monitor Brede Welvaart wordt bijgehouden wat de gemiddelde afstand in de provincie is tot een sportterrein, een basisschool, het ov, en tot een café (CBS, 2025-c).¹ De gemiddelde afstand tot ov (0,5 km), basisschool (0,9 km), en een café (2,4 km) is in Zeeland wat hoger dan gemiddeld in Nederland. Met name in Randstedelijke provincies liggen de afstanden tot deze voorzieningen lager. Ondanks dat is de gemiddelde afstand tot de meeste van deze voorzieningen in Zeeland niet veel hoger dan in Nederland; voor zowel de basisschool en het ov² is de gemiddelde afstand in Zeeland enkele honderden meters hoger dan gemiddeld is in Nederland. De gemiddelde afstand tot een café is in Zeeland de laatste vijf jaar toegenomen van 1,5 tot 2,4 km. Landelijk zien we ook een toename, maar die is minder sterk. Met name op Schouwen-Duiveland, in Reimerswaal en op Noord-Beveland zijn deze afstanden relatief groot.

¹ Cijfers uit de regionale Monitor Brede Welvaart over afstand tot voorzieningen is gebaseerd op data uit 2024, m.u.v. de afstand tot een sportterrein. Deze is afkomstig uit 2017.

² In deze cijfers is geen rekening gehouden met de kenmerken van de ov-halte. Zo wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met het aantal buslijnen dat een bushalte aandoet.

³ Het percentage (zeer) tevreden is gebaseerd op een tienpuntsschaal. Een cijfer van 7 of hoger correspondeert met 'tevreden' of 'zeer tevreden', een cijfer van 5 of 6 correspondeert met 'matig tevreden' en een cijfer van 4 of lager correspondeert met 'ontevreden'.

⁴ Het gaat hier bijvoorbeeld om fysiotherapie of een huisarts. Zie vraag 20 van de vragenlijst (Bijlage 1).

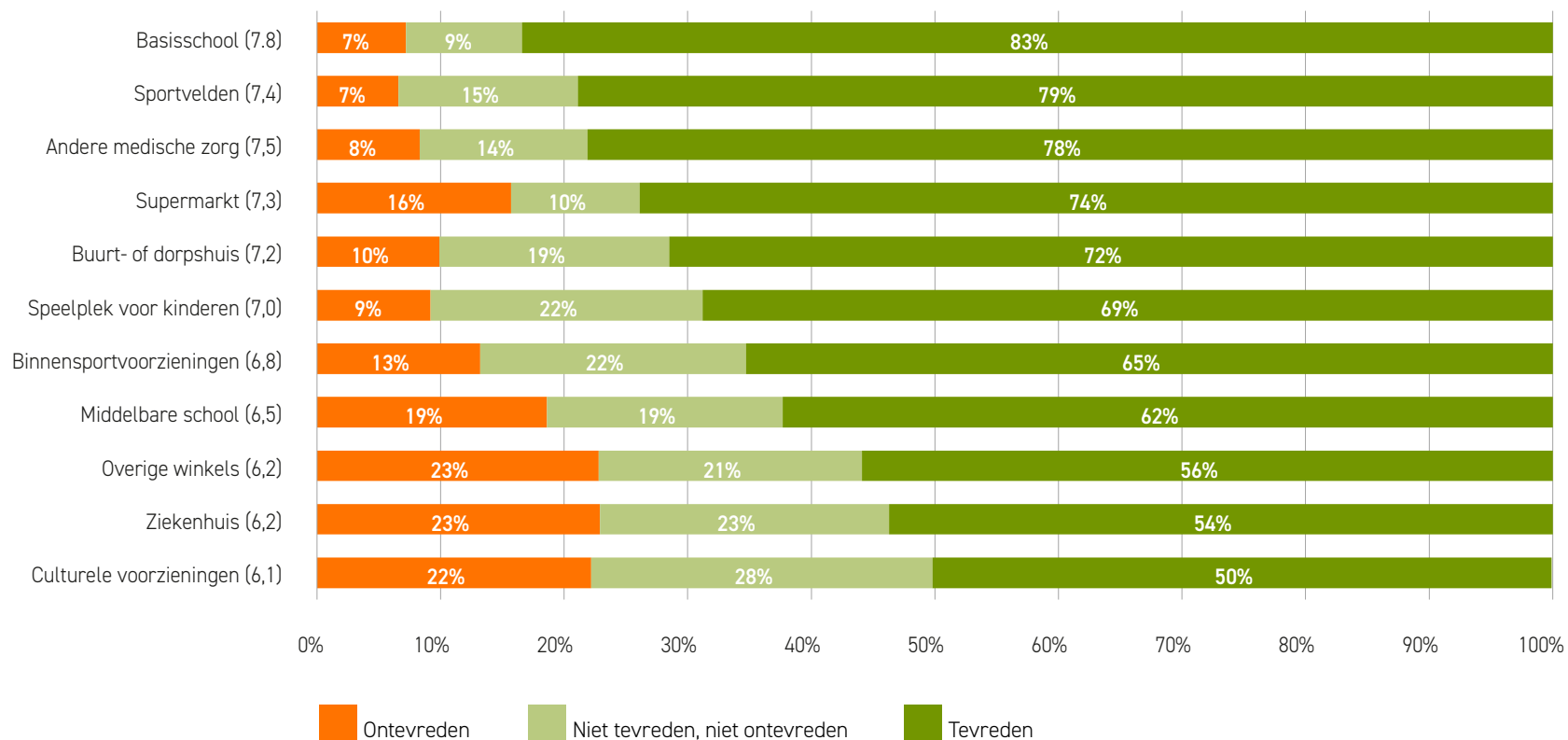
In de regionale Monitor Brede Welvaart zijn enkele voorzieningen geselecteerd die een algemeen beeld schetsen van het voorzieningenniveau in een provincie, gemeente, of regio. In het vervolg van dit venster zoomen wij verder in op dit voorzieningenniveau, onder meer door naar een groter aantal voorzieningen te kijken dan in de regionale Monitor Brede Welvaart.

Aanwezigheid van voorzieningen

Hoge tevredenheid met basisscholen, beoordeling winkelaanbod en ziekenhuis lager

Aan inwoners is gevraagd hoe tevreden³ ze zijn met de aanwezigheid van voorzieningen, zoals een supermarkt, basisschool, of een huisarts. Het blijkt dat Zeeuwen het meest tevreden zijn over de aanwezigheid van een basisschool, sportvelden, en 'overige medische zorg'.⁴ Over de aanwezigheid van culturele voorzieningen, ziekenhuizen, winkels (uitgezonderd supermarkt), de middelbare school, en binnensportvoorzieningen is echter meer dan één op de drie Zeeuwen niet, of slechts gematigd tevreden. Voor ziekenhuizen, overige winkels, en culturele voorzieningen, is zelfs 22-23 procent van de inwoners ontevreden.

Figuur 5.1 Tevredenheid met de aanwezigheid van verschillende voorzieningen. Gemiddelde beoordeling per voorziening tussen haakjes



Bron: Leven in Zeeland, 2025

Tabel 5.1 Gemiddelde beoordeling aanwezigheid van voorzieningen, per gemeente Onvoldoendes in rood

	Supermarkt	Overige winkels	Middelbare school	Ziekenhuis	Culturele voorzieningen
Borsele	5,4	4,9	5,6	6,6	5,4
Goes	7,0	6,5	7,3	7,8	6,8
Hulst	6,5	5,5	6,6	6,0	5,4
Kapelle	7,8	7,1	6,6	7,3	6,2
Middelburg	8,0	7,2	7,6	5,7	6,9
Noord-Beveland	7,8	6,4	5,2	6,1	5,4
Reimerswaal	6,9	5,5	6,4	6,6	5,6
Schouwen-Duiveland	7,4	6,3	6,1	4,3	6,1
Sluis	6,3	5,3	6,0	5,5	5,5
Terneuzen	7,2	6,0	6,3	7,2	6,0
Tholen	7,4	5,4	5,4	5,3	5,1
Veere	7,4	6,6	6,4	5,6	6,2
Vlissingen	8,1	7,1	7,0	6,0	6,2
Zeeland	7,3	6,2	6,5	6,2	6,1

Op Tholen worden vier verschillende voorzieningen met een onvoldoende beoordeeld, gevolgd door Borsele (drie voorzieningen onvoldoende), Noord-Beveland en Sluis (twee voorzieningen). Met name de aanwezigheid van culturele voorzieningen, het ziekenhuis, en overige winkels wordt relatief laag beoordeeld. In Goes, Middelburg, en Kapelle worden minimaal zes voorzieningen met een 7,5 of hoger beoordeeld.

De voorziening die over de breedte het hoogst werd beoordeeld (qua aanwezigheid) is de basisschool: in geen enkele gemeente was de beoordeling lager dan een 7. Het percentage inwoners dat ontevreden is over de aanwezigheid van een basisschool, is met zeven procent ook het laagst van alle voorzieningen (zie figuur 5.1).

Grote verschillen in beoordeling voorzieningen-niveau, ook binnen gemeenten

Met cijfers op dorp- of wijkniveau kunnen we lokaal zien waar men in Zeeland wel en niet tevreden is met het voorzieningenniveau, en kunnen we naar lokale omstandigheden kijken die opvallende beoordelingen kunnen verklaren. Hieronder worden voor enkele voorzieningen uitgelicht.

Supermarkt

In Middelburg (85%), Vlissingen (87%), op Noord-Beveland (82%) en in Kapelle (82%) is het percentage inwoners dat tevreden is met de aanwezigheid van een supermarkt hoger dan in andere gemeenten. In Borsele (47%), Sluis (59%) en Hulst (63%) is die tevredenheid het laagst. In de gemeenten met een hoge beoordeling valt Noord-Beveland op, tussen veelal relatief stedelijke gemeenten.⁵ Alleen inwoners van Middelburg en Vlissingen beoordelen de aanwezigheid van supermarkten hoger dan Noord-Beveland, terwijl het aanbod in supermarkten in deze meer stedelijke gemeenten een stuk groter is: in Vlissingen, Middelburg en Goes zijn gemiddeld acht tot negen supermarkten binnen drie kilometer te vinden, op Noord-Beveland zijn dit er nog geen twee (CBS, 2025-a). In Terneuzen is zowel de groep tevreden inwoners (76%) als de groep ontevreden inwoners (18%) relatief groot. In gemeente Terneuzen zijn de meningen over deze voorziening dus meer verdeeld dan in andere gemeenten.

De wijken met de laagste gemiddelde beoordelingen bevinden zich voornamelijk in Zeeuws-Vlaanderen en Borsele. De laagste

beoordelingen zijn overigens niet per definitie in de kleinste kernen van Zeeland te vinden, maar veelal in meer 'middelgrote' dorpen of kernen. Voorbeelden hiervan zijn Aardenburg, Zaamslag, Borssele, Lewedorp, en 's Heerenhoek. Dit zijn allemaal dorpen met meer dan 1.000 inwoners (in enkele gevallen meer dan 2.000), waar geen supermarkt aanwezig is. In veel van deze dorpen is in de afgelopen jaren de laatste supermarkt gesloten, waardoor inwoners nu (veel) verder moeten reizen om een supermarkt te bereiken. De hoogste beoordelingen zijn voor een deel in wijken in steden te vinden (bijv. Paauwenburg-Westduin en Veersepoort), maar ook in enkele middelgrote dorpen, die (nog) wel over een supermarkt op het dorp beschikken. Voorbeelden hiervan zijn Nieuwerkerk en Zoutelande.

Overige winkels

Ook over de aanwezigheid van andere winkels dan de supermarkt zijn inwoners van Middelburg, Vlissingen, en Kapelle het vaakst tevreden. In deze drie gemeenten is minimaal 70 procent tevreden over de aanwezigheid van verschillende typen winkels. In onder andere Borsele, Sluis en op Tholen is men minder tevreden: ongeveer 35 procent van de inwoners van Sluis en Tholen en 46 procent van Borsele is ontevreden over het overige winkelaanbod.

Op wijkniveau ligt de gemiddelde beoordeling van de aanwezigheid van overige winkels het laagst in Nieuwdorp, Biervliet (kern en buitengebied), Aardenburg, Lewedorp, en Borssele. In gemeenten Veere en Borsele valt op dat de verschillen binnen de gemeente groot zijn, en soms zeer

⁵ Zie Venster 'Brede welvaart in Zeeland' voor de indeling van Zeeland naar mate van landelijkheid.

lokaal: zo is de hoogste beoordeling van het winkelaanbod van heel Zeeland in Meliskerke gegeven (8,5), terwijl inwoners van Grijskerke het winkelaanbod met een 3,8 beoordelen. Grijskerke en Meliskerke liggen nog geen vijf km van elkaar vandaan, en het inwonersaantal is nagenoeg gelijk (Gemeente Veere, 2025). In Meliskerke is echter het aantal winkels binnen drie km aanzienlijk hoger, zo blijkt ook uit CBS-cijfers (2025-b). In Borsele zijn Heinkenszand (7,9) en 's Gravenpolder (7,0) de dorpen waar men vaak tevreden is over het winkelaanbod, maar in de meeste andere dorpen van de gemeente wordt het winkelaanbod met een onvoldoende beoordeeld. Ook hier blijkt uit CBS-cijfers (2025-b) dat het aantal winkels binnen drie km in Heinkenszand en 's Gravenpolder een stuk hoger ligt dan in zo goed als alle andere kernen in de gemeente.

Basisschool

De aanwezigheid van basisscholen wordt relatief hoog beoordeeld, zeker in vergelijking met andere voorzieningen in Zeeland. In alle gemeenten is dit minimaal 72 procent van de inwoners tevreden over de aanwezigheid van basisscholen. In Middelburg (91% tevreden), Goes (89%) en Reimerswaal (88%) is de groep inwoners die hierover tevreden is nog wat groter dan in de rest van Zeeland. In Sluis (15% ontevreden), op Schouwen-Duiveland (12%) en in Kapelle (11%) is men juist vaker ontevreden over de aanwezigheid van basisscholen.

De laagste beoordelingen over de aanwezigheid van een basisschool liggen verspreid door heel Zeeland, maar zijn wel bijna allemaal in relatief kleine dorpen te vinden, zoals Baarland, Zonnemaire, en Ritthem.

Ziekenhuis

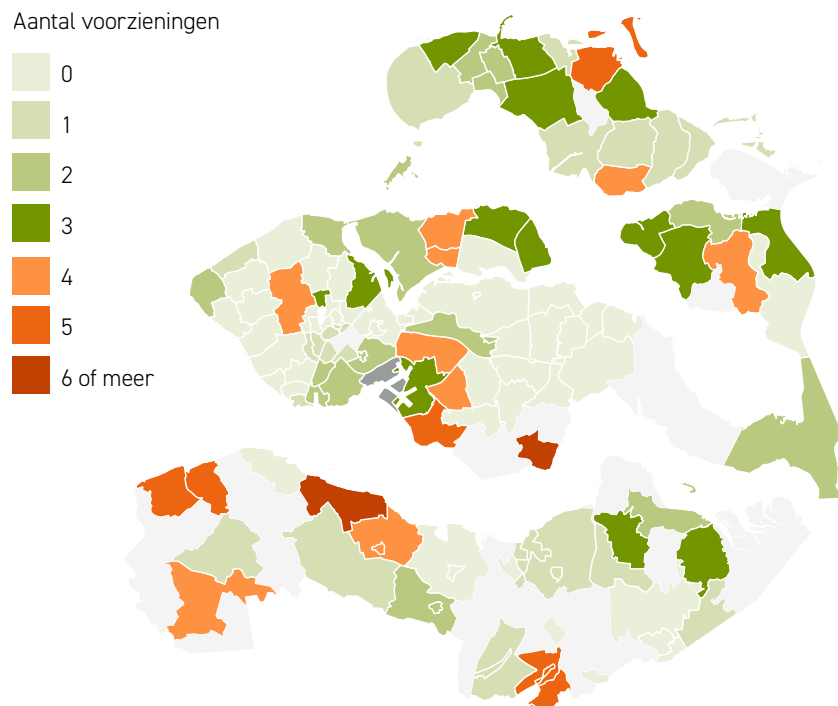
Van alle Zeeuwen is 54 procent is tevreden over de aanwezigheid van het ziekenhuis, terwijl 23 procent ontevreden is. Op Schouwen-Duiveland is de groep die ontevreden is met 48 procent het grootst van Zeeland, gevolgd door Tholen en Sluis (beiden 33%). In Goes (86% tevreden), Kapelle (78%) en Terneuzen (73%) zijn inwoners het vaakst tevreden over de aanwezigheid van een ziekenhuis, wat goed te verklaren is door de nabijheid van het ADRZ of ZorgSaam. Verder valt op dat inwoners van Vlissingen, ook een gemeente met een ziekenhuis, iets minder vaak tevreden (47%) zijn met de aanwezigheid van het ziekenhuis dan inwoners van andere Zeeuwse gemeenten. Op wijkniveau zien we de laagste beoordelingen over de aanwezigheid van een ziekenhuis op Schouwen-Duiveland: alle wijken en dorpen in die gemeente beoordeelden de aanwezigheid van het ziekenhuis met een onvoldoende.

Kortom, de beoordelingen variëren per voorziening, maar dus ook per wijk, soms binnen dezelfde gemeente.

Algemeen beeld wijken

In gemeente Veere, Goes, en Middelburg scoren de meeste wijken en dorpen weinig onvoldoendes, zie ook figuur 5.2. In Borsele en Sluis is het aantal wijken waar relatief veel voorzieningen onvoldoende worden beoordeeld hoger. De wijken in deze gemeenten waar de meeste voorzieningen onvoldoende worden beoordeeld zijn Baarland, Hoofdplaat (8 onvoldoendes), Borssele, Cadzand/Nieuwvliet (5), 's Heerenhoek, Lewedorp, en Aardenburg (4).

Figuur 5.2 Aantal voorzieningen die met een onvoldoende beoordeeld worden, per wijk. Er zijn 11 voorzieningen uitgevraagd



Bron: Leven in Zeeland, 2025

Bereikbaarheid van voorzieningen

Algemene bereikbaarheid voorzieningen

Naast de aanwezigheid van voorzieningen, is ook de bereikbaarheid ervan van groot belang. Aan inwoners is gevraagd in hoeverre ze tevreden zijn over de bereikbaarheid van voorzieningen die voor hen belangrijk zijn. Hieruit blijkt dat tien procent van de inwoners ontevreden is over de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen, 16 procent is gematigd tevreden, en 72 is tevreden. Inwoners van Sluis, Hulst en Borsele zijn iets vaker ontevreden over de bereikbaarheid van voorzieningen dan inwoners van andere gemeenten. In Goes, Middelburg, Kapelle, en Vlissingen is de tevredenheid juist iets hoger dan in andere Zeeuwse gemeenten.

Deze tevredenheid met de bereikbaarheid van voorzieningen varieert niet alleen per gemeente, maar ook per leeftijdsgroep. De ontevredenheid met de bereikbaarheid van voorzieningen is over het algemeen het grootst onder de 16 tot 29-jarigen (32% niet of gematigd tevreden), gevolgd door de inwoners van 80 of ouder (28% niet of gematigd tevreden).

Grote verschillen in reistijd naar supermarkt en huisarts

We hebben inwoners ook gevraagd naar hun reistijd naar de supermarkt.⁶ Hieruit blijkt dat de gemiddelde reisduur naar een supermarkt in Zeeland iets minder dan acht minuten is. Inwoners van Borsele (11 minuten) en Hulst (10 minuten) hebben de hoogste gemiddelde reistijd, inwoners van Middelburg, Kapelle, en Tholen is de laagste (6-6,5 minuten).

⁶ Inwoners hebben de reistijd zelf ingevuld. Het gebruikte vervoersmiddel is niet uitgevraagd.

De reistijd varieert ook binnen gemeenten. Zo zijn in gemeente Borsele enkele dorpen te vinden met de hoogste reistijd naar de supermarkt (Borssele, Nieuwdorp, en Lewedorp), maar ook enkele dorpen waarin de reistijd naar de supermarkt tot de laagste van heel Zeeland behoort; 's Gravenpolder en Heinkenszand hebben beiden minder dan vier minuten reistijd. Verder bevinden de meeste dorpen/wijken met de hoogste reistijd naar de supermarkt zich in Zeeuws-Vlaanderen.

De gemiddelde reistijd naar de huisarts ligt in Zeeland net iets boven negen minuten. De verschillen tussen gemeenten zijn relatief beperkt: in 11 van de 13 Zeeuwse gemeenten geven inwoners aan tussen de acht en de twaalf minuten te reizen naar de huisarts. Er zijn twee gemeenten waar de reistijd onder de acht minuten ligt: Noord-Beveland (7,5 minuut) en Tholen (6). Het is verrassend dat de kortste reistijd naar de huisarts te vinden is in twee relatief landelijke gemeenten, die beiden geen duidelijk centraal punt hebben dat als 'voorzieningencentrum' voor de hele gemeente geldt.

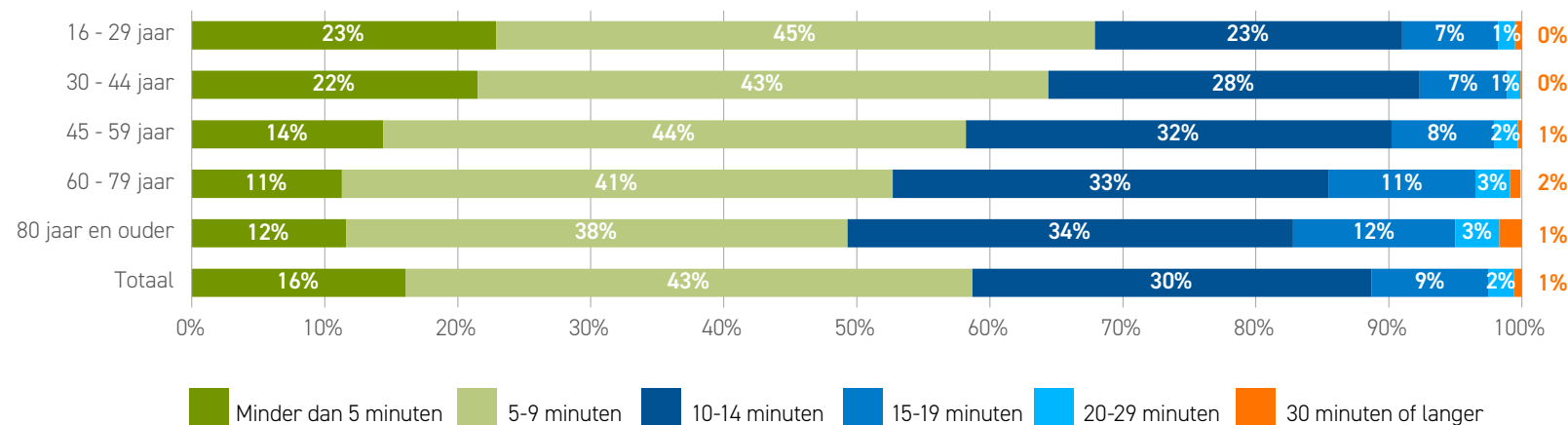
De laagste gemiddelde reistijd naar de huisarts is overigens niet in wijken in de stad te vinden, maar vaker in de grotere en middelgrote dorpen in Zeeland. Enkele dorpen met de kortste reistijd naar de huisarts zijn Zaamslag, Westkapelle, en 's Gravenpolder (tussen de vier en vijf minuten). De langste reistijd vinden we overigens ook vaak in dorpen/wijken in relatief landelijk gebied. Enkele dorpen/wijken met de langste reistijd naar de huisarts zijn Wilhelminadorp/Kattendijke en Graauw (beiden +-15 minuten gemiddeld).

Niet alleen tussen gemeenten zijn verschillen in reistijd te zien: ook per leeftijdsgroep varieert de reistijd naar de supermarkt en de huisarts. Niet geheel verrassend zijn de reistijden onder 80-plussers het hoogst, gevolgd door de 60 t/m 79-jarigen. De gemiddelde reistijd voor beide voorzieningen ligt het laagst onder de 30 t/m 44-jarigen. De langere reistijd is mogelijk te verklaren door een lagere reissnelheid. Daarnaast hebben ouderen minder vaak een auto, of rijden ze minder auto dan jongere leeftijdsgroepen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2022). Dat de laagste reistijden bij de groep 30 t/m 44-jarigen ligt is ook niet heel verrassend. Deze groep beschikt (veel) vaker over een auto dan jongeren en ouderen (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2022).

Reisbereidheid het laagst onder jongeren, reistijd volgens ouderen het vaakst te groot

Wat een acceptabele reistijd is naar een supermarkt, huisarts, of andere voorziening, verschilt sterk per persoon. Relatief veel Zeeuwen (43%) vinden dat een supermarkt in vijf tot tien minuten te bereiken moet zijn. Ongeveer 16 procent vindt dat een supermarkt in minder dan vijf minuten bereikbaar moet zijn. Slechts een kleine groep (3%) is bereid meer dan twintig minuten naar de supermarkt te reizen. De reisbereidheid is met name onder jonge Zeeuwen lager. Zij vinden vaker dat een supermarkt binnen vijf minuten bereikbaar moet zijn. De oudere inwoners zijn wat vaker bereid om tien tot twintig minuten te reizen, maar ook hier blijft de bereidheid om verder dan twintig minuten te reizen minimaal.

Figuur 5.3 Maximaal aanvaardbare reistijd naar de supermarkt, per leeftijdscategorie



Bron: Leven in Zeeland, 2025

Door aanvaardbare reistijd naast de huidige reistijd te leggen, weten we voor hoeveel Zeeuwen de huidige reistijd langer is dan dat ze acceptabel vinden. Drie op de vier Zeeuwen vindt de reistijd naar de supermarkt aanvaardbaar. De overige 25 procent vindt dus dat ze langer moeten reizen dan aanvaardbaar is. Aan de andere kant is 30 procent van de Zeeuwen bereid om juist langer naar de supermarkt te reizen dan ze nu doen.

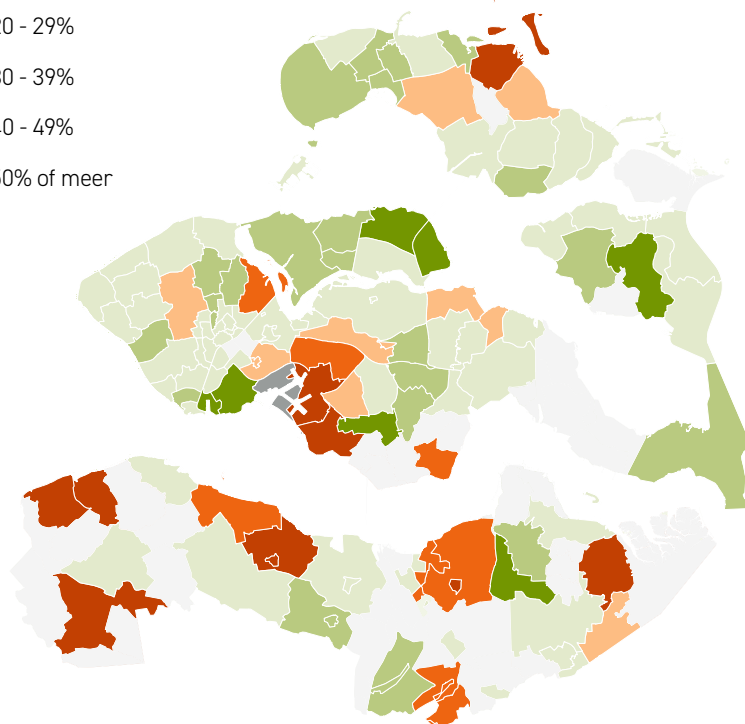
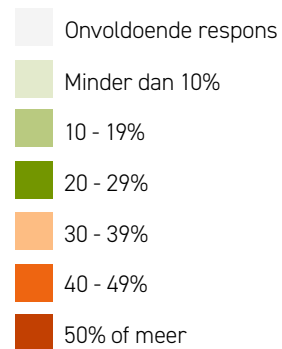
Verder zien we dat relatief dicht bij een supermarkt wonen niet automatisch betekent dat iemand hier ook tevreden over is: 12 procent van de inwoners die op vijf tot negen minuten van de supermarkt woont, vindt deze reistijd alsnog te hoog. Van de inwoners die 10-14 minuten moeten reizen, vindt 40% dat ze verder moeten reizen dan aanvaardbaar is. Ook zijn er grote verschillen tussen wijken qua percentage inwoners wat de reistijd acceptabel vindt.

Als we kijken naar de reisbereidheid richting de huisarts, zien we dat de meeste Zeeuwen vijf tot negen minuten (39%) of 10-14 minuten (35%) aanvaardbaar vindt. iets meer dan één op de tien Zeeuwen wil echter in minder dan vijf minuten een huisarts kunnen bereiken. Net zoals bij de supermarkt geldt ook voor de huisarts dat de reisbereidheid onder jonge Zeeuwen lager ligt: 18 procent van de Zeeuwen tussen de 16 en 29 jaar vindt een reistijd van maximaal vier minuten naar de huisarts aanvaardbaar.

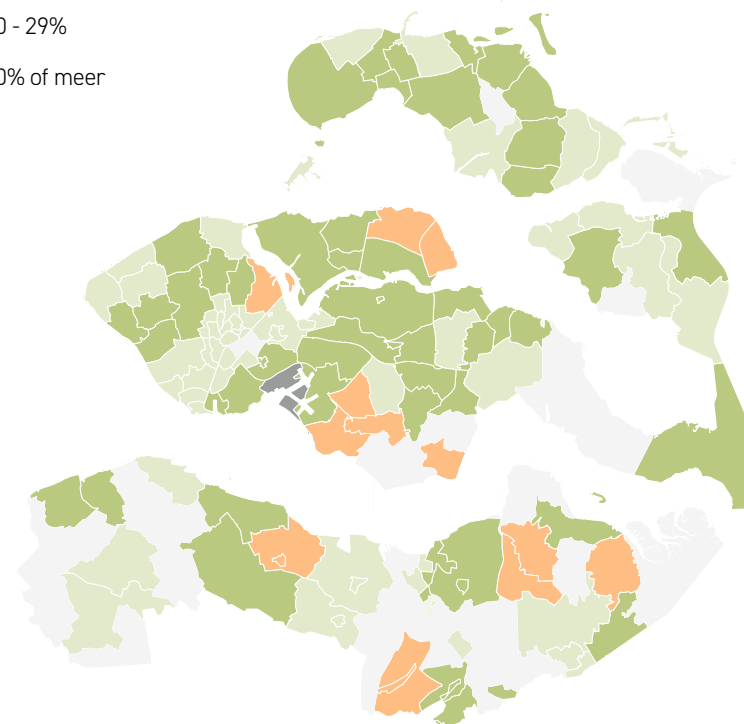
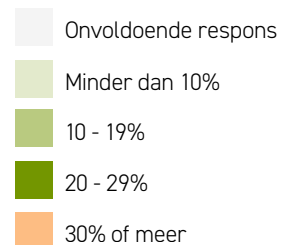
De combinatie van de aanvaardbare en de werkelijke reistijd bepaalt of inwoners hun reistijd acceptabel vinden.

Figuur 5.4 Reistijd naar de supermarkt: percentage inwoners met een minimale reistijd van 15 minuten (werkelijk), percentage inwoners dat bereid is 15 minuten of langer te reizen (bereid)

Supermarkt werkelijk



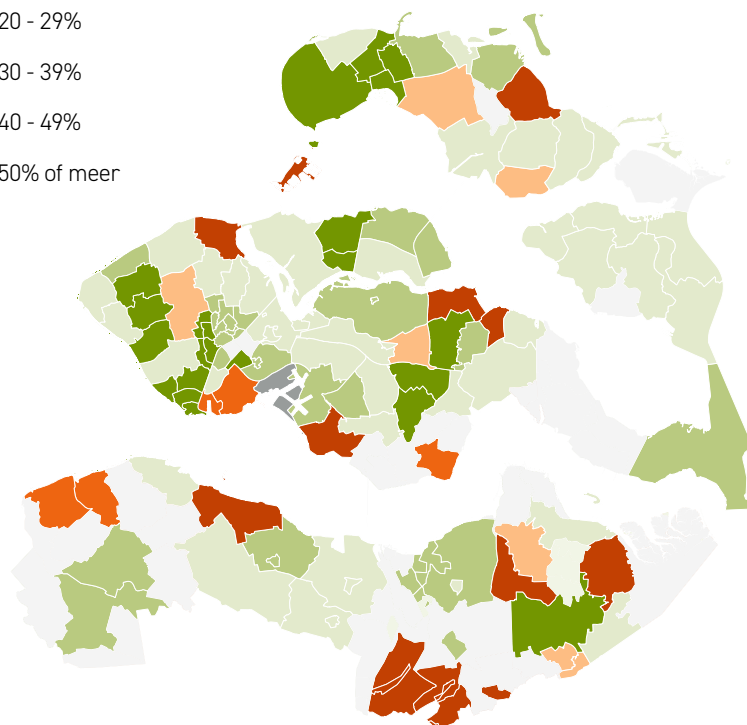
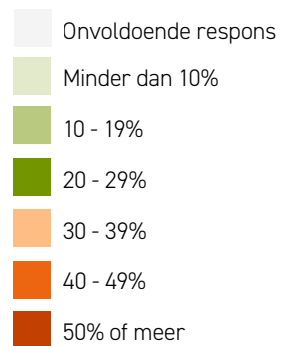
Supermarkt bereid



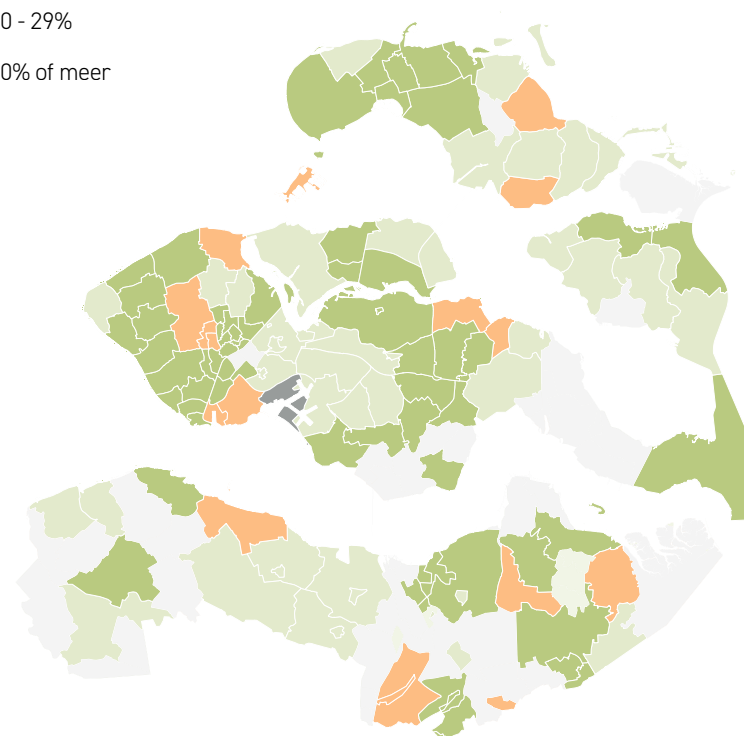
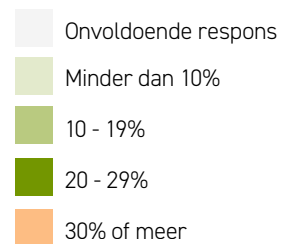
Bron: Leven in Zeeland, 2025

Figuur 5.5 Reistijd naar de huisarts: percentage inwoners met een minimale reistijd van 15 minuten (werkelijk), percentage inwoners dat bereid is 15 minuten of langer te reizen (bereid)

Huisarts werkelijk

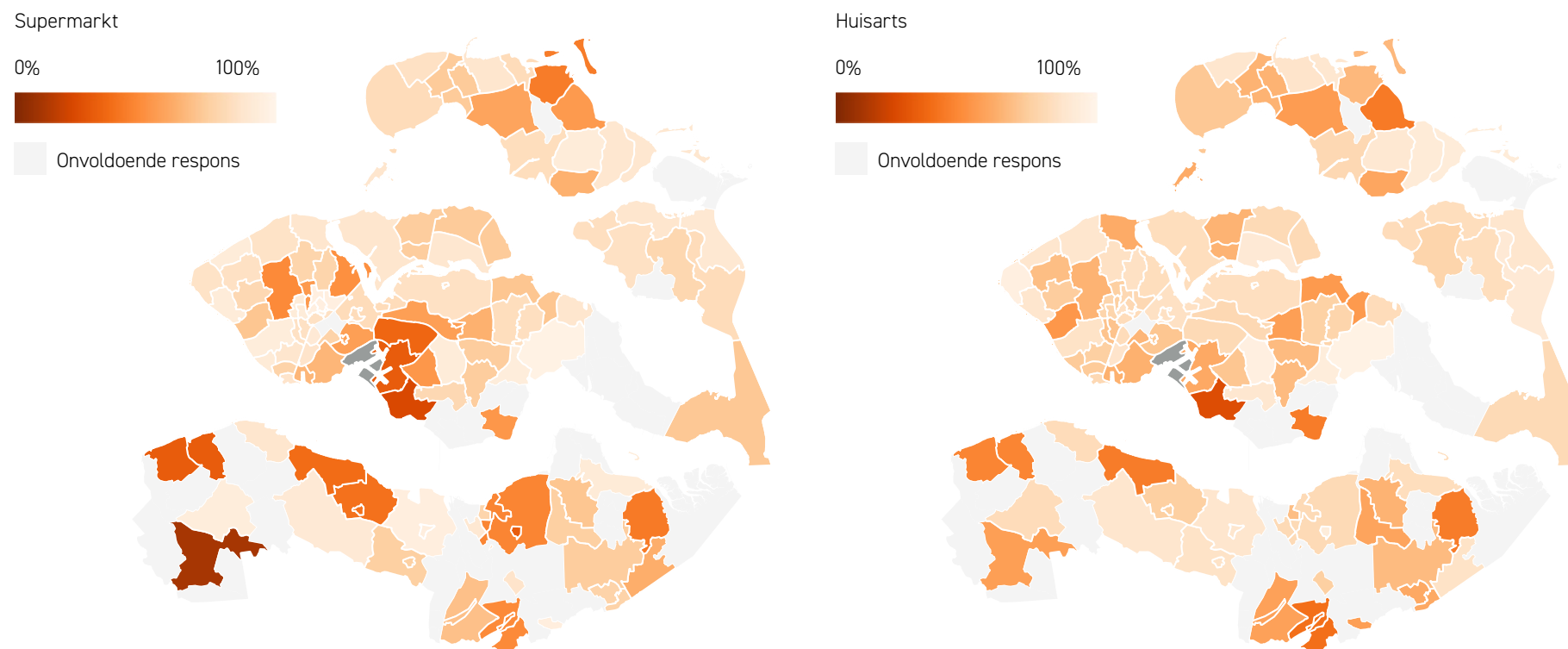


Huisarts bereid



Bron: Leven in Zeeland, 2025

Figuur 5.6 Reistijd naar de supermarkt en huisarts: percentage inwoners dat de huidige reistijd aanvaardbaar vindt



Bron: Leven in Zeeland, 2025

Hoewel de reisbereidheid van oudere inwoners (60 tot 79-jarigen en 80-plussers) hoger ligt dan die van jongere Zeeuwen, is deze groep niet vaker tevreden over hun reistijd. Dit is met name bij de 80-plussers te zien; onder deze groep inwoners is, ondanks een hoge reisbereidheid, het vaakst te zien dat hun huidige reistijd hoger is dan ze eigenlijk aanvaardbaar vinden.

Dit is niet geheel verrassend; eerder in dit venster bleek al dat dit deze leeftijdsgroep ook de hoogste werkelijke reistijd heeft. Voor zowel de supermarkt als de huisarts geeft meer dan één op de drie 80-plussers aan dat de huidige reistijd langer is dan wat ze aanvaardbaar vinden.

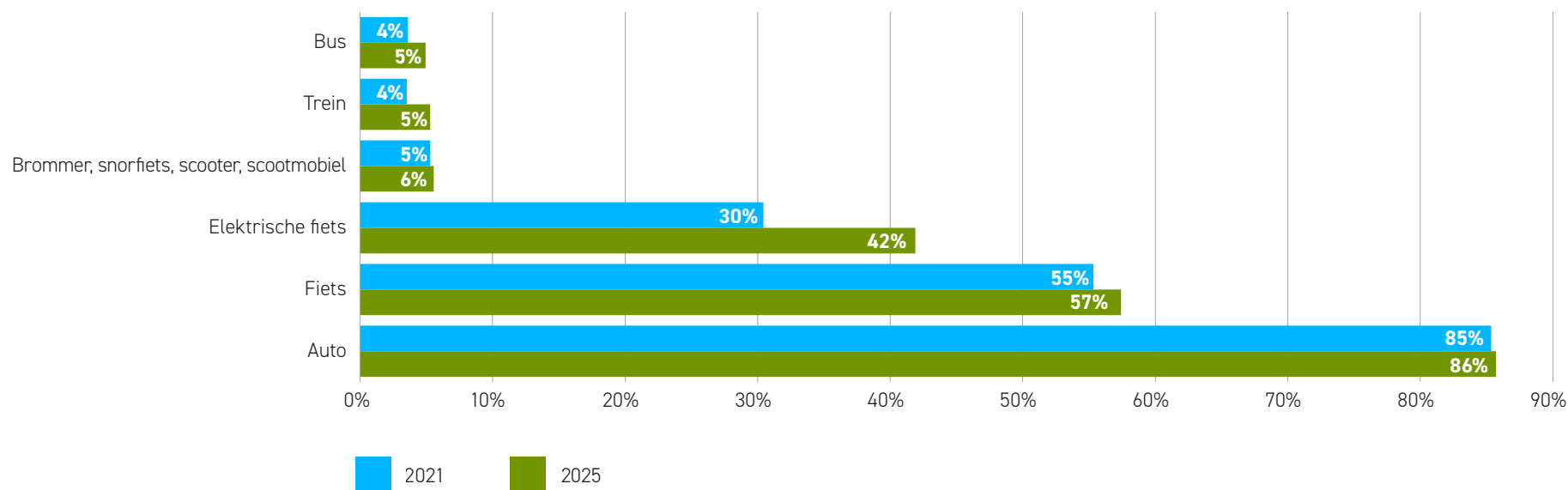
Mobiliteit en reisgedrag

Bereikbaarheid hangt onder andere samen met de mogelijkheden van mensen om zich van a naar b te verplaatsen. De beschikbaarheid van vervoersopties heeft een directe invloed op het reisgedrag en de reismogelijkheden van inwoners. *Welke ontwikkelingen zien we in het vervoersgebruik van inwoners? Welke inwoners ervaren problemen om zelfstandig voorzieningen te bereiken? En wat is de rol van het openbaar vervoer?* Deze vragen komen hier aan de orde.

Zeeland autoregio, toename gebruik elektrische fiets

Zeeland is en blijft een autoregio: bijna negen op de tien de inwoners van Zeeland maken wekelijks gebruik van de auto. Ongeveer een derde maakt hier zelfs dagelijks of bijna dagelijks gebruik van. Sinds 2021 zijn deze percentages nauwelijks veranderd. De groep die de auto nooit gebruikt is klein, maar gegroeid van vijf naar zeven procent tussen 2021 en 2025. Naast de auto wordt ook veelvuldig gebruik gemaakt van de fiets; bijna zes op de tien Zeeuwen maken meerdere keren per week gebruik van de fiets. Ook dat gegeven is vrij constant. Alleen bij elektrische fietsen (inclusief fatbikes) zien we een duidelijke verandering ten opzichte van vier jaar geleden; het wekelijkse gebruik nam toe van 30 procent naar 42 procent.

Figuur 5.7 Wekelijks gebruik van vervoersmiddelen door inwoners van Zeeland, 2021 en 2025



Bron: Leven in Zeeland, 2025

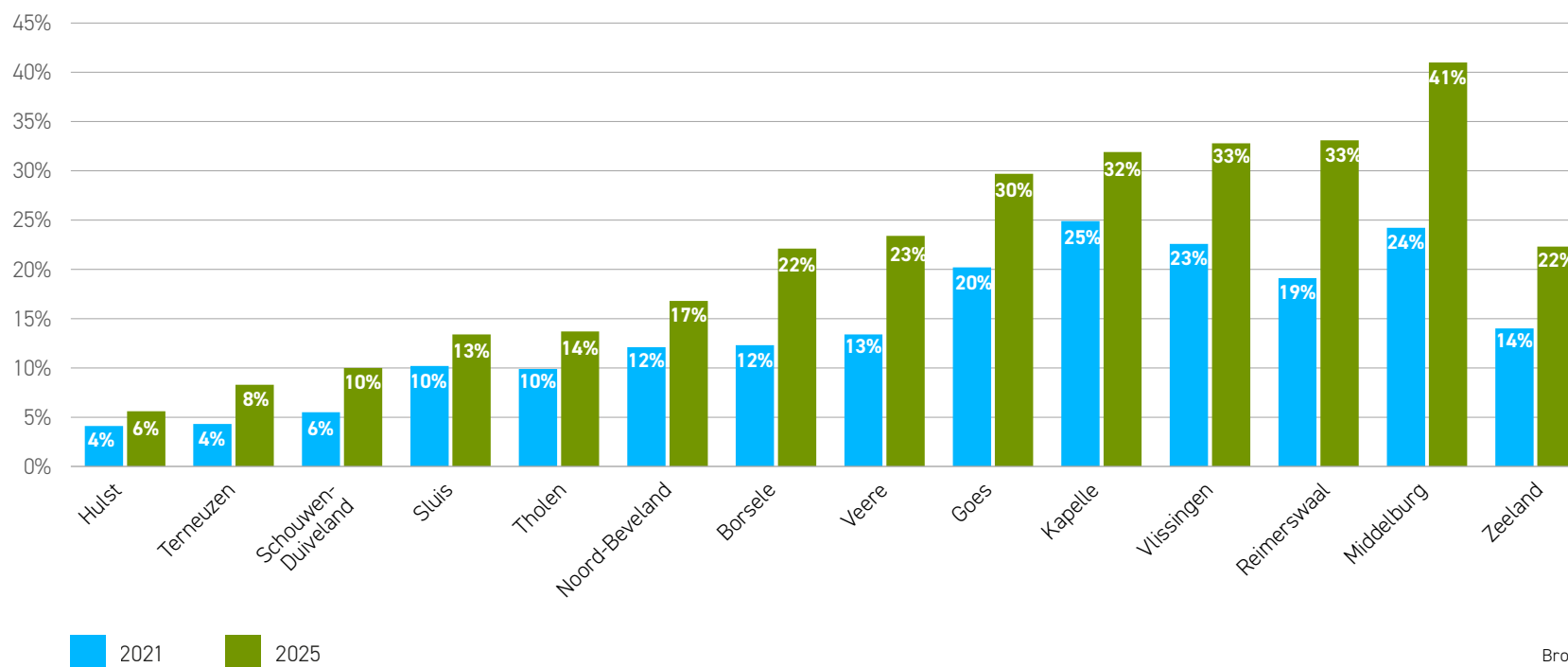
In Middelburg en Vlissingen ligt het wekelijkse autogebruik (rond 75%) lager dan in de rest van Zeeland, en het wekelijkse fietsgebruik, met respectievelijk 71 en 67 procent, hoger. In Borsele, Hulst en op Noord-Beveland ligt het minimale wekelijkse autogebruik boven de 90 procent. Autogebruik ligt hoger in landelijk gebied, fietsgebruik juist lager. In meer stedelijk gebied is dit juist andersom.

Frequent OV gebruik ongewijzigd, toename in incidenteel gebruik

Frequent gebruik van OV blijft beperkt

Ten opzichte van de auto en de fiets is het frequent (minimaal wekelijks) gebruik van het openbaar vervoer (trein, bus) relatief laag: slechts vijf procent van alle Zeeuwen maakt hier wekelijks gebruik van.

Figuur 5.8 Percentage inwoners dat gebruik maakt van de trein, ontwikkeling 2021-2025



Bron: Leven in Zeeland, 2025

Jongvolwassenen zijn de meeste wekelijkse gebruikers van trein (17%) of bus (16%). Regionaal zien we dat men op Tholen en Schouwen-Duiveland relatief vaak frequent gebruik gemaakt van de bus (9%), terwijl inwoners uit Middelburg (10%) en Reimerswaal (15%) juist het vaakst wekelijks de trein pakken. Middelburg en Reimerswaal zijn overigens ook de twee gemeenten waar het frequente treingebruik het meest is toegenomen. In de andere Zeeuwse gemeenten is er nauwelijks verschil.

Groei in OV-gebruikers, vooral door toename incidenteel gebruik

Hoewel er in het frequente ov-gebruik weinig verandering te zien is, is het totale aandeel ov-gebruikers in de provincie wel toegenomen. Dit heeft te maken met een toename in het aantal inwoners dat de trein en/of de bus incidenteel (minder dan ééns per week) gebruikt. Tussen 2021 en 2025 groeide deze groep 'incidentele' treingebruikers in Zeeland van 10 naar 17 procent. Hiermee is het totale aandeel treingebruikers (dus zowel frequent als incidenteel) toegenomen van 14 naar 22 procent. Deze toename in treingebruik is het duidelijkst te zien in Middelburg; hier maakte in 2021 24 procent van de inwoners wel eens gebruik van de trein, in 2025 is dit gestegen naar 41 procent.⁷ In figuur 5.11 is te zien dat het aandeel treingebruikers in alle gemeenten toegenomen is. Ook het incidentele busgebruik in de provincie toegenomen, maar niet in dezelfde mate als het incidentele treingebruik.

Zelfstandig bereiken van voorzieningen

Het kan zijn dat inwoners vanwege omstandigheden, zoals gebrek aan eigen vervoer of in verband met de leeftijd, plekken niet zelfstandig kunnen bereiken. We hebben aan inwoners gevraagd in hoeverre zij daarmee te maken hebben.

Met name 80-plussers afhankelijk van anderen voor bereiken voorzieningen

Positief is dat voor de meeste plekken geldt dat de meeste Zeeuwen voorzieningen zelfstandig kunnen bereiken. De voorziening die inwoners het vaakst niet zelf kunnen bereiken is het ziekenhuis; bijna één op de tien Zeeuwen kan hier niet zelfstandig komen. Voor alle andere ligt dit tussen de twee en zes procent. Voor alle soorten plekken die we hebben uitgevraagd geldt dat met name inwoners van 80 jaar of ouder moeite hebben met het zelfstandig bereiken: zo kan een kwart van de 80-plussers niet zelfstandig bij een ziekenhuis komen. Ten opzichte van 2021 is het percentage inwoners dat moeite heeft plekken te bereiken licht toegenomen. Voor alle voorzieningen die we hebben uitgevraagd, kan één tot drie procent de voorziening niet zelf bereiken, en krijgt hiervoor ook geen hulp van bekenden. Dit is niet wezenlijk veranderd vergeleken met vier jaar geleden.

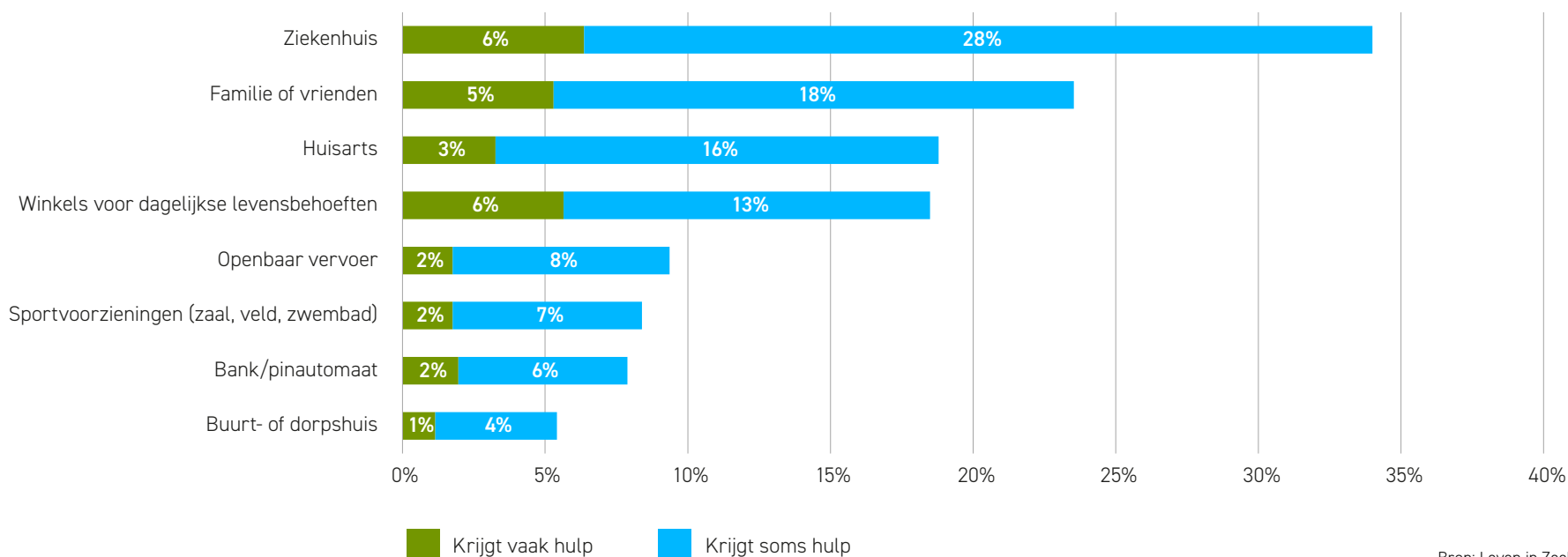
⁷ Dit is het totale percentage inwoners dat gebruik maakt van de trein, los van frequentie.

Meer mensen krijgen hulp om naar ziekenhuis of huisarts te gaan dan vier jaar geleden

Er is echter een veel grotere groep Zeeuwen voor wie hulp niet direct noodzakelijk is, maar die wel hulp ontvangt van bekenden om voorzieningen te bereiken. Hier zien we dat met name voor een bezoek aan het ziekenhuis, de huisarts, familie of vrienden, en winkels Zeeuwen vaker hulp ontvangen. Voor andere voorzieningen (zoals een buurthuis, of sportvoorzieningen) krijgen mensen minder vaak hulp. Ten opzichte van vier jaar geleden is het aandeel inwoners dat hulp krijgt om plekken te bereiken licht toegenomen. Dat geldt met name voor het ziekenhuis of de

huisarts. Het zijn de jongvolwassenen en 80-plussers die relatief vaak hulp krijgen van bekenden om plekken te bereiken. Zo krijgt ruim de helft van zowel de jongvolwassenen als de 80-plussers soms of vaak hulp om naar het ziekenhuis te gaan. Als het gaat om winkels en de huisarts, dan valt op dat in Zeeuws-Vlaanderen (met name Sluis en Hulst) relatief veel inwoners hulp krijgen om deze plekken te bereiken. In lijn met de lage beoordeling van de aanwezigheid van winkels in Sluis en Hulst, zien we daar ook een hoger percentage inwoners dat hulp ontvangt bij het bereiken van deze voorzieningen. Met name inwoners uit Hulst, Reimerswaal en Middelburg krijgen vaak hulp om een ziekenhuis te bezoeken.

Figuur 5.9 Percentage inwoners dat hulp ontvangt bij het bereiken van voorzieningen



Bron: Leven in Zeeland, 2025

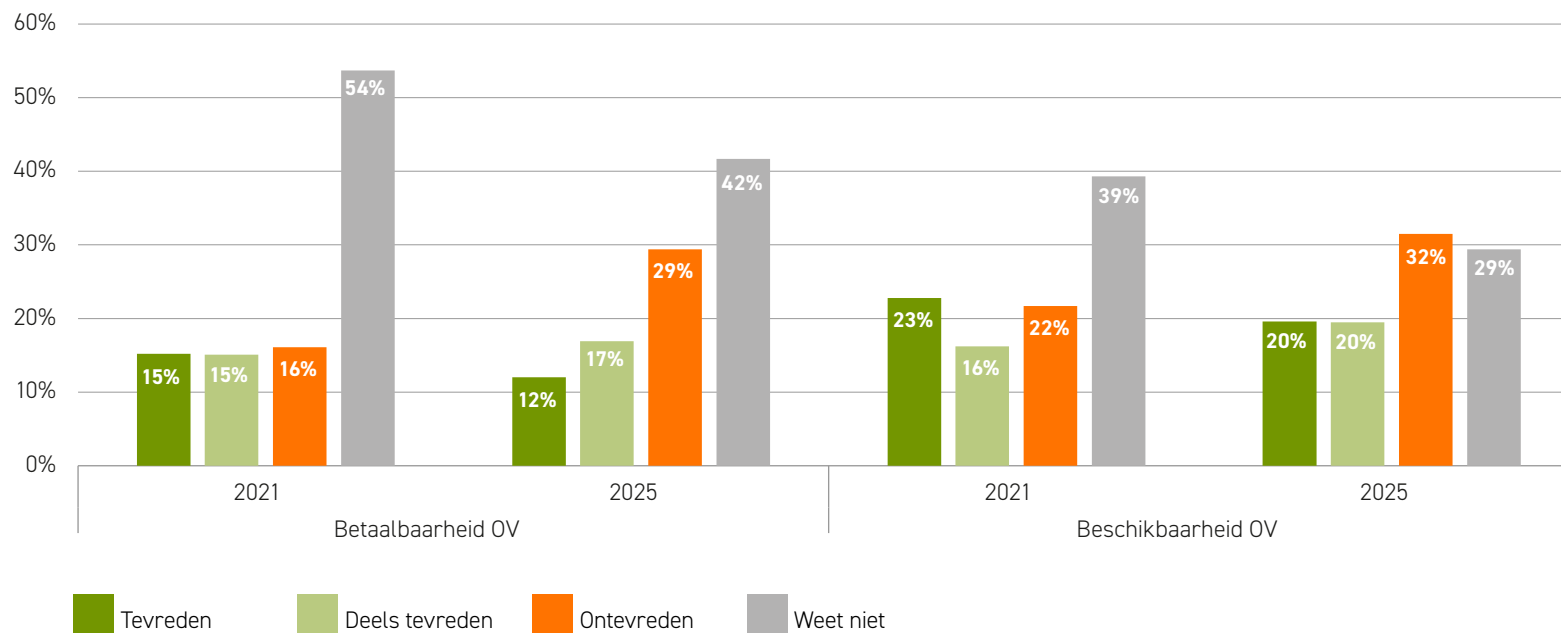
Beeld van ov negatiever onder jongeren

We zagen al dat de groep ov-gebruikers in Zeeland groeit, maar dat het frequente gebruik beperkt is. Hoe zit het dan met de beeldvorming? Al met al zijn meer inwoners negatief dan positief gestemd over het openbaar vervoer in de eigen woonomgeving. Er is ook een grote groep die geen mening heeft. Dat kan bijvoorbeeld zijn, omdat zij geen gebruik maken van het OV. Het meest negatief zijn 16-29 jarigen dat wel positief is over de betaalbaarheid (14%) en de beschikbaarheid (23%) van het OV is dan ook laag. Het is overigens niet zo dat oudere Zeeuwen hier vaker tevreden over

zijn: veel vaker geven ze aan niet te weten wat ze van de prijzen/de beschikbaarheid van het OV vinden. De ontevredenheid met zowel de betaalbaarheid als de beschikbaarheid van het ov is aanzienlijk toegenomen ten opzichte van 2021.

Opvallend is dat inwoners die het ov vaker gebruiken er niet vaker een uitgesproken mening over hebben dan inwoners die het ov (bijna) niet gebruiken. Hoewel ze vaker tevreden zijn over het ov (zowel over betaalbaarheid als over beschikbaarheid), zijn ze ook vaker uitgesproken ontevreden.

Figuur 5.10 Tevredenheid met betaalbaarheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer, ontwikkeling 2021-2025



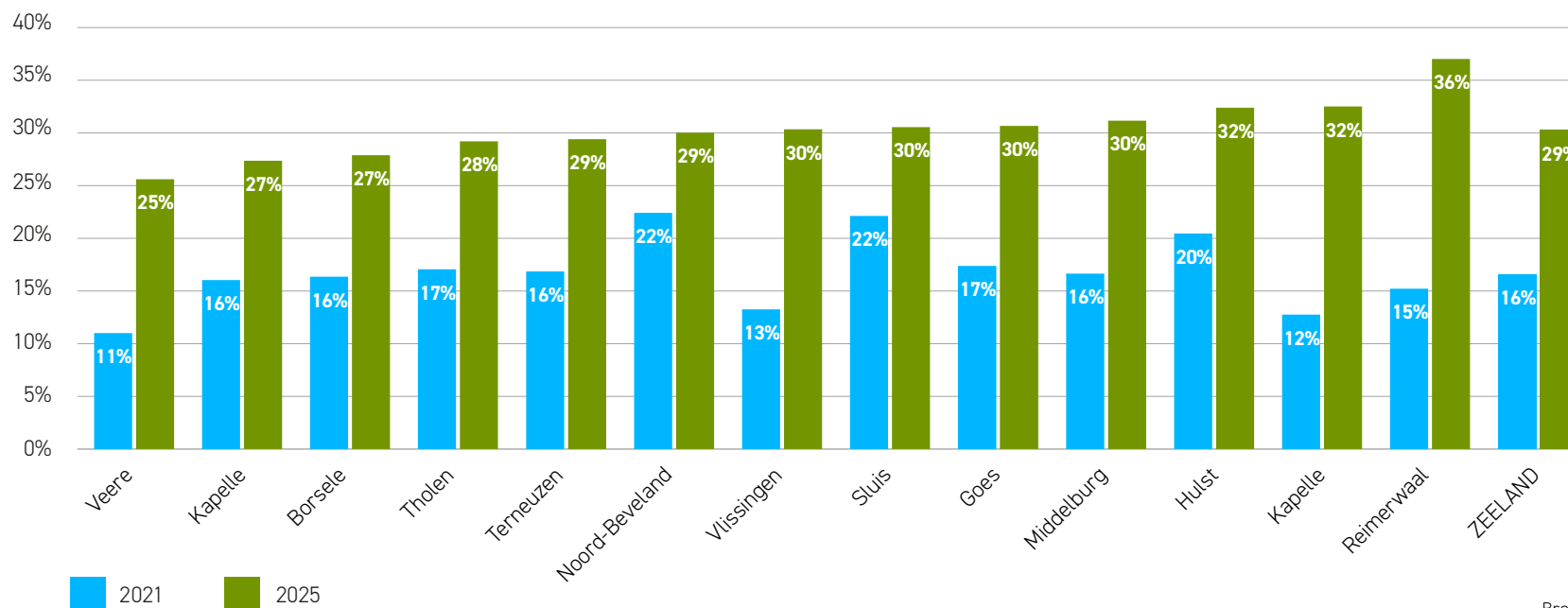
Bron: Leven in Zeeland, 2025

Ontevredenheid met ov in alle gemeenten gestegen

In bijna alle Zeeuwse gemeenten zijn inwoners minder positief over de betaalbaarheid van het ov dan vier jaar geleden. In de meeste gemeenten is ongeveer 30 procent ontevreden met de betaalbaarheid van het ov, in 2021 lag dit percentage alle gemeenten een stuk lager. In 2021 waren Noord-Beveland en Sluis de gemeenten waarin de meeste inwoners ontevreden waren over de betaalbaarheid van het ov (22%). In 2025 lag dit percentage in alle gemeenten op minimaal 25 procent. Het percentage ontevreden inwoners is het hoogst in Reimerswaal (36%), Kapelle (32%), en Hulst (32%).

Het percentage inwoners dat in 2025 juist wél tevreden is over de betaalbaarheid varieert tussen de zeven en de 15 procent. Deze tevredenheid is in de meeste gemeenten ongeveer hetzelfde gebleven, of zeer licht gedaald. In Middelburg (van 22 naar 15%), Veere (17 naar 12%), en Vlissingen (van 20 naar 15%) is de groep die tevreden is over de prijs wel wat sterker gedaald. Ondanks deze daling is de groep inwoners die tevreden is over de betaalbaarheid van het ov in Middelburg, samen met Schouwen-Duiveland en Vlissingen (alle drie 15%) het grootst.

Figuur 5.11 Ontwikkeling van percentage inwoners dat ontevreden is over de betaalbaarheid van het OV, per gemeente



Bron: Leven in Zeeland, 2025

Ook over de beschikbaarheid van het ov zijn Zeeuwen in 2025 minder tevreden dan in 2021. In heel Zeeland is 32 procent van de inwoners ontevreden met de beschikbaarheid van het ov. Vier jaar geleden was dit nog 22 procent. In alle gemeenten is de tevredenheid gedaald. Men is het meest ontevreden over de beschikbaarheid van het ov in Zeeuws Vlaanderen (49% in Hulst en Sluis, 40% in Terneuzen), gevolgd door Borsele (40%). De ontevredenheid lag in 2021 in deze gemeenten al hoog vergeleken met de rest van Zeeland, maar is in 2025 dus verder gestegen. Net als in 2025 lag de tevredenheid met de beschikbaarheid van het ov het hoogst in Middelburg (34% tevreden), Vlissingen (34%), Reimerswaal (32%) en Kapelle (32%), allemaal gemeenten met een treinverbinding. Het aandeel tevreden inwoners is in deze gemeenten echter harder gedaald dan in andere gemeenten.

De tevredenheid over zowel de prijs als over de beschikbaarheid van het OV loopt dus in heel de provincie terug. Wel blijven de verschillen tussen gemeenten groot, met niet geheel verrassend een hogere tevredenheid in gemeenten met een treinstation. De groep inwoners die geen duidelijke mening heeft over de beschikbaarheid (29%) en de betaalbaarheid (42%) is gedaald t.o.v. vier jaar geleden, maar blijft groot.

Conclusie

De afstand tot voorzieningen in Zeeland ligt gemiddeld iets hoger dan gemiddeld in Nederland, en deze afstand is de afgelopen jaren licht gestegen. Deze stijging komt overwegend door het sluiten van voorzieningen. Het sluiten van één supermarkt doet weinig met de gemiddelde afstand op provinciaal niveau, maar heeft lokaal serieuze gevolgen voor de inwoners die deze voorziening gebruikten.

Inwoners van stedelijke gemeenten zijn vaker tevreden over hun voorzieningen. Op wijkniveau zien we echter dat de hoogste beoordelingen voor voorzieningen minstens zo vaak in dorpen te vinden zijn. Maar óók de laagste beoordelingen liggen vaak in dorpen. Dat dorpen opvallend hoog, of juist opvallend laag scoren, heeft verschillende mogelijke verklaringen.

Enkele lage beoordelingen hebben te maken met recente ontwikkelingen: de laagste beoordelingen van de supermarkt zijn afkomstig uit dorpen en wijken waar de afgelopen vier jaar de laatste supermarkt is gesloten. Voor deze inwoners is het wegvallen van deze voorziening een groot verschil met het verleden. Daarnaast is het mogelijk dat inwoners van steden gewend zijn om relatief dicht bij voorzieningen te wonen, en hun voorzieningenaanbod 'strenger' beoordelen.

In kleinere kernen zijn inwoners mogelijk tevreden met minder voorzieningen. Bijvoorbeeld op Noord-Beveland, waar het aanbod van supermarkten kleiner is dan in bijvoorbeeld Middelburg, maar de gemiddelde beoordelingen hier elkaar weinig ontlopen. Verder zijn inwoners van dorpen zich mogelijk vaker bewust van (het risico op) een afnemend voorzieningenaanbod in landelijk gebied.

Een laatste verklaring voor hoge beoordelingen in dorpen is dat de reistijd in deze dorpen simpelweg laag is. Wanneer een dorp (nog) een supermarkt of een huisarts heeft, wonen bijna alle inwoners van dit dorp binnen afzienbare afstand van de voorziening.

De tevredenheid over bereikbaarheid van voorzieningen is het laagst onder de oudste en de jongste Zeeuwen. Dit is goed te verklaren omdat beide groepen relatief vaak afhankelijk zijn van anderen om plekken te bereiken. Jongeren hebben vaker geen (eigen) auto of rijbewijs in vergelijking met volwassenen. Ook voor ouderen geldt vaker dat ze niet (meer) zelf gebruik kunnen maken van vervoersmiddelen zoals de auto of de fiets. Jongvolwassenen hebben doorgaans ook een lagere reisbereidheid naar voorzieningen. Dat geldt ook voor inwoners van steden en in stedelijk gebied.

In Zeeland blijft de auto het dominante vervoersmiddel. De grootste verandering in gebruik van vervoersmiddelen is het gebruik van de elektrische fiets. Ook het gebruik van het ov neemt toe, hoewel dat vooral geldt voor incidenteel gebruik en niet voor frequent gebruik. De stijging in het aantal treingebruikers in Zeeland kan verschillende verklaringen hebben. Ten eerste is het mogelijk dat meer Zeeuwen de trein gebruiken omdat er sinds enkele jaren een snellere intercity-verbinding tussen Zeeland en de randstad is. Daarnaast is het mogelijk dat het aandeel ov-gebruikers vier jaar terug lager lag vanwege corona. Hoewel het (incidenteel) ov-gebruik door heel de provincie is gestegen, is de reputatie van het ov niet verbeterd. Zeeuwen zijn beduidend vaker ontevreden over de beschikbaarheid en de betaalbaarheid van het ov dan vier jaar terug.

Referenties

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2025-a). *Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, regionale cijfers*. [Dataset]. <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80305ned/table?fromstatweb>

Centraal Bureau voor de Statistiek (2025-b). *Nabijheid voorzieningen; afstand locatie, wijk- en buurtcijfers 2022*. [Dataset]. <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85560NED/table>

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2025-c). *Regionale Monitor Brede Welvaart*. Geraadpleegd op 14 oktober 2025, via <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/regionale-monitor-brede-welvaart/thema>

Gemeente Veere. (2025). *Bevolkingscijfers: inwonersaantallen per kern*. Geraadpleegd op 14 januari 2026, van <https://www.veere.nl/bevolkingscijfers>

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2022). *Het wijdverbreide autobezit in Nederland*. Geraadpleegd op 18 december 2025, van <https://www.kimnet.nl/documenten/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland>