



Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen - Rotterdam metro-netwerk

Eindrapportage

Opdrachtgevers: Provincie Oost-Vlaanderen, provincie Zeeland, departement Mobiliteit en

Openbare Werken van de Vlaamse Overheid

Mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Scheldemondfonds

Rotterdam, 23/09/2022

Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen

Eindrapportage

Opdrachtgevers: Provincie Oost-Vlaanderen, Provincie Zeeland,
Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid

Mede mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Scheldemondfonds

Rotterdam, 23/09/2022

Managementsamenvatting	5
1 Achtergrond en onderzoekstoelichting	9
2 Huidige busverbindingen Gent – Terneuzen	11
2.1 Busverbindingen: grensoverschrijdend	11
2.2 Busverbindingen aan Vlaamse zijde: Oost en Westoever Kanaal	12
2.3 Kwaliteit huidige busverbindingen op de route Terneuzen - Gent	13
2.4 Huidige gebruik van de busverbindingen	15
2.5 Huidige barrières– infrastructuur	16
2.6 Reizigersbehoefte en klantwensen openbaar vervoer	17
2.6.1 Klantwensenpiramide openbaar vervoer	18
2.6.2 Kracht van het openbaar vervoerproduct	19
2.6.3 Flankerend beleid	20
2.7 Conclusies	23
3 Reizigersstromen	25
3.1 Verkenning eerder uitgevoerde studies naar verbinding Gent-Terneuzen	25
3.2 Vervoerverplaatsingen	30
3.3 Conclusies	38
4 Mobiliteitsvisies	41
4.1 Basisbereikbaarheid Vlaanderen	41
4.2 Mobiliteitsvisie en Korte termijn vervoerplan Gent	41
4.3 TBOV 2040	42
4.4 Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland	42
4.5 Mobiliteitshubs	42
5 Ruimtelijk - economische kenmerken en visies	44
5.1 Introductie	44
5.2 De Kanaalzone Gent-Terneuzen	44
5.3 Ontwikkeling in het aantal inwoners in het functionele gebied	45
5.3.1 Inwoneraantallen Zeeland en Oost-Vlaanderen: huidig en toekomstig	45
5.3.2 Inwoneraantallen gemeentes in Zeeland en Oost-Vlaanderen	47
5.4 Ontwikkeling in het aantal arbeidsplaatsen in het functionele gebied	48
5.4.1 Arbeidsplaatsen in Zeeland en Oost-Vlaanderen: huidig en toekomst	48
5.4.2 Arbeidsplaatsen in gemeentes Zeeland en Oost-Vlaanderen	49
5.5 Ruimtelijk-economisch beleid Kanaalzone	50
5.5.1 Integrale visievorming om grensoverschrijdende opgaven aan te pakken	50
5.5.2 Bestaande samenwerkingsstructuren en visies	50
6 Enquête onder bedrijven en scholen	53
6.1 Werkgevers / bedrijven	53
6.2 Onderwijsinstellingen	55
6.3 Conclusies	57

Inhoudsopgave

7	Haalbaarheid	58
	Annex 1: Gegevensverzameling bedrijven	65
	Annex 2: Gegevensverzameling onderwijsinstellingen	71
	Annex 3: Enquêteresultaten werkgevers	77
	Annex 4: Enquêteresultaten onderwijsinstellingen	82
	Annex 5: Interviews	87
	Annex 6. Gent Overeenkomst Max Mobiel	88

Managementsamenvatting

Aanleiding

De Kanaalzone Gent-Terneuzen maakt onderdeel uit van het landsgrensoverschrijdende havengebied North Sea Port District. Tussen de steden Terneuzen (ruim 54.000 inwoners per 01-01-2021) en Gent (ruim 260.000 inwoners per 01-01-2021) is echter geen rechtstreekse busverbinding. Bestuurlijk in de regio's wordt het ontbreken van een snelle busverbinding tussen Terneuzen en Gent (met een beperkt aantal haltes op de route) als ontbrekende schakel op de corridor Rotterdam-Zierikzee-Goes-Terneuzen-Gent gezien.

Huidige busverbindingen

Het traject Terneuzen-Gent (vice versa) kent momenteel twee grensoverschrijdende busverbindingen:

- *Lijn Middelburg – Terneuzen – Gent (lijn 50)*: deze bus rijdt alleen in het weekend tussen Terneuzen en Gent.
- *Lijn Terneuzen – Zelzate Klein Rusland (lijn 6)*: dit is geen rechtstreekse verbinding tussen Terneuzen en Gent. Reizigers vanuit Terneuzen dienen in Zelzate over te stappen op Lijn 55 van de Vlaamse vervoerder De Lijn en vice versa.

Er is op dit moment geen sprake van een reguliere snelle doorgaande busverbinding tussen Terneuzen en Gent. De kwaliteit van de verbinding met overstap is qua snelheid en gemak laag. De busverbindingen vanuit Vlaanderen en Nederland sluiten niet op elkaar aan, waardoor de overstaptijd tussen de 20 en 50 minuten bedraagt. In het nieuwe Openbaar Vervoerplan Gent wordt voorzien in een verhoging van de frequentie van lijn 55. Hiermee zal de overstaptijd worden teruggebracht tot 15 à 20 minuten. Met een totale reistijd van circa 1 uur en 40 minuten en een verplichte overstap zal de busverbinding desalniettemin niet concurrerend zijn met de auto.

Waarde van een busverbinding

Eerder uitgevoerde studies geven aan dat de hoogste vervoerwaarde wordt gerealiseerd met een verbinding via de Oostoever en bij een halfuurdienst. Deze studies baseren zich echter vaak op modellen, waarbij reistijd als maatstaf wordt genomen. Feit is dat data over grensoverschrijdende relaties beperkt aanwezig zijn in modellen aan Vlaamse en aan Nederlandse zijde. Een harde data gebaseerde waarde bepaling is daarmee niet mogelijk. Aanvullende (kwalitatieve en kwantitatieve) informatie vanuit bedrijven, onderwijs- en zorginstellingen (belangrijke voorzieningen waarvandaan en waarnaartoe mensen reizen) leren dat reistijd van het openbaar vervoer zeker niet de enige factor is in de keuze van mensen tussen auto en openbaar vervoer. Veel inwoners van de Kanaalzone zijn in hun gedrag gericht op autobezit en autogebruik. Vooral aan de Zeeuwse zijde is er nauwelijks congestie of een gebrek aan parkeermogelijkheden om het autogebruik af te remmen. Belangrijke keuzefactoren zijn vrijheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en flexibiliteit.

Een busverbinding hoeft overigens niet gezien te worden als het enige vervoermiddel voor een reiziger: de busverbinding kan ook gezien worden als schakel in een ketenreis. De structuur van de Kanaalzone is daarbij zodanig dat voor verschillende bedrijven sprake is van een dermate grote site, dat voor- en natransport noodzakelijk is bij haltering aan de poort. De Zeeuwse en Vlaamse mobiliteit strategieën richten zich ook op zogeheten knooppunten (mobi punten, hoppin punten

en/of hubs) waar de bus halteert en reizigers verder kunnen reizen met kleinschalige mobiliteitsdiensten.

Structureerende functie busverbinding

De grensoverschrijdende busverbinding kent een ruimtelijk-economische functie voor de Kanaalzone. Het is de verwachting dat Gent, maar ook Zelzate en Evergem, in de komende jaren sterk zullen groeien qua inwoneraantallen en aantallen arbeidsplaatsen. Er liggen daarmee kansen voor Zeeuws-Vlaanderen om de toenemende ruimtelijke druk op de Gentse regio op te vangen. De regio Zeeuws-Vlaanderen heeft de ambitie uitgesproken om voor de lange termijn toe te werken naar Zeeuws-Vlaanderen als onderdeel van een grotere grensoverschrijdende urbane regio. Waarbij ook op dat niveau nagedacht moet worden over woningbouwlocaties en het voorzieningenniveau (ook wat betreft onderwijs). Dat vraagt een verbeterde woon- en leef kwaliteit, bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid, vermindering van hinder en opheffing van grensbelemmeringen. Betere grensoverschrijdende verbindingen vormen hierbij een cruciaal onderdeel.

De doorgaande verbinding Gent – Terneuzen moet dan ook gezien worden als een investering voor de langere termijn:

- Om mensen te laten wennen aan een betrouwbare verbinding (gedragsverandering);
- Om stakeholders in het functionele gebied van de Kanaalzone flankerend beleid te laten ontwikkelen (mede eigenaarschap);
- Om de Kanaalzone ruimtelijk te kunnen ontwikkelen in de grensoverschrijdende samenwerking Vlaanderen – Zeeland.

Het stimuleren van openbaar vervoer ten opzichte van de auto kent een opgave die alleen door samenwerking tussen stakeholders op de langere termijn kan worden bereikt, waarbij de waarde van openbaar vervoer door alle stakeholders moet worden onderkend en waarbij duidelijk moet zijn wie welke rol daarin moet spelen. Zwart wit geldt dat zonder beschikbaarheid van openbaar vervoer nieuwe werknemers en inwoners gericht zullen blijven op de auto. Het stimuleren om gebruik te maken van openbaar vervoer door aanpassing van parkeerbeleid en/of zorg dragen voor kleinschalige mobiliteit op een knooppunt heeft in dat geval geen waarde.

Haalbaarheid busverbinding

Kijkend naar de ruimtelijk economische – structuur en de ambities in het functionele gebied Gent – Terneuzen kan een grensoverschrijdende busverbinding Gent – Terneuzen haalbaar zijn. Om dat mogelijk te maken moet er wel iets gebeuren aan beide zijden van de landsgrenzen.

Kader voor een landsgrensoverschrijdende busverbinding met ruimtelijk-economische waarde

De huidige kaders van Zeeland en Vlaanderen voor het toekennen van budget aan openbaar vervoer zijn opgesteld voor de exploitatie van nationale openbaar vervoer verbindingen. Een doorgaande landsgrensoverschrijdende busverbinding past niet in dat kader. Het is dan ook van belang dat de doorgaande landsgrensoverschrijdende busverbinding Gent-Terneuzen niet beoordeeld wordt vanuit bestaande kaders, maar vanwege zijn structureerende werking gezien wordt als een ruimtelijk-economische investering voor de langere termijn. Dit wil zeggen als integraal deel van een ruimtelijk-economische visie om het functionele gebied van de Kanaalzone verder te integreren. Concreet betekent dit dat de landsgrensoverschrijdende verbinding tot een buitencategorie moet worden benoemd. Vlaanderen en Zeeland zullen gezamenlijk de strategische waarde van deze buitencategorie verbinding moeten erkennen en op zoek moeten gaan naar een bijpassende bekostigingssystematiek .

Gezamenlijke bekostiging

Het is randvoorwaardelijk dat een landsgrensoverschrijdende verbinding een gezamenlijke bekostiging vanuit Vlaanderen en Zeeland kent. Waarbij de verdeelsleutel nog onderwerp van gesprek is.

Bekostigingsduur

Voorkomen moet worden dat een verbinding resulteert in een korte pilot, wat averechts werkt; dit zou namelijk een knipperlicht (dan weer wel een verbinding, dan weer niet) in de hand werken en daarmee haaks staan op de klantwens betrouwbaarheid. Het aanbieden van een doorgaande busverbinding moet voor 5 jaar gegarandeerd zijn.

Relatie met spoor

De busverbinding kan binnen de lange termijn strategie worden gerelateerd aan de haalbaarheidsstudie naar de spoorverbinding. Een busverbinding zou bruikbare lessen en informatie kunnen genereren met betrekking tot bijvoorbeeld daadwerkelijke vraag en gebruik en ook op het gebied van integratie vraagstukken (ticketing en tarieven). Een busverbinding met een hoge commerciële snelheid en een beperkt aantal stops kan daarmee als voorlopemd experiment voor een eventuele spoorverbinding worden gezien binnen de lange termijn strategie.

Evaluatie

Er moeten duidelijke indicatoren worden opgenomen wanneer (a) een doorgaande verbinding effectief is binnen de lange termijn strategie en (b) regulier kan worden opgenomen in de exploitatie. In het rapport zijn zowel inhoudelijke als procesmatige indicatoren benoemd.

Nadere aandachtspunten

In het rapport zijn operationele aspecten opgenomen die relevant zijn voor de haalbaarheid van de verbinding.

1 Achtergrond en onderzoekstoelichting

Aanleiding

De Kanaalzone Gent-Terneuzen maakt onderdeel uit van het landsgrensoverschrijdende havengebied North Sea Port. Tussen de steden Terneuzen (ruim 54.000 inwoners per 01-01-2021) en Gent (ruim 260.000 inwoners per 01-01-2021) is echter geen rechtstreekse busverbinding. Bestuurlijk in de regio's wordt het ontbreken van een doorgaande busverbinding tussen Terneuzen en Gent als ontbrekende schakel op de corridor Rotterdam-Zierikzee-Goes-Terneuzen-Gent gezien.

Het ontbreekt hierbij bij de provincies Oost-Vlaanderen en Zeeland en bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Overheid (MoW) aan data en informatie om tot een gefundeerd oordeel te komen over de haalbaarheid van een doorgaande busverbinding Gent - Terneuzen.

Ecorys is daarom gevraagd:

- a. Inventariseren van bestaande data en informatie om witte vlekken te identificeren;
- b. Zoveel mogelijk ontbrekende data en informatie boven tafel te krijgen;
- c. Een gefundeerd oordeel over de haalbaarheid van de doorgaande busverbinding Gent-Terneuzen te geven.

Scope

In de voorliggende studie is de scope van dit onderzoek de haalbaarheid van:

- een snelle busverbinding tussen Gent en Terneuzen;
- een busverbinding met een verbindende functie en geen ontsluitende functie;
- een busverbinding met een beperkt aantal haltes (stops) tussen Gent en Terneuzen.

Voor de provincie Zeeland is de verbinding Gent-Terneuzen de ontbrekende schakel in een doorgaande busverbinding Rotterdam Zuidplein – Terneuzen – Gent. Voor de landsgrensoverschrijdende Kanaalzone is het ontbreken van de doorgaande landsgrensoverschrijdende busverbinding een barrière. Doorgaand is hierbij gedefinieerd als een snelle verbinding, waarbij een overstap met relatief weinig overstaptijd eveneens deel kan zijn van een doorgaande snelle verbinding. Kern is een snelle verbindende bus met een beperkt aantal stops (haltes) op de route.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft onze conclusies over de kwaliteit van de huidige busverbindingen op de route Gent – Terneuzen in relatie tot klantwensen. Hoofdstuk 3 gaat in op de reizigersstromen, inclusief eerder uitgevoerde potentie onderzoeken en aannamen daarbij. Hoofdstuk vier beschrijft de mobiliteitsvisies, die het kader voor de mobiliteit in de toekomst zijn. De ruimtelijk- economische kenmerken en visies voor de Kanaalzone worden besproken in hoofdstuk 5. De enquête resultaten onder bedrijven en onderwijsinstellingen volgen in hoofdstuk 6. Dit leidt tot een gefundeerd oordeel over de haalbaarheid in hoofdstuk 7. Dit rapport wordt vergezeld van diverse annexen.

2 Huidige busverbindingen Gent – Terneuzen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de bestaande busverbindingen op het traject Gent – Terneuzen (vice versa). Wij koppelen in dit hoofdstuk klantwensen aan het bestaande product openbaar vervoer in het functionele gebied van de Kanaalzone Gent – Terneuzen. Wij sluiten het hoofdstuk af met tussentijdse conclusies.

2.1 Busverbindingen: grensoverschrijdend

Het traject Terneuzen – Gent (vice versa) kent momenteel de volgende grensoverschrijdende busverbindingen:

- Lijn Middelburg – Terneuzen – Gent (lijn 50);
- Lijn Terneuzen – Zelzate Klein Rusland (lijn 6).

Deze lijnen kennen geen gezamenlijke exploitatiemodellen; de lijnen 6 en 50 worden anno 2022 geëxploiteerd door Transdev in opdracht van de provincie Zeeland. De verbindingen die lijn 6 en lijn 50 bieden zijn onderstaand gevisualiseerd. Lijn 6 rijdt vanaf Terneuzen Busstation Westerscheldetunnel via Sas van Gent naar Zelzate Klein Rusland. De buslijn blijft daarbij gedurende de gehele route aan de westoever van het kanaal Terneuzen-Gent.

Buslijn 50 rijdt in het weekend vanaf Busstation Westerscheldetunnel verder naar Gent. Hierbij wordt een route gevolgd langs de Oostoever van het kanaal, dus via Terneuzen, de N62 en de R4.

Figuur 2.1 Overzicht grensoverschrijdende busverbindingen



Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen

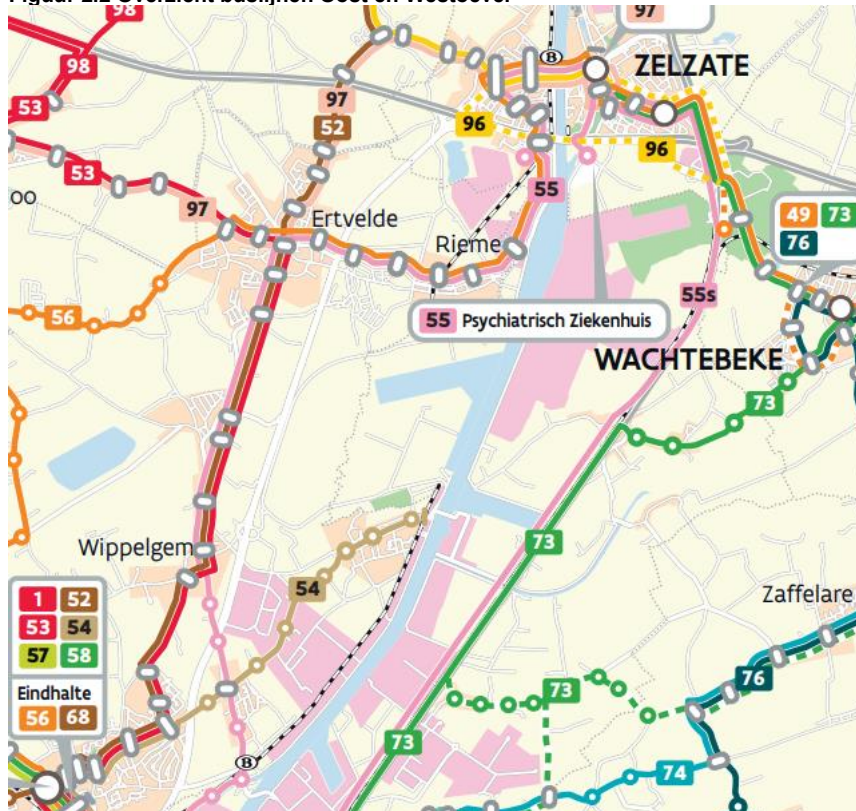
Bron: Transdev.

Er is met uitzondering van het weekend dus geen sprake van een doorgaande busverbinding tussen Terneuzen en Gent. Wel bestaat er de mogelijkheid voor reizigers om in Zelzate over te stappen op Vlaamse bussen.

2.2 Busverbindingen aan Vlaamse zijde: Oost en Westoever Kanaal

De huidige lijnvoering aan Vlaamse zijde – geëxploiteerd door de Lijn – is onderstaand gevisualiseerd. Lijnen doen zowel de West- als Oostoever aan.

Figuur 2.2 Overzicht buslijnen Oost en Westoever

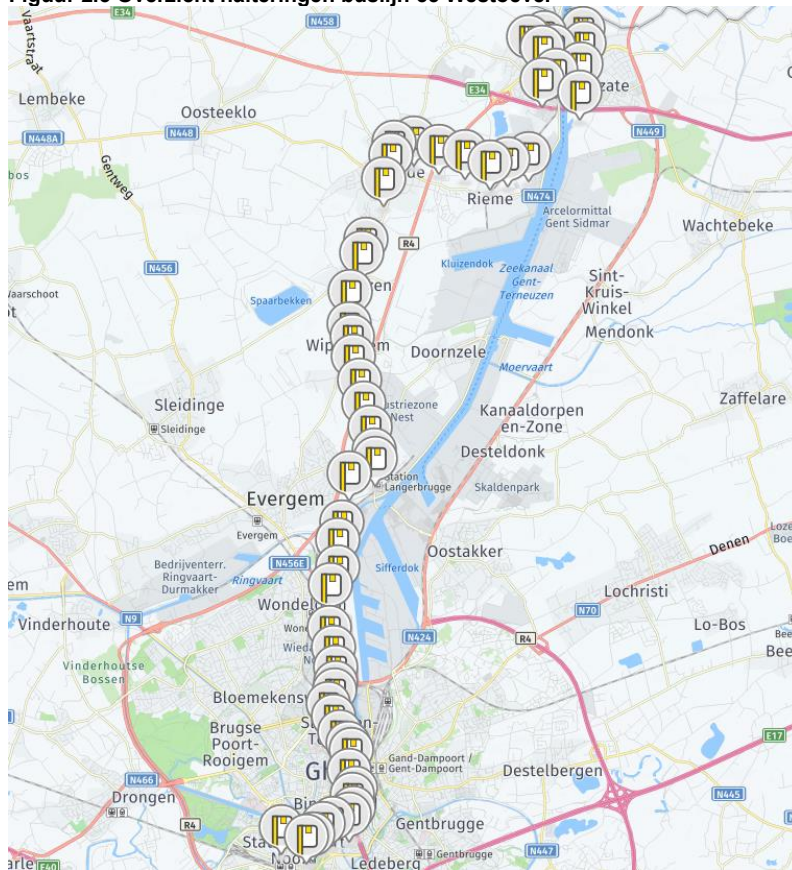


Bron: De Lijn.

Westoever van het kanaal

Op de westoever verbindt lijn 55 Zelzate met Gent. Dit is een lijn die ook de plaatsen Evergem, Kluizen, Wippelgem en Ertvelde met Gent verbindt. Reizigers die gebruik maken van Lijn 6 uit Terneuzen richting Zelzate kunnen bij Klein Rusland overstappen op lijn 55 naar Gent.

Figuur 2.3 Overzicht haltingen buslijn 55 Westoever



Bron: De Lijn¹.

Oostoever van het kanaal

Aan de Oostoever rijdt op schooldagen in de spits lijn 55S als sneldienst tussen Gent en Zelzate. Deze buslijn rijdt twee keer in de ochtend in de richting van Gent en twee keer in de middag in de richting van Zelzate. Verder rijdt lijn 73 als scholierenlijn de route Wachtebeke Overslag / Zelzate – Oostakker – Gent. Deze rijdt elke schooldag, van maandag tot en met vrijdag en rijdt zowel in de ochtend- als avondspits in beide richtingen.

2.3 Kwaliteit huidige busverbindingen op de route Terneuzen - Gent

De kwaliteit van de huidige busverbindingen op de route Terneuzen - Gent maken wij inzichtelijk op de volgende aspecten:

- Bedieningsperiode;
- Frequentie;
- Aansluitingen op overstappunten en overstaptijd;
- Reistijd van instappunt Terneuzen naar uitstappunt Gent;
- Reistijd t.o.v. auto.

¹ <https://www.delijn.be/nl/lijnen/2155/?richtingCode=7>.

Verbindingen Gent-Terneuzen

Tabel 2.1 Kwaliteit huidige verbindingen route Terneuzen – Gent, peildatum begin 2022

	Lijn: 50 (grensoverschrijdende lijn)	Lijn 6 (grensoverschrijdende lijn)	Lijn 55 (Vlaamse zijde)	Lijn 55S (Vlaamse zijde)
Verbinding	Middelburg treinstation – Terneuzen busstation – Gent, Zuid (Centrum)	Terneuzen – Sluiskil – Sas van Gent – Zelzate (Klein Rusland)	Gent Sint Pietersstation – Zelzate busstation, (Zelzate PC Sint Jan Baptist)	Zelzate-Gent Sint Pieters (sneldienst)
Bedieningsperiode	Zaterdag en zondag 4 x dag; niet door de weeks ²	06:03 - 20:03 uur door de weeks	Ma-vr 05:47-21:53 richting Gent en 06:25-21:35 richting Zelzate (Za tot 23:45)	06:28-06:59 richting Gent en 16:13-17:30 richting Zelzate
Frequentie	Ca. 1 x 2 uur op beperkt dagdeel	1 x per uur (muv 06:03 – 07:03 = 2 x per uur)	1 x per uur. In de spits wordt er wel versterkt: 7 extra bussen in de ochtendspits naar Gent en 4 in de avondspits naar Zelzate	2x per uur in de ochtend ri. Gent en 2x in de middag ri. Zelzate
Aansluitingen en overstaptijd	Nvt	Geen serieuze overstap tussen lijn 55 en lijn 6 door wachtijd van 20 minuten tot bijna 50 minuten buiten de spits	Geen serieuze overstap tussen lijn 55 en lijn 6 door wachtijd van 20 minuten tot bijna 50 minuten buiten de spits	Geen overstap- mogelijkheid (ca. 1,2 km wandelen naar halte lijn 6)
Reistijd –OV	57 minuten Terneuzen- Gent Zuid	26 minuten reistijd Terneuzen-Zelzate; daarna overstap op lijn 55 richting Gent. Totale reistijd Terneuzen-Gent Sint Pieters minimaal 1 uur en 50 minuten.	Ca. 55 minuten Zelzate-Gent	Geen overstap- mogelijkheid
Reistijd auto	ca. 45 minuten Terneuzen - Gent	Ca. 17 minuten Terneuzen – Zelzate; ca. 45 minuten Terneuzen - Gent	ca. 30 minuten Zelzate – Gent Sint Pieters	ca. 45 minuten Terneuzen - Gent
Reistijd t.o.v. auto (V/F)	Rijdt alleen in het weekend	Met overstap Lijn 6 op Lijn 55 niet concurrerend	Met overstap Lijn 6 op Lijn 55 niet concurrerend	Geen overstap- mogelijkheid
Geëxploiteerd door	Transdev	Transdev	De Lijn	De Lijn
Functie van de lijn	Verbindend	Kernnetlijn; ontsluitend	Kernnetverbinding	Verbindend

² <https://www.connexion.nl/nl/onze-routes/dienstregeling-en-halte-informatie/lijnnettenkaarten-en-lijnfolders>.

	Lijn: 50 (grensoverschrijdende lijn)	Lijn 6 (grensoverschrijdende lijn)	Lijn 55 (Vlaamse zijde)	Lijn 55S (Vlaamse zijde)
Conclusies	<p>A. Er is op dit moment geen snelle doorgaande verbinding Terneuzen – Gent;</p> <p>B. Tussen lijn 6 en lijn 55 is sprake van een lange overstaptijd. Een overstap van lijn 6 op de sneldienst 55S naar Gent is niet mogelijk;</p> <p>C. De beide grensoverschrijdende lijnen worden door een Nederlandse vervoerder geëxploiteerd (inclusief alles rond betalingen en tarifiering).</p>			

Nieuw openbaar vervoerplan Gent

Op 11 december 2020 heeft de vervoerregio Gent het korte termijnplan voor alle reguliere buslijnen van het openbaar vervoer en een concept voor Vervoer op Maat vastgesteld. Met het korte termijn vervoerplan wordt een eerste invulling gegeven aan de basisbereikbaarheid; een vraag gestuurd model voor mobiliteit met meer ruimte voor combimobiliteit. Elke vervoerregio stelt een mobiliteitsplan op voor de lange termijn en diende vooruitlopend hierop een vervoerplan op te stellen. In het vervoerplan, dat budgetneutraal dient te zijn, is een kern- en aanvullend net uitgewerkt voor het openbaar vervoer. De richtdatum voor de inwerkingtreding van het nieuwe vervoerplan is 01-07-2023. Voor de verbinding Gent-Terneuzen heeft dit de volgende consequenties:

- De frequentie van Lijn 55 wordt verhoogd. Lijn 55 is in het vervoerplan een kern net B-Lijn en zal standaard een halfuurdienst gaan rijden. Op schooldagen wordt de lijn verder versterkt in de ochtendspits tot een 7,5'/15'-dienst naar Gent en in de avondspits een kwartierdienst naar Zelzate. Ook wordt de bedieningsperiode uitgebreid van 04:30 vertrek Zelzate tot 0:50 aankomst in Zelzate (vrijdag 1:50). De hogere frequentie van Lijn 55 zal een kortere overstaptijd betekenen op Lijn 6. De overstaptijd is nu 20 a 50 minuten; door de frequentieverhoging is onze inschatting dat de overstaptijd structureel 15 a 20 minuten zal bedragen. De totale reistijd blijft dan ca. 1 uur en 40 minuten en is daarmee niet concurrerend met de auto (ca. 45 minuten);
- Lijn 55S wordt geschrapt en gaat volledig op in de stopdienst van Lijn 55;
- De routing van Lijn 73 krijgt een vaste routing vanaf Oostakker Dorp via Desteldonk – John F. Kennedylaan – Sint Kruis-Winkel – Wachtebeke naar Zelzate of Overslag;
- De Oostoever krijgt Vervoer op Maat in de vorm van een vaste verbinding met een kleiner busje. De vaste VOM-lijn verbindt Oostakker (Gent) met busstation Zelzate via de kanaaldorpen.

Conclusies

- **Ook na invoering van het nieuwe openbaar vervoer plan Gent is er geen snelle doorgaande verbinding Terneuzen – Gent;**
- **Door het invoeren van Vervoer op Maat ontstaat in Zelzate een overstappunt van de reguliere bus op de kleinere bus als ontsluiting van bedrijven en kanaaldorpen aan de Oostoever;**
- **De beide grensoverschrijdende verbindingen kennen een volledig Nederlandse exploitatie (inclusief betaalmethoden en tarifiering);**
- **Er is geen ticket- of tariefintegratie bij een overstap tussen een Nederlandse lijn en een Vlaamse lijn.**

2.4 Huidige gebruik van de busverbindingen

Hieronder wordt per buslijn inzicht gegeven in het huidige gebruik. Er is gekozen om te werken met cijfers uit 2019 om een beeld te geven van het gebruik pre-Corona. De cijfers zijn aangeleverd door de Lijn en de provincie Zeeland en zijn gebaseerd op respectievelijk fysieke tellingen en check-in gegevens. De vermelde cijfers betreffen jaargemiddelden. Een uitzondering hierop vormen de cijfers voor lijn 6. Door omleidingen, opknippen en frequentieverlagingen in 2019 is het gebruik sterk afgenomen in de loop van dat jaar. Daarom is januari 2019 gebruikt ter referentie.

Buslijn 6

Lijn 6 verbindt Terneuzen met Sluiskil, Sas van Gent en Zelzate. Er maken zo'n 210 reizigers per werkdag gebruik van Lijn 6. Begin/eindpunt aan Nederlandse zijde is de bushalte Westerscheldetunnel. Dit is de belangrijkste halte aan de lijn met ongeveer de helft van alle in- en uitstappers. Andere veelgebruikte haltes zijn Sas van Gent Suikerplein en Bolwerk. Het aantal grensoverschrijdende reizigers op Lijn 6 is beperkt. Vanuit Zelzate reizen zo'n 300 reizigers per maand naar Nederland (oftewel zo'n 14 opstappers per werkdag) en dan vooral naar Terneuzen Westerscheldetunnel. Vanuit Nederland naar Zelzate zijn het zo'n 280 reizigers per maand (13 per werkdag). Hierbij stapt ongeveer de helft van de reizigers uit bij de halte Klein Rusland. Een kwart van de reizigers stapt uit bij de halte De Keyserstraat. Dit zijn voornamelijk reizigers vanuit Sas van Gent.

Lijn 50

Lijn 50 verbindt Middelburg met Terneuzen en in het weekend rijdt de bus door naar Gent. Voor de coronapandemie reed lijn 50 ook tijdens de zomerdienstregeling doordeweeks naar Gent. Op jaarbasis maken zo'n 3.000 reizigers gebruik van de bus naar Gent en 2.250 vanuit Gent naar Nederland. Dit komt neer op zo'n 15 à 20 opstappers per weekenddag per richting. In werkelijkheid zal het gebruik iets hoger liggen, aangezien er ook een groep is die gebruik maakt van losse kaartverkoop en daarom niet in deze cijfers is opgenomen. De reizigers stappen voor het overgrote deel uit bij de eindhalte Gent Zuid. De belangrijkste opstaphalte voor de bus naar Gent is Middelburg Station. De meeste reizigers zijn echter afkomstig uit Terneuzen, namelijk zo'n 2.000. Hierbij valt op dat de reizigers vanuit Terneuzen een grote spreiding laten zien over de opstaphaltes in de stad. Een kwart van de reizen naar Gent in 2019 is gemaakt op een werkdag, terwijl deze bus alleen in de zomermaanden juli en augustus doordeweeks reed.

Lijn 55

Er maken ongeveer 3.350 reizigers gebruik van Lijn 55 per schooldag. Hoewel Lijn 55 een aantal kernen op de westoever ontsluit, lijkt deze in de praktijk ook een verbindende functie te hebben. Een groot deel van de reizigers maakt gebruik van de bus voor verplaatsingen tussen Zelzate Busstation en Gent Sint-Pietersstation. Het is aannemelijk dat een deel van de reizigers hier overstapt op de trein. Ook vanuit Ertvelde hebben de meeste reizigers Gent Sint-Pieters als bestemming. Een andere belangrijke bestemming is Gent-Zuid, maar deze halte kent aanzienlijk minder uitstappers dan Gent-Sint Pieters. Voor verplaatsingen tussen de kernen wordt zeer weinig gebruik gemaakt van de bus.

Lijn 55S

Lijn 55S kent ongeveer 165 reizigers per dag, maar kent ook maar 4 ritten per dag. De sneldienst kent geen tussenliggende haltes tussen Zelzate en Gent. Gent Sint-Pietersstation is veruit de belangrijkste bestemming, maar instappers verdelen zich iets meer over de verschillende haltes langs de route in de kern van Zelzate.

2.5 Huidige barrières– infrastructuur

De bruggen over het kanaal gaan frequent open. Een openstaande brug betekent wachttijd en daarmee een langere reistijd. Dit maakt geen onderscheidend verschil in reistijd tussen de auto en de bus. Echter: de bus kent omlooptijden, aansluitingen en een daarop afgestemde dienstregeling. Het risico op een openstaande brug betekent:

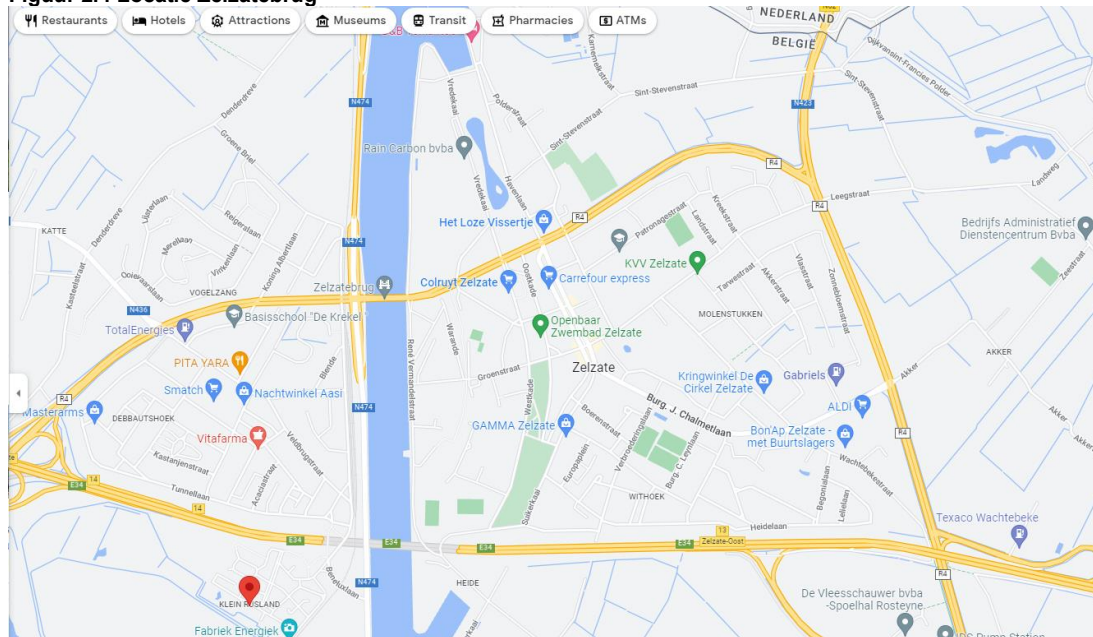
- Een onbetrouwbaarheid in de reistijd en dienstregeling;
- Dat een vervoerder extra tijd moet inbouwen in de dienstregeling om aansluitingen en omlopen te kunnen bieden.

Dit betekent:

- Ofwel een hoger aantal dienstregelingsuren en daarmee hogere kosten;
- Ofwel een lager totaal voorzieningenniveau openbaar vervoer omdat het hogere aantal dru's op deze verbinding elders moet worden gecompenseerd.

In de huidige Nederlandse busdiensten is al rekening gehouden met deze barrière: zowel lijn 6 als lijn 50 blijven aan één kant van de oever. Hierdoor hoeft de Zelzatebrug, een belangrijke oost-west corridor, niet overgestoken te worden. Per 9 januari 2022 rijdt lijn 6 een aangepaste route in Zelzate, zodat de bus richting Terneuzen niet meer in de file voor de geopende Zelzatebrug staat. Onderstaand is de locatie van de Zelzatebrug gevisualiseerd.

Figuur 2.4 Locatie Zelzatebrug



Bron: Google maps.

2.6 Reizigersbehoefte en klantwensen openbaar vervoer

Reizigers reizen met verschillende reismotieven, te weten:

- Woon-werkverkeer;
- Winkelend / toeristisch dagjes bezoek;
- Onderwijs (scholieren en studenten).

Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen

Afhankelijk van het reismotief en het type reiziger zijn er specifieke behoeften om al dan niet gebruik te maken van het openbaar busvervoer. De behoefte wordt bepaald door:

- De kracht van het product openbaar vervoer zelf, waaronder snelheid, betrouwbaarheid en gemak;
- De kracht van het product openbaar vervoer ten opzichte van alternatieven zoals auto en (elektrische) fiets.

2.6.1 Klantwensenpiramide openbaar vervoer

Onderstaand is de zogeheten klantwensenpiramide in het openbaar vervoer opgenomen. Dit is een model dat de hiërarchische verhouding van de wensen van openbaar vervoergebruikers weergeeft. Helemaal onderaan staan veiligheid en betrouwbaarheid als noodzakelijke randvoorwaarde. Daarboven staan de generieke wensen gemak en snelheid. Deze gelden als dissatisfiers, oftewel dit zijn basisfactoren die de meeste reizigers verwachten van een OV-product. Tot slot, zijn er de satisfiers comfort en beleving. Dit zijn de factoren die het reizen met het openbaar vervoer echt plezierig kunnen maken.

Figuur 2.5 Klantwensenpiramide



Bron: M. van Hagen.

Toegepast op de situatie van het product openbaar vervoer in de Kanaalzone (Gent – Terneuzen):

Betrouwbaarheid

Betrouwbaarheid in snelheid en aansluitijden; een vertraging van een Vlaamse lijn moet niet betekenen dat een aansluiting op een Nederlandse lijn wordt gemist en vice versa. Dit vergt communicatie maar voor aanbodgericht openbaar vervoer ook voorafgaande afstemming over de dienstregeling van de verschillende aansluitende lijnen.

Betrouwbaarheid van de dienstregeling; bekend is dat de Zelzate brug een knelpunt is. De verbinding zal dus – net als de huidige lijnen - aan een zijde van het kanaal moeten blijven om dit knelpunt te voorkomen.

Betrouwbaarheid van overstap; een betrouwbare en veilige overstap op het voor- en natransport. Voor- en natransport kan daarbij gaan om aanbodgericht openbaar vervoer, maar ook om vraagafhankelijk vervoer.

Net als bij aansluitijden wordt de betrouwbaarheid van een overstap gekenmerkt door de inrichting van de dienst: op welke lijnen of modaliteiten moet de verbinding aansluiting bieden? Bij voor- en

natransport via vraagafhankelijk vervoer zal het voor- en natransport aansluiting moeten bieden op de verbinding Gent – Terneuzen, waarbij die verbinding een betrouwbare dienstregeling moet kennen. De betrouwbaarheid van de overstap geldt dus zowel voor tussenliggende haltes op de verbinding als voor de overstap op begin- en eindbestemming van de verbinding. Een aansluiting op treintijden is een vervoerkundige vraag binnen de lijnvoering. De trein ligt in hiërarchie boven de busverbinding, wat betekent dat de busverbinding aansluiting zal moeten bieden op de trein. De specifieke potentie voor een overstap op ofwel Gent-Sint-Pieters ofwel Gent – Dampoort is in dit onderzoek niet vervoerkundig uitgewerkt.

Betrouwbaarheid in de betekenis van zekerheid voor de reiziger; zekerheid dat de verbinding ook na een jaar blijft bestaan. Dus een zekere mate van toekomstvastheid. Een zogeheten knipperlicht verbinding (een jaar wel, dan weer niet een verbinding, het ene uur wel het ander uur weer niet een verbinding) biedt geen vertrouwen. En is daarmee niet toekomst vast.

Betrouwbaarheid betekent voor reizigers met een beperking dat de bussen en haltes op de verbinding toegankelijk zijn, zodat de reis betrouwbaar is. Ongeacht of betrouwbaarheid van een reis voor reizigers met een beperking onder de operationele indicator betrouwbaarheid of toegankelijkheid valt, is het voor reizigers met een beperking een noodzakelijke randvoorwaarde.

Snelheid

Snelheid is enerzijds reistijd van instappunt op de verbinding naar eindpunt van de verbinding. Omdat Gent – Terneuzen een verbindende functie moet kennen, moet de snelheid in ieder geval – conform de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) van de provincie Zeeland – niet meer dan 2 keer de reistijd met de auto op die zelfde verbinding zijn. Het Vlaams decreet gaat verder: In het Vlaamse decreet wordt met een omrijfactor gewerkt, namelijk maximaal 1,3 maal de afstand met de auto voor kernnetverbindingen. Dit betekent dat voor het Vlaamse deel de afstand tussen Gent en grens randvoorwaardelijk voor de verbinding is, terwijl voor Zeeland een maximale reistijd radvoorwaardelijk is.

Gemak

Gemak: het gemak van de busverbinding in de schakel om van huis naar bestemming te komen. Indien een reiziger niet begrijpt hoe en of hij met de busverbinding kan overstappen (zowel vanuit toegankelijkheid voor mensen met een beperking als vanuit de toegankelijkheid van tarieven en kaartsoorten voor iedere groep reizigers) is dit niet aantrekkelijk.

Ook het feit dat een reiziger na gebruik van de verbinding Gent – Terneuzen voor een andere vorm van openbaar vervoer in het functionele gebied van de Kanaalzone nog een ander ticket of een ander tarief zou moeten betalen zou het product openbaar vervoer niet aantrekkelijk maken.

Gemak is daarmee niet:

- een grensoverschrijdende verbinding waarbij je als dagelijkse woon-werkreiziger of student / scholier geen (regionaal) trajectabonnement kan afsluiten;
- een woon-werk reiziger die een ander ticket nodig heeft voor zijn of haar overstap op voor- of natransport.

Ten slotte is gemak ook het vinden van reisinformatie. Het vinden van reisinformatie over een landsgrensoverschrijdende reis in de Kanaalzone is niet gemakkelijk; er is een zeer beperkte

informatievoorziening in OV apps en een uitdaging om verschillende planners zelf naast elkaar te leggen.

2.6.2 *Kracht van het openbaar vervoerproduct*

Betrouwbaarheid

De auto en de fiets bieden zekerheid; een auto- of fietsbezitter is in principe onafhankelijk; hij of zij zit zelf aan het stuur of de fiets of auto ook in de toekomst wordt gebruikt. Bij het openbaar vervoer is er een afhankelijkheid en daarmee een onzekerheid.

Voor automobilisten of fietsers die het doorgaande traject geheel met de auto of fiets afleggen is er geen onzekerheid van aansluiting of overstap. Aansluiting of overstap speelt pas wanneer de automobilist of fietser overstapt op de doorgaande busverbinding. Dan speelt de betrouwbaarheid zoals benoemd in paragraaf 2.6.1.

Snelheid

Er is in het functionele gebied van de Kanaalzone sprake van congestie aan Vlaamse zijde. Bijvoorbeeld in de stad Gent, de rotonde Cosmos langs de Kennedylaan is zeer filegevoelig in de spitsuren en ook het kruispunt R4 in Evergem is een groot knelpunt. Van congestie aan het Nederlandse deel van de Kanaalzone is nauwelijks sprake.

Aan Zeeuwse zijde is er geen vrijliggende infrastructuur voor de bus. Dit betekent dat de bus en de auto gebruik maken van dezelfde infrastructuur. En daarmee dezelfde snelheid rijden. Aan Vlaamse zijde zijn in de onmiddellijke omgeving van de Zelzatebrug nochtans busbanen aanwezig, als ook aan Gent Dampoort. Op de Wiedauwkaai in Gent wordt binnenkort gestart met de aanleg van een busbaan. Binnen de R40 (onder andere aan Sint-Jacobs, Zuid) zijn er verschillende circulatiemaatregelen en vrije beddingen die het openbaar vervoer sneller maken.

Met betrekking tot reistijd is het zo dat door halteren de reistijd van de bus langer is op de route dan die van de auto. Daarnaast is het zo dat een reiziger altijd voor- en natransport kent; lopen, fietsen of een bus naar de instaphalte van de doorgaande verbinding Gent – Terneuzen. Dit betekent dat de reisroute van iemand met openbaar vervoer in dit geval langer is dan die van iemand die direct met de auto van A naar B reist. Echter: de doorgaande verbinding Gent – Terneuzen zou wellicht een schakel kunnen zijn voor een automobilist; parkeren bij een instappunt van de doorgaande busverbinding en verder met die busverbinding.

Gemak

Auto en fiets hebben een voordeel in gemak, omdat je kunt vertrekken wanneer je wilt. Iemand is niet afhankelijk van een dienstregeling.

2.6.3 *Flankerend beleid*

De bovenstaande paragrafen gaan in op het positief beïnvloeden van het product openbaar vervoer zelf. Door flankerend beleid kan de auto echter negatief worden beïnvloed, waardoor het product openbaar vervoer aan concurrentiekracht wint.

Fiets

Uitgangspunten in het beleid zijn:

- Het beleid van Vlaanderen en Zeeland is niet om fietsers te verleiden tot het openbaar vervoer maar om fietsers te behouden. Uitgangspunt is dat fietsen een actieve mobiliteitsvorm is en dat fietsers moeten worden behouden en waar het kan gestimuleerd;

- Aan Vlaamse zijde is de uitbouw van deelmobiliteit een aspect in fietsbeleid. Dit is een aspect waar de bedrijven in de Kanaalzone op in kunnen zetten: zorgen dat er deelfietsen zijn aan de haltes van een doorgaande busverbinding;
- De overheid faciliteert nieuwe vormen van mobiliteit zoals de elektrische fiets en de speed-pedelec. Zo staat de aanleg van nieuwe snelfietsroutes gepland, zoals die tussen Terneuzen en Zelzate. Dit is niet alleen een geduchte concurrent voor de auto op verplaatsingen tot 20 kilometer. Dit betekent ook dat de busverbinding als aanvulling dient op de fiets;
- Dat fietsen in het woon-werkverkeer in het functionele gebied aantrekkelijk is, bevestigt onderstaande.

Bijna 27% van de werknemers in het Gentse deel van North Sea Port fietst van en naar het werk. Dat blijkt uit de driejaarlijkse mobiliteitsbevraging van Voka|Vegho, de Vereniging voor Gentse Havengebonden Ondernemingen. Het is duidelijk dat de elektrische ondersteuning een grotere reikwijdte heeft mogelijk gemaakt. Zo rijdt 42% van de fietsers vandaag elektrisch. 40% van de bevrageden die nu enkel de wagen als vervoermiddel gebruiken, geven aan dat ze ook over de fiets nadenken in de toekomst.

Auto

Uit de CBS data blijkt dat veel inwoners van Zeeland een auto bezitten: 543 personenauto's per 1000 inwoners in Zeeland ten opzichte van 503 gemiddeld in Nederland (2021). Dit komt neer op zo'n 1,1 auto per huishouden. Het gedrag van veel Zeeuwen is dan ook – al langere tijd - gericht op autogebruik. In Zeeuws-Vlaanderen ligt het autobezit nog hoger, met 1,26 auto's per huishouden in Hulst, 1,14 in Terneuzen en 1,17 in Sluis. Voor veel Zeeuws-Vlamingen is het bezit en gebruik van de auto dan ook een vanzelfsprekendheid. Zeker zonder flankerend beleid is het op korte termijn een utopie om automobilisten in hun dagelijkse verplaatsing te verleiden de overstap te maken naar de bus. Wel kan gericht worden verleid naar het reismotief van een reiziger (bijvoorbeeld winkelend publiek) en/of type burger (bijvoorbeeld zorgdragen dat (nieuwe) burgers niet automatisch een auto of een tweede auto hoeven te kopen).

Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid in de Kanaalzone bij werkgevers is geen factor om automobilisten te verleiden tot ander reisgedrag. Zie hoofdstuk 6 voor de enquête onder bedrijven. In de stad Gent zelf zijn de parkeertarieven voor straatparkeren zodanig, dat hiervoor openbaar vervoer wel als alternatief geldt. Zie onderstaande tabel.

Tabel 2.2 Parkeertarieven voor straatparkeren Gent

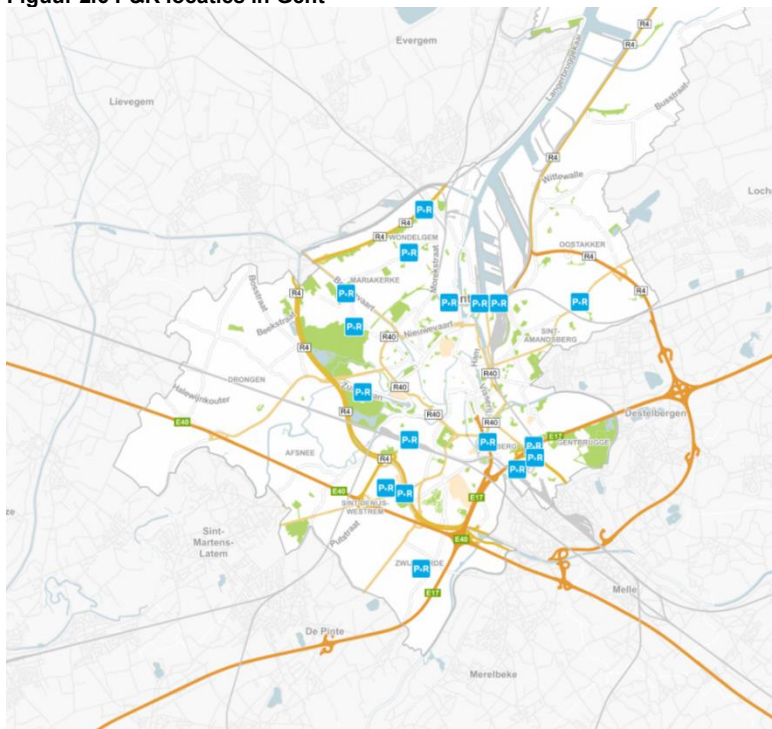
Van maandag t.e.m. zaterdag (niet op zon- en feestdagen)				
9 TOT 19U	ROOD	ORANJE	GEEL	GROEN
1 uur	2,50	1,50	1,50	0,80
2 uur	6,00	3,00	3,00	1,60
3 uur	10,00	4,50	4,50	2,40
Dagtarief (24u)	Niet mogelijk	6,00	Niet mogelijk Max 5 u / 7,5 euro	3,00
NA 19U	ROOD (tot 23u)	ORANJE (tot 23u)	GEEL	GROEN
1 uur	1,50	1,00	Gratis	Gratis
2 uur	3,00	2,00	Gratis	Gratis
3 uur	4,50	3,00	Gratis	Gratis
4 uur	6,00	4,00	Gratis	Gratis

Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen

Bron: Stad Gent.

Daarnaast zijn er in de stad Gent P&R zones waar veelal gratis kan worden geparkeerd (zie figuur 2.5)³.

Figuur 2.6 P&R locaties in Gent



Bron: Stad Gent.

Nul emissie norm

In Gent geldt de lage-emissiezone alleen binnen de stadsring, dus niet op het volledige grondgebied. Zie onderstaande tabel.

Tabel 2.3 Emissienormen Gent

Diesel	2020	2025
Euro 6	Toegelaten	Toegelaten
Euro 5 (ingeschreven voor 1/9/15)	Toegelaten	Toegelaten na betaling
Euro 4 (ingeschreven voor 1/1/11)	Toegelaten na betaling	Niet toegelaten
Euro 3 (ingeschreven voor 1/1/06)	Niet toegelaten	Niet toegelaten

Bron: Stad Gent.

Ook dit kan ervoor zorgen dat het (schone) openbaar vervoer een alternatief wordt voor de auto naar Gent.

³ Met uitzondering van P&R Galveston, Sint-Pietersstation en Ledeborg.

2.7 Conclusies

Conclusies; busverbindingen per begin 2022

- Er is geen snelle doorgaande verbinding tussen Gent en Terneuzen;
- De beide grensoverschrijdende busverbindingen Gent – Terneuzen kennen een volledig Nederlands exploitatie; er is geen integratie van tickets of tarieven met de Vlaamse lijnen in het functionele gebied van de Kanaalzone;
- De doorgaande verbinding Lijn 50 rijdt normaal alleen in het weekend van Terneuzen naar Gent. Voor de coronapandemie reed Lijn 50 ook tijdens de zomerdienstregeling doordeweeks naar Gent. Op een gemiddelde dag zijn er 15 à 20 opstappers per richting die gebruik maken van deze grensoverschrijdende verbinding.
- Lijn 55 ontsluit een aantal kernen op de Westoever en kent daardoor een lange reistijd tussen Zelzate en Gent. In de praktijk wordt de lijn veel gebruikt voor de reisrelatie Zelzate-Gent Sint-Pieters, waarbij het aannemelijk is dat een deel overstapt op de trein; De kwaliteit van de bestaande verbinding met overstap is qua snelheid en gemak laag.

Conclusies; busverbindingen bij invoering nieuwe KT Vervoerplan

- Er is geen snelle doorgaande verbinding tussen Gent en Terneuzen;
- De beide grensoverschrijdende busverbindingen Gent – Terneuzen kennen een volledig Nederlands exploitatiemodel en kaartsoorten (tickets); er is geen integratie van kaarten / tickets of tarieven met de Vlaamse lijnen in het functionele gebied van de Kanaalzone;
- De doorgaande verbinding Lijn 50 rijdt alleen in het weekend van Terneuzen naar Gent. Voor de coronapandemie reed Lijn 50 ook tijdens de zomerdienstregeling doordeweeks naar Gent. Op een gemiddelde dag zijn er 15 à 20 opstappers per richting die gebruik maken van deze grensoverschrijdende verbinding;
- Lijn 55S vervalt. De hogere frequentie van lijn 55 leidt niet tot een concurrerende factor t.o.v. de auto;
- De kwaliteit van de verbinding met overstap is qua snelheid en gemak laag;
- Door het invoeren van Vervoer op Maat ontstaat in Zelzate een overstappunt van de reguliere bus op de kleinere bus als ontsluiting van de kanaaldorpen aan de Oostoever. Dit is een aandachtspunt in voor- of natransport bij een doorgaande verbinding.

Conclusies OV t.o.v. fiets en auto

- Een reistijdfactor van maximaal 2 keer de auto is niet consistent met de reguliere V/F factor van 1.5; om automobilisten te verleiden geldt de V/F factor van 1.5;
- In het Zeeuwse deel is er nauwelijks congestie over de weg; in het Vlaamse deel wel;
- Er is een hoog autobezit;
- Het gedrag van mensen in de Kanaalzone is in de jaren gericht op de auto; wijzigingen zijn nu zichtbaar in de opkomst van e-bikes en speed pedelecs;
- Het verleiden van mensen verplaatsingen (die de auto als alternatief hebben) in hun dagelijkse verplaatsingen om gebruik te maken van het openbaar vervoer zal niet op korte termijn effecten kennen;
- Snelheid van openbaar vervoer busverbinding is belangrijk maar zal op korte termijn geen doorslaggevende factor in zichzelf in het verleiden van mensen zijn;
- De doorgaande verbinding Gent – Terneuzen moet gezien worden als een investering voor de langere termijn:
 - Ommensen te laten wennen aan een betrouwbare verbinding (gedragsverandering);
 - Om stakeholders in het functionele gebied van de Kanaalzone flankerend beleid te laten ontwikkelen (mede eigenaarschap; zie hoofdstuk 6);
 - Om de Kanaalzone ruimtelijk te kunnen ontwikkelen in de grensoverschrijdende samenwerking Vlaanderen – Zeeland (zie hoofdstuk 5).

3 Reizigersstromen

Een doorgaande openbaarvervoerverbinding Gent-Terneuzen is al langere tijd een bestuurlijke wens. In het verleden zijn er al verscheidene studies uitgevoerd naar de potentie van een dergelijke verbinding en ook nu worden er nog onderzoeken uitgevoerd⁴. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bevindingen uit deze studies. Het hoofdstuk sluit af met een paragraaf met inzage over verplaatsingen vanuit de door ons geanalyseerde databronnen en met een tussentijdse conclusie.

3.1 Verkenning eerder uitgevoerde studies naar verbinding Gent-Terneuzen

Studie busverbinding Kanaalzone Gent-Terneuzen – Ligtermoet en Partners 2013

In 2013 heeft Ligtermoet een verkennende studie opgeleverd naar een grensoverschrijdende busverbinding in de Kanaalzone. Aanleiding vormde het Interreg-project 'Grenzeloze Kanaalzone', opgezet om gezamenlijk de potenties van het gebied verder tot ontwikkeling te brengen.

In de studie is een voorkeursvariant uitgewerkt voor een busverbinding tussen Terneuzen en Gent. Deze volgt een route langs de Oostoever van het kanaal, vanwege de kortere reistijd, verwachte vervoerwaarden en het vermijden van problemen van parallelle lijnvoering. Daarbij wordt voorgesteld om een doorkoppeling te maken van lijn 50 vanuit Middelburg. Haltering bij Zelzate-Busstation wordt aangeraden, mits de vervoerwaarde voldoende opweegt tegen de extra kosten en verlies doorgaande reizigers. Verder wordt er niet voorzien in een haltering bij de bedrijven aan de J.F. Kennedylaan en wordt Gent-Zuid gezien als meest logische eindhalte.

De insteek van de studie was destijds vooral kwalitatief van aard. In de studie wordt dan ook de aanbeveling gedaan om de voorkeursvariant verder te onderzoeken op vervoerwaarde, haalbaarheid, kosten en opbrengsten. Wel werd verwacht dat de vervoerwaarde bescheiden zal zijn en daarom een blijvende financiële bijdrage nodig zal zijn.

Vervoerwaarde

- Terneuzen-Gent: 300-500 instappers per werkdag;
- Zelzate-Terneuzen: 100 instappers per werkdag;
- Uitval doorgaande reizigers bij haltering Zelzate 50-75 per werkdag.

Berekening:

- Indicatief op basis van een vergelijking met twee (destijds) bestaande grensoverschrijdende verbindingen tussen Vlaanderen en Zeeland: weekenddienst Terneuzen- Gent (lijn 20) en Breskens-Brugge (lijn 42).

⁴ Er is een lopend potentieelonderzoek door MOW in uitvoering van de Vlaamse spoorprioriteiten met een inzet op L204 voor personenvervoer.

Studie naar personenvervoer per spoor – Goudappel 2018

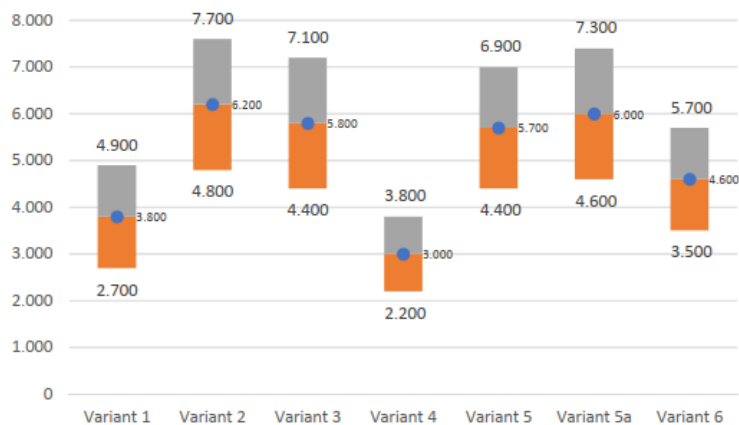
In juli 2017 kende Europa een subsidie toe (Connecting Europe Facility) om de ontwikkeling van een spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen te onderzoeken voor zowel goederen als personenvervoer. Als onderdeel van het CEF project Rail Gent-Terneuzen is Goudappel gevraagd onderzoek te doen naar het reizigersvervoer in de Kanaalzone. In de studie van Goudappel⁵ is het reizigersaanbod voor een spoorverbinding in de Kanaalzone bepaald, de kosten daarvan (voor infrastructuur en exploitatie) alsmede de gevolgen van reizigersvervoer op het goederenvervoer.

In het onderzoek zijn 6 reizigersvarianten (van de eerdere 16) uitgewerkt, waarvan 3 grensoverschrijdend (variante 1 t/m 3) en 3 pendelverbindingen op Vlaams grondgebied (variant 4 t/m 6). De varianten onderscheiden zich van elkaar door ander oevergebruik (Oost- dan wel Westoever), variatie in frequenties, variatie in aantal stops en variatie in het begin-/eindpunt.

De totale vervoerwaarde van de varianten ligt voor de doorgaande grensoverschrijdende varianten gemiddeld tussen de 3.800 ritten en 6.200 ritten (variant 2). Variant 2, 2x/u rijden via de Oostoever met veel stops, scoort hierbij het beste. In variant 1 wordt ook via de Oostoever gereden, maar echter slechts 1x/u. Dit heeft een nadelig effect op de vervoerwaarde. Indien via de Westoever wordt gereden (variant 3) ligt de vervoerwaarde iets onder dezelfde verbinding via Oostoever. Variant 3 scoort wel bovengemiddeld (ten opzichte van soortgelijke grensoverschrijdende regionale spoorlijnen) wat betreft grensoverschrijdend vervoer (1.700 ritten), ten opzichte van variant 2 (1.000 ritten) en variant 1 (600 ritten).

Het verschil tussen de pendelvarianten en de doorgaande varianten tot Terneuzen is relatief klein door de grote autoconcurrentie van/naar Terneuzen en mogelijkheid om over te stappen van auto op trein in Zelzate. Wat betreft de pendelvarianten kan ook worden gesteld dat pendelen via de Oostoever iets beter scoort dat pendelen via de Westoever (variant 6).

Figuur 3.1 Vervoerpotentie 6 reizigersvarianten



Bron: Goudappel (2018).

Er is volgens de studie potentie tussen Terneuzen en Gent. De onderzoekers achten het echter mogelijk dat de potentie voor een treinverbinding – zeker in beginstap – aan de geringe kant is. Een deel van de potentie is afkomstig uit de regio's Goes, Middelburg en Terneuzen. Om deze potentie te verzilveren wordt in de studie de suggestie gedaan om een HOV-busverbinding in te leggen tussen de belangrijkste steden in het North Sea Port District. Deze HOV-verbinding zou dan in de toekomst gecombineerd kunnen worden met een treinexploitatie.

⁵ https://railghentterneuzen.eu/sites/default/files/eindrapport_studie_8_personenvervoer_definitief_0.pdf.

Vervoerwaarde:

- Variant 1 Gent-Terneuzen Oostoever 1x per uur: 2.700-4.900 ritten per werkdag;
- Variant 2 Gent-Terneuzen Oostoever 2x per uur: 4.800-7.700 ritten per werkdag;
- Variant 3 Gent-Terneuzen Westoever 2x per uur: 4.400-7.100 ritten per werkdag.

Berekening:

- In de studie wordt gebruik gemaakt van de term ritten. Een rit is een verplaatsing van een persoon met een vervoermiddel en komt overeen met het begrip instapper;
- Voor de potentiebepaling is gebruik gemaakt van de VF-curve methodiek. In deze methodiek wordt de verhouding van de reistijd van de nieuwe OV-verbinding ten opzichte van de autoreistijd gebruikt als maatstaf om het potentieel te bepalen van een nieuwe OV-verbinding;
- Wanneer deze verhouding laag is (en de reistijden van OV en auto dicht bij elkaar liggen) zal het potentieel van de nieuwe verbinding hoog zijn;
- De uitvoerders van de studie zijn, gegeven de resultaten van de benchmark, bevindingen uit andere studies, de kwaliteit van het OV in het gebied en ervaring, van oordeel dat het potentieel van de varianten dichterbij de berekende onderkant van de bandbreedte ligt dan bij de bovenkant van de bandbreedte. Dit geldt zeker voor de korte termijn;
- Indien wordt besloten het OV te stimuleren en/of de auto te ontmoedigen zal volgens de uitvoerders van de studie de bovenkant van de bandbreedte eerder in beeld komen.

Studie reizigersvervoer op L204 – NMBS 2018

De spoorlijn L204 Gent-Zelzate-Terneuzen vormt één van de spoorprioriteiten van de Vlaamse regering. Deze studie is een vervolg op eerdere studies verricht door NMBS. In deze studie heeft NMBS zich gefocust op personentreinen tussen Gent en ArcelorMittal, als één van de varianten binnen Rail Gent Terneuzen, voor de werknemers van het oostelijke deel van het Gentse havengebied. De verbinding kent 6 haltingen in het havengebied met een gemiddelde afstand tussen de stations van 2,7 kilometer. Door NMBS zijn twee scenario's bestudeerd:

- Scenario 1: 40 treinen per dag: frequentie van één trein per uur per richting;
- Scenario 2: 80 treinen per dag: frequentie van 2 treinen per uur per richting.

Scenario 1 levert 1.880 nieuwe treinverplaatsingen per dag op. Het merendeel van deze nieuwe treinverplaatsingen (76%) komt van automobilisten. De rest is afkomstig uit OV (9%) en fiets (15%). De frequentieverhoging in scenario 2 resulteert in totaal op 2.620 treinverplaatsingen per dag. Hiervan is 70% voormalige automobilisten, 11% uit het OV afkomstig en 9% fietsers. De 740 extra treinverplaatsingen door de frequentieverdubbeling zijn meer fietsers en andere korte afstand reizigers zijn (vooral in het stedelijk deel tussen Gent-Sint-Pieters en Volvo Cars) dan automobilisten (56%).

De studies van Goudappel en NMBS zijn geëvalueerd in de vorm van een synthesesnota. In de nota wordt geconcludeerd, en door betrokken partijen onderschreven, dat er reizigerspotentieel voor een spoorlijn is, vergelijkbaar met soortgelijke grensoverschrijdende regionale spoorlijnen, dat een goede combinatie van goederen- en personenvervoer op de lijn kan, dat het technisch uitvoerbaar is en dat het in een gefaseerde aanpak kan gerealiseerd worden. Echter dient nog verder concreet onderzocht te worden hoe tot een slimme combinatie te komen.

Vervoerwaarde:

- Scenario 1: 1.880 treinverplaatsingen per dag;
- Scenario 2: 2.620 treinverplaatsingen per dag.

Berekening:

- Potentieel ingeschat door studiebureau MINT o.b.v. NMBS-model;
- De potenties van Zelzate en een mogelijke verlenging richting Terneuzen worden niet in beeld gebracht;
- Gebruik van meest recente socio-demografische gegevens en studies omtrent verplaatsingsgedrag;
- Onbekend welke aannames er achter het model zitten.

Busbediening Kennedylaan – Potentieelonderzoek De Lijn (2020)

De Lijn heeft een potentieelonderzoek uitgevoerd voor een betere ontsluiting van het havengebied en de dorpen op de oostoever van het kanaal Gent-Terneuzen per bus. Dit vraagstuk was opnieuw actueel door de opmaak van het korte termijn vervoerplan en de studies rond Rail Gent Terneuzen. Hierin vormt een HOV-buslijn een alternatief scenario. De potentie is door de Lijn doorgerekend met een nieuw multimodaal verkeersmodel voor de modeluren 7 en 12 basis, waarbij het voorlopig vastgestelde netwerk uit het KT-vervoerplan is gehanteerd. Het exploitatieconcept gaat uit van een verbinding Gent-Terneuzen via de Oostoever, waarbij via een halfuurdienst 10 haltingen worden gemaakt op Belgisch grondgebied en 4 op Nederlands grondgebied.

Het traject Gent Sint-Pieters – Terneuzen varieert tussen 61 en 76 minuten en vereist 7 bussen tijdens de spits. Er zijn twee varianten gemodelleerd:

- Scenario 1: een buslijn Gent-Terneuzen;
- Scenario 2: een buslijn Gent-Zelzate Busstation.

Dit leverde de volgende resultaten op:

Tabel 3.1 Opstappers per uurblok in studie Busbediening Kennedylaan

Scenario 1	Gent-Terneuzen	230	90
	Terneuzen-Gent	140	90
Scenario 2	Gent-Zelzate	170	80
	Zelzate-Gent	90	80

Bron: Potentieel onderzoek De Lijn, 2020.

Bovenstaande tabel laat zien dat de grootste vervoerwaarde zit in een verbinding van/naar Terneuzen tijdens de spits. De verplaatsingen van/naar Terneuzen zijn over lange afstand (interstedelijke verbinding tussen Gent en Terneuzen). Daarbij wordt wel gewezen op de beperkingen van het verkeersmodel, die wellicht geen rekening houdt met alle verplaatsingen van/naar Nederland. Door de Lijn is ook gekeken naar de impact van de nieuwe buslijn op de rest van het netwerk. De conclusie is daarbij dat deze impact beperkt blijft doordat de verbinding vooral nieuwe reizigers aantrekt.

De Lijn concludeert dat een verbinding Gent – Terneuzen levensvatbaar is en als voornaamste potenties heeft:

- Ontsluiting van het havengebied langs de Kennedylaan;
- Opvangen van spits- en dal verplaatsingen tussen Gent en Sint-Kruis-Winkel/Zelzate;

- Opvangen van spitsverplaatsingen tussen Gent en Terneuzen.

Vervoerwaarde:

- Scenario 1: 90-230 opstappers per uurblok;
- Scenario 2: 80-179 opstappers per uurblok.

Berekening:

- Doorrekening in BAU 2020 modeluren 7 & 12 basis;
- Het verkeersmodel dat gebruikt is, is een vervoerwijze keuze- en toedelingsmodel. Deze vertrekken vanuit een gegeven globale verplaatsingsmatrix of herkomst bestemming matrix, deze werden ontwikkeld binnen het departement MOW;
- Op basis van de ingegeven scenario's berekent het model de reiswerstand en worden de verplaatsingen in het verkeersmodel toegekend aan een modus en vervolgens toegedeeld aan het netwerk;
- De reisweerstand is een combinatie van tijd en reiskosten, uitgedrukt in minuten;
- Concreet betekent dit dat het verkeersmodel de reistijden van elke modus afweegt ten opzichte van elkaar en zoekt naar de weg van de minste weerstand. Hierbij houdt het model ook rekening met het type motief;
- Uiteindelijk worden de verplaatsingsstromen en vervoerwijze keuze nog gekalibreerd. Dit gebeurt aan de hand van reizigerstellingen.

Grensoverschrijdend woon- werkverkeer – Traject & DTV (2021)

In 2021 is er een onderzoek verricht naar de behoefte aan grensoverschrijdend collectief vervoer binnen North Sea Port District en in het bijzonder de organisatie van dat vervoer door Max Mobiel. Er rijden per dag reeds verschillende bussen van Max Mobiel naar de Gentse haven vanuit Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort. Per werkdag maken gemiddeld meer dan 250 werknemers gebruik van de Max Mobiel-pendeldienst.

In totaal zijn 146 bedrijven aangeschreven in de North Sea Port, wat neer komt op ongeveer 20% van het totaal. Uiteindelijk hebben 26 bedrijven deelgenomen aan de enquête, waarvan 16 uit België en 10 uit Nederland. Deze bedrijven vertegenwoordigen zo'n 21.000 werknemers. Van deze bedrijven hebben er 12 de eigen werknemers bevroegd, waarbij er 111 daadwerkelijk hebben deelgenomen.

Het aandeel grensoverschrijdende werknemers is beperkt bij zowel Nederlandse als Belgische bedrijven. Bij Belgische bedrijven werken tussen de 1 à 3 % Nederlandse werknemers en bij Nederlandse bedrijven is dit iets hoger met tussen de 3 à 7% Belgische werknemers. De interesse van Nederlandse en Belgische bedrijven om grensoverschrijdend vervoer te organiseren met Max Mobiel is laag. Dit komt door het beperkt aantal werknemers dat de grens overgaat en de onregelmatige werktijden.

Op basis van de werknemersenquête komt naar voren dat 90% met de auto naar het werk over de grens komt en 9% met de fiets. Carpoolers en arbeiders wonende in Nederland zijn het meest geïnteresseerd in een shuttlebusservice.

Vervoerwaarde:

- Laag door beperkt aantal medewerkers van over de grens;
- Mobiliteit wordt door bedrijven niet ervaren als een probleem en prioriteit;
- Medewerkers van de verschillende bedrijven hebben verschillende uurroostersystemen;
- Grote werkgevers hebben grote sites, waar 1 halte onvoldoende is;
- Interesse en bereidheid tot betalen is laag onder bedrijven.

Over grenslijnen en buslijnen – afstudeeronderzoek D.A. van der Maas (2021)

Doel van dit rapport was om in kaart te brengen hoe verschillende provincies- die in een grensoverschrijdende context werken – komen tot grensoverschrijdende busverbindingen. Conclusie is dat verdeling van de overheidskosten tussen betrokken overheden geen knelpunt bleek te vormen. Het rapport geeft aan dat structureel overleg op het thema grensoverschrijdend openbaar vervoer (anno mei 2021) in Zeeland en Vlaanderen ontbreekt, waardoor aanwezige kennis aan beide kanten van de grens niet goed wordt ingezet.

Verder geeft het onderzoek aan dat “niet investeren in basisvoorzieningen als grensoverschrijdend openbaar vervoer ertoe leidt dat op de langere termijn een belangrijk deel van de mogelijke economische ontwikkeling onbenut wordt gelaten in de grensstreek van Zeeuws-Vlaanderen; tussen de stad Terneuzen en Gent – ca. 35 km afstand van elkaar – zou binnen de landsgrenzen altijd een directe verbinding zijn”.

Als oorzaken voor de bestaande problematiek worden genoemd:

- Beperkte beschikbaarheid van financiële middelen maakt dat binnenlandse keuzes op het gebied van mobiliteit dikwijls ten koste gaan van grensoverschrijdende busverbindingen;
- Afwijkende betaalsystemen en tarieven creëren een drempel in het gebruik van grensoverschrijdende busverbindingen;
- In beide landen is openbaar vervoer modulair opgebouwd en daarbij beredeneerd vanuit de dienstregelingen van het personenvervoer per spoor. Dit verkleint de kans van slagen op een grensoverschrijdende busverbinding met goede aansluiting aan beide kanten van het traject;
- Er is sprake van een lastig aantoonbare en eenduidige vervoervraag in het grensgebied. Er is geen overkoepelende koppeling van vervoerdata aan de verschillende kanten van de grens;
- Het niet synchroon lopen van relevante beleidscycli in de verschillende landen maakt het waarmaken van ambities op het gebied van grensoverschrijdende busverbindingen lastig. Wanneer het ene land kan investeren op het moment dat het andere land moet bezuinigen geeft dat een moeilijk werkbare situatie.

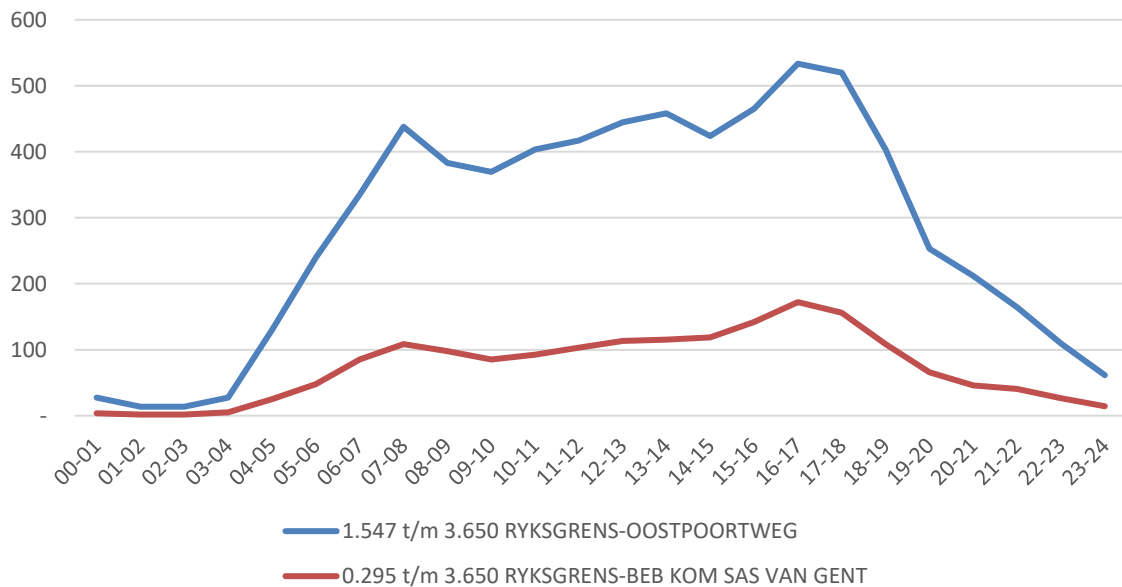
3.2 Vervoerverplaatsingen

Verplaatsingen naar en binnen het functionele gebied

Op basis van verkeerstellingen van de provincie Zeeland kan een eerste beeld gegeven worden van het grensoverschrijdend wegverkeer. Het gemiddeld aantal grensoverschrijdende verplaatsingen door motorvoertuigen op een werkdag is 6.800 richting Nederland en meer dan 7.200 verplaatsingen richting België. Op een gemiddelde weekenddag worden er richting België ruim 6.100 verplaatsingen gemeten en richting Nederland 5.700 verplaatsingen. In onderstaand figuur worden de verplaatsingen per uur op de grensoverschrijdende wegvakken op de Westoever (N252/N474, rode lijn) en de grensovergang op de Oostoever (N62/N423, blauwe lijn) afgebeeld. Het figuur laat zien dat de meeste grensoverschrijdende verplaatsingen via de Oostoever

plaatsvinden en dat grofweg 40% van de verplaatsingen in de ochtend- en avondspits worden gemeten.⁶

Figuur 3.2 Grensoverschrijdende verplaatsingen motorvoertuigen per wegvak en per uur



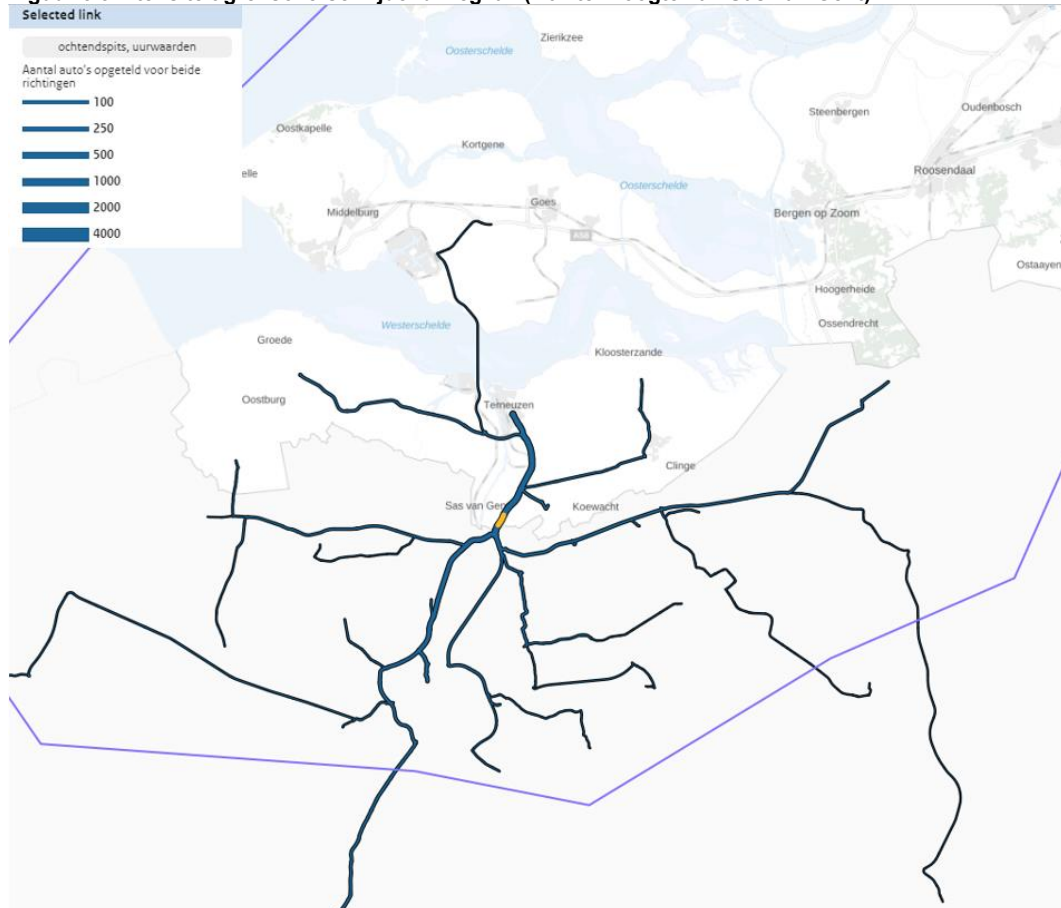
Bron: Provincie Zeeland (2019).

In onderstaand figuur is op basis van de mobiliteitsscan⁷ gekeken naar de herkomst/bestemming van het verkeer op het grensoverschrijdend wegvak van de N62/N423. De dikte van de lijn geeft aan hoeveel motorvoertuigen een relatie hebben met het wegvak. Hieruit blijkt dat het verkeer aan Nederlandse zijde vooral Zeeuws-Vlaanderen als herkomst/bestemming kent en dan vooral Terneuzen. Aan Belgische zijde is er een duidelijke relatie met de Oost- en vooral Westoever van het Gentse havengebied, maar het verkeer waaiert ook verder uit richting Brugge en Sint-Niklaas.

⁶ De ochtendspits is op werkdagen tussen 07.00 en 09.00 uur en de middag/avondspits tussen 16.00 en 19.00 uur.

⁷ De mobiliteitsscan is een instrument in beheer door Rijkswaterstaat waarmee de bereikbaarheid van een gebied gevisualiseerd en geanalyseerd kan worden met ingelezen data van verkeersmodellen en metingen.

Figuur 3.3 Intensiteit grensoverschrijdend wegvak (N62 ter hoogte van Sas van Gent)



Bron: Mobiliteitsscan (2022), op basis van het verkeersmodel.

Verplaatsingen binnen het functionele gebied en belangrijkste motieven

In deze paragraaf wordt specifiek gekeken naar de verplaatsingen en het motief van de verplaatsingen binnen het studiegebied. Om reeds bestaande data en informatie aan te vullen hebben wij gericht een enquête verzonden naar bedrijven en instellingen. Deze enquêtes zijn opgenomen als respectievelijk Annex 1 en Annex 2.

Woon-werkverplaatsingen Nederland

Het CBS brengt jaarlijks de pendelstromen tussen gemeentes in Nederland in kaart.⁸ Zeeland kent een negatief pendelsaldo. Dit betekent dat er meer mensen buiten de provincie werken dan er binnen komen. Naast een aanzienlijke pendel over de provinciegrens heen, bestaat er ook een grote pendelstroom tussen de Zeeuwse gemeentes, namelijk zo'n 55.000 werknemers. Kijkend naar het pendelverkeer vanuit Zeeuws-Vlaanderen naar andere gebieden in Zeeland beperkt. De belangrijkste pendelstroom binnen de provincie is die met Zuid-Beveland (o.a. Goes) en Walcheren (o.a. Middelburg). Verreweg de meeste inwoners van Zeeuws-Vlaanderen zijn werkzaam in de eigen regio of in een andere provincie.

Tabel 3.2 Woon-werkverkeer (in 1.000 werknemers) in Zeeland in 2019

Werkregio Woonregio	Zuid- Bevelan d	Wal- chere n	Noord- Bevelan d	Tholen en Sint- Philipsland	Schouwen- Duiveland	Zeeuws- Vlaandere n	Overig Nederlan d
Zuid- Beveland	28,5	4,2	0,3	0,4	0,8	0,9	11,4

⁸ CBS (2022), Banen van werknemers naar woon- en werkregio ([link](#)).

Werkregio Woonregio	Zuid- Bevela nd	Wal- chere n	Noord- Bevelan d	Tholen en Sint- Philip sl and	Schouwen- Duiveland	Zeeuws- Vlaandere n	Overig Nederlan d
Walcheren	6,6	30,6	0,3	0	0,6	2,1	12,2
Noord- Beveland	0,8	0,4	0,9	0	0,2	0,1	0,7
Tholen en Sint- Philip sl and	0,8	0,2	0	4,4	0,4	0,1	5,9
Schouwen- Duiveland	1,4	0,7	0,2	0,1	7,7	0,2	4,6
Zeeuws- Vlaanderen	1,7	1,3	0	0	0,1	31,9	7,2
Totaal	39,8	37,4	1,7	4,9	9,8	35,3	42

Bron: CBS (2022), Banen van werknemers naar woon- en werkregio ([link](#)).

Woon-werkverplaatsingen België

Onderstaand is in tabel 3.3 de inkomende, uitgaande en het pendelsaldo weergegeven voor de gemeenten Gent, Zelzate, Evergem en de Vervoerregio Gent. De tabel laat zien dat de regio Gent en vooral Gent zelf een groot aantal arbeidsplaatsen kennen en daarmee een positief pendelsaldo. Zelzate en Evergem kennen daarentegen een negatief pendelsaldo.

Tabel 3.3 Pendel van en naar gemeenten in Gentse regio in 2019

Gemeente	Inkomende Pendel	Uitgaande Pendel	Pendelsaldo
Gent	110.046	40.739	69.306
Zelzate	2.539	4.016	-1.476
Evergem	6.168	11.654	-5.485
Regio Gent	189.061	164.736	24.325

Bron: provincies.incijfers.be.

Op basis van cijfers verkregen van het Steunpunt Werk zijn de pendelstromen tussen gemeenten in de vervoerregio Gent weergegeven in tabel 3.4. Er is hierbij een selectie gemaakt van de woon-werkverplaatsingen tussen de gemeenten in de Gentse Kanaalzone. Ook in deze tabel is de pendel vanuit de kanaaldorpen richting Gent goed zichtbaar. Tegelijkertijd is er ook een relatief grote pendel vanuit Gent richting Evergem, Lochristi en Zelzate. Ook wordt de barrièrewerking van het kanaal goed zichtbaar; Lochristi en Wachtebeke kennen een zeer bescheiden pendelstroom met de gemeenten op de Westoever. De pendelstroom vanuit Zelzate, naast die richting Gent, is juist relatief gezien meer gericht op de gemeenten Assenede en Evergem op de Westoever.

Tabel 3.4 Woonwerkpendel (loontrekkenden, 15-64 jaar) tussen gemeenten in Gentse Kanaalzone 2019

		Assenede	Evergem	Gent	Lochristi	Wachtebeke	Zelzate
Woongemeente	Assenede		502	1.893	32	38	341
	Evergem	201		7.140	87	28	289
	Gent	169	1.710		971	70	401
	Lochristi	<10	99	3.784		45	55
	Wachtebeke	35	83	1.246	144		191

Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen

	Werkgemeente					
Zelzate	207	340	2.117	71	81	871

Bron: Steunpunt Werk - Vlaamse Arbeidsrekening o.b.v. RSZ, RSVZ, RSZPPO, RIZIV, RVA, BISA.

Grensoverschrijdende woon-werkplaatsingen

Door het Kenniscentrum Zeeuwse Samenleving is in 2021 een gedetailleerde inzage in de Zeeuwse pendel in beeld gebracht en is specifiek ingezoomd op het aandeel pendel van/naar het buitenland⁹ (tabel 3.5). Hieruit blijkt dat de uitgaande pendel naar het buitenland groter is dan de inkomende pendel. Zeeuws-Vlaanderen is daarbij goed voor meer dan 80% van de uitgaande pendel naar het buitenland en minder dan de helft voor de inkomende pendel. Dit komt doordat Reimerswaal, Goes en Vlissingen ook een relatief groot aandeel hebben in de inkomende pendel. Opvallend is ook dat, ondanks de relatief geïsoleerde ligging van Zeeuws-Vlaanderen, er toch een aanzienlijk grotere pendel is naar andere Nederlandse provincies en minder naar het buitenland.

Tabel 3.5 Pendel van en naar de Zeeuws-Vlaamse gemeenten

Gemeente	Inkomende pendel			Uitgaande pendel		
	Vanuit andere Zeeuwse gemeente	Vanuit andere provincie	Vanuit Buitenland	Naar andere Zeeuwse gemeente	Naar andere provincie	Naar Buitenland
Terneuzen	8.000	3.900	1.800	4.100	4.500	1.900
Hulst	1.500	900	400	4.200	1.900	1.900
Sluis	1.400	700	600	2.300	1.400	900
Zeeuws-Vlaanderen	10.900	5.500	2.800	10.600	7.800	4.700

Bron: Kenniscentrum Zeeuwse Samenleving, 2021.

Om een meer gedetailleerd beeld te krijgen van de pendel tussen Zeeuws-Vlaanderen en de regio Gent kan gebruik worden gemaakt van inzichten uit het Interreg-project Werkinzicht naar het functioneren van de arbeidsmarkt in de grensregio van Nederland en Vlaanderen¹⁰. De pendelcijfers voor het jaar 2019 zijn weergegeven in de tabellen 3.6 en 3.7. Hierbij zijn alleen gemeenten vermeld met meer dan 50 werknemers uit Nederland. Uit de tabellen blijkt dat een groot aantal Nederlanders werkzaam zijn in Gent. Met 0,7 procent van het totaal aantal werknemers in Gent is het aandeel Nederlanders echter relatief beperkt. In Zelzate is het absolute aantal Nederlandse werknemers beperkt, maar met een aandeel van 5 procent toch relatief groot. Bijna 80% van de Belgen werkzaam in de provincie Zeeland doet dit in regio Zeeuws-Vlaanderen. In Terneuzen waren 1.810 Belgen werkzaam, wat neer komt op 3,9% van het totaal.

Tabel 3.6 Inkomende en uitgaande pendel grensoverschrijdende werknemers in regio Gent in 2019

Woonplaats			
Provincie Oost-Vlaanderen	3.460	0,7%	<i>Niet beschikbaar</i>
Arrondissement Gent	1.620	0,6%	<i>Niet beschikbaar</i>
Gent	1.250	0,7%	195
Zelzate	170	5,0%	80

⁹ https://projectenportfolio.nl/wiki/index.php/ZS_publication_zeeuwse_pendel_beeld.

¹⁰ <https://www.werkinzicht.eu/>: Werkinzicht bouwt voort op een pilotproject, uitgevoerd door het Steunpunt Werk en het CBS.

Woonplaats	Inkomende pendel vanuit Nederland	Als percentage van totaal aantal werknemers	Uitgaande pendel richting Nederland vanuit gemeenten Gents Kanaal
Evergem	130	1,4%	50
Assenende	110	4,9%	95
Lochristi	25	0,5%	20
Wachtebeke	35	4,2%	35

Bron: Werkinzicht.eu

Tabel 3.7 Aandeel werknemers die wonen in België en werken in Zeeuws-Vlaanderen in 2019

Woonplaats	Aantal werknemers uit België	Als percentage van totaal aantal werknemers
Provincie Zeeland	2.320	1,5%
Zeeuws-Vlaanderen	1.810	4,0%
Terneuzen	1.110	3,9%
Sluis	390	4,7%
Hulst	310	3,7%

Bron: Werkinzicht.eu.

In de studie van Traject en DTV uit 2021 naar het grensoverschrijdend woon-werkverkeer zijn bedrijven in de North Sea Port bevraagd (zie ook hoofdstuk 2 voor een nadere duiding van de studie). Het aandeel grensoverschrijdende werknemers is beperkt bij zowel Nederlandse als Belgische deelnemende bedrijven aan de enquête. Bij Belgische bedrijven is zo'n 3% van de werknemers Nederlands en bij Nederlandse bedrijven is zo'n 7% van de werknemers afkomstig uit België. Nederlandse werknemers zijn vooral afkomstig uit Terneuzen, Sluiskil, Sas van Gent en Axel. Belgische werknemers zijn vooral afkomstig uit Gent en Zelzate.

Vanuit de door ons uitgezette enquêtes hebben 5 bedrijven gerepondeerd. In onze steekproef is circa 10% van de werknemers afkomstig uit het buurland. Voor Nederlandse werkgevers is het aantal vanuit Vlaanderen afkomstige medewerkers met 13% hoger dan het gemiddeld. De absolute aantallen zijn per bedrijf in Annex 3 weergegeven.

Studenten

In onderstaande tabel zijn de resultaten uit de respons van de enquête onder onderwijsinstellingen opgenomen. Hieruit blijkt dat het aantal Vlaamse studenten aan de Nederlandse onderwijsinstellingen beperkt is. Een groot aantal Nederlandse studenten (niet zijnde uit Zeeland) studeert aan de Universiteit Gent.

Tabel 3.8 Resultaten enquête onderwijsinstellingen

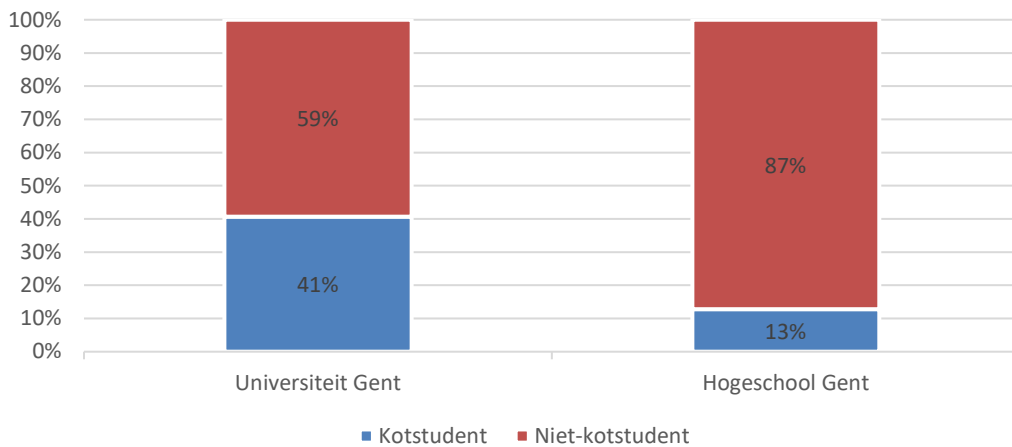
Nederland	Middelburg	1.078	4	-
	Vlissingen	1.153	1	-
	Goes	834	6	-
	Borssele	461	-	-

Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen

	Zierikzee	215		2	-
	Terneuzen	1.399	1.168	30	12
	Sas van Gent	79	106	12	7
	Zeeuws-Vlaanderen overig	1.031	978	18	28
	Zeeland overig	1.621		3	-
	Nederland overig	1.185		746	-
België*	Sint-Laureins			83	28
	Maldegem	1		303	105
	Eeklo			200	109
	Kaprijke	1	2	122	26
	Assenede	1	2	158	81
	Zelzate			113	76
	Wachtebeke			97	51
	Moerbeke			72	42
	Evergem	1		536	248
	Lievegem			474	224
	Aalter			604	170
	Gent	1	2	10.787	2.516
	Lochristi			519	157
	Lokeren			560	303
	Destelbergen	1		516	129
	Laarne			247	74
	Deinze			861	308
	Sint-Martens-Latem			317	62
	De Pinte			437	114
	Merelbeke			975	211
	Melle			316	111
	Wetteren			403	181
	Gavere			292	103
	Nazareth			286	87
Zulte			272	107	
België overig	23	4	34.784	10.756	

Naast de verkregen informatie over de woonplaats van studenten, biedt de data inzicht in het aantal studenten woonachtig in en rond Gent (kotstudenten). Ruwweg 40% van de Nederlandse studenten aan Universiteit en Hogeschool Gent zijn eveneens woonachtig op kamers in België.

Figuur 3.4 Verdeling kot- en niet kot-studenten Universiteit Gent en Hogeschool Gent



Recreatief

De beschikbare data en informatie is – ook na interviews – onvoldoende voor het studiegebied.

Zorg

ZorgSaam biedt ziekenhuiszorg, ambulancezorg, thuiszorg en ouderenzorg in Zeeuws-Vlaanderen en daarbuiten. Bij ZorgSaam zijn 3.600 mensen werkzaam (niet allemaal fulltime), waarvan 800 vrijwilligers. Dit doen zijn onder andere in de twee ziekenhuizen in Terneuzen en Oostburg, een polikliniek in Hulst en 13 ouderenzorglocaties verspreid over Zeeuws-Vlaanderen.

Het merendeel van het personeel komt met de auto naar het werk. Zij kunnen daarbij onder andere gebruik maken van de gratis parkeerplekken bij het ziekenhuis. Daarnaast is er een aanzienlijke groep die gebruik maakt van de fiets. Het ziekenhuis kent ook een groot aantal Vlaamse werknemers. Deze komen allemaal met de auto of fiets (speedpedelec). Voor patiënten geldt dat ook zij voornamelijk met de auto komen of gebruik maken van zorgvervoer.

De grootste uitdaging voor ZorgSaam qua bereikbaarheid zit hem in de groep werknemers die geen auto heeft. Een interview met ZorgSaam leert dat voor hen het openbaar vervoer (vooral op de oostwestverbinding in Zeeuws-Vlaanderen) vaak geen volwaardig alternatief is door de lage frequentie in combinatie met onregelmatige diensten, lange reistijd en beperkte bediening van kleinere kernen. Deze groep is dan aangewezen op de fiets of scooter. Zij kunnen hierdoor niet altijd op alle zorglocaties werken. ZorgSaam geeft aan dat de slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer er ook voor zorgt dat potentiële nieuwe werknemers afhaken.

3.3 Conclusies

Conclusies

- Eerder uitgevoerde studies geven aan dat er potentie is voor een directe grensoverschrijdende OV-verbinding tussen Gent en Terneuzen. De hoogste vervoerwaarde wordt gerealiseerd met een verbinding via de Oostoever en bij een halfuurdienst;
- Deze studies gaan soms echter alleen uit van de VF curvemethodiek als maatstaf voor potentie; ofwel de concurrentiefactor reistijd van OV t.o.v. auto. In de verkeerskunde geldt voor deze factor maximaal 1.5 als concurrerend voor de auto;
- Eerdere onderzoekers gebruiken de reisweerstand in toedelingsmodellen: een combinatie van tijd en reiskosten, uitgedrukt in minuten. Ook hier geldt reistijd als maatstaf;
- Eerdere onderzoekers geven aan dat het potentieel van de door hen bepaalde varianten dichterbij de berekende onderkant van de bandbreedte ligt dan bij de bovenkant van de bandbreedte, gegeven de situatie in het gebied. Dit geldt zeker voor de korte termijn;
- Feit is dat grensoverschrijdende data beperkt aanwezig zijn in modellen aan Vlaamse en aan Nederlandse zijde; onze conclusie is daarmee dat het lastig is om op basis van beperkte data een potentie via modellen te laten berekenen;
- Onze conclusie is dat aanvullende inzichten in data en informatie vanuit bedrijven en onderwijs noodzakelijk zijn (zie hoofdstuk 6);
- Een eerdere studie geeft aan dat veel bedrijven in de Kanaalzone mobiliteit niet ervaren als probleem en prioriteit, en dat medewerkers van de verschillende bedrijven verschillende uurroostersystemen hebben, waardoor er geen sprake is van een specifieke ochtend- of avondspits;
- Grote werkgevers in de Kanaalzone hebben grote sites, waar 1 halte onvoldoende is. Dit betekent dat een snelle doorgaande verbinding in veel gevallen voor- en natransport naar bedrijven betekent;
- Beperkte beschikbaarheid van financiële middelen maakt dat binnenlandse keuzes op het gebied van mobiliteit dikwijls ten koste gaan van grensoverschrijdende busverbindingen. Wij trekken daarbij tevens de conclusie dat de beschikbaarheid van financiële middelen in onze ogen te beperkt wordt gezien vanuit exploitatiebudgetten openbaar vervoer;
- Naar onze mening kent een grensoverschrijdende verbinding een ruimtelijke functie voor de Kanaalzone; deze zou ook als zodanig moeten worden gezien. Dus gezamenlijk door Vlaanderen en Zeeland meer integraal gewaardeerd (en bekostigd) moeten worden dan verbindingen binnen de eigen regio's;
- Gebrek aan data en informatie leidt tot een gebrek aan daadwerkelijk inzicht in grensoverschrijdende relaties. Een harde data gebaseerde potentiebepaling is daarmee niet mogelijk. Inzicht (kwalitatief en kwantitatief) is de basis voor effectieve grensoverschrijdende ruimtelijke visies - die in samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland / Zeeland moeten worden opgesteld- en integrale waarderingsvraagstukken van de verbinding.

De verwachting is dat de regio Gent – Terneuzen als samenhangende regio groeit en dat bereikbaarheid als instrument voor facilitering van die groei noodzakelijk is. Hiermee ontstaat de vraag naar de specifieke waardering van en bereidheid in investering in een grensoverschrijdende busverbinding Gent – Terneuzen door zowel de provincie Zeeland als Vlaanderen voor het samenhangende gebied. Dit betekent dat we voor een gefundeerd antwoord op de haalbaarheidsvraag van een doorgaande busverbinding in de volgende hoofdstukken ingaan op:

- Mobiliteitsvisies richting de toekomst;

- Positionering van mobiliteit binnen de ruimtelijk-economische ambities van de grensoverschrijdende regio;
- Waardering van een doorgaande busverbinding binnen de ruimtelijk-economische ambities van de grensoverschrijdende regio;
- Noodzaak, draagvlak en invulling mogelijke potentie vanuit onder meer de ruimtelijk-economische data analyse, enquête resultaten en interviews.

4 Mobiliteitsvisies

In onderstaande tabel hebben wij een overzicht opgenomen van de geïnventariseerde beleidskaders mobiliteit.

Tabel 4.1 Overzicht van geïnventariseerde beleidskaders mobiliteit

Mobiliteit – beleidskaders
Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040
TBOV 2040 (Landsdeel Zuid)
Regionale mobiliteitsstrategie Zeeland
Vervoerplan concessiehouder Zeeland
Oriëntatienota Vervoerregio Gent
Openbaarvervoerplan Vervoerregio Gent
Slimme mobiliteit Zeeland

4.1 Basisbereikbaarheid Vlaanderen

In het regeerakkoord 2014-2019 heeft de Vlaamse regering het doel geformuleerd om het openbaar vervoer grondig te hervormen. Sinds 2001 is het openbaar vervoer in Vlaanderen vorm gegeven rond het concept Basismobiliteit, wat bepaalde dat elke Vlaming recht heeft op een openbaar vervoersaanbod dicht bij huis. Het openbaar vervoer werd daarbij vormgegeven door de Vlaamse overheid en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn is het extern verzelfstandigd agentschap binnen het Beleidsdomein Mobiliteit & Openbare Werken van de Vlaamse overheid dat instaat voor het stedelijk en regionaal openbaar vervoer in het Vlaams Gewest. Dit aanbodgerichte model voorzag echter onvoldoende in de daadwerkelijke vraag naar openbaar vervoer. In de nieuwe mobiliteitsvisie wordt ingezet op Basisbereikbaarheid: een sterk vraag gestuurd openbaar vervoer als integraal onderdeel van een uitgebreid vervoersnetwerk bestaande uit verschillende vervoersmodi en meerdere operatoren. Het openbaar vervoer wordt daarbij vormgegeven door de Vlaamse overheid, lokale overheden en andere stakeholders.

4.2 Mobiliteitsvisie en Korte termijn vervoerplan Gent

Om de basisbereikbaarheid regionaal en integraal aan te pakken zijn in 2019 de driehonderd Vlaamse gemeenten onderverdeeld in 15 vervoerregio's. Deze vervoerregio's bieden overheden, vervoerders en andere stakeholders een platform om samen te werken aan beter, vlotter, veiliger en duurzamer vervoer. De vervoerregio Gent omvat 23 gemeenten. In een versneld proces werd binnen de vervoerregio werk gemaakt van het Nieuw Openbaar Vervoerplan. De vervoerregio adviseert daarbij over het trein- en het kernnet, en stippelt zelf het aanvullend net en het vervoer op maat uit. De Lijn vult het kernnet en het aanvullend net in. De vervoerregio Gent heeft op vrijdag 11 december 2020 het nieuwe vervoerplan voor de regio definitief goedgekeurd. Het vervoerplan zet onder andere in op een betere afstemming van het trein- en busnetwerk, frequentieverhogingen op alle grote assen en het versnellen van een groot aantal verbindingen. Op dit moment werkt de

vervoerregio aan een globaal mobiliteitsplan voor de hele regio. Dit plan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoermodi.

4.3 TBOV 2040

In het Toekomstbeeld OV (TBOV) werken overheden, vervoerders en infrabeheerder aan een landelijke visie op het OV voor het jaar 2040. Aan de verschillende landsdelen is gevraagd om deze visie een verdere regionale uitwerking te geven. De provincie Zeeland valt onder het Landsdeel Zuid. In de regionale uitwerking wordt voor Zeeland onder andere ingezet op de ontwikkeling van een sterke noord-zuid-as in de vorm van een HOV-lijn van Rotterdam via Zierikzee, Goes en Terneuzen naar Gent. Deze sterke verbindingen zijn een belangrijke vestigingsplaatsfactor en cruciaal voor de sociaaleconomische ontwikkeling van Zeeland.

4.4 Regionale Mobiliteitsstrategie Zeeland

De provincie Zeeland is momenteel bezig met de voorbereidingen van een aanbesteding voor de openbaar vervoer concessie die per december 2024 moet ingaan. Richtinggevende keuzen zijn vastgelegd in de Regionale Mobiliteitsstrategie (RMS) van Zeeland. In de mobiliteitsstrategie is de ambitie geformuleerd om met een nieuwe insteek de stap te maken naar slimme en duurzame mobiliteit. Hierbij wordt het aanbod afgestemd op de vraag naar mobiliteit. Dit gebeurt door inzet op een samenspel van innovatieve technologische systemen en klassieke vervoervormen (bus, trein, ferry). Binnen dit mobiliteitssysteem moeten snelle OV-verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en omliggende steden een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de provincie. Binnen dat product is de verbinding Gent – Terneuzen als mogelijk potentieel benoemd.

4.5 Mobiliteitshubs

De ontwikkelingen van mobiliteitsvoorzieningen in voor- en natransport vinden zowel aan Vlaamse als Nederlandse zijde plaats. De RMS in Zeeland spreekt over de ontwikkeling van kleinschalig vervoer (flexvervoer, deelmobiliteit) die zorgt voor voor- en natransport naar snelle verbindingen. In het Vervoerplan van Gent wordt naast, een aanvullend net met feederfunctie, ingezet op Vervoer op Maat (deelfiets, belbus, Max Mobiel). Zowel de RMS Zeeland en het korte termijn vervoerplan Gent geven hoppin punten / hubs een belangrijke positie in de opbouw en structurering van het netwerk. Bij de scope van een snelle verbinding met een beperkt aantal stops is de aansluiting via eventuele hoppinpunten / hubs op ontsluitende lijnen / deelmobiliteit een belangrijk aspect. Zonder aansluiting kunnen mensen niet op de herkomst / bestemming komen en daarmee zou de concurrentiekracht op de gehele reis beperkt worden.

Tabel 4.2 Overzicht van hoppin punten en hubs in Vlaanderen en Nederland

Waar		
Vlaanderen	In het Vervoerplan zijn hoppinpunten benoemd. De exacte locatie van deze hoppinpunten ligt nog niet vast en dient nader uitgewerkt te worden.	Één van de genoemde hoppinpunten ligt in Zelzate, namelijk het bestaande busstation. Zelzate busstation is daarmee een belangrijk knooppunt voor reguliere bussen en voor de overstap op de kleinere bus die de kanaaldorpen op de Oostoever met Zelzate verbindt.

Waar	Stand van zaken hubs	Aandachtspunt
Nederlandse zijde	Hubs zijn nog niet vastgelegd, maar er is wel een structuur zichtbaar in de regionale mobiliteitsstrategie. De uitwerking gaat zich de komende periode verder ontwikkelen. Voor Terneuzen zijn er twee hubs denkbaar; dat is nog niet uitontwikkeld.	Voor deze studie kan een hub Terneuzen wel belangrijk zijn. Zo zal een Vlaamse vervoerder naar verwachting geen doorgaande lijn naar Rotterdam Zuidplein rijden. Rekening houden met een hub in Terneuzen is daarom belangrijk.
Afweging knooppunten door steden als Gent en Terneuzen	In ontwikkeling	Relatie met onderzoek bij voldoende potentie voor een halte op de snelle verbinding

Conclusies

- Zowel Vlaanderen als Zeeland hebben een strategie die inzet op verbindende lijnen en mobi-punten / hubs als schakels in het mobiliteitsnetwerk;
 - In zowel de visies van Vlaanderen als van de provincie Zeeland is er een onderscheid in verbindende lijnen en de aan- en afvoer (via hoppin punten / hubs) naar die verbindende lijnen (via maatwerkvervoer en/of ontsluitende lijnen);
- Vervoerwaarde is in bestaande studies vooral gerelateerd aan het mogelijke aantal instappers. Waarbij potentie wordt afgewogen via bestaande nationale financiële afweegkaders; wanneer en onder welke voorwaarden is er voldoende potentieel? Zo kent de bekostigingssystematiek vanuit Vlaanderen voor grensoverschrijdende verbindingen geen uitgewerkt afweegkader zoals dit voor binnenlandse Vlaamse verbindingen geldt. Daarbij geldt voor Vlaanderen dat binnen de huidige systematiek het budget openbaar vervoer al is verdeeld; dit betekent dat bij de huidige systematiek een nieuw te bekostigen buslijn ofwel extra financiering moet worden gevonden ofwel een bestaande lijn moet worden afgeschaald. Keuzen voor buslijnen zijn in principe al vastgelegd in het openbaar vervoerplan van de vervoerregio Gent. De verbinding Gent – Terneuzen is daarvan geen deel. Ook in Zeeland is er geen uitgewerkt kader voor de grensoverschrijdende verbinding Gent – Terneuzen. Een stap hoger concluderen wij hiermee dat de discussie over de waarde van een grensoverschrijdende busverbinding in 1 grensoverschrijdende gezamenlijke regio nu wordt gevoerd binnen bestaande nationale afweegkaders voor openbaar vervoer en daaraan gerelateerde exploitatiebudgetten openbaar vervoer. En niet over de waarde van zo'n verbinding in structurende zin voor de grensoverschrijdende regio. De bekostigingssystematiek, de functie die wordt toegekend aan de verbinding vanuit een ruimtelijk perspectief en daarmee de specifieke categorisering van de grensoverschrijdende verbinding Gent – Terneuzen is naar onze mening een aandachtspunt in de haalbaarheidsvraag.

5 Ruimtelijk - economische kenmerken en visies

5.1 Introductie

De ruimtelijk-economische structuur van een gebied bepaalt de huidige en toekomstige mobiliteitsvraag. In dit hoofdstuk geven we eerst in paragraaf 5.2 kort een kwalitatieve beschrijving van de huidige ruimtelijk-economische structuur van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Vervolgens gaan we in paragrafen 5.3 en 5.4 in op de groei van de bevolking en werkgelegenheid in het gebied. Tot slot, wordt in paragraaf 5.5 ingegaan op de ruimtelijk-economische beleidsambities voor het gebied.

5.2 De Kanaalzone Gent-Terneuzen

North Sea Port is een 60 kilometer lang grensoverschrijdend havengebied van het Nederlandse Vlissingen tot aan het Belgische Gent. Binnen dit havengebied vormt de kanaalzone Gent-Terneuzen een zeer belangrijke schakel. Niet alleen door het sluisencomplex bij Terneuzen, maar ook door de aanwezigheid van enkele grote bedrijfsclusters. De havenactiviteiten in de Kanaalzone zijn gericht op de West-Europese markt, vooral op het gebied van stukgoed en (neo)bulk. Met tot 1.000 ha uitgeefbaar terrein is in het havengebied nog volop ontwikkel- en experimenteerterruimte.

De Zeeuwse Kanaalzone is daarbij vooral gespecialiseerd in de chemische procesindustrie (Dow), logistiek en agribusiness (Yara en Cargill). Ruimtelijk vinden die hun plek met het Dow-cluster met Valuepark, op de Westelijke Kanaaloever, op de Axelse Vlakte (inclusief Sluiskil-oost en Koegorspolder) en bij Sas van Gent. Aan de Gentse Kanaalzone is er sprake van een specialisatie in droge bulkgoederen, staal en automotive. De staalfabrikant Arcelor-Mittal is één van de grootste werkgevers in de regio en de enige staalproducent in Vlaanderen. De automotive sector is vertegenwoordigd door zowel Volvo Cars, Volvo Trucks en Honda. Deze assemblage-activiteiten van deze fabrikanten zorgen voor een aantal spin-offs naar de toeleveranciers, waardoor die zich zijn komen vestigen in de nabijheid van de assemblagefabrieken.

Voor de opening van de nieuwe sluis bij Terneuzen in 2023 moet zorgen voor een economische impuls voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone en de Vlaamse regio. De nieuwe sluis maakt het mogelijk dat grotere zeeschepen de haven van Gent kunnen bereiken (mits ook een verdiepte Zelzate-tunnel wordt aangelegd). Bedrijven in Terneuzen en Gent zullen meer goederen in één beweging naar zich toe kunnen brengen, wat de logistieke kosten verlaagt en het concurrentievermogen ten goede komt. Vanuit de Europese Unie is, aan de hand van een in juni 2019 in werking getreden Implementing Act, het doel gesteld om in 2030 de verbinding Seine – Schelde gereed te hebben als onderdeel van het moderne vaarwegennetwerk. De realisatie van de nieuwe zeesluis bij Terneuzen draagt bij aan een verbeterde binnenvaart-verbinding naar Vlaanderen en het noorden van Frankrijk tot aan Parijs.

Naast de haven staat de stad Gent bekend om zijn BioTech en Life Sciences, CleanTech, HealthTech en Digitale Economie. Gent kent daarnaast 2 universiteiten en 4 hoge scholen en telt in het studiejaar 2020 – 2021 meer dan 85.000 studenten.¹¹ Het Universitair Ziekenhuis Gent vervult

¹¹ De leerlingenaantallen zijn opgehaald voor Hogeschool Gent, LUCA School of Arts, Odisee en Universiteit Gent op basis van het aantal inschrijving in het hoger onderwijs (klik [hier](#)).

een belangrijke streekfunctie die zich zelfs uitstrekt tot over de landsgrens. Terneuzen is de grootste gemeente van Zeeland en een belangrijk voorzieningencentrum. Door de Westerscheldetunnel is er een directe verbinding met andere grote steden in Zeeland, zoals Goes, Middelburg en Vlissingen.

De Westerscheldtunnel is direct de enige verbinding van Zeeuws-Vlaanderen met de rest van Nederland. Vijf van de zes hoofdwegen lopen naar Vlaanderen. Zeeuws-Vlaanderen is door de nabije ligging ten opzichte van Gent en Antwerpen een geliefde plek om te wonen voor Vlamingen. Inmiddels is tussen de 6% en 18% van de bevolking in de drie gemeenten Vlaams¹². Zij maken echter vaak nog gebruik van de voorzieningen in Vlaanderen en werken ook in Vlaanderen. Dit is een probleem aangezien het voorzieningenniveau onder druk staat en de arbeidsmarkt krap is door de vergrijzing en ontgroening van de bevolking. De gemeente Terneuzen – maar eigenlijk de regio Zeeuws-Vlaanderen - staat dan ook voor de uitdaging om de huidige woningvoorraad van lage kwaliteit te herstructureren en aan te laten sluiten op de huidige en toekomstige wensen van diverse groepen nieuwe bewoners.

5.3 Ontwikkeling in het aantal inwoners in het functionele gebied

5.3.1 Inwoneraantallen Zeeland en Oost-Vlaanderen: huidig en toekomstig

In eerste instantie zijn de huidige inwoneraantallen in Zeeland en Oost-Vlaanderen met elkaar vergeleken (zie figuur 5.1). Per 1 januari 2022 bedroeg het aantal inwoners in Zeeland 386.707. In de afgelopen vijf jaar nam het inwoneraantal van de provincie met 1,3% toe. Dit is lager dan het landelijke gemiddelde van 3%. Met 105.166 inwoners is Zeeuws-Vlaanderen goed voor iets meer dan een kwart van het totaal aantal inwoners in de provincie Zeeland. Het aantal inwoners in Zeeuws-Vlaanderen loopt al enkele jaren langzaam terug. Over de afgelopen vijf jaar met -0,4%.

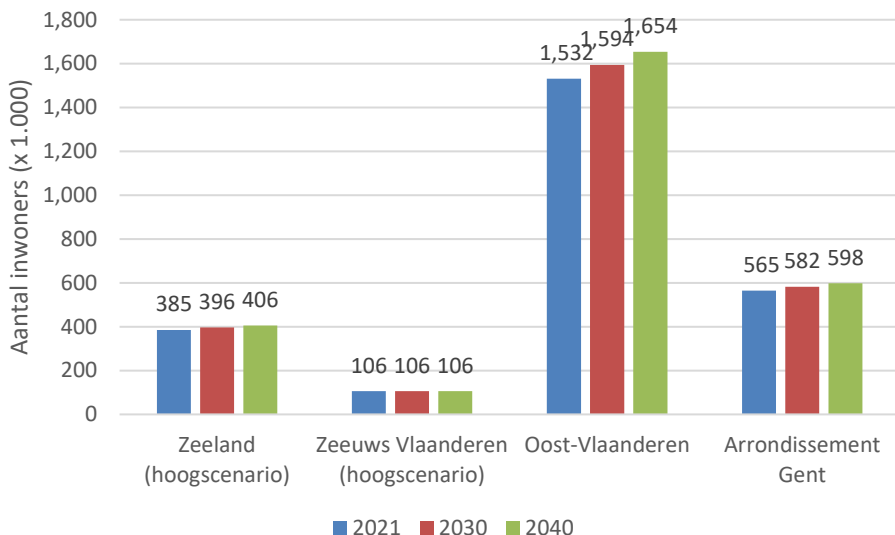
Per 1 januari 2021 bedroeg het totaal aantal inwoners in de Provincie Oost-Vlaanderen respectievelijk 1.531.745. De afgelopen jaren (vanaf 2015) nam het inwoneraantal met 3,7% toe. De groei is daarmee hoger dan het Belgisch gemiddeld (2,8%). De provincie is opgedeeld in verschillende regio's en arrondissementen. Meer dan een derde van het aantal inwoners in Oost-Vlaanderen is woonachtig in het arrondissement Gent. In totaal wonen daar 565.061. Volgens het Vlaamse Statistiekbureau STATBEL is de groeivoet in Gent de afgelopen jaren vergelijkbaar met die in Oost-Vlaanderen.¹³

Tegelijkertijd zijn de projecties voor 2030 en 2040 voor beide regio's tegen het licht gehouden. In Zeeland wordt - op (midden)lange termijn 2030 en 2040 – in het hoogscenario een lichte groei van respectievelijk 2,9% en 5,4% verwacht. De groei is nog allerm minst zeker, aangezien in het laagscenario een daling van 0,6% is aangenomen. In Zeeuws-Vlaanderen is de verwachte krimp iets sterker. Het aantal inwoners zal daar nagenoeg constant blijven (hoogscenario) of zelfs met bijna 5% dalen in 2040.

¹² Bron: Regiovisie Zeeuws-Vlaanderen.

¹³ <https://bestat.statbel.fgov.be/bestat/crosstable.xhtml?view=1b9e219b-0387-4a70-880a-dc5eccaa244c>.

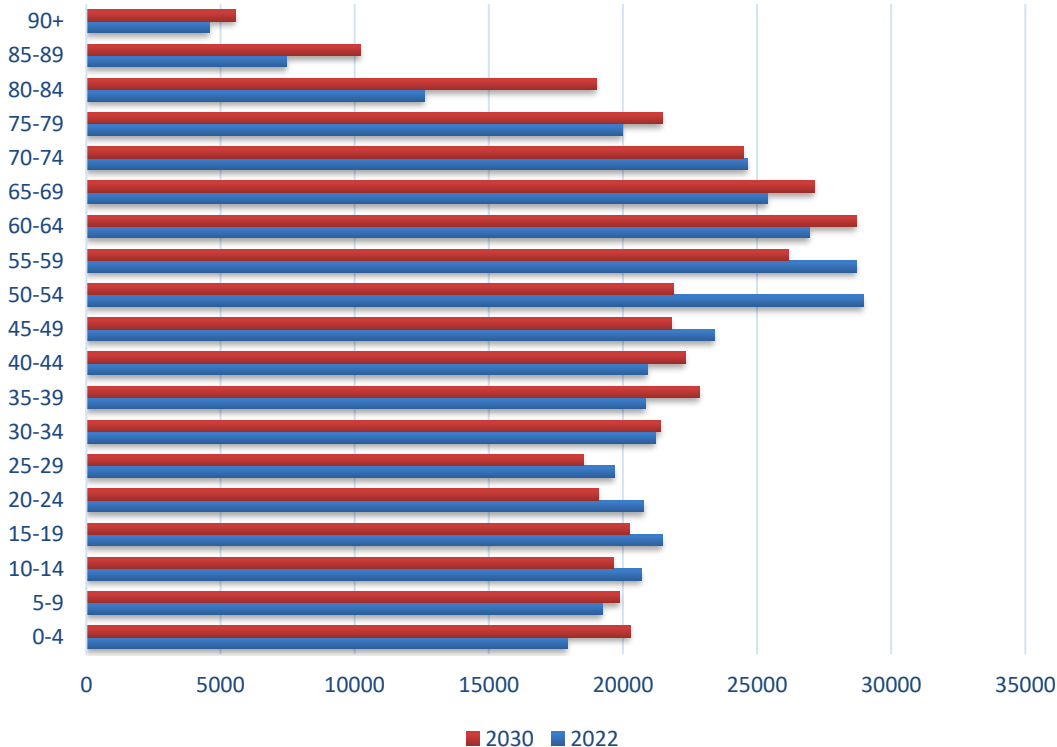
Figuur 5.1 Ontwikkeling inwoneraantallen Zeeland en Oost-Vlaanderen



Bron: Provincie Zeeland (2019). Provinciale bevolkings- en huishoudensprognose 2019 & Statbel (2022), Bevolking naar woonplaats, nationaliteit (Belg/niet-Belg), burgerlijke staat, leeftijd en geslacht.

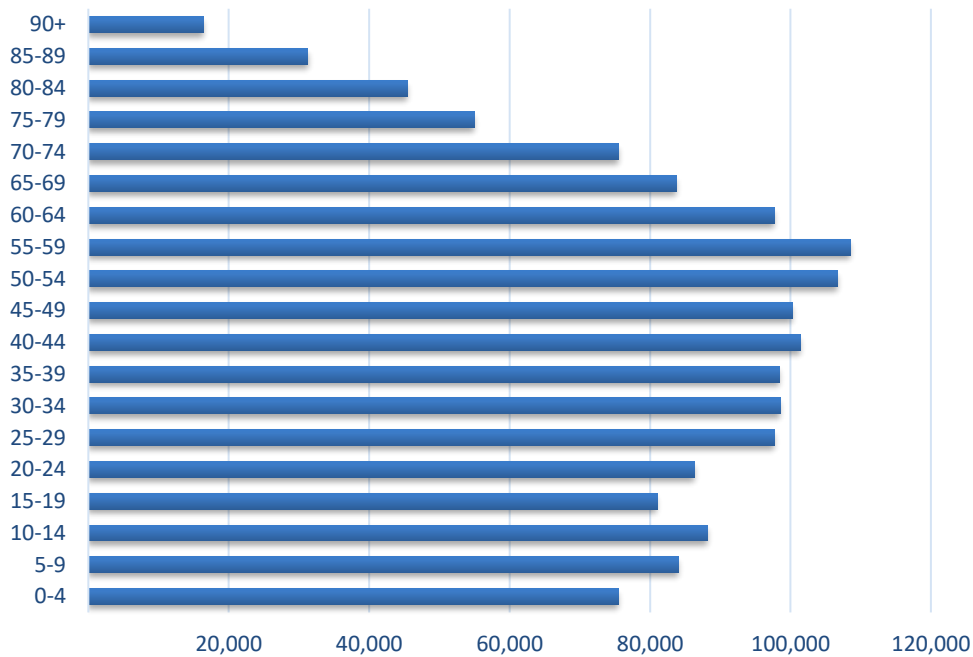
De dalende bevolking in Zeeuws-Vlaanderen wordt vooral veroorzaakt doordat deze relatief meer vergrijsd ten opzichte van de bevolkingsopbouw van Zeeland (en Oost-Vlaanderen). De bevolkingspiramide van Oost-Vlaanderen laat zien dat de provincie een relatief grote groep in de leeftijdsklasse 20 tot 64 jaar kent. In onderstaande figuren wordt dit inzichtelijk gemaakt door de leeftijdsverdeling in kaart te brengen.

Figuur 5.2 Leeftijdsverdeling inwoners Provincie Zeeland



Bron: Provincie Zeeland (2019). Provinciale bevolkings- en huishoudensprognose 2019.

Figuur 5.3 Leeftijdsverdeling inwoners Oost-Vlaanderen

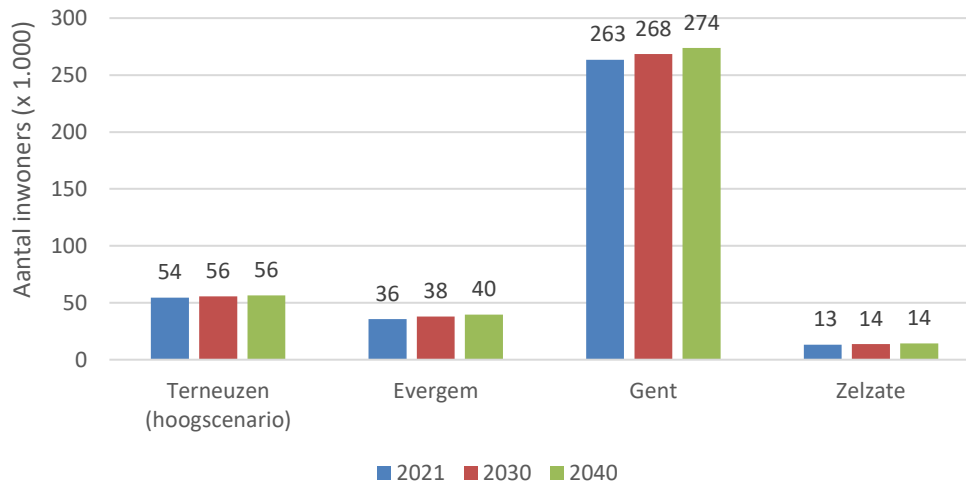


Bron: Statbel (2022).

5.3.2 Inwoneraantallen gemeentes in Zeeland en Oost-Vlaanderen

Vergelijkbaar met de huidige inwoneraantallen in provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen zijn tevens de inwoneraantallen in de gemeentes in de Kanaalzone bekeken (zie figuur 5.4).

Figuur 5.4 Ontwikkeling inwoneraantallen gemeentes Zeeland en Oost-Vlaanderen

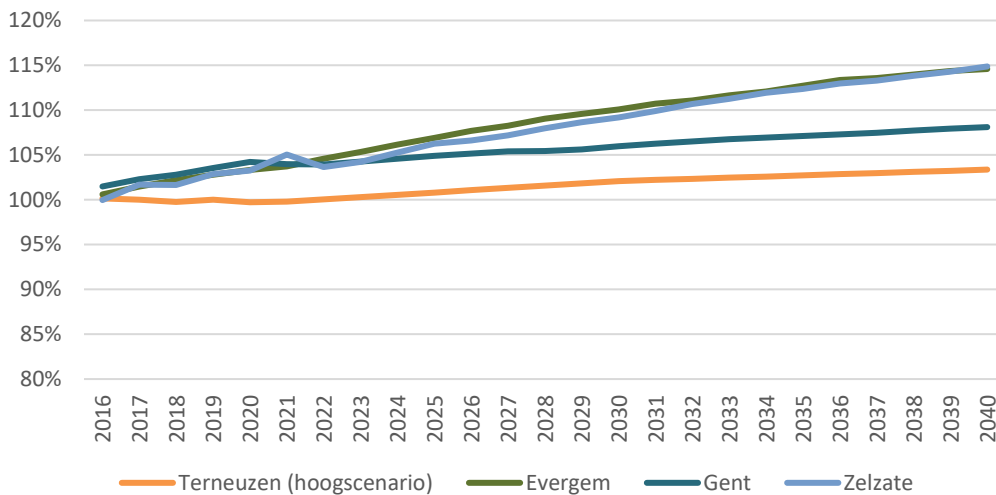


Bron: Provincie Zeeland (2019). Provinciale bevolkings- en huishoudensprognose 2019 & Statbel (2022), Bevolking naar woonplaats, nationaliteit (Belg/niet-Belg), burgerlijke staat, leeftijd en geslacht.

Onderliggend aan de inwonerprojecties voor de provincies en gemeentes Zeeland en Oost-Vlaanderen zijn er specifieke ontwikkelingen verwacht in een aantal gemeentes. Uit deze projecties blijkt dat de inwoneraantallen in deze gemeentes de komende jaren sneller groeien dan het provinciaal gemiddelde. Zo verwacht gemeente Gent in 2040 met ruim 8% te zijn gegroeid. Ook

Goes (18%), Zelzate (15%) en Evergem (15%) groeien naar verwachting relatief hard. In Terneuzen en Hulst wordt de komende jaren geen substantiële groei in het aantal inwoners verwacht. Voor gemeente Sluis wordt de komende jaren zelfs een substantiële krimp geprojecteerd.

Figuur 5.5 Ontwikkeling inwoneraantallen gemeentes in Zeeland en Oost-Vlaanderen



Bron: Provincie Zeeland (2019). Provinciale bevolkings- en huishoudensprognose 2019 & Statbel (2022), Bevolking naar woonplaats, nationaliteit (Belg/niet-Belg), burgerlijke staat, leeftijd en geslacht

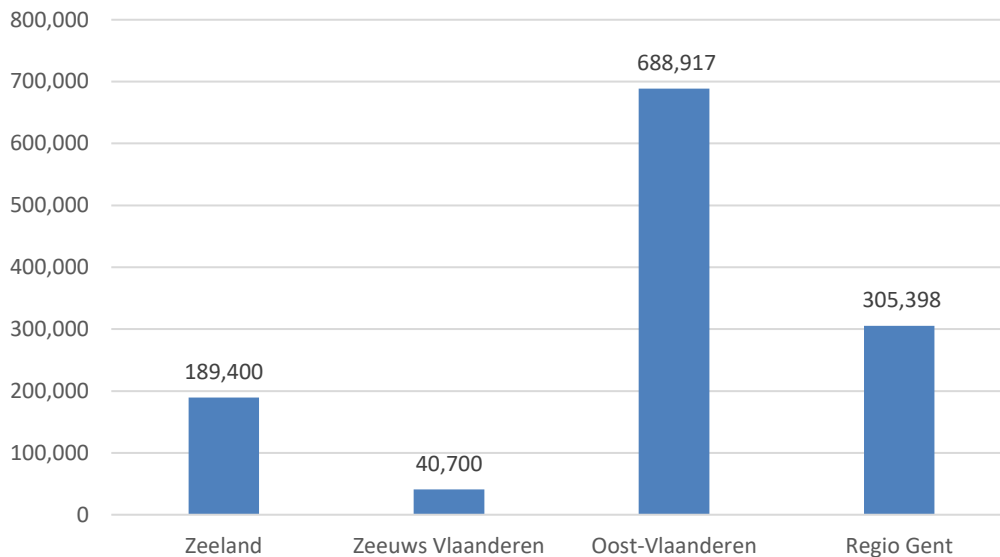
5.4 Ontwikkeling in het aantal arbeidsplaatsen in het functionele gebied

5.4.1 Arbeidsplaatsen in Zeeland en Oost-Vlaanderen: huidig en toekomst

In 6 zijn het huidige aantal arbeidsplaatsen in Zeeland en Oost-Vlaanderen zijn elkaar vergeleken. Het aantal arbeidsplaatsen in Zeeland was gelijk aan grofweg 190.000. In de afgelopen vijf jaar nam het aantal arbeidsplaatsen in de provincie met 5,3% toe. Dit is lager dan het landelijke gemiddelde van 8,4%. Met circa 40.000 arbeidsplaatsen is Zeeuws-Vlaanderen goed voor iets grofweg 20% van het totaal aantal arbeidsplaatsen in de provincie Zeeland. Terneuzen heeft binnen Zeeuws-Vlaanderen met 25.600 arbeidsplaatsen de grootste arbeidsmarkt.

In dezelfde figuur wordt eveneens het aantal arbeidsplaatsen in België gepresenteerd. In 2019 bedroeg het totaal aantal arbeidsplaatsen in de Provincie Oost-Vlaanderen respectievelijk 689.000. De afgelopen jaren (2014 – 2019) nam het aantal arbeidsplaatsen in Oost-Vlaanderen met 6,8% toe. Het aandeel (gemeten in arbeidsplaatsen) van de regio Gent in de Provincie Oost-Vlaanderen is met 44% substantieel. De groei in arbeidsplaatsen in de regio Gent was met 8,1% in dezelfde periode sterker dan het provinciaal (en tevens landelijk gemiddelde).

Figuur 5.6 Huidige arbeidsplaatsen in Zeeland en Oost-Vlaanderen



Bron: CBS (2022). Regionale kerncijfers & Steunpunt Werk (2021), Lokale arbeidsmarkten.

In zowel Zeeland als Oost-Vlaanderen is de verwachting dat het aantal arbeidsplaatsen en inwoneraantallen een vergelijkbare trend laten zien. Zo is de verwachting dat – door de verouderde beroepsbevolking in Zeeland – de potentiële beroepsbevolking gaat afnemen. In de provinciale bevolkings- en huishoudenprognose verwacht men tegen 2040 zelfs een afname van ruim 30.000 personen in de leeftijdsgroep 15-67 jaar.¹⁴

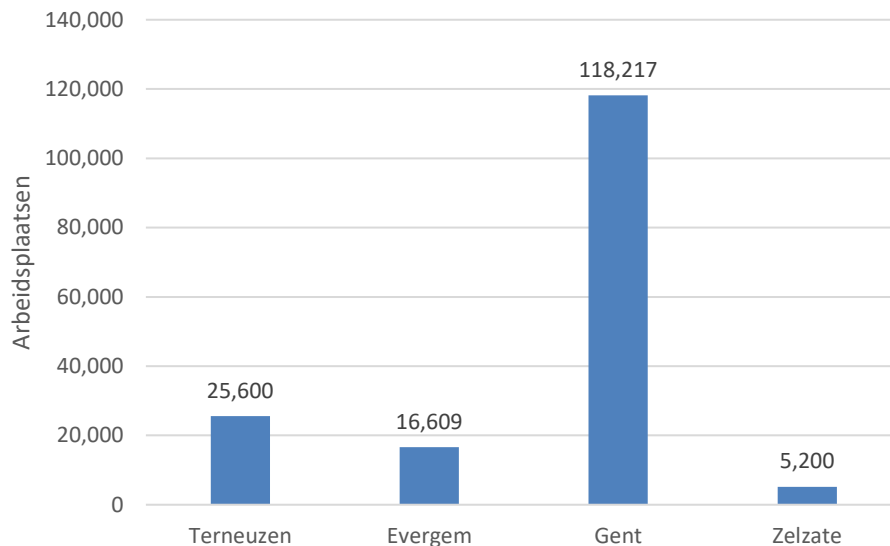
Het NRM Zuid heeft eveneens gegevens over het aantal arbeidsplaatsen in beide regio's. De prognose is dat de ontwikkeling van het aantal banen in Zeeland en Oost-Vlaanderen relatief stabiel is.¹⁵

5.4.2 Arbeidsplaatsen in gemeentes Zeeland en Oost-Vlaanderen

¹⁴ Provincie Zeeland (2019). Provinciale bevolkings- en huishoudenprognose 2019.

¹⁵ NRM2017_Zuid.

Figuur 5.7 Huidige arbeidsplaatsen in gemeentes Zeeland en Oost-Vlaanderen



Volgens het NRM Zuid neemt het totaal aantal arbeidsplaatsen in de Kanaalzone richting 2030 toe met 17%. Het grootste deel van de groei komt door het groeiende aantal arbeidsplaatsen in Gent (20%).¹⁶

5.5 Ruimtelijk-economisch beleid Kanaalzone

In onderstaande tabel hebben wij een overzicht opgenomen van de geïnventariseerde data en informatie.

Tabel 5.1 Overzicht van geïnventariseerde data en informatie ruimtelijk-economisch

Bronnen	
Visie 2050 Vlaanderen	Interviews
Structuurvisie Gent 2030	
Strategisch plan Gentse Kanaalzone	
Nationale Omgevingsvisie (Landsdeel Zuidwest)	
Omgevingsvisie Zeeland	
Gebiedsvisie Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone	
Grensvisie Euregio Scheldemond	
Regiodeal Zeeuws-Vlaanderen	
Strategische Regiovisie Zeeuws-Vlaanderen	

5.5.1 Integrale visievorming om grensoverschrijdende opgaven aan te pakken

In veel visiedocumenten wordt beperkt aandacht geschonken aan de ontwikkeling van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Zo wordt in de Structuurvisie van Gent voor 2030 wel gewezen op het belang van de Kanaalzone voor de werkgelegenheid in Gent, maar wordt voor de ontwikkeling van het gebied verwezen naar het Strategisch Plan Gentse Kanaalzone uit 2007. Ook in de Omgevingsvisie Zeeland is er beperkt aandacht voor het Kanaal Gent-Terneuzen en wordt de gebiedsvisie voor de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone uiteengezet in een rapport uit 2009. Wij

¹⁶ NRM2017_Zuid.

concluderen dat de visies voor de Kanaalzone meer dan 10 jaar oud zijn en een scope hebben binnen de eigen landgrenzen. Oftewel, een integrale grensoverschrijdende visie voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen ontbreekt. Dit terwijl grensoverschrijdende samenwerking op het vlak van duurzame economische ontwikkeling van het haven-industrieel complex in de Kanaalzone Gent-Terneuzen belangrijk is.

5.5.2 Bestaande samenwerkingsstructuren en visies

North Sea Port District Werkagenda

Dit betekent niet dat er nog geen sprake is van samenwerking en visievorming. Er is onder andere een Grensvisie Euregio-Scheldemond; deze is echter vooral agenderend en opereert op een ander schaalniveau. Daarnaast werken de drie Zeeuwse gemeenten Terneuzen, Vlissingen en Borsele, de Oost-Vlaamse gemeenten Evergem, Zelzate en Gent en de provincies Zeeland en Oost-Vlaanderen al een aantal jaar samen onder de naam North Sea Port District. Op 1 december 2021 hebben de partners een volgende stap gezet richting een nog intensievere samenwerking door een Benelux Groepering voor Territoriale Samenwerking (BGTS) op te richten. Het grote voordeel van een grensoverschrijdende juridische entiteit met rechtspersoonlijkheid (in dit geval een BGTS) is dat er een vehikel is waarmee (Europese) projecten gedraaid kunnen worden.

De ambitie is om van de havenregio een aangename leef- en werkomgeving te maken met een positieve impact op het klimaat. Hiertoe is in 2019 een concept werkagenda North Sea Port District opgesteld. Over de buslijn Gent-Terneuzen wordt het volgende aangegeven:

Het doortrekken van bestaande buslijnen over de grens heen, voorzien door beide vervoermaatschappijen, kan een groot verschil betekenen voor de haven en voor het District. Het realiseren hiervan zal baat hebben bij een soepelere wetgeving binnen de experimenteerregio, naast de nodige gesprekken tussen de verschillende actoren.

Op dit moment wordt de concept-werkagenda verder verdiept via een participatief traject met de gemeenten, provinciale overheden, North Sea Port en andere stakeholders uit het District. Daarbij lopen verschillende initiatieven om de bereikbaarheid te verbeteren.

NOVI-gebied

North Sea Port District is aangemerkt als NOVI-gebied. Dit is een instrument waarmee het Rijk, tezamen met andere overheden, via een gebiedsgerichte aanpak werkt aan opgaven van nationaal belang. In de North Sea Port District gaat het om grote grensoverschrijdende opgaven in energietransitie, circulaire economie, mobiliteit, logistiek & transport, beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten en leefbaarheid. Het idee daarbij is dat als het District zich verder ontwikkelt tot één complementair woon-leef-werk-gebied deze opgaven beter kunnen worden aangepakt. Het Rijk zal samen met de Vlaamse en de Federale Belgische regering zich inzetten om een extra impuls te geven aan grote transities en extra steun te geven aan de aanpak van grote, integrale fysieke opgaven.

Uit het atelier Omgevingsagenda Zuidwest komt naar voren dat er kansen liggen voor Zeeuws-Vlaanderen om de groei in de Gentse regio op te vangen. De woningmarkt in Gent en Evergem staat onder druk. Vlissingen, Borsele en Terneuzen kennen een geringe huishoudensgroei en relatief oude bevolking. Dit verschil biedt kansen aan weerszijden van de grens voor de leefbaarheid en voor het aantrekken en behouden van werknemers. Dat vraagt een verbeterde

woon- en leefkwaliteit, bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid, vermindering van hinder en opheffing van grensbelemmeringen. Regio en centrale overheden hebben voor het North Sea Port District vier gebiedsdoelen geformuleerd en een uitvoeringsprogramma opgesteld¹⁷. Deze vier gebiedsdoelen sluiten aan op de regionale Werkagenda.

Zo wordt ingezet op de ontwikkeling van een complementair woon-leef-werkgebied, waarbij woning- en voorzieningenaanbod niet alleen op de eigen behoefte, maar ook op de (toekomstige) arbeidsmarktbehoefte (inclusief internationale werknemers) en op de behoefte in de rest van het District (groeiregio Gent) is afgestemd, in samenhang met een passende personenmobiliteit. Eerste stap is conform het uitvoeringsprogramma het grensoverschrijdend bijeenbrengen van data (grensoverschrijdende woon- en voorzieningenmonitor) en onderzoeken van mogelijkheden voor een beter georganiseerd openbaar vervoer op korte termijn. In de komende periode wordt het uitvoeringsprogramma gezamenlijk en grensoverschrijdend verder geprioriteerd en gefaseerd.

Strategische Regiovisie Zeeuws-Vlaanderen

Terneuzen is de enige Zeeuws-Vlaamse gemeente in het North Sea Port District. Met de Strategische Regiovisie Zeeuws-Vlaanderen is een visie uiteengezet voor alle drie de gemeenten in Zeeuws-Vlaanderen als grensregio.

De regio heeft de ambitie geformuleerd om nieuwe inwoners te binden aan de regio, onderdeel te laten zijn van de samenleving en te zorgen dat ze bijdragen aan gebruik van voorzieningen. Om dit te bereiken wordt voor de korte termijn onder andere ingezet op het meewegen van de ligging nabij Vlaanderen in de ruimte voor nieuwe woningbouw en ruimte voor het herstructureren van de huidige woningvoorraad. Daarmee moet voorkomen worden dat door een restrictief bouwbeleid kansen worden gemist. Op de lange termijn wordt toegewerkt naar Zeeuws-Vlaanderen als onderdeel van een grotere grensoverschrijdende urbane regio, waarbij ook op dat niveau gedacht moet worden over woningbouwlocaties en het voorzieningenniveau (ook wat betreft onderwijs). Daarbij wordt ook ingezet op betere verbindingen. Zo wordt nu gebouwd aan een fietsverbinding Terneuzen-Zelzate, welk op termijn uitgebreid kan worden. Ook dient het openbaarvervoer en zijn abonnementensysteem beter op elkaar afgestemd te worden.

De volgende stap is de opgaven vertalen in een werkagenda 2020-2030 en proposities opstellen om partners te vinden die de uitdagingen in en met Zeeuws-Vlaanderen willen oppakken.

¹⁷ Plan van Aanpak North Sea Port District, NOVI.

Conclusies

- De Kanaalzone Gent-Terneuzen en in een breder perspectief het North Sea Port District ontwikkelt zich steeds meer tot een geïntegreerd havenindustriële-complex;
- Een integrale grensoverschrijdende visie voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen ontbreekt echter, terwijl het gebied te maken heeft met grote gezamenlijke opgaven;
- Het is de verwachting dat Gent, maar ook Zelzate en Evergem, in de komende jaren flink zullen groeien qua inwoneraantallen en aantal arbeidsplaatsen. In Zeeuws-Vlaanderen is juist een stabilisatie of mogelijk krimp van de bevolking geprognostiseerd mede het gevolg van een verdere vergrijzing;
- Er liggen kansen voor Zeeuws-Vlaanderen om de groei van de Gentse regio op te vangen. Dat vraagt een verbeterde woon- en leef kwaliteit, bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid, vermindering van hinder en opheffing van grensbelemmeringen;
- De regio Zeeuws-Vlaanderen heeft de ambitie uitgesproken om voor de lange termijn toe te werken naar Zeeuws-Vlaanderen als onderdeel van een grotere grensoverschrijdende urbane regio, waarbij ook op dat niveau nagedacht moet worden over woningbouwlocaties en het voorzieningenniveau (ook wat betreft onderwijs). Betere grensoverschrijdende verbindingen vormen hierbij een cruciaal onderdeel.

6 Enquête onder bedrijven en scholen

6.1 Werkgevers / bedrijven

In Annex 3 zijn de resultaten uit de enquête onder responderende bedrijven weergegeven. Naast de huidige respondenten hebben een tweetal bedrijven (samen goed voor ruim 900 werknemers) aangegeven niet te reageren op de vragenlijst aangezien 'er voorlopig geen noodzaak is voor dergelijk initiatief voor hen/hun medewerkers'.

Tabel 6.1 Reiswijze van werknemers in Vlaanderen en Nederland

Vervoerwijze werknemers uit Vlaanderen	Bedrijf 1	Bedrijf 2	Bedrijf 3	Bedrijf 4*	Bedrijf 5
Bedrijfsauto	0,8%	4%	13%	1%	81%
Eigen auto	80,0%	88%	63%	10%	/
Openbaar vervoer bus	19,1%	/	1%	65%	/
Motor-/bromfiets	/	/	2%	10%	/
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets	/	8% (weersafhankelijk)	21%	10%	19%
Te voet	/	/	/	5%	/
Overig:	/	/	/	/	/

* Het aanbod van collectief vervoer vanuit stations is door de respondent opgenomen in het aandeel openbaar vervoer bus.

Vervoerwijze werknemers uit Nederland					
Bedrijfsauto	0,4%	/	/	/	/
Eigen auto	83,2%	100%	100%	100%	/
Openbaar vervoer bus	11,7%	/	/	/	/
Motor-/bromfiets	0,8%	/	/	/	/
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets	3,9%	/	/	/	/
Te voet	/	/	/	/	/
Overig:	/	/	/	/	/

Ploegendiensten

Alle responderende bedrijven kennen ploegendiensten. Dit zorgt ervoor dat er geen sprake is van een eenduidige spitsperiode (vroeg en late diensten, wisselingen tussen grofweg 12.00 – 14.00 uur). Een bedrijf kent een dagploeg (08.30 – 16.30). De respons in aantal bedrijven is beperkt, maar ploegendiensten zijn indicatief voor de Kanaalzone. Het specifiek laten rijden van openbaar vervoer op zeer vroege tijden is kostbaar.

Ervaren uw werknemers problemen in de bereikbaarheid van uw bedrijf per openbaar vervoer?

Een bedrijf geeft aan dat Gent Zeehaven heel moeilijk bereikbaar is met het openbaar vervoer. Dat bedrijf heeft daarom collectief vervoer ingelast van de stations. Het overgrote merendeel van de werknemers hebben vaak niet de financiële middelen eigen vervoer aan te schaffen. 65% van die werknemers reizen met het collectief geregelde vervoer. Hier heeft het bedrijf dus zelf een oplossing gekozen voor werknemers die afhankelijk zijn van collectief vervoer.

Eén bedrijf geeft aan dat de voornaamste problemen de verbinding en het overstappen van België/Nederland zijn. Meerdere bedrijven geven aan dat het niet mogelijk is om met het openbaar vervoer naar het bedrijf te reizen. Werknemers reizen nu met de fiets of auto. Openbaar vervoer aansluiting naar Ertvelde is héél beperkt en niet afgestemd op ploegenarbeid. Werknemers reizen nu per eigen vervoer (wagen of motor). Ten slotte geeft een bedrijf aan dat er geen ervaren problemen zijn. Uit de modal split blijkt echter ook dat slechts een heel beperkt deel met het OV reist.

Ervaart uw bedrijf nu of richting de toekomst problemen bij het rekruteren van medewerkers omwille van onbereikbaarheid per openbaar vervoer?

Een bedrijf geeft aan dat doordat het bedrijf qua locatie wat meer afgelegen is, is een goede verbinding uitermate belangrijk. Niet alleen voor onze medewerkers, internationale werknemers die wellicht nog geen auto hebben maar ook voor studenten die vanuit België of Nederland afhankelijk zijn van openbaar vervoer omdat ze vaak nog geen rijbewijs hebben behaald of niet in het bezit zijn van een auto. Dit gaat om de rekrutering van werknemers uit België en Nederland. Dit bereikbaarheidsprobleem wordt onderschreven door een tweede onderneming. De overige respondenten geven aan geen problemen in de toekomst te ervaren.

Hoe groot is volgens u het probleem voor u als bedrijf als er geen snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen (en verder naar Goes, Zierikzee en Rotterdam) komt? Geeft u dit aan op een schaal van 1 (geen enkel probleem) tot 5 (groot probleem)?

Een bedrijf scoort het probleem op middelmatig (score 3). Op dit moment zijn er initiatieven die dit probleem opvangen. Echter, hoe beter de bereikbaarheid, hoe lager de drempel om voor ons te werken.

Een tweede bedrijf scoort het probleem met een 4. Ons bedrijf draait 24/7 dus een goede verbinding zodat onze medewerkers ter plaatse kunnen komen is cruciaal.

De overige respondenten hebben niet specifiek aangegeven wat het probleem is als er geen snelle busverbinding komt

Wanneer zou volgens u een snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen en verder naar Goes en Zierikzee voor uw werknemers die nu met de auto komen van een zodanige toegevoegde waarde zijn dat zij hiervan ook daadwerkelijk gebruik zouden maken?

Bedrijf 1: Heel moeilijk in te schatten, maar voornamelijk als dit op logische oppikpunten wordt georganiseerd + mits ze tijdig van en naar het werk geraken.

Bedrijf 2: Met het oog op verduurzaming en de stijgende prijzen van brandstof zal dit een grote impact kunnen hebben waardoor wellicht vaker gekozen zal worden voor het openbaar vervoer.

Bedrijf 3: Indien de bushalte dichtbij het bedrijf gelegen was. Er is ook geen voetpad van de bushalte aan Stora Enso tot aan ons bedrijf. Dus dat zou ook bijgebouwd moeten worden.

Bedrijf 4: Enkel en alleen maar als deze in alle ploegen (dus ook weekend) bedrijf aandoet... maar dan spreken we nog steeds over een beperkt aantal medewerkers.

Hoeveel werknemers (gespecificeerd naar het aantal uit Nederland en het aantal uit Vlaanderen) zouden naar uw mening dan maximaal overstappen van de auto op zo'n busverbinding?

Bedrijf 1: Moeilijk in te schatten

Bedrijf 2: Over het algemeen zou 2 keer overstappen het maximum zijn.

Bedrijf 3: 5%

Bedrijf 4: Misschien 1? Vermoedelijk niemand.

Zou u als werkgever maatregelen (willen) nemen om werknemers die nu met de auto komen en de busverbinding als alternatief overwegen ook daadwerkelijk over te laten stappen van de auto op die busverbinding?

Bedrijf 1: N/A

Bedrijf 2: Nee

Bedrijf 3: Nee

Bedrijf 4: N/A

Bedrijf 5: Nee

Ervaart u het ontbreken van een snelle busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Goes – Zierikzee – Rotterdam als zodanig groot dat u bereid bent om een financiële bijdrage te leveren aan een (pilot voor) een busverbinding?

Bedrijf 1: Op dit moment niet

Bedrijf 2: Deze mogelijkheden liggen nog open. Dit zal eerst verder onderzocht moeten worden welke positieve impact dit bijdraagt aan onze organisatie. Dit zal dus eerst wat concreter moeten worden en afgestemd worden met onze interne doelstellingen.

Bedrijf 3: Nee

Bedrijf 4: Nee

Bedrijf 5: Nee

6.2 Onderwijsinstellingen

In Annex 4 zijn de resultaten uit de enquête onder responderende instellingen weergegeven.

Ervaart uw onderwijsinstelling nu of richting de toekomst een barrière bij aantrekken van scholieren / studenten omwille van onbereikbaarheid per openbaar vervoer (bus)?

Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Voor scholieren in de grensstreek kan een school aan de andere kant van de grens aantrekkelijker zijn om naar toe te reizen. Gezien het aantal scholen in Zeeuws-Vlaanderen is de verwachting dat er eerder minder scholieren gaan reizen dan meer. We ervaren wel een barrière dus.

Hoe groot is voor u als onderwijsinstelling het probleem als er geen snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen (en verder naar Goes, Zierikzee en Rotterdam) komt? Geeft u dit aan op een schaal van 1 (geen enkel probleem) tot 5 (groot probleem)

Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: 3

Wanneer zou volgens u een snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen en verder naar Goes en Zierikzee voor scholieren / studenten aan uw onderwijsinstelling van een zodanige toegevoegde waarde zijn dat zij hiervan gebruik zouden maken. Vraag 12a) Zou u kunnen specificeren waaraan zo'n busverbinding zou moeten voldoen?

Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Op het moment dat er voldoende opstapmogelijkheden en uitstapmogelijkheden zijn in de buurt van de scholen. Nabijheid dus van school en bushalte om te voorkomen dat scholieren nog ver moeten reizen. Verder een vorm van aansluiting op schooltijden en voldoende bezetting in de bussen.

Hoeveel scholieren / studenten uit Nederland en hoeveel uit Vlaanderen zouden dan naar uw mening maximaal gebruik maken van zo'n busverbinding.

Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Moeilijk in te schatten. Mogelijk 100-200 in Nederland en 10-20 uit Vlaanderen.

Zou u als onderwijsinstelling maatregelen kunnen nemen om een busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Rotterdam aantrekkelijk genoeg te maken voor scholieren / studenten die nu niet voor uw instelling kiezen of middels de auto naar uw onderwijsinstelling reizen?

Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Ja, maar slechts beperkt. Enkel in de communicatie en voorlichting.

Ervaart u het ontbreken van een snelle busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Goes – Zierikzee – Rotterdam als zodanig groot dat u bereid bent om een financiële bijdrage te leveren aan een (pilot voor) een busverbinding?

Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Nee en scholen mogen volgens de wet ook geen middelen besteden aan busvervoer.

6.3 Conclusies

Conclusies

- Veel bedrijven in de Kanaalzone ervaren mobiliteit niet als probleem en zijn niet genegen bijvoorbeeld het parkeerbeleid aan te passen;
- Tegelijkertijd dragen diverse bedrijven bij aan MaxMobiel; zie annex 6;
- Zie voor trajecten en het bestuur van MaxMobiel: <https://max-mobiel.be/nl/trajecten>;
- De fiets wordt steeds meer gebruikt;
- Medewerkers van de verschillende bedrijven kennen ploegendiensten, waardoor er geen sprake is van een specifieke ochtend- of avondspits. Wel in de middag als ploegendiensten elkaar afwisselen;
- Grote werkgevers in de Kanaalzone hebben grote sites, waar 1 halte onvoldoende is. Dit betekent dat een snelle doorgaande verbinding in veel gevallen voor- en natransport naar bedrijven betekent;
- Vroeg en laat werken betekent voor reizen met het openbaar vervoer een veiligheidsaspect; zeker bij een overstap van een directe verbinding naar de site;
- In totaal zijn er ruim 900 grensoverschrijdende studenten, waarvan circa 95% Nederlandse studenten die in Gent studeren. Circa 40% van deze studenten woont op kamers in (of rondom) Gent;
De herkomst van de Nederlandse studenten beperkt zich niet tot de grensgemeentes/provincies, maar strekt tot aan Groningen. Slechts grofweg 10% van de Nederlandse studenten is afkomstig uit Zeeland. Door het beperkte aantal vanuit Zeeland afkomstige studenten lijkt het aantal grensverplaatsingen van studenten relatief beperkt.

7 Haalbaarheid

Kijkend naar de ruimtelijk economische – structuur en de ambities in het functionele gebied Gent – Terneuzen kan een grensoverschrijdende busverbinding Gent – Terneuzen haalbaar zijn. Om dat mogelijk te maken moet er wel iets gebeuren aan beide zijden van de landsgrenzen.

Kader voor een landsgrensoverschrijdende busverbinding met ruimtelijk-economische waarde

De huidige kaders van Zeeland en Vlaanderen voor het toekennen van budget aan openbaar vervoer zijn opgesteld voor de exploitatie van nationale openbaar vervoer verbindingen. Een doorgaande landsgrensoverschrijdende busverbinding past niet in dat kader. Het is dan ook van belang dat de doorgaande landsgrensoverschrijdende busverbinding Gent-Terneuzen niet beoordeeld wordt vanuit bestaande kaders, maar vanwege zijn structurerende werking gezien wordt als een ruimtelijk-economische investering voor de langere termijn.

De discussie over de waarde – en daarmee de haalbaarheid - van een grensoverschrijdende busverbinding in één grensoverschrijdende gezamenlijke regio (de Kanaalzone) wordt nu gevoerd binnen (huidige) bestaande afweeg- en subsidiekaders voor openbaar vervoer. Die afweeg- en subsidiekaders zijn nu gelijk voor binnenlandse lijnen en voor grensoverschrijdende lijnen. Op basis van die afweeg- en subsidiekaders worden exploitatiebudgetten openbaar vervoer toegekend.

Vervoerwaarde is in eerdere onderzoeken vooral gerelateerd geweest aan het mogelijke aantal instappers. Waarbij potentie wordt afgewogen via bestaande nationale financiële afweegkaders; wanneer en onder welke voorwaarden is er voldoende potentieel? De bekostigingssystematiek vanuit Vlaanderen voor grensoverschrijdende verbindingen kent geen uitgewerkt afweegkader zoals dit voor binnenlandse Vlaamse verbindingen geldt. Daarbij geldt voor Vlaanderen dat binnen de huidige systematiek het budget openbaar vervoer al is verdeeld; dit betekent dat bij de huidige systematiek een nieuw te bekostigen buslijn ofwel extra financiering moet worden gevonden ofwel een bestaande lijn moet worden afgeschaald. Keuzen voor buslijnen zijn in principe al vastgelegd in het openbaar vervoerplan van de vervoerregio Gent. De verbinding Gent – Terneuzen is daarvan geen deel. Ook in Zeeland is er geen uitgewerkt kader voor de grensoverschrijdende verbinding Gent – Terneuzen.

Het afweeg- en subsidiekader kent kortom geen element dat ingaat op de waarde van een grensoverschrijdende verbinding in ruimtelijk – economisch structurerende zin voor de grensoverschrijdende regio. Een element dat bij Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbindingen overigens wel een belangrijk criterium is.

Een herziening van de bekostigingssystematiek, specifieke aandacht voor de functie die wordt toegekend aan de verbinding vanuit een ruimtelijk-economisch perspectief en daarmee de specifieke categorisering van – in dit geval - de grensoverschrijdende verbinding Gent – Terneuzen is een noodzakelijke randvoorwaarde voor de haalbaarheid. Dit betekent dat mobiliteit en ruimte integraal moeten worden gezien.

Lange termijn strategie

De potentie aan reizigersopbrengsten is zeker in beginsel gering. De grensoverschrijdende busverbinding moet vanwege zijn structurerende werking gezien worden als een ruimtelijk-economische investering voor de langere termijn.

Niet investeren in basisvoorzieningen als grensoverschrijdend openbaar vervoer leidt ertoe dat op de langere termijn een belangrijk deel van de mogelijke economische ontwikkeling onbenut wordt gelaten in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. De Kanaalzone Gent-Terneuzen en in een breder perspectief het North Sea Port District ontwikkelt zich steeds meer tot een geïntegreerd havenindustriële-complex en moet op termijn zich ontwikkelen tot een complementair woon-leef-werkgebied.

Gent, maar ook Zelzate en Evergem zullen de komende jaren flink groeien zowel qua inwoneraantallen als het aantal arbeidsplaatsen. In Zeeuws-Vlaanderen is juist een stabilisatie of mogelijk krimp van de bevolking geprognostiseerd, mede als gevolg van een verdere vergrijzing.

Er liggen dan ook kansen voor Zeeuws-Vlaanderen om de groei van de Gentse regio op te vangen. Dat vraagt een verbeterde woon- en leefkwaliteit, bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid, vermindering van hinder en opheffing van grensbelemmeringen.

De regio Zeeuws-Vlaanderen heeft de ambitie uitgesproken om voor de lange termijn toe te werken naar Zeeuws-Vlaanderen als onderdeel van een grotere grensoverschrijdende urbane regio, waarbij ook op dat niveau gedacht moet worden over woningbouwlocaties en het voorzieningenniveau (ook wat betreft onderwijs). Betere grensoverschrijdende verbindingen vormen hierbij een cruciaal onderdeel.

De beoogde busverbinding kan een eerste stap zijn in de ontwikkeling van een complementair gebied door de zekerheid van een snelle verbinding tussen de kernen waardoor mensen eerder geneigd zijn om voor een bepaalde woon- of werklocatie te kiezen. Dit zal dan niet direct de eerste jaren exploitatief rendabel zijn, maar moet gezien worden als een investering voor de langere termijn.

De doorgaande busverbinding Gent – Terneuzen moet daarom als deel van een ruimtelijke visie, ambitie en daaraan gerelateerde financiering worden gezien. Een visie om het functionele gebied van de Kanaalzone te integreren.

Bewustzijn van taal en bestuursorganen aan beide zijden van de grens; gezamenlijke bekostiging

Potentie is een woord dat zowel in Vlaanderen als Nederland bekend is. Echter: de interpretatie is anders. Potentie wordt in Vlaanderen als een technische term gezien, dat een criterium is voor de toedeling van budget aan een verbinding. Die potentie is sterk gericht op onderbouwing door data. Hierbij geldt in Vlaanderen dat MoW / De Lijn het (afwegings- en subsidie) kader stelt voor verschillende vervoerregio's. De provincie Zeeland is zelf OV-autoriteit over haar regio (Zeeland) waardoor zij met een eigen kader kan werken. De snelheid waarmee kaders kunnen worden aangepast kan daarmee aan beide zijden van de grens verschillend zijn. Dit heeft effect op het moment dat een verbinding kan starten. Te meer omdat de busverbinding alleen haalbaar is als zowel Vlaanderen als de provincie Zeeland deze verbinding samen bekostigen. Het gaat immers om een verbinding die een structurerende ruimtelijk-economische functie heeft voor het grensoverschrijdende functionele gebied Vlaanderen – Zeeland. Door gezamenlijke bekostiging wordt ook gezamenlijk de waarde voor het gebied Gent – Terneuzen erkend.

Het is randvoorwaardelijk dat een grensoverschrijdende verbinding een gezamenlijke bekostiging vanuit Vlaanderen en Zeeland moet kennen. Waarbij de verdeelsleutel nog onderwerp van gesprek

is. Dit laatste is voor Vlaanderen van importantie omdat een eventueel kader voor grensoverschrijdende verbindingen niet alleen voor Zeeland – Vlaanderen maar ook voor andere grensoverschrijdende verbindingen tussen regio's en Vlaanderen moet gelden.

Aan de Nederlandse zijde zijn Regiodeals en NOVI instrumenten mogelijke instrumenten om de doorgaande ruimtelijk-economisch structurerende hoogwaardige verbinding mede te bekostigen. Dit moet echter nader worden verkend. Mogelijk kan Regio Deal budget beschikbaar worden gesteld voor stimuleringsgelden en bijvoorbeeld governance vraagstukken (verdeling kosten Vla-NL) als inpassing binnen energietransitie doelstellingen in NSPD. Exploitatie lijkt niet te worden bekostigd.

Aan Vlaamse zijde lijkt vanuit de werkagenda ruimtelijk-economisch geen bijdrage te verwachten. Voor een eventuele financiële bijdrage zal vooral gekeken worden naar de Minister van Mobiliteit.

Bekostigingsduur

Naar onze mening moet voorkomen worden dat het gaat om een korte pilot, wat averechts werkt; dit zou namelijk een knipperlicht (dan weer wel een verbinding, dan weer niet) in de hand werken en daarmee haaks staan op de klantwens betrouwbaarheid. Het aanbieden van een doorgaande busverbinding moet naar onze mening voor 5 jaar gegarandeerd zijn.

Bij pilots wordt tot nu toe in grensoverschrijdende regio's vooral gekeken naar Europees beschikbare fondsen. Binnen Interreg is geen geld beschikbaar voor de exploitatie zelf. Vanuit de Euregio Scheldemond is aangegeven dat een opstart subsidie mogelijk is. Dat eist met name uitzoekwerk rond afsprakenregeling, governance en concrete uitvoering (ticketing). Dergelijke vraagstukken kunnen meegenomen worden in bredere grensoverschrijdende mobiliteitsvraagstukken. Met verschillende actoren waaronder de Vervoerregio's langs de grens, gemeenten en provincie wordt de mogelijkheid verkend om een project grenzeloze mobiliteit binnen Interreg Vlaanderen-Nederland in te dienen. Zowel Interreg Vla-NL kan systeemvragen/knelpunten rond operationalisering busverbinding over de grens subsidiëren. Maar niet de exploitatie van de verbinding zelf. Wel een mogelijk onderzoek naar innovatie/duurzaamheidsopties voor de busverbinding.

Inschatting kosten

Kosten bestaan uit de eventuele aanleg van infrastructuur voor de busverbinding; bijvoorbeeld halten of vrij liggende infrastructuur. De route van een snelle verbinding Gent – Terneuzen gaat waarschijnlijk over de R4, waar eventuele aanleg van halten niet zo maar kan. Naast de haltes zijn er de hubs / hoppinpunten; deze worden ontwikkeld van gelden buiten de exploitatie en zijn daarmee geen kosten die drukken op de snelle verbinding.

Investering in een Zero Emissie bus (batterij elektrisch, 12 meter) schatten wij in op circa Euro 500.000. Een bus wordt afgeschreven in circa 15 jaar. Bij een contractduur van korter dan 15 jaar – wat hier aannemelijk is – gaan wij in het geval van een Nederlandse vervoerder uit van een overnameregeling van het materieel. Overige kosten zijn beheer en onderhoud, energie en personeel. Verder zal een vervoerder rendement in het tarief inrekenen. Daarnaast speelt het vraagstuk wie de risico's van opbrengsten draagt. Voor deze verbinding lijkt het bij een Nederlandse vervoerder in de start aannemelijk dat de overheid deze draagt. Mocht een vervoerder deze moeten dragen, dan zal dit in prijs worden ingerekend. Dit aspect is één van de nader uit te werken elementen.

Wij gaan uit van een frequentie van 1 keer per uur, in beide richtingen. En een bedieningsperiode van 07.00 – 20.00 uur op weekdays. Als we uitgaan van een reistijd Gent – Terneuzen van 58

minuten, zou in theorie een bus aankomen in Terneuzen en 2 minuten hebben om weer te vertrekken. Aangezien personeel ook ruimte moet hebben om te pauzeren / urineren lijkt een omloop te krap. Stel dat we toch uitgaan van effectief 1 dru per frequentie uur, dan betekent in een periode van 52 weken (uitgaande dat de bus alleen op weekdays rijdt van 07.00 – 20.00 uur in een uursfrequentie) minimaal grofweg Euro 800.000 per jaar; kosten plus rendement (en reizigersopbrengsten). Eventuele gegenereerde reizigersopbrengsten gaan van dit bedrag af. Dus stel in een jaar heb je 300.000 aan reizigersopbrengsten, dan bedragen de kosten dat jaar Euro 500.000. Zoals gesteld lijkt de omloop krap, waardoor de kostprijs in realiteit waarschijnlijk hoger is. Dit is deel van een meer gedetailleerde uitwerking die geen deel is van dit onderzoek.

Relatie met spoor

De busverbinding kan binnen de lange termijn strategie worden gerelateerd aan de haalbaarheidsstudie naar de spoorverbinding. Een busverbinding zou bruikbare lessen en informatie kunnen genereren met betrekking tot bijvoorbeeld daadwerkelijke vraag en gebruik en ook op het gebied van integratie vraagstukken (ticketing en tarieven). Een busverbinding met een hoge commerciële snelheid en een beperkt aantal stops kan daarmee als voorlopemd experiment voor een eventuele spoorverbinding worden gezien binnen de lange termijn strategie.

Evaluatie

Er moeten duidelijke indicatoren worden opgenomen wanneer (a) een doorgaande verbinding effectief is binnen de lange termijn strategie en (b) regulier kan worden opgenomen in de exploitatie. Onderstaand hebben wij zowel inhoudelijke als procesmatige indicatoren benoemd:

Indicator	Opmerking	Norm
Aantallen reizigers	Doel is een busverbinding die waarde heeft voor reizigers. Lege bussen staat haaks op de visie van Zeeland en Vlaanderen.	Aantal minimum reizigers op de verbinding (per aangeboden rit) – als ingroeimodel in de tijd
Reizigersopbrengsten	De opbrengsten zijn afhankelijk van het type reiziger en het tariefproduct	Minimale reizigersopbrengsten – als ingroeimodel in de tijd
Kosten van de verbinding	Kosten die Vlaanderen en Zeeland dragen	Afhankelijk van de inrichting en eisen aan materieel en frequentie
Betrokkenheid bedrijven in het bedieningsgebied	Zonder flankerend beleid is het effect gering; bedrijven moeten daarom meebewegen	Te stellen door overheden, eventueel procesmatig
Betrokkenheid gemeenten	Gemeenten staan mede aan de lat voor de ontwikkeling van hubs / hoppin punten; dit moet passen bij de verbinding; daarnaast hebben gemeenten een rol in parkeerbeleid en zijn zij mede wegbeheerders	Te stellen door OV-autoriteiten, eventueel procesmatig
Ontwikkeling van woning- en bedrijvenlocaties	Plannen zijn mooi; maar ze moeten wel geconcretiseerd worden. Het inleggen van een busverbinding om ruimtelijk	Eisen te stellen door OV-autoriteiten

Indicator	Opmerking	Norm
	economisch te structureren zonder dat er ruimtelijk economisch echt ontwikkeld wordt, kent geen effect	

Nadere aandachtspunten

In de tabel op de volgende pagina's hebben wij meer operationele aspecten opgenomen die relevant zijn voor de haalbaarheid van de verbinding.

Tabel met aandachtspunten grensoverschrijdende verbinding Gent – Terneuzen

Onderstaand is een tabel opgenomen met aandachtspunten die om afspraken vragen.

Aspect	Specificatie	Conclusie
Betalingsmethode	NL gaat op korte termijn over naar EMV / OV pay betalen met bankpas. Op dat punt staat Vlaanderen al verder: het contactloos betalen is op alle voertuigen al uitgerold en is nog de enige betaalmethode op het voertuig.	Per december 2024 kunnen reizigers op een doorgaande verbinding in theorie Contactloos betalen. Voor de busverbinding moeten specifieke eisen worden opgenomen.
Ticketintegratie; Integraal tariefproduct; Kan de back office een integraal abonnement / tariefproduct inregelen als er sprake is van twee vervoerders op een verbinding (gezamenlijk exploitatiemodel)?	Toelichting: het is nog niet gezegd dat er sprake is van twee vervoerders; maar ook als dat het geval is moeten hierover afspraken gemaakt kunnen worden. Belangrijk is te onderkennen dat in Nederland EMV betalen via TLS loopt en niet rechtstreeks via de bank. De tariefintelligentie zit bij TLS.	Voor tariefintegratie is eerst ticketintegratie noodzakelijk. Indien sprake is van meerdere exploitanten dient ingeregeld te worden dat de back office de juiste tariefintelligentie heeft zodat kan worden betaald.
Ticket-integratie: Integraal tariefproduct doorgaande verbinding EN voor- natransport	Met een doorgaande verbinding bedien je niet het functionele gebied tot de sites. Er is sprake van een overstap. Kan iemand dat makkelijk doen? Zeker met de wijzigende mobiliteitssystemen in Vlaanderen en Zeeland en de hubs is dit een aandachtspunt.	Tot nu is deze integratie niet toegepast, voornamelijk omdat apparatuur gerelateerd aan betaling via TLS te duur is voor voertuigen van flex vervoer. Er is een pilot met parallelle ticketing in Noord-Brabant, waarbij de bank de back office is. Dit vraagt de inbouw van blue tooth, maar is goedkoper dan de eerder genoemde apparatuur. Verdere verkenning noodzaak waarbij mogelijk een relatie met MaxMobiel en de deelnemende bedrijven in MaxMobiel kan worden gelegd.
Tariefhoogte grensoverschrijdende verbindingen	In Vlaanderen is de vervoerregio tariefverantwoordelijke als het gaat om Vervoer op Maat, voor Kern net en aanvullende net is dat de Vlaamse Regering. In Zeeland is dit de provincie Zeeland.	Zowel Zeeland als Vlaanderen hebben geen specifiek beleid voor grensoverschrijdende verbindingen. In Zeeland kunnen

Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen

Aspect	Specificatie	Conclusie
		lijngelaten afspraken gemaakt worden op korte termijn. In Vlaanderen moet politieke bereidheid worden verkend.
Beleid voor grensoverschrijdende verbindingen met een ruimtelijk-economische structurerende werking		Zowel Zeeland als Vlaanderen hebben hierop geen specifiek beleid. In Zeeland kunnen deze afspraken op korte termijn worden gemaakt, in Vlaanderen is dit politiek nog niet geagendeerd.
Buitencategorie in hiërarchie voor grensoverschrijdend busvervoer; Moet je voor een landsgrensoverschrijdende lijn kijken naar je binnenlandse exploitatiemodel / kostendekkingsgraad (kdg)? Of is het een optie om een buitencategorie landsgrensoverschrijdend met een structurerende werking op te nemen?		Voor zowel Zeeland als Vlaanderen is het denkbaar om voor landsgrensoverschrijdende buslijnen een ander bekostigingsmodel te hanteren dan voor binnenlandse buslijnen en daarmee grensoverschrijdende ruimtelijk structurerende verbindingen als specifieke categorie te benoemen.
Zero emissie	In Zeeland wordt naar verwachting per 2025 alle OV Zero emissie. Bij de Lijn is de doelstelling tegen 2030 alle OV op het kern- en aanvullend net zero emissie te hebben ¹⁸ .	Wie de vervoerder wordt bepaalt welk regime van toepassing is. De vervolgvraag is gericht op de laadinfrastructuur. Indien een Vlaamse vervoerder de verbinding rijdt, moet een gedoog of ontheffingsafpraak gemaakt worden met Zeeland.

¹⁸ <https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/zorgzaam-ondernemen/duurzaamheid/uitstoot-voertuigen-delijn.html>.

Annex 1: Gegevensverzameling bedrijven

Introductie

In opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen, het departement Openbare Werken (MoW) en de provincie Zeeland doen wij onderzoek naar de haalbaarheid van een snelle busverbinding Gent - Zelzate - Terneuzen (en verder door naar Goes, Zierikzee en Rotterdam).

Om de haalbaarheid van een busverbinding tussen Terneuzen en Gent te bepalen verzoeken wij u inzage te geven in de (grensoverschrijdende) verplaatsingen van uw werknemers. Uw bijdrage is van wezenlijk belang.

Graag willen we benadrukken dat wij geen detailinformatie op persoonlijk vlak vragen. Wij vragen een geabstraheerde inzage naar herkomstgebied van uw werknemers.

Bij voorbaat willen we u bedanken dat u de tijd hebt genomen om de onderstaande vragen in te vullen! Dit kost u naar verwachting maximaal 10 minuten van uw tijd.

Wij verzoeken u de vragen uiterlijk woensdag 30 maart as. te beantwoorden en via dit formulier per mail aan ons te retourneren.

Vragen

1. Namens welke werkgever vult u deze vragenlijst in?

2. Hoeveel werknemers zijn er bij uw bedrijf op locatie in de regio Gent – Terneuzen werkzaam? Specificeer waar mogelijk per vestiging van uw bedrijf

3. Verwacht u / heeft u een groeiambitie in aantallen werknemers in de komende jaren? Zo ja, naar hoeveel aantal werknemers wilt u groeien?

4. Werkt uw bedrijf in ploegendiensten?

--

5. Hoeveel werknemers van uw bedrijf wonen in Nederland en Vlaanderen? Specificeer daarbij a.u.b. het aantal werknemers (in absolute aantallen of percentage). Indien u dit niet exact weet, vragen wij u een schatting te maken.

Land	Aantal werknemers	Percentage werknemers
Nederland		
Vlaanderen		

6. Kunt u voor ons verder specificeren uit welke gemeente of regio in Nederland uw werknemers vandaan komen? Maak in de onderstaande tabel onderscheid tussen de verschillende woonplaatsen.

Land	Regio / Woonplaats	Aantal werknemers	Percentage werknemers
Nederland	Middelburg		
	Vlissingen		
	Goes		
	Borssele		
	Zierikzee		
	Terneuzen		
	Sas van Gent		
	Zeeuws-Vlaanderen overig		
	Zeeland overig		
	Nederland overig		
België	Voor de woonplaats binnen België maken wij gebruik van het periodieke Mobiliteitsonderzoek Gentse Haven door VeGHO		

7. **Op welke manier reisden deze werknemers in 2019 (voor COVID) naar hun werk? Maak in de onderstaande tabel onderscheid tussen de verschillende vervoerwijzen. Specificeer daarbij het aantal werknemers (in absolute aantallen of percentages) dat gebruik maakt van deze vervoerwijze. Indien u dit niet exact weet, vragen wij u een schatting te maken.**

Vervoerwijze werknemers uit Vlaanderen	Aantal werknemers uit Vlaanderen	Percentage werknemers uit Vlaanderen
Bedrijfsauto		
Eigen auto		
Openbaar vervoer bus		
Motor-/bromfiets		
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets		
Te voet		
Overig:		

Vervoerwijze werknemers uit Nederland	Aantal werknemers uit Nederland	Percentage werknemers uit Nederland
Bedrijfsauto		
Eigen auto		
Openbaar vervoer bus		
Motor-/bromfiets		
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets		
Te voet		
Overig:		

8. **Ervaren uw werknemers problemen in de bereikbaarheid van uw bedrijf per openbaar vervoer?**

Ja / Nee.
 Zo ja:

- Hoeveel werknemers uit Nederland en hoeveel werknemers uit Vlaanderen ervaren problemen (een grove inschatting volstaat)? En welke specifieke problemen?
- Hoe reizen deze werknemers nu naar het bedrijf?

9. **Ervaart uw bedrijf nu of richting de toekomst problemen bij het rekruteren van medewerkers omwille van onbereikbaarheid per openbaar vervoer?**

Ja / Nee.
 Zo ja: gaat dit om de rekrutering van werknemers uit Nederland, uit Vlaanderen of beiden?

Onderstaande vraag is van toepassing indien u vraag 9 met JA hebt beantwoord

- 10. Hoe groot is volgens u het probleem voor u als bedrijf als er geen snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen (en verder naar Goes, Zierikzee en Rotterdam) komt? Geef u dit aan op een schaal van 1 (geen enkel probleem) tot 5 (groot probleem)**

- 11. Wanneer zou volgens u een snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen en verder naar Goes en Zierikzee voor uw werknemers die nu met de auto komen van een zodanige toegevoegde waarde zijn dat zij hiervan ook daadwerkelijk gebruik zouden maken?**

11a Specificeert u hierbij a.u.b. waaraan zo'n busverbinding zou moeten voldoen

11b hoeveel werknemers (gespecificeerd naar het aantal uit Nederland en het aantal uit Vlaanderen) zouden naar uw mening dan maximaal overstappen van de auto op zo'n busverbinding?

- 12. Zou u als werkgever maatregelen (willen) nemen om werknemers die nu met de auto komen en de busverbinding als alternatief overwegen ook daadwerkelijk over te laten stappen van de auto op die busverbinding?**

Ja / Nee.

Zo ja:

- a. OV abonnementen aanbieden i.p.v. bedrijfsauto
- b. Parkeermaatregelen wijzigen
- c. Overig:

13. Ervaart u het ontbreken van een snelle busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Goes – Zierikzee – Rotterdam als zodanig groot dat u bereid bent om een financiële bijdrage te leveren aan een (pilot voor) een busverbinding? Het kan bijvoorbeeld zijn dat de potentie zich nog niet heeft bewezen voor een openbaar vervoer business case, maar dat u gelooft dat door het aanbieden van de busverbinding de potentie – en daarmee de business case - zich in de praktijk bewijst.

14. Wilt u specifieke opmerkingen of aandachtspunten aan ons meegeven?

Annex 2: Gegevensverzameling onderwijsinstellingen

Introductie

In opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen, het departement Openbare Werken (MoW) en de provincie Zeeland doen wij onderzoek naar de haalbaarheid van een snelle busverbinding Gent - Zelzate - Terneuzen (en verder door naar Goes, Zierikzee en Rotterdam).

Om de haalbaarheid van een busverbinding tussen Terneuzen en Gent te bepalen verzoeken wij u inzage te geven in de (grensoverschrijdende) verplaatsingen van scholieren / studenten. Uw bijdrage is van wezenlijk belang.

Graag willen we benadrukken dat wij geen detailinformatie op persoonlijk vlak vragen. Wij vragen een geabstraheerde inzage naar herkomstgebied van scholieren / studenten ingeschreven bij uw onderwijsinstelling.

Bij voorbaat willen we u bedanken dat u de tijd hebt genomen om de onderstaande vragen in te vullen! Dit kost u naar verwachting maximaal 10 minuten van uw tijd.

Wij verzoeken u de vragen uiterlijk woensdag 30 maart as. te beantwoorden en via dit formulier per mail aan ons te retourneren.

Vragen

1. Namens welke onderwijsinstelling vult u deze vragenlijst in?

Naam onderwijsinstelling:
Vult u deze vragenlijst in voor studenten of scholieren? Scholieren / Studenten

2. Hoeveel studenten / scholieren staan er bij uw onderwijsinstelling ingeschreven? Specificeer het antwoord per onderwijslocatie als u meerdere vestigingen in de regio hebt.

--

In navolging van vraag 2 zijn wij benieuwd naar het aandeel Nederlandse en Belgische scholieren / studenten. U kunt hierbij zowel het absolute aantal als het percentage invullen.

3. Hoeveel scholieren / studenten hebben een Nederlandse of Belgische nationaliteit

Nationaliteit	Aantal scholieren / studenten	Percentage scholieren / studenten
Nederlands		
Belgisch		

4. Verwacht u de komende jaren groei in het aantal scholieren / studenten? Zo ja, naar hoeveel scholieren / studenten wilt u wanneer groeien?

5. Hoeveel scholieren / studenten ingeschreven in uw onderwijsinstelling wonen in Nederland en hoeveel in Vlaanderen? Specificeer daarbij a.u.b. het scholieren / studenten (in absolute aantallen of percentage). Indien u dit niet exact weet, vragen wij u een schatting te maken.

Land waarin scholier / student woont	Aantal scholieren / studenten	Percentage scholieren / studenten
Nederland		
Vlaanderen		

6. Kunt u voor ons verder specificeren uit welke regio deze scholieren / studenten binnen Vlaanderen of Nederland vandaan komen?

Maak in de onderstaande tabel a.u.b. onderscheid tussen de verschillende woonplaatsen.

Land	Regio / Gemeente woonplaats	Aantal scholieren / studenten	Percentage scholieren / studenten
Nederland	Middelburg		
	Vlissingen		
	Goes		
	Borssele		
	Zierikzee		
	Terneuzen		
	Sas van Gent		
	Zeeuws-Vlaanderen overig		
	Zeeland overig		
	Nederland overig		
België*	Sint-Laureins		
	Maldegem		
	Eeklo		
	Kaprijke		
	Assenede		
	Zelzate		
	Wachtebeke		
	Moerbeke		
Evergem			

Land	Regio / Gemeente woonplaats	Aantal scholieren / studenten	Percentage scholieren / studenten
	Lievegem		
	Aalter		
	Gent		
	Lochristi		
	Lokeren		
	Destelbergen		
	Laarne		
	Deinze		
	Sint-Martens-Latem		
	De Pinte		
	Merelbeke		
	Melle		
	Wetteren		
	Gavere		
	Nazareth		
	Zulte		
	België overig		

7. Kunt u aangeven hoeveel dagen per week de grensoverschrijdende studenten gemiddeld pendelen tussen de woonlocatie en betreffende onderwijsinstelling? Een grove indicatie in percentages volstaat hier.

--

8. Op welke manier reisden deze scholieren / studenten in 2019 (voor COVID) naar uw onderwijsinstelling? Maak in de onderstaande tabel onderscheid tussen de verschillende vervoerwijzen. Specificeer daarbij het aantal scholieren / studenten (in absolute aantallen of percentages) dat gebruik maakt van deze vervoerwijze. Indien u dit niet exact weet, vragen wij u een schatting te maken.

Vervoerwijze scholieren / studenten woonachtig in Vlaanderen	Aantal scholieren / studenten uit Vlaanderen	Percentage scholieren / studenten uit Vlaanderen
Auto (chauffeur)		
Auto (meerrijdend)		
Openbaar vervoer bus		
Openbaar vervoer trein		
Motor-/bromfiets		
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets		
Te voet		
Overig:		

Vervoerwijze scholieren / studenten woonachtig in Nederland	Aantal scholieren / studenten uit Nederland	Percentage scholieren / studenten uit Nederland
Auto (chauffeur)		
Auto (meerrijdend)		
Openbaar vervoer bus		
Openbaar vervoer trein		
Motor-/bromfiets		
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets		
Te voet		
Overig:		

9. Ervaren scholieren / studenten problemen in de bereikbaarheid van uw onderwijsinstelling per openbaar vervoer?

Ja / Nee.
 Zo ja:

- Welke specifieke problemen ervaren de scholieren / studenten (bv. slechte aansluiting, geen aanbod, etc.)?
- Hoeveel scholieren / studenten uit Nederland en hoeveel scholieren / studenten uit Vlaanderen ervaren deze problemen (een grove inschatting volstaat)?
- Hoe reizen deze scholieren / studenten nu naar de onderwijsinstelling?

10. Ervaart uw onderwijsinstelling nu of richting de toekomst een barrière bij aantrekken van scholieren / studenten omwille van onbereikbaarheid per openbaar vervoer (bus)?

Ja / Nee.
 Zo ja: gaat dit om het aantrekken van scholieren / studenten uit Nederland, uit Vlaanderen of beiden?

Onderstaande vraag is van toepassing indien u vraag 8 met JA hebt beantwoord

11. Hoe groot is voor u als onderwijsinstelling het probleem als er geen snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen (en verder naar Goes, Zierikzee en Rotterdam) komt? Geeft u dit aan op een schaal van 1 (geen enkel probleem) tot 5 (groot probleem)

12. Wanneer zou volgens u een snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen en verder naar Goes en Zierikzee voor scholieren / studenten aan uw onderwijsinstelling van een zodanige toegevoegde waarde zijn dat zij hiervan gebruik zouden maken.

12a. Zou u kunnen specificeren waaraan zo'n busverbinding zou moeten voldoen?

12b. Hoeveel scholieren / studenten uit Nederland en hoeveel uit Vlaanderen zouden dan naar uw mening maximaal gebruik maken van zo'n busverbinding.

13. Zou u als onderwijsinstelling maatregelen kunnen nemen om een busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Rotterdam aantrekkelijk genoeg te maken voor scholieren / studenten die nu niet voor uw instelling kiezen of middels de auto naar uw onderwijsinstelling reizen?

Ja / nee.

Zo ja: welke maatregelen?

14. Ervaart u het ontbreken van een snelle busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Goes – Zierikzee – Rotterdam als zodanig groot dat u bereid bent om een financiële bijdrage te leveren aan een (pilot voor) een busverbinding? Het kan bijvoorbeeld zijn dat de potentie zich nog niet heeft bewezen voor een openbaar vervoer business case, maar dat u gelooft dat door het aanbieden van de busverbinding de potentie – en daarmee de business case - zich in de praktijk bewijst.

15. Wilt u specifieke opmerkingen of aandachtspunten aan ons meegeven?

Annex 3: Enquêteresultaten werkgevers

Vraag	Antwoorden
1. Namens welke werkgever vult u deze vragenlijst in?	
2. Hoeveel werknemers zijn er bij uw bedrijf op locatie in de regio Gent – Terneuzen werkzaam?	<p>Bedrijf 1: 250 vaste werknemers – tussen de 150 en 500 uitzendkrachten</p> <p>Bedrijf 2: 2928 vaste werknemers en 763 uitzendkrachten. Dit zijn er 3700 in totaal. Er zijn geen gegevens beschikbaar voor de uitzendkrachten de volgende vragen zullen dus beantwoord worden o.b.v. onze vaste populatie</p> <p>Bedrijf 3: 160 mensen vast in dienst (zonder interims en contractoren bijgerekend). Allemaal in dezelfde vestiging.</p> <p>Bedrijf 4: 330</p> <p>Bedrijf 5: 188</p>
3. Verwacht u / heeft u een groeiambitie in aantallen werknemers in de komende jaren?	<p>Bedrijf 1: De flexibele schil vast in dienst nemen: +- 150-200 bij aanwerven werknemers over de komende jaren</p> <p>Bedrijf 2: Verwachting van groei is aannemelijk. Exacte cijfers zijn voornamelijk niet beschikbaar om de nabij 2 tot 3 %</p> <p>Bedrijf 3: Nee</p> <p>Bedrijf 4: gelijkwaardig</p> <p>Bedrijf 5: N/A</p>
4. Werkt uw bedrijf in ploegdiensten?	<p>Bedrijf 1: Ja: 5u48 – 13u48 en 14u – 22u + dagploeg van 8u30 tot 16u30</p> <p>Bedrijf 2: 2-2-2 SG1 SG2</p> <p>Bedrijf 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volcontinu medewerkers: 4u25 – 12u45, 12u25 – 20u45 en 20u25 – 4u45. • Semi continu medewerkers: 5u – 13u, 13u – 21u en 21u – 5u <p>Bedrijf 4:</p> <p>5-ploegensysteem met gespreide werkcyclus over 5 weken. Elke dag zijn 3 ploegen actief in regeling Vroeg (aanvang 05:30) – Laet (aanvang 13:30) – Nacht (aanvang 21:30)</p> <p>Bedrijf 5: 6-ploegen volcontinu – 10-ploegen volcontinu – 3 ploegen – 5 ploegen</p>
5. Hoeveel werknemers van uw bedrijf wonen in Nederland en Vlaanderen?	De resultaten van deze vraag zijn hieronder middels een aparte tabel weergegeven
6. Kunt u voor ons verder specificeren uit welke gemeente of regio in Nederland uw werknemers vandaan komen?	De resultaten van deze vraag zijn hieronder middels een aparte tabel weergegeven
7. Op welke manier reisden deze werknemers in 2019 (voor COVID) naar hun werk?	De resultaten van deze vraag zijn hieronder middels een aparte tabel weergegeven

Vraag	Antwoorden
<p>8. Ervaren uw werknemers problemen in de bereikbaarheid van uw bedrijf per openbaar vervoer?</p>	<p>Bedrijf 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gent Zeehaven is heel moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer, we lassen dan ook collectief vervoer in van de stations. Het overgrote merendeel werknemers hebben vaak niet de financiële middelen eigen vervoer aan te schaffen. • Werknemers reizen nu naar het bedrijf via voornamelijk collectief geregeld vervoer <p>Bedrijf 2: Voornaamste problemen zijn de verbinding en het overstappen van België /Nederland. Deze medewerkers rijden nog steeds met de bus of carpoolen soms.</p> <p>Bedrijf 3: Het is niet mogelijk om met het openbaar vervoer tot aan ons bedrijf te geraken. Werknemers reizen nu via fiets of auto</p> <p>Bedrijf 4: Openbaar vervoer aansluiting naar Ertvelde is héél beperkt en niet afgestemd op ploegenarbeid. Werknemers reizen nu per eigen vervoer wagen of moto</p> <p>Bedrijf 5: Nee</p>
<p>9. Ervaart uw bedrijf nu of richting de toekomst problemen bij het rekruteren van medewerkers omwille van onbereikbaarheid per openbaar vervoer?</p>	<p>Bedrijf 1: Zowel werknemers uit NL als uit Vlaanderen geraken moeilijk op onze sites.</p> <p>Bedrijf 2: Doordat het bedrijf qua locatie wat meer afgelegen is, is een goede verbinding uitermate belangrijk. Niet alleen voor onze medewerkers, internationale werknemers die wellicht nog geen auto hebben maar ook voor studenten die vanuit België of Nederland afhankelijk zijn van openbaar vervoer omdat ze vaak nog geen rijbewijs hebben behaald of niet in het bezit zijn van een auto. Dit gaat om de rekrutering van werknemers uit België en Nederland.</p> <p>Bedrijf 3: Nee</p> <p>Bedrijf 4: Nee</p> <p>Bedrijf 5: Nee</p>
<p>10. Hoe groot is volgens u het probleem voor u als bedrijf als er geen snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen (en verder naar Goes, Zierikzee en Rotterdam) komt? Geeft u dit aan op een schaal van 1 (geen enkel probleem) tot 5 (groot probleem)</p>	<p>Bedrijf 1: 3: op dit moment hebben we initiatieven die dit opvangen, maar hoe beter de bereikbaarheid, hoe lager de drempel om voor ons te werken</p> <p>Bedrijf 2: Dit zal een 4 zijn. Ons bedrijf draait 24/7 dus een goede verbinding zodat onze medewerkers ter plaatse kunnen komen is cruciaal.</p> <p>Bedrijf 3: N/A</p> <p>Bedrijf 4: N/A</p> <p>Bedrijf 5: N/A</p>
<p>11. Wanneer zou volgens u een snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen en verder naar Goes en Zierikzee voor uw werknemers die nu met de auto komen van een zodanige toegevoegde waarde zijn dat zij hiervan ook daadwerkelijk gebruik zouden maken?</p>	<p>Bedrijf 1: Heel moeilijk in te schatten, maar voornamelijk als dit op logische oppikpunten wordt georganiseerd + mits ze tijdig van en naar het werk geraken</p> <p>Bedrijf 2: Met het oog op verduurzaming en de stijgende prijzen van brandstof zal dit een grote impact kunnen hebben waardoor wellicht vaker gekozen zal worden voor het openbaar vervoer.</p> <p>Bedrijf 3: Indien de bushalte dichterbij het bedrijf gelegen was. Er is ook geen voetpad van de bushalte aan Stora Enso tot aan ons bedrijf. Dus dat zou ook bijgebouwd moeten worden.</p> <p>Bedrijf 4: Enkel en alleen maar als deze in alle ploegen (dus ook weekend) bedrijf aandoet... maar dan spreken we nog steeds over een beperkt aantal medewerkers</p> <p>Bedrijf 5: N/A</p>

Vraag	Antwoorden
11b) hoeveel werknemers (gespecificeerd naar het aantal uit Nederland en het aantal uit Vlaanderen) zouden naar uw mening dan maximaal overstappen van de auto op zo'n busverbinding?	<p>Bedrijf 1: Moeilijk in te schatten</p> <p>Bedrijf 2: Over het algemeen zou 2 keer overstappen het maximum zijn.</p> <p>Bedrijf 3: 5%</p> <p>Bedrijf 4: Misschien 1? Vermoedelijk niemand.</p> <p>Bedrijf 5: N/A</p>
12. Zou u als werkgever maatregelen (willen) nemen om werknemers die nu met de auto komen en de busverbinding als alternatief overwegen ook daadwerkelijk over te laten stappen van de auto op die busverbinding?	<p>Bedrijf 1: N/A</p> <p>Bedrijf 2: Nee</p> <p>Bedrijf 3: Nee</p> <p>Bedrijf 4: N/A</p> <p>Bedrijf 5: Nee</p>
13. Ervaart u het ontbreken van een snelle busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Goes – Zierikzee – Rotterdam als zodanig groot dat u bereid bent om een financiële bijdrage te leveren aan een (pilot voor) een busverbinding?	<p>Bedrijf 1: Op dit moment niet</p> <p>Bedrijf 2: Deze mogelijkheden liggen nog open. Dit zal eerst verder onderzocht moeten worden welke positieve impact dit bijdraagt aan onze organisatie. Dit zal dus eerst wat concreter moeten worden en afgestemd worden met onze interne doelstellingen.</p> <p>Bedrijf 3: Nee</p> <p>Bedrijf 4: Nee</p> <p>Bedrijf 5: Nee</p>
14. Wilt u specifieke opmerkingen of aandachtspunten aan ons meegeven?	<p>Bedrijf 1: N/A</p> <p>Bedrijf 2: We zijn niet in staat om gegevens omtrent onze uitzendkrachten te vermelden door de AVG wetgeving hierdoor zijn alleen de totale aantallen aangegeven uitzendkrachten bij de eerste vragen. Onderscheid NL/ BE is hierbij tevens niet mogelijk</p> <p>Bedrijf 3: N/A</p> <p>Bedrijf 4: Nee</p> <p>Bedrijf 5: N/A</p>

Vraag 5: Hoeveel werknemers van uw bedrijf wonen in Nederland en Vlaanderen?
Specificeer daarbij a.u.b. het aantal werknemers (in absolute aantallen of percentage)

Land	Nederlandse werkgevers	Vlaamse werkgevers			
	Bedrijf 2	Bedrijf 3	Bedrijf 5	Bedrijf 1	Bedrijf 4
Nederland	2562	5	8	20-30	9
Vlaanderen	366	156	180	250-750	VeGHO

Vraag 6: Kunt u voor ons verder specificeren uit welke gemeente of regio in Nederland uw werknemers vandaan komen? Herkomst-bestemming gegevens werknemers

Land	Regio / Woonplaats	Nederlandse werkgevers	Vlaamse werkgevers			
		Bedrijf 2	Bedrijf 3	Bedrijf 5	Bedrijf 1	Bedrijf 4
Nederland	Middelburg	203				
	Vlissingen	98				
	Goes	65				
	Borssele	47				
	Zierikzee	7				
	Terneuzen	719	2			
	Sas van Gent	35	2	3		2
	Zeeuws-Vlaanderen overig	833		5		7
	Zeeland overig		1			
	Nederland overig	555				
België	Zelzate	17				
	Gent	87				
	Gentbrugge	2				
	Voor de woonplaats binnen België maken wij gebruik van het periodieke Mobiliteitsonderzoek Gentse Haven door VeGHO		N/A	N/A	N/A	N/A

Vraag 7: Op welke manier reisden deze werknemers in 2019 (voor COVID) naar hun werk?

Maak in de onderstaande tabel onderscheid tussen de verschillende vervoerwijzen.

Vervoerwijze werknemers uit Vlaanderen	Bedrijf 2	Bedrijf 3	Bedrijf 5	Bedrijf 1	Bedrijf 4
Bedrijfsauto	0,8%	4%	13%	1%	81%
Eigen auto	80,0%	88%	63%	10%	/
Openbaar vervoer bus	19,1%	/	1%	65%	/
Motor-/bromfiets	/	/	2%	10%	/
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets	/	8% (weersafhankelijk)	21%	10%	19%
Te voet	/	/	/	5%	/
Overig:	/	/	/	/	/

Vervoerwijze werknemers uit Nederland	Bedrijf 2	Bedrijf 3	Bedrijf 5	Bedrijf 1	Bedrijf 4
Bedrijfsauto	0,4%	/	/	/	/
Eigen auto	83,2%	100%	100%	100%	/
Openbaar vervoer bus	11,7%	/	/	/	/
Motor-/bromfiets	0,8%	/	/	/	/
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets	3,9%	/	/	/	/
Te voet	/	/	/	/	/
Overig:	/	/	/	/	/

Annex 4: Enquêteresultaten onderwijsinstellingen

Hogeschool Gent heeft de herkomst-bestemmingsgegevens van de studenten verleend. De vragenlijst hebben we (tot op heden) niet ontvangen.

Universiteit Gent heeft de herkomst-bestemmingsgegevens van de studenten verleend. De vragenlijst hebben we (tot op heden) niet ontvangen.

Hoornbeek College Goes heeft aangegeven momenteel één student te hebben die in België woonachtig is. Deze student is een BBL-student die één keer in de week een dag met eigen vervoer naar school komt. Het lijkt me daarom in ons geval niet relevant om deze vragenlijst in te vullen.

Vraag	Antwoorden
1. Namens welke onderwijsinstelling vult u deze vragenlijst in?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College Scalda
2. Hoeveel studenten / scholieren staan er bij uw onderwijsinstelling ingeschreven?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: 2262 Scalda: <ul style="list-style-type: none"> • Goes – Bessestraat = 2403 • Goes – Industriestraat = 331 • Goes – Stationspark = 396 • Goes - Zwembadweg (CIOS) = 722 • Goes - Zwembadweg (Omnium) = 339 • Middelburg – Podium = 1211 • Middelburg – Ravensteijnweg = 150 • Roosendaal – Borchwerf = 102 • Terneuzen – Vlietstraat = 1564 • Vlissingen - Boulevard Bankert = 525 • Vlissingen – Edisonweg = 1342
3. Hoeveel scholieren / studenten hebben een Nederlandse of Belgische nationaliteit	De resultaten van deze vraag zijn hieronder middels een aparte tabel weergegeven
4. Verwacht u de komende jaren groei in het aantal scholieren / studenten?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Wij verwachten, gegeven de demografische ontwikkelingen, geen groei maar een daling van het aantal scholieren. Scalda: Nee
5. Hoeveel scholieren / studenten ingeschreven in uw onderwijsinstelling wonen in Nederland en hoeveel in Vlaanderen?	De resultaten van deze vraag zijn hieronder middels een aparte tabel weergegeven
6. Kunt u voor ons verder specificeren uit welke regio deze scholieren / studenten binnen Vlaanderen of Nederland vandaan komen?	De resultaten van deze vraag zijn hieronder middels een aparte tabel weergegeven
7. Kunt u aangeven hoeveel dagen per week de grensoverschrijdende studenten gemiddeld	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: 5 dagen per week Scalda: N/A

Vraag	Antwoorden
pendelen tussen de woonlocatie en betreffende onderwijsinstelling?	
8. Op welke manier reisden deze scholieren / studenten in 2019 (voor COVID) naar uw onderwijsinstelling?	De resultaten van deze vraag zijn hieronder middels een aparte tabel weergegeven
9. Ervaren scholieren / studenten problemen in de bereikbaarheid van uw onderwijsinstelling per openbaar vervoer?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Ja, beperkte opstapmogelijkheden en aansluitingen van lijnen, lange reistijden en aansluiting op lestijden. Scalda: N/A
10. Ervaart uw onderwijsinstelling nu of richting de toekomst een barrière bij aantrekken van scholieren / studenten omwille van onbereikbaarheid per openbaar vervoer (bus)?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Voor scholieren in de grensstreek kan een school aan de andere kant van de grens aantrekkelijker zijn om naar toe te reizen. Gezien het aantal scholen in Zeeuws-Vlaanderen is de verwachting dat er eerder minder scholieren gaan reizen dan meer. We ervaren wel een barriere dus. Scalda:
11. Hoe groot is voor u als onderwijsinstelling het probleem als er geen snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen (en verder naar Goes, Zierikzee en Rotterdam) komt? Geeft u dit aan op een schaal van 1 (geen enkel probleem) tot 5 (groot probleem)	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: 3 Scalda: N/A
12. Wanneer zou volgens u een snelle busverbinding van Gent via Zelzate naar Terneuzen en verder naar Goes en Zierikzee voor scholieren / studenten aan uw onderwijsinstelling van een zodanige toegevoegde waarde zijn dat zij hiervan gebruik zouden maken. Vraag 12a) Zou u kunnen specificeren waaraan zo'n busverbinding zou moeten voldoen?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Op het moment dat er voldoende opstapmogelijkheden en uitstapmogelijkheden zijn in de buurt van de scholen. Nabijheid dus van school en bushalte om te voorkomen dat scholieren nog ver moeten reizen. Verder een vorm van aansluiting op schooltijden en voldoende bezetting in de bussen. Scalda: N/A
12b. Hoeveel scholieren / studenten uit Nederland en hoeveel uit Vlaanderen zouden dan naar uw mening maximaal gebruik maken van zo'n busverbinding.	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Moeilijk in te schatten. Mogelijk 100-200 in Nederland en 10-20 uit Vlaanderen. Scalda:
13. Zou u als onderwijsinstelling maatregelen kunnen nemen om een busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Rotterdam aantrekkelijk genoeg te maken voor scholieren / studenten die nu niet voor uw instelling kiezen of middels de auto naar uw onderwijsinstelling reizen?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Ja, maar slechts beperkt. Enkel in de communicatie en voorlichting. Scalda: N/A

Vraag	Antwoorden
14. Ervaart u het ontbreken van een snelle busverbinding Gent – Zelzate – Terneuzen – Goes – Zierikzee – Rotterdam als zodanig groot dat u bereid bent om een financiële bijdrage te leveren aan een (pilot voor) een busverbinding?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: Nee en scholen mogen volgens de wet ook geen middelen besteden aan busvervoer. Scalda: N/A
15. Wilt u specifieke opmerkingen of aandachtspunten aan ons meegeven?	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College: nee Scalda: N/A

Vraag 3: Hoeveel scholieren / studenten hebben een Nederlandse of Belgische nationaliteit

Land	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College	Scalda
Nederland	2041	8655
Vlaanderen	39	69

Vraag 5: Hoeveel scholieren / studenten ingeschreven in uw onderwijsinstelling wonen in Nederland en hoeveel in Vlaanderen?

Land	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College	Scalda
Nederland	2041	9056
Vlaanderen	39	29

Vraag 6: Kunt u voor ons verder specificeren uit welke regio deze scholieren / studenten binnen Vlaanderen of Nederland vandaan komen?

Land	Regio / Gemeente woonplaats	Nederlandse onderwijsinstelling		Vlaamse onderwijsinstelling	
		Scalda	Stichting Voortgezet Onderwijs	Universiteit Gent	Hogeschool Gent
Nederland	Middelburg	1078		4	0
	Vlissingen	1153		1	0
	Goes	834		6	0
	Borssele	461		0	0
	Zierikzee	215		2	0
	Terneuzen	1399	1168	30	12
	Sas van Gent	79	106	6	7
	Zeeuws-Vlaanderen overig	1031	978	18	28
	Zeeland overig	1621		3	0
	Nederland overig	1185		747	0
Belgie*	Sint-Laureins			356	132

Land	Regio / Gemeente woonplaats	Nederlandse onderwijsinstelling		Vlaamse onderwijsinstelling	
		Scalda	Stichting Voortgezet Onderwijs	Universiteit Gent	Hogeschool Gent
	Maldegem	1		1425	511
	Eeklo			1068	531
	Kaprijke	1	2	487	164
	Assenede	1	2	786	360
	Zelzate			528	346
	Wachtebeke			497	204
	Moerbeke			404	189
	Evergem	1		2595	1067
	Lievegem			2241	958
	Aalter			2795	897
	Gent	1	2	50367	11093
	Lochristi			2328	857
	Lokeren			2719	1243
	Destelbergen	1		2414	604
	Laarne			1207	363
	Deinze			4200	1485
	Sint-Martens-Latem			1520	292
	De Pinte			2009	510
	Merelbeke			4456	1049
	Melle			1568	480
	Wetteren			2005	810
	Gavere			1444	500
	Nazareth			1498	469
	Zulte			1204	474
	België overig	23	4	164067	49172

Vraag 8: Op welke manier reisden deze scholieren / studenten in 2019 (voor COVID) naar uw onderwijsinstelling?

Vervoerwijze werknemers uit Vlaanderen	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College	Scalda
Auto (chauffeur)	/	N/A
Auto (meerrijdend)	/	N/A
Openbaar vervoer bus	10	N/A
Openbaar vervoer trein	/	N/A
Motor-/bromfiets	/	N/A
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets	/	N/A

Haalbaarheidsonderzoek busverbinding Gent - Terneuzen

Vervoerwijze werknemers uit Vlaanderen	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College	Scalda
Te voet	/	N/A
Overig:	/	N/A

Vervoerwijze werknemers uit Vlaanderen	Stichting Voortgezet Onderwijs Zeeuws-Vlaanderen / Lodewijk College	Scalda
Auto (chauffeur)	/	N/A
Auto (meerrijdend)	/	N/A
Openbaar vervoer bus	159	N/A
Openbaar vervoer trein	/	N/A
Motor-/bromfiets	/	N/A
Speed pedelec / Elektrische fiets / fiets	2083	N/A
Te voet	/	N/A
Overig:	/	N/A

Annex 5: Interviews

Tabel A.1 Overzicht met interviews

Partij	Datum	Interview uitgevoerd
Gemeente Gent	9 maart 2022	✓
Gemeente Zelzate	9 maart 2022	✓
Gemeente Middelburg		
Gemeente Vlissingen		
Gemeente Goes	25 februari 2022	✓
Gemeente Terneuzen	25 maart 2022 & 19 april 2022	✓
Gemeente Zierikzee	12 april 2022	✓
De Lijn	19 april 2022	✓
Rijkswaterstaat	23 februari 2022	✓
Provincie Zeeland	15 februari 2022	✓
MOW Vlaanderen	3 maart 2022	✓
North Sea Port	21 maart 2022	✓
Toerisme Oost Vlaanderen	4 april 2022	✓
Research Visit Gent	4 april 2022	✓
ZorgSaam	12 mei 2022	✓

Annex 6. Gent Overeenkomst Max Mobiel

Als separate pdf bijgevoegd.

<<ECORYS logo>>

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl