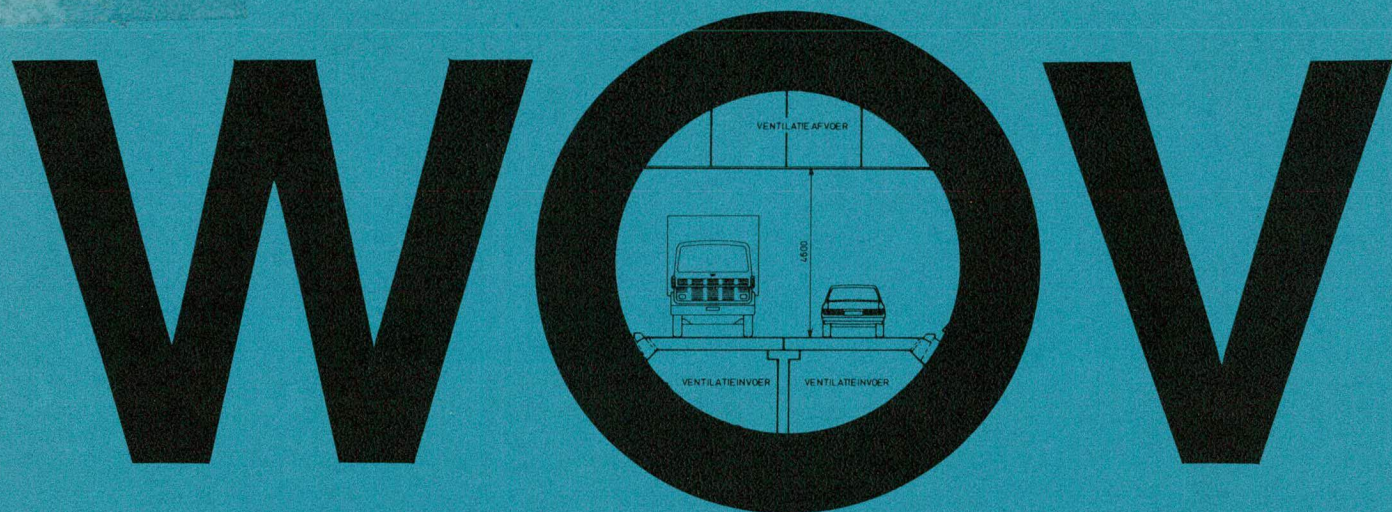
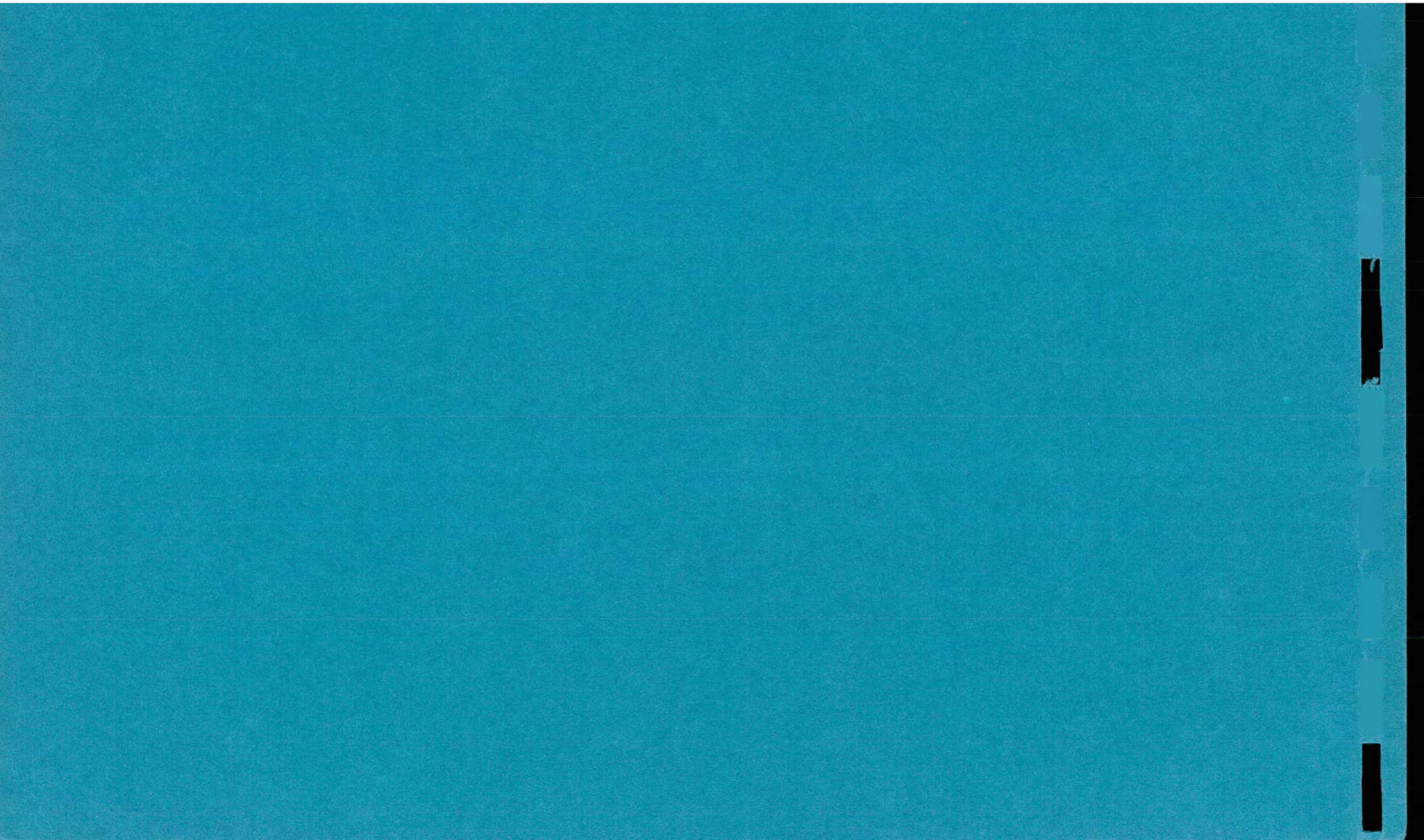
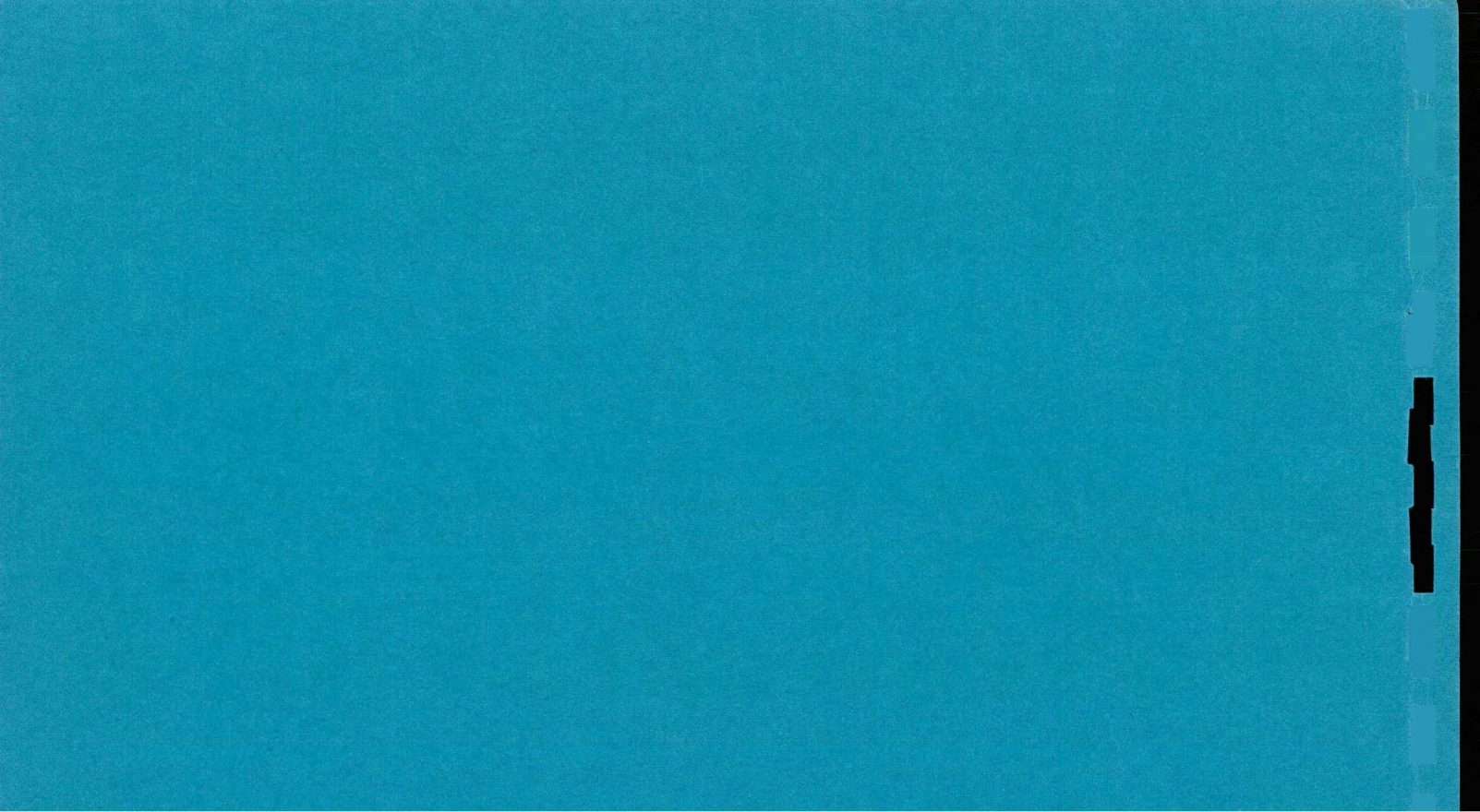


De Westerschelde oeververbinding
in een vernieuwd perspectief.



De Westerschelde-oeververbinding in een vernieuwd perspectief.

Inleiding.

- I. De planologische en verkeerskundige aspecten.
- II. Mogelijk nieuwe technieken en de daarbij behorende kosten.
- III. Het financiële aspect.
- IV. Het werkgelegenheidsaspect.
- V. Evaluatie.

12-05-1986.



De Westerschelde-oeververbinding in een vernieuwd perspectief.

Inleiding.

Het huidige beleid van de provincie is er op gericht een vaste oeververbinding te verkrijgen in het tracé Kruiningen-Perkpolder. Over dit tracé en de daarbij behorende uitwerking van het project zelf was vergaande overeenstemming met het rijk bereikt. Door de stellingname van het huidige kabinet is evenwel het provinciale beleid in deze tot voor kort slapend gebleven omdat van rijkszijde geen enkele opening werd geboden tot verder of hernieuwd overleg.

Tijdens de lopende kabinetsperiode zou geen medewerking worden verleend aan de realisatie van de W.O.V. Dit gaf het provinciaal bestuur de ruimte om de tracé-keuze nader in beschouwing te nemen. Op basis van globale studies kan worden gezien of nieuwe elementen aan de W.O.V.-discussie kunnen worden aangedragen, welke tot nieuwe alternatieven zouden kunnen leiden. Hiermee kan een situatie worden geschapen die hernieuwde onderhandelingen rechtvaardigen en waarvoor in de kabinetsformatie de nodige aandacht kan worden gevraagd.

Bij een eerste blik op de kaart wordt duidelijk dat het tracé Kruiningen-Perkpolder excentrisch is gelegen t.o.v. de Zeeuwse activiteitszones, m.n. het Sloegebied en de Kanaalzône in Zeeuwsch-Vlaanderen. Een andere ligging dan bij Kruiningen-Perkpolder was in het verleden op grond van technische en financiële zaken niet mogelijk.

In de voorliggende nota is gezien of een centrale ligging van de W.O.V. nabij Terneuzen in principe thans wel mogelijk is, zowel in planologisch, technisch als financieel opzicht. Uitgangspunt bij deze gedachte dient te zijn dat beide veren over de Westerschelde worden opgeheven. Dat ligt voor de hand omdat een concentratie van de verkeersstromen noodzakelijk is om een redelijke exploitatie te waarborgen en omdat het vervoersaanbod voor de veren te zeer zal teruglopen. De ontstane besparingen worden daardoor gemaximaliseerd, waardoor ook van het rijk op een aanmerkelijk grotere bijdrage mag worden gerekend.

Nadere studies zullen overigens moeten uitwijzen of het nodig zal zijn voor voetgangers en (brom-)fietzers een voorziening op het traject Vlis-

singen-Breskens te handhaven.

In het hier volgende zal nader worden ingegaan op:

- I. De planologische en verkeerskundige aspecten met name van een centraal tracé nabij Terneuzen.
- II. Mogelijke nieuwe technieken en de daarbij behorende kosten.
- III. Het financiële aspect.
- IV. Het werkgelegenheidsaspect.
- V. Evaluatie.

I. De planologische en verkeerskundige aspecten.

Bij het in beeld brengen van een eventueel nieuw tracé voor de W.O.V. dient het planologisch aspect opnieuw te worden gezien. In de eerste plaats natuurlijk omdat voor een nieuw tracé een nieuwe planologische inpassing vereist is, zowel ruimtelijk-functioneel als juridisch-procedureel.

Maar in de tweede plaats ook om de verkeersplanologische functie van (een nieuw tracé voor) de W.O.V. te herbezien en deze te analyseren aan de hand van de meest recente visies en ontwikkelingen. Het gaat hierbij om zowel de regionale schaal als het ruimere verband. Een dergelijke analyse geeft het perspectief voor een aanvullende onderbouwing ten behoeve van de regionale en vooral landelijke politiek en is van belang om de W.O.V. meer betekenis toe te kennen dan een verbinding tussen Zeeuwsch-Vlaanderen en Midden-Zeeland.

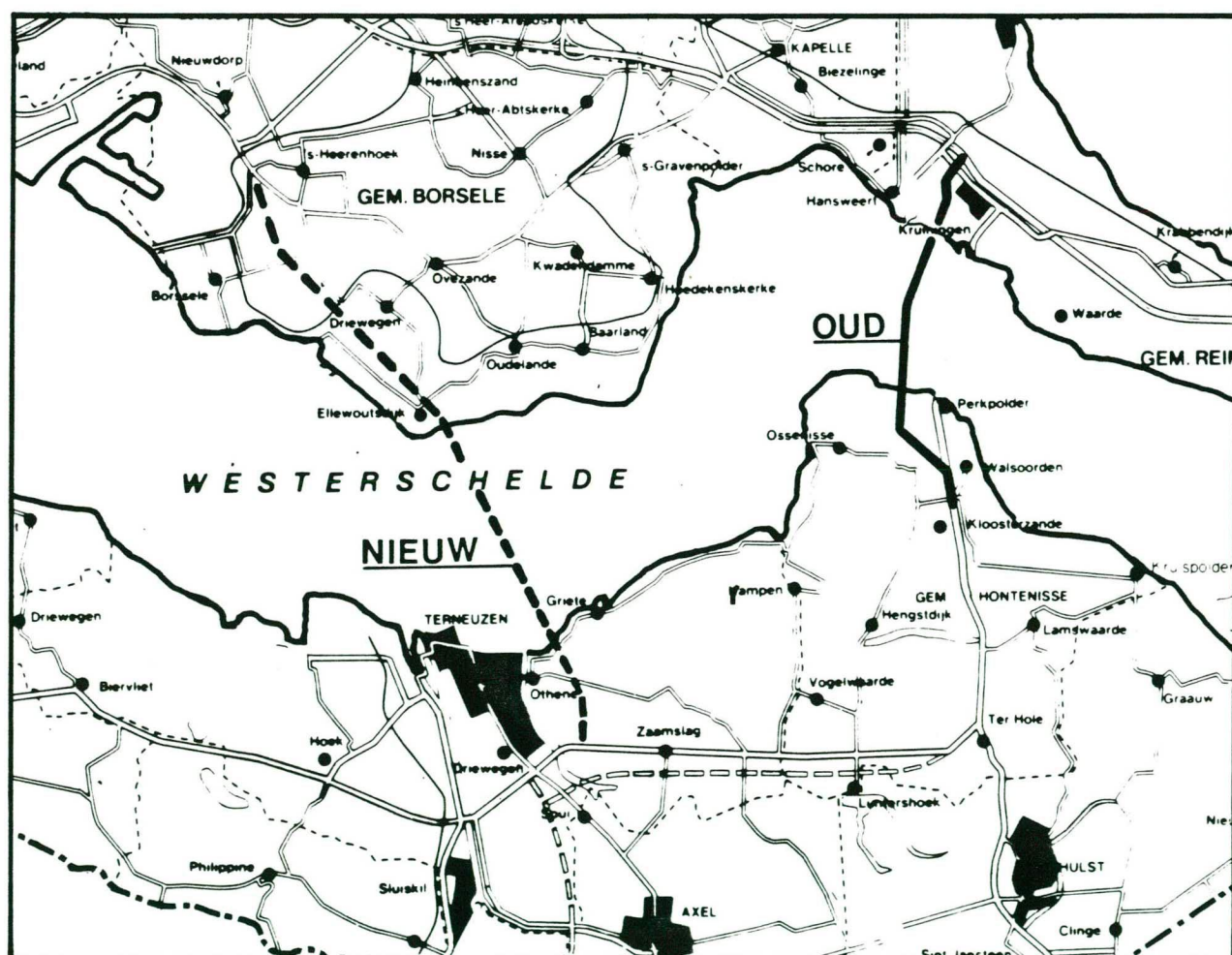
Het planologisch aspect.

Het planologisch aspect kan in een aantal kaders worden beschouwd:

1. het regionale kader;
2. het supra-regionale kader;
3. het internationale kader.

Ad 1. Het regionale kader.

Een centrale ligging van de W.O.V. maakt het mogelijk de belangrijkste concentratiegebieden in Zeeland, t.w. Middelburg,



Vlissingen, Goes en het Sloegebied met Terneuzen en de Kanaalzone van Zeeuwsch-Vlaanderen te verbinden. Hier wonen de meeste inwoners en hier bevinden zich ook de belangrijkste werkgebieden.

Een kortsluiting tussen de Middenzeeuwse centra (Walcherse Kanaalzone, Sloegebied, Goes) en de Zeeuwschvlaamse Kanaalzone zal voor beide gebieden gunstige effecten kunnen sorteren; het geheel is meer dan de som der delen. In samenhang bezien (waartoe een vaste oeververbinding dan voorwaarde vormt), is er een potentieel dat er zeker mag zijn; de condities voor een sterkere agglomererende werking worden beduidend gunstiger en het sociaal-economisch draagvlak wordt vergroot.

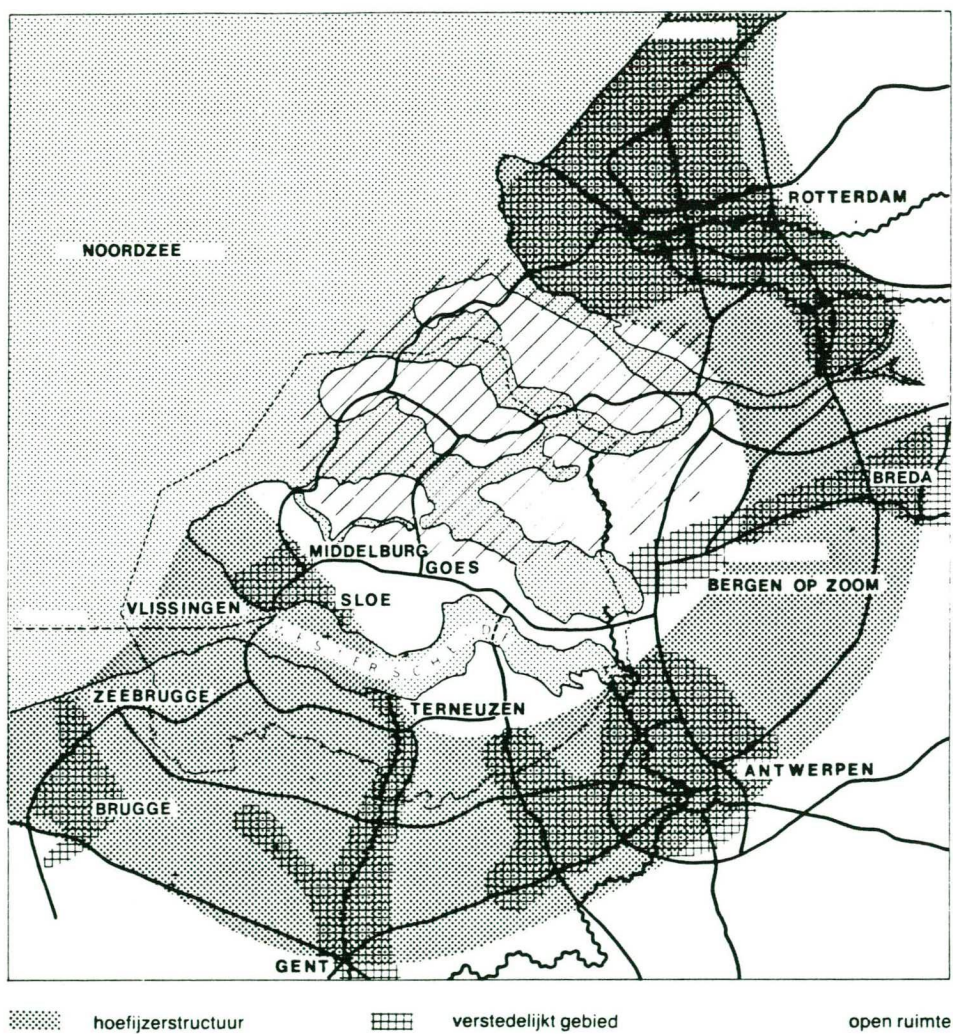
Met name voor Zeeuwsch-Vlaanderen kunnen nieuwe impulsen ontstaan die de enigszins zorg barendes sociale en economische situatie verbeteren. Een koppeling aan Midden-Zeeland werkt voor Zeeuwsch-Vlaanderen immers naar twee kanten; ook de relaties naar het zuidelijke Belgische wegnnet worden verbeterd door de doorverbinding die is ontstaan.

In het algemeen worden voor beide regio's door de totstandkoming van een nieuwe verbinding langs en in de nabijheid van deze nieuwe verbinding de vestigingscondities verbeterd. Dit zal zijn uitstraling kunnen hebben in de vorm van directe en afgeleide impulsen op het gebied van bevolking en werkgelegenheid.

Ad 2. Het supra-regionale kader.

In het nationale en provinciale ruimtelijke beleid voor het Zuidwestnederlandse Deltagebied wordt het zogenaamde hoefijzermodel gehanteerd. Hiermee wordt bedoeld dat de stedelijke en economische ontwikkelingen, ondersteund door de hoofdverkeersinfrastructuur, vooral plaats vinden op de oostwest-assen langs de Nieuwe Maas-Nieuwe Waterweg, resp. langs de Westerschelde en op de noordzuid-as Rotterdam-Dordrecht-Bergen op Zoom. Het waardevolle open middengebied heeft een functie voor voornamelijk landbouw, recreatie en natuur.

De Westerschelde werkt echter, anders dan de Nieuwe Maas-Nieuwe Waterweg, als een duidelijke barrière voor een ontwikkeling



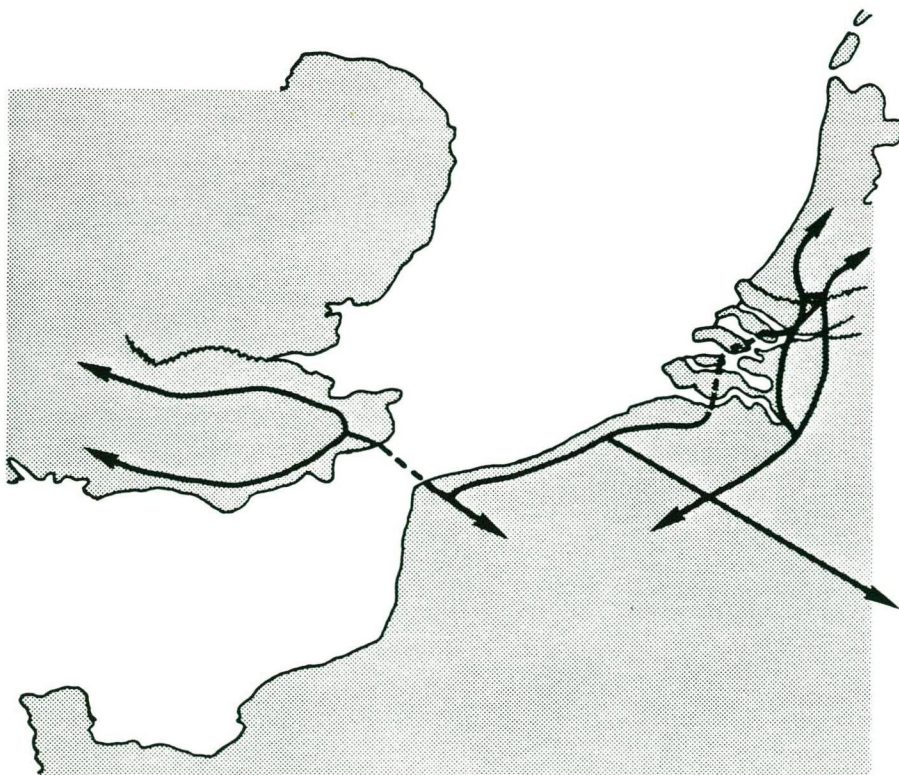
HOEFIJZERMODEL

welke redelijk evenwichtig is langs beide oevers van deze zee-arm. In Midden-Zeeland overheerst de oostwest-infrastructuur, in Zeeuwsch-Vlaanderen daarentegen de noordzuid-infrastructuur (Rw 60, Kanaalzone, Rw 58). In feite wordt deze zuidelijke poot van het hoofijzer overvleugeld door de veel belangrijkere as Antwerpen-Gent-Brugge; er is eerder sprake van een Belgisch-Nederlands hoofijzer, dan van een delta-hoefijzer! Voor de Zeeuwse zwaartepunten binnen dit Belgisch-Nederlands hoofijzer betekent dit dan ook, mede gelet op het in 3 omschrevene, een gewenste oriëntering op de buitenranden van het hoofijzer om een (schier)eilandpositie te vermijden. Hiervoor zijn dwarsverbanden noodzakelijk. In feite zijn enkele dwarsverbanden ook reeds voorhanden. De verkeersontwikkelingen op de Zeelandroute illustreren de betekenis hiervan. In de visie dat evenzo een oriëntering op de Belgische hoofijzerpoot van belang moet worden geacht om de perifere positie van de Zeeuwse centra verder te verminderen, is een adequate schakel Midden-Zeeland - Zeeuwsch-Vlaanderen een wezenlijke voorwaarde.

Ad 3. Het internationale kader.

Aan de beslissing tot realisering van het Kanaaltunnelproject door het Nauw van Calais heeft de Franse regering plannen gekoppeld voor impulsen aan de Noordwestfranse regio. Deze regio is ten aanzien van de economische ontwikkeling een (politiek) zorgenkindje. Zij komt nu te liggen op het splitsingspunt van een tweetal voor de toekomst te onderkennen economische ontwikkelingsassen; Londen-Calais-Arras-Parijs en Londen-Calais-Lille-Gent-Antwerpen. De langs deze assen reeds aanwezige economische zwaartepunten zullen, gelet op hun verkeersgeografische ligging met bijbehorende infrastructuur, nieuwe stimulanzen krijgen door de aanwezigheid van een vaste oeververbinding met Engeland.

De Franse plannen hebben onder meer betrekking op voorwaarden-scheppende, aanvullende verkeersinfrastructuur, in welk kader wordt voorzien in aanleg/verbetering van de kustroute Calais-Duinkerken-Belgische grens. Het ligt voor de hand dat in België op deze ontwikkeling wordt aangesloten door voltooiing van de



INTERNATIONALE KADER

op enige km achter de kust gelegen route Brugge (Jabbeke)-grens, waarvan nu nog het gedeelte Veurne-grens ontbreekt. Hiermee ontstaat een zij-as Brugge-Duinkerken-Calais.

Middels deze as zijn een aantal belangrijke continentale zeehavengebieden aan het Nauw van Calais en het zuidelijkste deel van de Noordzee met elkaar in verbinding gebracht. De vraag doet zich voor in hoeverre er kansen zijn ook de Zeeuwse economische zwaartepunten op de genoemde assen aan te laten sluiten. Als afgeleide van een dergelijke aansluiting, zou er tevens sprake kunnen zijn van een aanvullende, kortsluitende verbinding tussen de randstedelijke zeehavengebieden (Rijnmond/Rotterdam en het hiermee al goed verbonden gebied IJmond/Amsterdam) en de genoemde Belgisch-Franse kustzone. Een dergelijke kortsluiting via Zeeland naast de aanwezige (via Breda) en nog te verbeteren (Zoomweg) verbindingen Randstad-Antwerpen verbreedt de verkeers-geografische oriëntatie van de Randstad en is daarom gunstig uit hoofde van de concurrentie-positie. Daarnaast is zo'n kortsluiting in overeenstemming met en vormt een aansluiting op de geschetste ontwikkeling in de buurlanden.

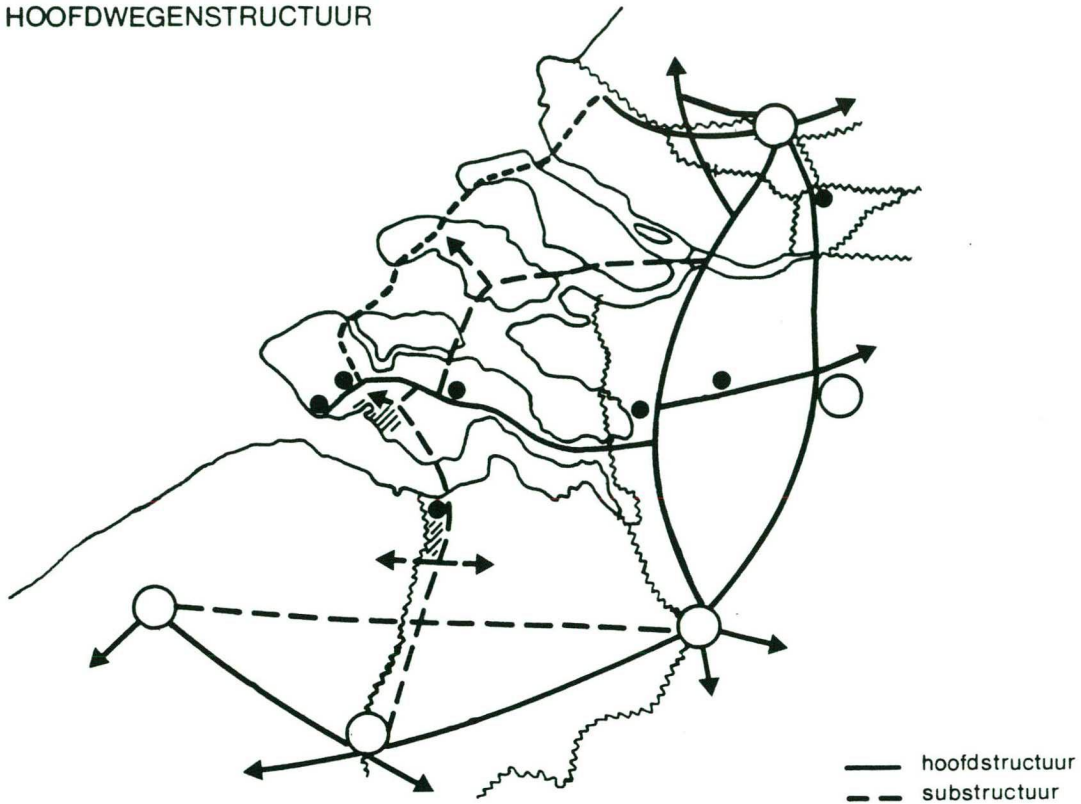
Voorwaarde om vanuit Zuidwest-Nederland en dan vooral Zeeland, een oriëntatie op mogelijke ontwikkelingen in de Noordwestfranse en aansluitende Belgische regio niet te missen, is een adequate verbinding via de Westerschelde.

Het in het voorgaande genoemde leidt tot een centraal tot westelijk tracé voor de W.O.V.

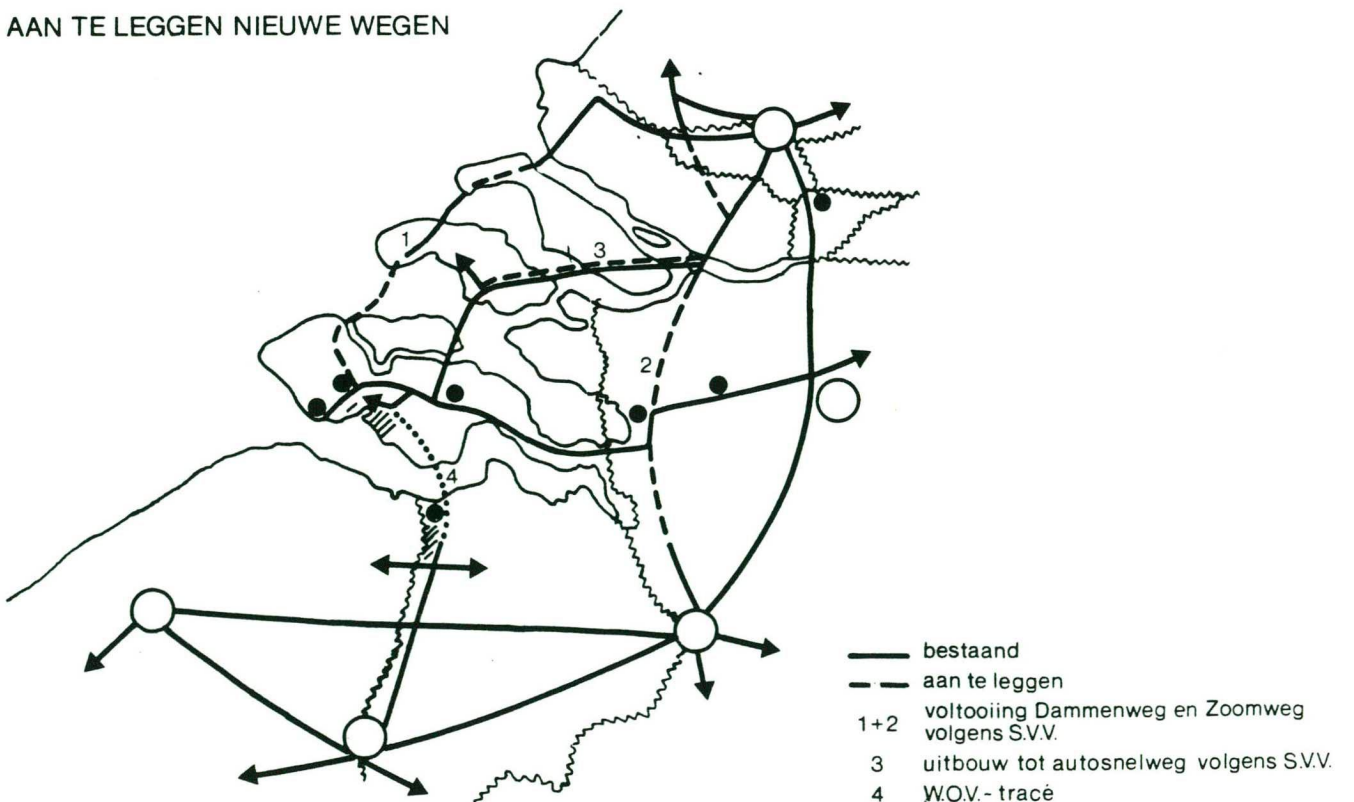
De hoofdwegenstructuur.

In het voorontwerp Streekplan Zeeland wordt ten aanzien van de ruimtelijke structuur en de hoofdwegenstructuur uitgegaan van de hoefijzergedachte en, redelijk passend in deze gedachte, de aanleg van de W.O.V. bij Kruiningen-Perkpolder. Voorts gaat het voorontwerp niet voorbij aan een aantal aanvullende hoofdverbindingen en het oplossen van knelpunten hierin, omdat de feitelijke ontwikkelingen de noodzaak en functie van deze verbindingen hebben aangetoond, zoals bij de Zeelandroute en de Dammenweg. Zowel regionaal als interregionaal heeft de Zeelandrou-

HOOFDWEGENSTRUCTUUR



AAN TE LEGGEN NIEUWE WEGEN



te de functie van de hoefijzerstructuur deels overgenomen. In het Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt dan ook een uitbouw van het gedeelte Hellegatsplein-Zierikzee tot autosnelweg voorzien.

In deze opzet ontbreekt een doortrekking van de ondersteunende functie van de Zeelandroute naar het Zeeuwschvlaamse gebied en verder naar het zuiden.

Deze functie dient de W.O.V. te gaan vervullen.

Een westelijk tracé nabij Vlissingen-Breskens doet het meest recht aan een eventueel streven een kortsluitende kustroute tot stand te brengen tussen de Randstad (Rijnmond) en de Belgische en Noordfranse Noordzeehavens. Zo'n westelijk tracé ligt echter al gauw excentrisch ten opzichte van de Zeeuwse (met name Zeeuwschvlaamse) centra en is derhalve minder gunstig voor (het aandeel van) het regionale verkeer. Van belang is ook dat, althans naar het zuiden, geen adequate bruikbare wegenstructuur aanwezig is, zodat, zowel in Nederland als in België, nogal wat lengte aan nieuwe wegen en/of te verbeteren bestaande wegen nodig is. Een zo westelijke ligging zou ertoe kunnen leiden dat het doorgaande (van en naar de Randstad gerichte) verkeer in toenemende mate gebruik zal gaan maken van de Dammenweg. Een dergelijke functie verdraagt zich niet met de recreatieve functie van de Dammenweg en de hierlangs gelegen recreatiezones. Als laatste argument tegen een westelijk tracé kan worden aangevoerd de rivierkundige situatie nabij de rede van Vlissingen en het Sloegebied, dit geldt zowel de nautische als de hydraulische/morfologische aspecten (zie ook hoofdstuk techniek).

Eén en ander leidt tot de voorkeur voor een centraal gelegen tracé nabij Terneuzen. Hierbij kan gedacht worden aan zowel een juist ten oosten als een juist ten westen van Terneuzen gelegen tracé.

Wat betreft het westelijke, centrale tracé kan het volgende worden opgemerkt. De oriëntatie door de Westerschelde is zuidwest-noordoost, hetgeen haaks staat op de richting Zeeuwschvlaamse kanaalzone-Sloegebied. De Tractaatweg sluit op redelijke wijze aan op het Belgische hoofdwegennet, zodat aansluiting

op deze weg, oostelijk van het Kanaal Terneuzen-Gent, moet worden gezocht. Dit leidt tot een sterk zigzaggende tracering met een relatief grote lengte aan nieuwe weg in Zeeuwsch-Vlaanderen. Bovendien wordt de brug bij Sluiskil, nu reeds een knelpunt, nog veel zwaarder belast. Een tunnel bij Sluiskil zal dan op z'n plaats zijn met alle, vooral financiële consequenties van dien. Een doorgaande verbinding naar het zuiden, ten westen van het Kanaal Terneuzen-Gent, impliceert over grote afstanden nieuwe wegen, ook op Belgisch grondgebied. Al met al levert ten zuiden van de Westerschelde dit westelijke tracé grote bezwaren op. Voor de aansluiting in noordelijke richting kan worden aangesloten op de reeds aanwezige infrastructuur rond het Sloegebied.

Het oostelijk tracé kent deze bezwaren niet. De aansluiting op de Tractaatweg is redelijk direct tot stand te brengen. Wel dient ten oosten van Terneuzen rekening te worden gehouden met een toekomstige stadsuitbreiding.

Voor een aansluiting in noordelijke richting op de infrastructuur rond het Sloegebied dient een grotere afstand te worden afgelegd. Een inpassing in de structuur van Zuid-Beveland kost landbouwgrond, maar is overigens wel inpasbaar mits het kleinschalig poldergebied wordt vermeden.

De intenties van het voorontwerp Streekplan Zeeland staan een W.O.V. oostelijk van Terneuzen niet in de weg. Wel zal een heroriëntering van de wegenstructuur in Midden-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen moeten plaatsvinden.

Verkeersprognoses.

Op basis van de verkeersprognoses die in het kader van de voorbereidingen voor de W.O.V. Kruiningen-Perkpolder zijn gemaakt in het rapport de Man en door het NEI, is thans een globale verkeersprognose opgesteld voor een W.O.V. bij Terneuzen. De prognose is vrij conservatief. Er is geen rekening gehouden met eventuele effecten als gevolg van de in de paragrafen 2 en 3

ontwikkelde filosofie, omdat de hier gegeven beschouwingen zich niet lenen voor afleiden van prognoses.

Bij een oostelijk tracé nabij Terneuzen zouden in 1985 ca. 9.500 mvt/etm. via een W.O.V. rijden en bij een westelijk tracé ca. 8.500 mvt/etm. Dit is een zeer voorzichtige raming die is gebaseerd op het verkeer dat nu van de veerdiensten gebruik maakt. Verder is rekening gehouden met de Liefkenshoek-tunnel. Met de volgende aspecten is in deze cijfers geen rekening gehouden.

a. Het feit dat het verkeer via de veren aanzienlijk is achter gebleven bij de overige hoofdwegen in Zeeland. Ten aanzien van de Zeelandbrug is dat over de laatste 10 jaar ca. 20%. Dit is te wijten aan de achterblijvende capaciteit op de veren. Aanleg van een W.O.V. zal dat verkeer ongetwijfeld terughalen.

b. Er is mee gerekend dat een deel van het verkeer dat nu via België rijdt, via de W.O.V. zal gaan rijden als deze is aangelegd.

Dat is voorzichtig geraamd. Als ook rekening wordt gehouden met de congesties in de Kennedytunnel kan dat aandeel wat hoger worden ingeschat. Eerdere becijferingen wijzen dan uit dat op $\pm 10\%$ meer verkeer via de W.O.V. gerekend kan worden.

c. Er is met 5 à 10% nieuw verkeer gerekend. Dat is niet veel omdat op sommige relaties zeer aanzienlijke tijdwinsten zullen worden geboekt. Gelet op de allure die een nieuwe noord-zuid-verbinding kan hebben en gelet op het feit dat dit de economische en recreatieve ontwikkelingen zal stimuleren, (Cie. Wagner) is het best mogelijk dat het nieuwe verkeer na enige jaren 30 à 40% bedraagt.

Als de onder a, b en c genoemde effecten allemaal zouden optreden, wat gelet op de potenties van dit nieuwe tracé zeer wel mogelijk is, zou de bovengenoemde prognose ca. 50% hoger kunnen zijn en op ca. 14.000 mvt/etm. uitkomen.

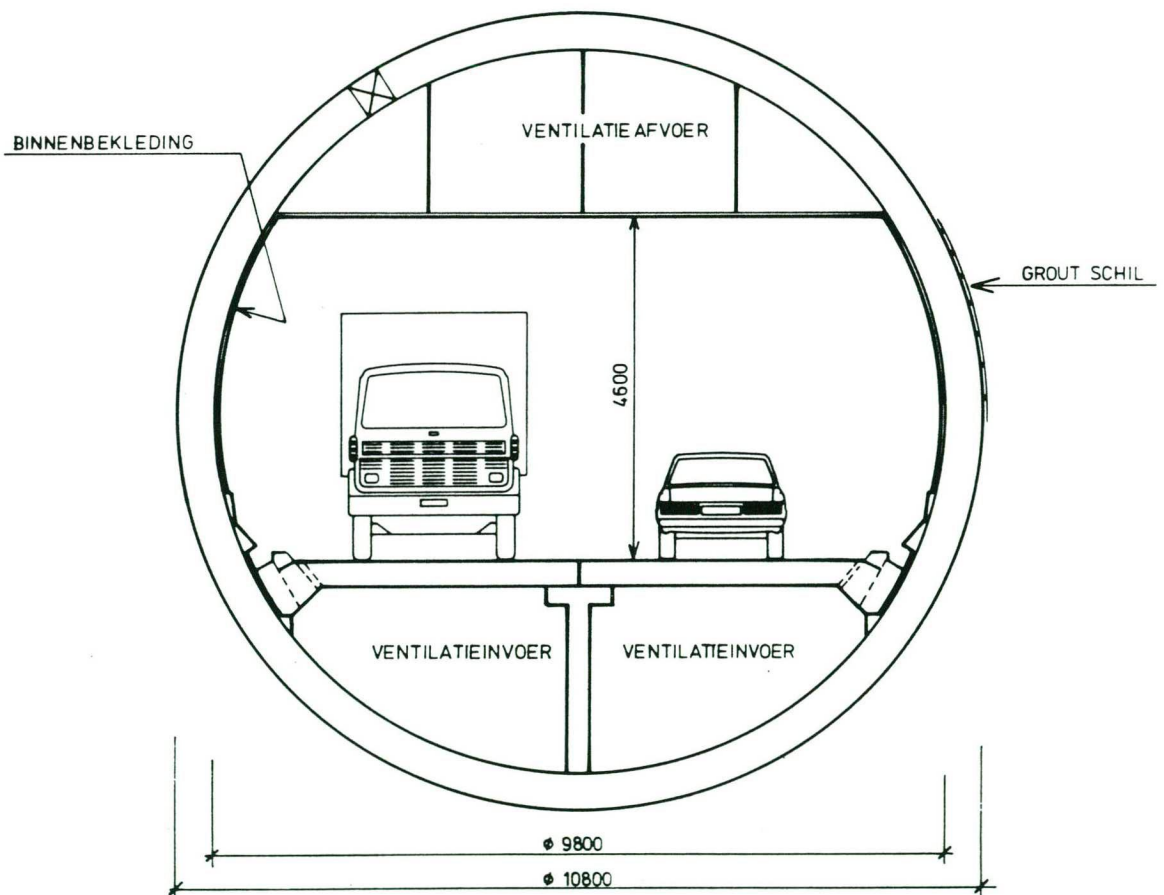
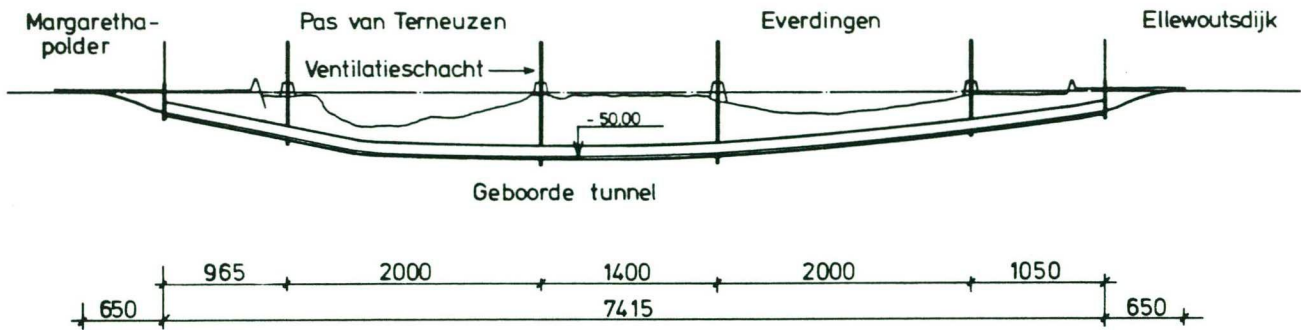
II. Mogelijke, nieuwe technieken en de daarbij behorende kosten.

De oorspronkelijke studies naar de technische mogelijkheden van de W.O.V. waren gebaseerd op betonnen bruggen, (stalen) hangbruggen en afgezonken tunnels. De hangbrug heeft voor Nederland een nieuweidswaarde, de overige technieken zijn in ons land goed bekend.

Inmiddels is wat betreft tunnelbouw internationaal veel vooruitgang geboekt met geboorde tunnels. In deze studie is nagegaan of voor een tweetal traceringen juist ten westen en ten oosten van Terneuzen, naast de opzet van een brug-tunnel-combinatie ook de geboorde tunnelmogelijkheden biedt. Tevens is de omgeving van het traject Vlissingen-Breskens nader bekeken. Gezien het grote nautische belang van de rede van Vlissingen is het vrijwel onmogelijk aldaar zowel een brug-tunnel-combinatie als een geboorde tunnel te projecteren. Beide oplossingen leveren namelijk uit nautisch oogpunt grote obstakels op. Dit is niet het geval bij de twee bij Terneuzen gelegen tracés omdat daar de boven water uitstekende delen gecombineerd kunnen worden met de daar aanwezige zandplaten.

Uit de studie blijkt dat een geboorde tunnel zowel ten oosten als ten westen van Terneuzen mogelijk is. Daarbij wordt gedacht de Westerschelde in zijn geheel met een tunnel te kruisen. In combinatie met een brug is de geboorde tunnel weinig aantrekkelijk omdat een geboorde tunnel veel dieper moet worden aangelegd dan de afgezonken tunnel. Dit zou naar de brug toe veel te grote hoogteverschillen opleveren. Het westelijke tracé leent zich niet voor een brug-tunnel-combinatie. Onderzocht zijn derhalve: geboorde tunnels in het westelijke en oostelijke tracé en een brug-tunnel-combinatie in het oostelijke tracé. In de studie is geconstateerd dat de hydraulische omstandigheden t.o.v. de vroegere studies niet significant zijn gewijzigd, doch dat door de technische vooruitgang minder belemmering daarvan wordt ondervonden. Bovendien is een geboorde tunnel nagenoeg geheel ongevoelig voor de hydraulische situatie. Voordelen die een geboorde tunnel biedt t.o.v. een brug-tunnel-combinatie:

1. veel beter inpasbaar m.b.t. de Westerschelde omdat natuur en nautische belangen niet worden geschaad;
2. veel minder grondverzet bij aanleg zodat het speciebergingsprobleem veel geringer is ($\pm 700.000 \text{ m}^3$ tegenover $\pm 5 \text{ milj. m}^3$);



HET TECHNISCH CONCEPT

3. een geboorde tunnel kan veel beter de benodigde wegcapaciteit volgen. Bij behoefte aan uitbreiding kan op zeer korte afstand een nieuwe tunnelbuis geboord worden.

Een nadeel is de zeer grote lengte van de geboorde tunnel. De weggebruiker zal hieraan zeer moeten wennen. In het buitenland echter, zijn meerdere lange tunnels met vergelijkbaar dwarsprofiel. Daarover zijn geen grote problemen bekend. Wel zullen nadere voorzieningen voor de veiligheid moeten worden aangebracht.

Het dwarsprofiel van de beschouwde verbindingen is afgestemd op de behoefte van het verkeer. Gezien de verkeersprognose kan worden volstaan met een enkelbaans, tweestrooks profiel. De capaciteit is voldoende, ook voor de hogere prognoses.

De kosten van alle drie onderzochte oplossingen liggen in dezelfde orde van grootte van ca. f 800 miljoen, excl. b.t.w. met een nauwkeurigheid van $\pm 15\%$.

III. Het financiële aspect.

In het oude concept werd uitgegaan van een financiering met vreemd vermogen. Het rijk en de provincie Zeeland zouden een jaarlijkse bijdrage in de exploitatie moeten leveren, die verder sluitend gemaakt werd (op lange termijn) met de tolopbrengsten. Thans wordt gedacht aan een financiering met eigen vermogen.

Daarbij wordt aan het volgende gedacht:

1. In plaats van een jaarlijkse bijdrage in de exploitatie betaalt de provincie Zeeland een bedrag ineens.

Op basis van het prijspeil 1981 zou de bijdrage van de provincie Zeeland ongeveer f 4 miljoen per jaar zijn.

2. Ook de jaarlijkse bijdrage van het rijk zou met een bedrag ineens afgekocht kunnen worden. Momenteel betaalt het rijk f 34 miljoen per jaar voor de veerverbindingen. Deze bijdrage wordt geïndexeerd.

3. Door de wachttijden bij de veerverbindingen wordt het bedrijfsleven met aanzienlijke kosten geconfronteerd. Volgens bepaalde berekeningen gaat het daarbij om een bedrag in de orde van grootte van enkele tientallen miljoenen guldens per jaar. Het lijkt dan niet overdreven te verwachten dat het het bedrijfsleven een aanzienlijk lumpsum waard moet zijn om van deze kostenpost af te komen.

Nauwkeurige berekeningen en onderhandelingen zullen bepalend zijn voor de feitelijke hoogte van de afkoopbedragen. Het moet echter niet op voorhand worden uitgesloten dat op die manier een aanzienlijk eigen vermogen voor de N.V. W.O.V. wordt verkregen.

Naast de financiering met eigen vermogen dienen ook de mogelijkheden van medefinanciering c.q. subsidiëring van de E.G. nader te worden onderzocht.

Op basis van de voorgaande gedachten zijn uiteraard exploitatieberekeningen uit te voeren. De uitkomst daarvan is afhankelijk van de afkoopsommen waarvan wordt uitgegaan.

Daarnaast blijven evenals in het verleden bij het "oude" W.O.V.-project van belang de ingeschatte waarde van factoren als vervoersaanbod, de rente, de toekomstige inflatie, het tarievenverloop en de jaarlijkse exploitatiekosten.

Uitgevoerde berekeningen op basis van aannamen inzake de genoemde variabelen leiden tot de conclusie dat het onderhavige W.O.V.-project financieel zeker haalbaar moet worden geacht, afhankelijk uiteraard van de omvang van het te verwerven eigen vermogen.

Afgezien van deze financiële berekeningen verdient ook het maatschappelijke rendement van een centrale W.O.V. de aandacht. Daarbij wordt bijv. ook rekening gehouden met de te realiseren tijdwinst voor het verkeer en de meer of minder af te leggen afstand.

De meest recente maatschappelijke evaluatie van een W.O.V. bij Kruidingen kwam op een maatschappelijke baten/kosten-verhouding van (ruim) boven de 1. Een centraal gelegen W.O.V. zou weliswaar een enigszins hogere investering vergen, maar hier staan grotere bespa-

ringen tegenover (beide veerdiensten worden immers opgeheven). Uit een globale berekening blijkt dat de baten/kosten-verhouding bevredigend blijft.

IV. Het werkgelegenheidsaspect.

Een vaste oeververbinding Westerschelde heeft korte- en lange-termijneffecten op de werkgelegenheid.

Het nieuwe centraal gelegen project vergt naar globale raming meer dan 4000 manjaren werkgelegenheid, inclusief de directe toelevering.

Bij opheffing van de veerdiensten zullen ongeveer 400 arbeidsplaatsen verloren gaan. Hiertegenover staat echter de creatie van 50 permanente arbeidsplaatsen voor de exploitatie van de W.O.V.

De indirecte effecten (werkgelegenheidsmultiplier) op andere bedrijfsklassen zijn in het bovenstaande buiten beschouwing gelaten.

Na ingebruikstelling van de W.O.V. zal de pendel over en weer kunnen toenemen, hetgeen leidt tot een ruimere en meer gevarieerde arbeidsmarkt.

Voor de bepaling van het effect op de werkgelegenheid op langere termijn bestaan geen exacte formules. Onder I is reeds vermeld dat de condities voor een sterkere agglomererende werking gunstiger worden en dat de vestigingscondities worden verbeterd.

Algemeen worden betere verbindingen van belang geacht voor de regionaal-economische ontwikkeling: betere afzetmogelijkheden, hogere produktiviteit (Cie. Wagner, NEI, Europese Commissie).

Recentelijk wijst het Centraal Planbureau (Centraal Economisch Plan 1986) op het belang van goede verbindingen voor het onderhouden van de voor het zakenleven essentiële persoonlijke contacten en voor de kosten van het goederenvervoer. Een en ander is bepalend voor de bereikbaarheid en de te behalen agglomeratievoordelen. Wat bereikbaarheid betreft behoort Zeeuwsch-Vlaanderen, volgens genoemd bureau, tot de minder gunstig gelegen gebieden van ons land. Ook internationaal gezien komt de ligging van Zeeland, volgens een onderzoek, uitgevoerd

in opdracht van de Europese Commissie, als minder gunstig uit de bus. De realisatie van een W.O.V. zal hierin verbetering brengen, wat op de langere termijn de werkgelegenheidsontwikkeling zal bevorderen.

V. Evaluatie.

In het voorgaande is duidelijk geworden dat op planologisch, verkeerskundig, technisch en financieel gebied nieuwe elementen zijn aan te dragen in de discussie over de haalbaarheid van de W.O.V. Deze nieuwe elementen wijzen op een nieuw alternatief tracé ten oosten van de lijn Ellewoutsdijk-Terneuzen volgens een technisch concept van een geboorde tunnel die de gehele Westerschelde kruist. Dit tracé zal een stimulerende werking hebben op de werkgelegenheid in de Zeeuwse regio. Wat betreft de financiering kan gedacht worden aan financiering met eigen vermogen dat wordt verkregen door afkoop van bijdragen die anders provincie en rijk jaarlijks in het project zouden (moeten) stoppen. Tevens zou het jaarlijkse financiële voordeel van het bedrijfsleven omgezet kunnen worden in een financiële bijdrage. De exploitatie-opzet lijkt reëel en is gebaseerd op een regionale benadering van het project en het verkeersbeeld. Het is niet zinvol overspannen verwachtingen te hanteren om de exploitatie-opzet gezond te doen lijken.

Alvorens als provincie deze lijn te trekken, dienen een tweetal principiële besluiten te worden genomen.

1. De vernieuwde opzet gaat uit van het opheffen van beide veerdiens-ten. Overwogen moet worden bij Vlissingen-Breskens een voetgangers-fietsverkeersvoorziening te handhaven. Voor het overige zullen een aantal relatiepatronen danig worden verstoord, met name aan de west- en ooststrand van Zeeuwsch-Vlaanderen. Het opheffen van beide veerdiensten is echter essentieel, omdat een centrale ligging zich niet verdraagt met meerdere verbindingen. Bovendien is de maximale rijksbijdrage noodzakelijk ter financiering van de W.O.V.
2. Hoewel ook bij dit alternatief de ruimtelijke conceptie van de hoefijzerstructuur conform het voorontwerp Streekplan Zeeland uit-

gangspunt van beleid blijft, kan de doorverbinding van de Zeelandroute met het Belgische hoofdwegennet leiden tot enige nieuwe impulsen in het centrale deltagebied.

Ook zal de wegenstructuur, met name in Zeeuwsch-Vlaanderen aanmerkelijk veranderen. De ontwikkelingen die dit met zich mee kan brengen, kunnen thans (nog) niet worden overzien.

Middelburg, 12-05-1986.