



- ONDERZOEK -

naar de haalbaarheid van een vaste
oeververbinding over en/of onder de
Westerschelde middels private financiering

RAPPORT

Rapportage
Stuurgroep Westerschelde - oeververbinding
januari 1987

- ONDERZOEK -

naar de haalbaarheid van een vaste oeverver-
binding over en/of onder de Westerschelde
middels private financiering.



Januari 1987.

Uitgebracht door Stuurgroep Westerschelde Oeververbinding.

WOV/A

I N H O U D :

	blz.
0. Resumé en aanbevelingen.	3
1. Inleiding.	5
2. Uitgangspunten.	7
3. Voorgestelde oplossingen door de exploitatie- maatschappijen.	10
4. Afweging van de voorgestelde oplossingen in relatie tot de uitgangspunten.	12
5. Conclusies.	17
6. Vervolgaanpak en tijdschema.	18
7. Overzicht resultaten werkgroepen.	20
8. Samenstelling stuurgroep W.O.V.	23
9. Bijlagen.	24

0. Resumé en aanbevelingen.

Aangaande de particuliere initiatieven tot aanleg en exploitatie van een vaste oeververbinding over en/of onder de Westerschelde op basis van een (volledige) risicodragende private financiering (in combinatie met overheidsbijdragen) stelt de stuurgroep vast dat:

- a. exploitatie van meerdere varianten op basis van de gehanteerde uitgangspunten (met name: investeringsniveau, overheidsbijdragen, inflatietempo, verkeersprognose, rente, tarieven en een exploitatieduur van maximaal 25 jaar) haalbaar lijkt;
- b. deze exploitatie ook nog haalbaar lijkt indien bijkomende kosten voor aansluitende wegen, de afbouw van de beide veerverbindingen en de exploitatie van een voetveer Vlissingen voor rekening van het project worden gebracht;
- c. er in ieder geval niet meer kosten mee gemoeid mogen zijn dan de in de exploitatie van de Westerscheldeveren te leveren bijdragen;
- d. daarnaast een bijdrage van de provincie Zeeland noodzakelijk wordt geacht;
- e. er geen directe aanleg- en exploitatierisico's voor de overheid zijn maar dat nader onderzoek naar de indirecte risico's in het bijzonder tijdens de bouwfase nodig is;
- f. in de exploitatie is uitgegaan van einde gemiddeld veertarief is begin gemiddeld toltarief;
- g. de oeververbinding na de private exploitatieperiode om niet wordt overgedragen aan de overheid;
- h. de aantasting van het milieu in en rondom de Westerschelde beperkt kan zijn, mits enige aanvullende werken worden uitgevoerd;
- i. de gevolgen van de aanleg en de exploitatie van de vaste oeververbinding voor de functie van de Westerschelde als vaarweg afhankelijk zijn van de te kiezen oplossing, doch in het algemeen kan worden vastgesteld dat deze beperkt zijn;
- j. met België overleg noodzakelijk is alvorens een beslissing te nemen;
- k. de vaste oeververbinding afhankelijk van de mogelijkheid tot aansluiting op de doorgaande wegen en het karakter van de verbinding (lengte- en dwarsprofiel), op langere termijn in de hoofdwegenstructuur zou kunnen worden ingepast zodat de mogelijkheid aanwezig is

een extra route aan het hoofdwegennet toe te voegen zonder dat dit thans beslag legt op overheidsmiddelen.

De uiteindelijke exploitatiemogelijkheden zullen met name worden bepaald door de tracékeuze en uitvoeringswijze (brug, tunnel of brug-tunnel), de overheidsbijdragen, het inflatietempo, de verkeersontwikkeling, de rente, het BTW-regime en de tariefstelling.

De tracékeuze en de keuze van de uitvoeringswijze zal uiteindelijk weer worden bepaald door:

- de rivierkundige randvoorwaarden/beperkingen;
- ruimtelijke ordenings- en milieuaspecten;
- politiek-bestuurlijke overwegingen (waaronder de belangen van België);
- de gebruiksmogelijkheden (onder andere vervoer gevaarlijke stoffen).

Gelet op het voorgaande beveelt de stuurgroep aan om ter verdere uitwerking en ondersteuning van de particuliere initiatieven op basis van deze nota de studie voort te zetten door in eerste instantie:

- de van overheidswege te stellen randvoorwaarden nader te concretiseren waarvoor deze nota een aanzet kan geven;
- met de initiatiefnemers na te gaan op welke wijze de indirecte risico's voor de overheid kunnen worden uitgesloten, respectievelijk zoveel mogelijk kunnen worden vermeden;
- deze fase te doen afronden met een bestuurlijk overleg provincie/rijk waarin definitieve standpunten van overheidszijde hun beslag zouden moeten krijgen.

Vervolgens kunnen de initiatiefnemers met de definitieve randvoorwaarden en uitgangspunten worden geconfronteerd om vast te stellen welke varianten nog haalbaar zijn.

De stuurgroep W.O.V. stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat en het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland voor deze rapportage als uitgangspunt te aanvaarden voor de uitvoering van de in dit resumé en in hoofdstuk 6 van deze nota genoemde werkzaamheden.

1. Inleiding.

Teneinde de haalbaarheid te onderzoeken van een vaste oeververbinding over en/of onder de Westerschelde, met name wat betreft de financiering en de exploitatie middels inschakeling van de private sector, is op 20 oktober 1986 door mevr. drs. N. Smit-Kroes, minister van Verkeer en Waterstaat, en het college van Gedeputeerde Staten van Zeeland een ambtelijke stuurgroep ingesteld.

Deze ambtelijke stuurgroep, onder leiding van de Provincie Zeeland, heeft in de afgelopen maanden de haalbaarheid van een vaste oeververbinding onderzocht. Daartoe is door de stuurgroep een drietal werkgroepen gevormd. In nauwe samenwerking tussen de stuurgroep en de werkgroepen is aan de hand van een strak tijdschema de afgelopen 3 maanden als volgt gewerkt.

In de maand november is door de werkgroep Planologie en de werkgroep Techniek die informatie verstrekt teneinde de twee "combinaties" mede aan de hand van gerichte vragen "Budgetramingen" met technische omschrijvingen te laten presenteren.

De werkgroep Algemeen heeft naast de financiële aspecten de bestuurlijke en juridische aspecten onderzocht.

Nadat de benodigde informatie van de twee exploitatiemaatschappijen grotendeels was ontvangen zijn de werkgroepen gestart met toetsing van deze informatie aan de binnen de werkgroepen gehanteerde uitgangspunten.

Op basis van de eerste resultaten is in de stuurgroep gediscussieerd over de "bruikbaarheid" van de geleverde informatie, welke resultaten vervolgens in een interim-rapportage zijn samengevat en als basis hebben gediend voor dit rapport.

Aangevuld met nadere informatie van de werkgroepen en de twee exploitatiemaatschappijen, is vervolgens het voorliggend rapport samengesteld.

Op 3 februari 1987 is dit rapport aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland toegezonden en eveneens op 3 februari 1987 overhandigd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Gestreefd is naar een zo bondig en duidelijk mogelijk rapport, ondersteund door afzonderlijke rapportages van de verschillende werkgroepen. In deze afzonderlijke rapportages is tevens gebruik gemaakt van notities en informatie van het Zeeuwse bedrijfsleven, de Zeeuwse milieufederatie, ondersteunende rapporten van rijks- en provinciale diensten, gemeentelijke diensten.

De rapportages van de werkgroepen en dit rapport, samengesteld door de stuurgroep vormen een integraal geheel.

In deze volgende hoofdstukken wordt verslag gedaan van de resultaten van de bevindingen van de stuurgroep waarbij de volgende indeling is gehanteerd:

hoofdstuk 2. uitgangspunten W.O.V.;

hoofdstuk 3. door de exploitatiemaatschappijen voorgestelde oplossingen;

hoofdstuk 4. afweging van de voorgestelde oplossingen in relatie tot de uitgangspunten;

hoofdstuk 5. conclusies.

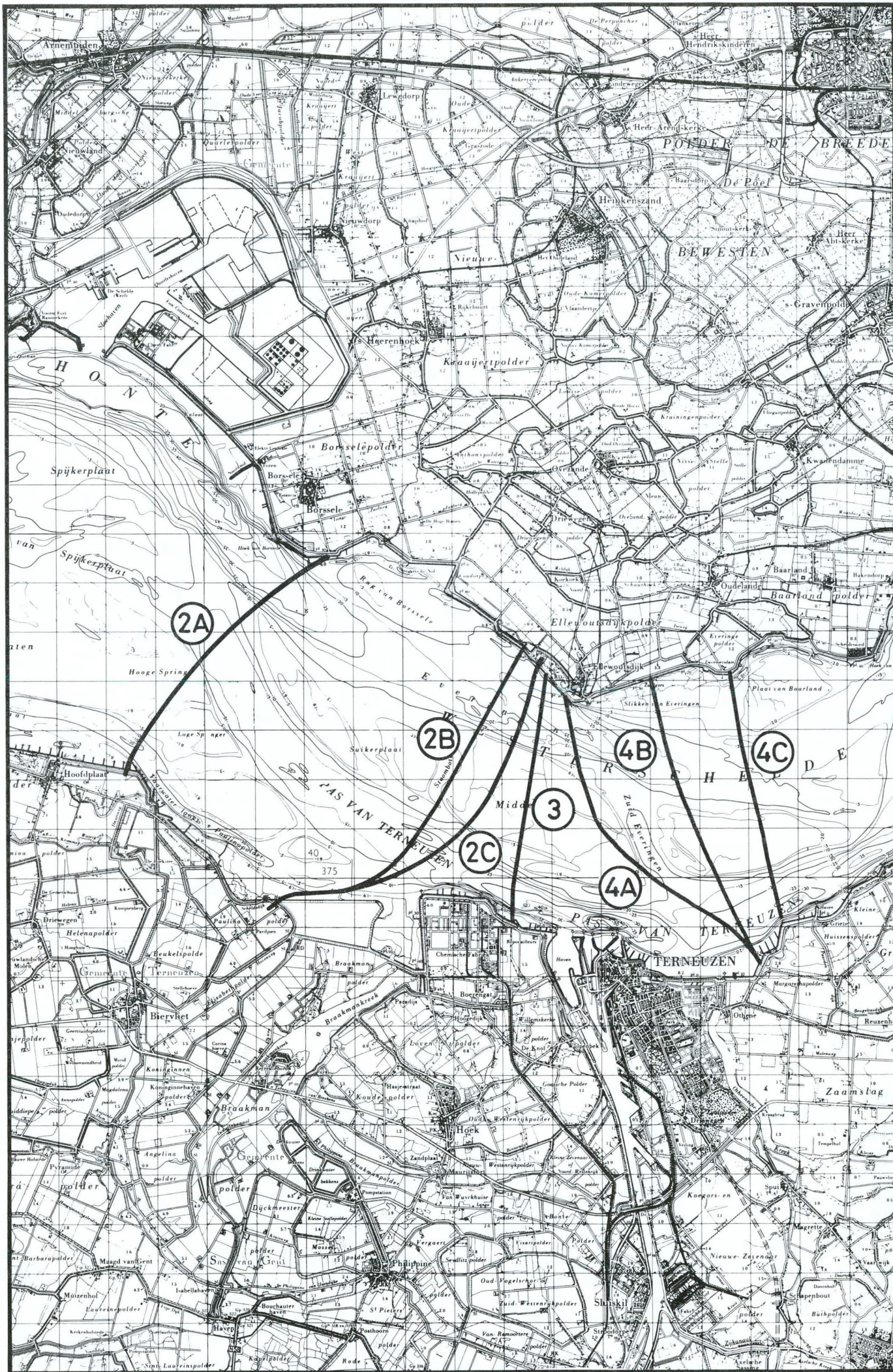
2. Uitgangspunten.

Het onderzoek, de gevolgde werkwijze en de afzonderlijke rapportages van de verschillende werkgroepen zijn zodanig opgezet dat vanuit een veelvoud van invalshoeken het onderwerp is behandeld. De drie werkgroepen, t.w.: planologie, techniek en algemeen, hebben daartoe vele aspecten onderzocht. (Voor detailinformatie wordt verwezen naar de afzonderlijke rapportages.) Samenvattend kan worden gesteld dat:

- . De werkgroep planologie de mogelijkheden van vijf verschillende tracébanden (1 t/m 5) heeft onderzocht en uiteindelijk drie tracébanden heeft gedefinieerd als geschikte tracés.
- . De werkgroep techniek op basis van die drie tracébanden (2 t/m 4) de benodigde technische informatie en voorlopige randvoorwaarden heeft verstrekt aan twee exploitatiemaatschappijen met het verzoek deze informatie te bestuderen en met inventieve voorstellen te komen.
- . De werkgroep algemeen bestuurlijke- en volkenrechtelijke aspecten, juridische zaken en financiële uitgangspunten en de concessie-verleningsvoorwaarden heeft onderzocht.
- . Vervolgens zijn onder leiding van de stuurgroep de navolgende uitgangspunten vastgesteld.
 - a. De aanleg en exploitatie van de Westerschelde Oeververbinding (W.O.V.) zullen t.o.v. de huidige veerverbindingen geen extra kosten voor het Rijk mogen meebrengen.
 - b. De dan geldende veertarieven dienen in principe te gelden als begin toltarief bij oplevering van de vaste oeververbinding.
 - c. Beide veren worden opgeheven op het moment van ingebruikname van de vaste oeververbinding. De financiële consequenties van deze opheffing (incl. die van het sociaal plan) dienen ten laste van de exploitatie van de W.O.V. te komen.

- d. De huidige bijdrage van de rijksoverheid aan de exploitatie van de veerdiensten zal met inachtneming van de daarmee samenhangende voorwaarden worden voortgezet als rijksbijdrage in de exploitatie gedurende de exploitatieperiode (25 jaar) van de nieuwe oeververbinding, bij faillissement van de exploitant wordt de bijdrage beëindigd.
- e. Het Rijk zal de wegvallende lasten bij het opheffen van de veerdiensten, zoals onderhouds(bagger)werkzaamheden aanwenden als bijdrage in de versnelde afschrijving van de investeringen in de aanleginrichtingen.
- f. De bijdrage van de provinciale overheid, zoals deze in het verleden eveneens is overwogen bij de W.O.V. bij Kruiningen-Perkpolder van maximaal f 4 mln, zal worden aangewend als provinciale bijdrage in de exploitatie gedurende de periode van private exploitatie (25 jaar), bij faillissement van de exploitant wordt de bijdrage beëindigd.
- g. Als gevolg van een nieuwe vaste oeververbinding zal mogelijk in een zogenaamd voetveer Vlissingen - Breskens moeten worden geïnvesteerd. Deze investering en de exploitatie ervan zal door de exploitant van de oeververbinding moeten worden verzorgd. Het rijk is dan niet meer verantwoordelijk voor de walaccommodaties zoals thans het geval is. In plaats van een voetveer kan ook aan andere varianten van openbaar vervoer worden gedacht (busverbinding over de W.O.V.).
- h. Het aansluitende wegennet (autoweg) zal ten tijde van de openstelling gereed dienen te zijn. De financiële, planologische en technische consequenties dienen aan het project te worden toegekend en te worden meegerekend in de totale investering en exploitatie-opzet.
- i. De vaste-oeververbinding en aansluitende wegen zullen na de "private" exploitatieperiode van 25 jaar in goede staat van onderhoud om niet worden overgedragen aan de overheid.

- j. De werken mogen slechts een minimale invloed hebben op het regiem van de Westerschelde.
- k. De internationale afspraken met betrekking tot de Westerschelde dienen te worden geëerbiedigd.



3. Voorgestelde oplossingen door Exploitatiemaatschappijen.

De technische voorstellen welke door de exploitatiemaatschappijen zijn uitgebracht zijn van West naar Oost:

Tracé	Plaats (zie tevens tekening)	Technische oplossing	Aantal rij- stroken
2-A	Oost-Borsele/Hoofdplaat	Volledig afgezonken tunnel met tusseneiland + lage brug over vaarwater Paulinapolder	3x1/3x1
2-B	West Ellewoutsdijk/Paulinahaven	Volledig geboorde tunnel	2x1
2-C-1	West-Ellewoutsdijk/Paulinahaven	Tuibrug Noord + geboorde tunnel zuid met tusseneiland	2x2/2x1
2-C-2	West-Ellewoutsdijk/Paulinahaven	Tuibrug Noord + afgezonken tunnel zuid met tusseneiland	2x2/2x2 of 2x2/3x1
2-C-3	West-Ellewoutsdijk/Paulinahaven	Volledig afgezonken tunnel met tusseneiland	3x1/3x1
3-1	West-Ellewoutsdijk/"Dow"	Volledig afgezonken tunnel met tusseneiland	2x2/2x2 of 3x1/3x1
3-2	West-Ellewoutsdijk/"Dow"	Tuibrug noord + afgezonken tunnel zuid met tusseneiland	2x2/2x2 of 2x2/3x1
3-3	West-Ellewoutsdijk/"Dow"	Hangbrug noord + hangbrug zuid met tusseneiland	2x2/2x2
4-A-1	West-Ellewoutsdijk/Oost-Terneuzen	Tuibrug noord + geboorde tunnel zuid met tusseneiland	2x1/2x1

(Vervolg)

Tracé	Plaats (zie tevens tekening)	Technische oplossing	Aantal rij- stroken
4-A-2	West-Ellewoutsdijk/Oost- Terneuzen	Tuibrug noord + afgezon- ken tunnel zuid met tusseneiland	2x2/2x2 of 2x2/3x1
4-A-3	West Ellewoutsdijk/Oost- Terneuzen	Volledig afgezonken tunnel met tusseneiland	3x1/3x1
4-B-1	Oost-Ellewoutsdijk/Oost- Terneuzen	Volledig afgezonken tunnel met tusseneiland	3x1/3x1
4-B-2	Oost-Ellewoutsdijk/Oost- Terneuzen	Tuibrug noord + afge- zonken tunnel zuid met tusseneiland	2x2/2x2 of 2x2/3x1
4-B-3	Oost-Ellewoutsdijk/Oost- Terneuzen	Volledig geboorde tunnel	2x1
4-C	Oost-Ellewoutsdijk/Oost- Terneuzen	Tuibrug noord + aanbrug + hangbrug-zuid	2x2/2x2

2 = Tracé West

3 = Tracé Midden

4 = Tracé Oost

N.B. = Bij brug/tunneloplossing, damvak/eilanden op platen.

4. Afweging van de voorgestelde oplossingen in relatie tot de uitgangspunten.

Op basis van het voorgaande is de stuurgroep vervolgens tot de navolgende afwegingen gekomen:

Afwegingen.

Milieukundige afwegingen.

(Zie tevens rapportage Werkgroep Planologie).

De aanleg van de W.O.V. leidt niet noodzakelijkerwijs tot een structurele aantasting van het Westerscheldemilieu. De schade door direct ruimtebeslag kan op termijn grotendeels worden gecompenseerd door het met behulp van tijdens de bouw te treffen maatregelen geven van aanzetten voor de ontwikkeling van waardevolle milieutypen. Met het oog op de milieuaspecten binnendijs ligt aansluiting van de W.O.V. op het wegennet in het Sloegebied het meest voor de hand, aangezien daarmee natuur- en landschapswaarden van Zuid-Beveland zoveel mogelijk wordt ontzien. De gevolgen voor natuur en landschap binnendijs in Zeeuws-Vlaanderen kunnen bij een geoptimaliseerd tracéontwerp beperkt blijven.

Planologische afwegingen.

(Zie tevens rapportage Werkgroep Planologie).

Er bestaat een lichte voorkeur voor een tracé ten oosten van Terneuzen/Ellewoutsdijk richting Sloe = tracé 4, gelet op de aanlandingen en aansluitingen op het bestaande wegennet (verbinding twee economische centra) en planologische inpassing ten opzichte van een tracé ten westen van en midden Terneuzen (tunnel bij Sluiskil) = tracé 2 en 3.

Wat betreft de inpasbaarheid in het hoofdwegennet zou een lichte voorkeur kunnen worden uitgesproken voor tracé 2A of 4C. De verschillen met de andere tracés lijken echter niet van dien aard dat aan deze lichte voorkeur doorslaggevende consequenties verbonden moeten worden.

Technische afwegingen.

(Zie tevens rapportage Werkgroep Techniek).

Er bestaat op voorhand in principe geen voorkeur voor een brug, een

tunnel of een combinatie daarvan. Wel zijn er per technische oplossing meerdere voor- en nadelen aan te geven. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de midden en meer westelijke tracé-oplossingen integraal gezien duurder zijn dan de oostelijke tracé-oplossingen.

Verkeerskundige afwegingen.

De vierstrooksoplossing geniet de voorkeur boven een 2x1 strooksoplossing vanwege toekomstige uitbreidingsmogelijkheden, veiligheid en onderhoud, flexibiliteit en betrouwbaarheid alsmede, gelet op het opheffen van beide veerverbindingen. Uit verkeersprognoses is gebleken dat een tweestrooksoplossing gedurende de exploitatieperiode mogelijk ontoereikend zou kunnen zijn. Uit oogpunt van verkeersveiligheid lijken aan driestrooksoplossingen zeer aanzienlijke bezwaren te zijn verbonden.

Juridische afwegingen.

(Zie tevens rapportage Werkgroep Algemeen).

Er zijn geen onoverkomelijke juridische beperkingen en/of belemmeringen welke de aanleg en exploitatie van een vaste oeververbinding zouden kunnen verhinderen. Wel dienen een aantal aspecten nader te worden onderzocht.

Financiële afwegingen.

(Zie tevens rapportage Werkgroep Algemeen).

De financiële bandbreedte en consequenties van de investeringen, exploitatie en de primaire uit een vaste oeververbinding voortvloeiende kosten en opbrengsten zijn onderzocht. Gebleken is dat de bedrijfseconomische uitkomsten van het project afhankelijk zijn van de te maken veronderstellingen ten aanzien van een groot aantal variabelen. Bepalend voor de uitkomst zijn vooral het investeringsniveau en bijkomende kosten, de overheidsbijdragen, de veronderstelde toekomstige inflatie, verkeersgroei, de rente op de af te sluiten leningen en het al of niet BTW-plichtig zijn.

Er lijken geen directe aanleg- en exploitatierisico's voor de overheid aan de realisatie van een W.O.V. verbonden te zijn, indirecte risico's met name tijdens de bouwfase (b.v. faillissementsrisico) en mogelijk

ook risico's tijdens de exploitatie indien deze in gevaar zou komen door b.v. tegenvallende onderhoudskosten dienen nader te worden onderzocht.

Afwegingen t.a.v. de bestuurlijke vormgeving.

(Zie tevens rapportage Werkgroep Algemeen).

Er zijn geen bestuurlijke beperkingen en/of belemmeringen welke de aanleg en exploitatie van een vaste oeververbinding zouden kunnen verhinderen.

Volkenrechtelijke afwegingen.

(Zie tevens rapportage Werkgroep Algemeen).

Uit het bestaande verdragsregime voor de Westerschelde kan worden afgeleid dat de aanleg van een brug over de Westerschelde daarmee niet in strijd zou zijn mits daarbij voldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de doorgaande scheepvaart van en naar Antwerpen en Gent. Het is gewenst hierover met België tijdig overleg te voeren. Aangenomen mag worden dat in dit overleg tot een aanvaardbare oplossing kan worden gekomen.

Op grond van de voorgaande afwegingen en de door de exploitatiemaatschappij aangegeven vóór- en nadelen kan worden gesteld dat een aantal voorstellen niet (zonder meer) binnen de randvoorwaarden en uitgangspunten kunnen worden gerealiseerd.

Het betreft de volgende voorstellen:

- De afgezonken tunnel in tracé 2A voldoet niet aan de morfologische randvoorwaarden en de veiligheidscriteria.
- De oplossingen in tracé 2C beïnvloeden de rivier vrij sterk. Dit wordt met name veroorzaakt door de lengte en hoogteligging van de tunnels, de lengte van de damvakken en de inpakconstructie van de brugpijlers. Bovendien is bij de voorgestelde varianten niet de vereiste doorvaartbreedte aangehouden en wordt de invaart van de Braakmanhaven belemmerd.
- De oplossingen 3.1. en 3.2. staan op gespannen voet met morfologische randvoorwaarden en veiligheidscriteria.
- Mogelijk is bij alternatief 3.3. een grotere overspanning nodig.

- Alternatief 4A staat vanwege het in deze oplossing opgenomen grote damvak op gespannen voet met de vereisten t.a.v. vaargeulbreedte en beïnvloeding van de morfologie.

Voorts blijken de oplossingen met 2 x 1 rijstrook uit oogpunt van capaciteit, flexibiliteit en bedrijfszekerheid ongewenst. Daarmee vervallen de oplossingen met geboorde tunnels (2B, 4A1, 4B3).

De aangeboden driestrooksoplossingen zijn uit oogpunt van verkeersveiligheid onaanvaardbaar (4A3 en 4B1).

De resterende oplossingen van west naar oost zijn dan:

No.	Tracé	Technische oplossing aantal rijstroken	Budget ^{*1} raming x 10 ⁶	Start exploitatie	Exploitatie- periode
3-1	3	Volledig afgezonken tunnel met tusseneiland als 4 strooks	f 733	1993	25 jaar
3-2	3	Tui-brug noord + afgezonken tunnel zuid met tusseneiland als 4 strooks	f 733	1993	25 jaar
3-3	3	Hangbrug noord + hangbrug zuid + aanbrug 4 strooks	f 751	1992 ^{*2}	25 jaar
4-A-2	4	Tuibrug noord + afgezonken tunnel zuid met tusseneiland als 4 strooks	f 733	1993	25 jaar
4-B-2	4	Tuibrug noord + afgezonken tunnel zuid met tusseneiland als 4 strooks	f 722	1993	25 jaar
4-C	4	Tui-brug noord + hang-brug zuid + aanbrug 4 strooks	f 695	1992 ^{*2}	25 jaar

^{*1} De budgetraming (prijspeil 1987) is inclusief de strikt noodzakelijk aansluitende wegen, benodigde kunstwerken, kostenconsequenties P.S.D, kosten voetveer doch exclusief b.t.w. en excl. rente tijdens de bouw en exclusief aanpassing aan de randvoorwaarden.

^{*2} Voorbereidingstijd aangepast aan procedures.

5. Conclusies.

De stuurgroep is vervolgens tot de navolgende conclusies gekomen:

Op basis van de onderzochte planologische, juridische, technische en financiële consequenties en de aangeboden budgetramingen met bijbehorende financierings- en exploitatievoorstellen lijkt de voorbereiding en realisatie van een vaste oeververbinding (mede) middels private financiering haalbaar.

Indien de oplossingen in tracé 3 volledig moeten worden aangepast aan de randvoorwaarden en uitgangspunten wordt betwijfeld of deze dan nog haalbaar zijn.

De uiteindelijke exploitatiemogelijkheden zullen met name worden bepaald door de tracékeuze en uitvoeringswijze (brug, tunnel of brug-tunnel), de overheidsbijdragen, het inflatietempo, de verkeersontwikkeling, de rente, het BTW-regime en de tariefstelling.

De tracékeuze en de keuze van de uitvoeringswijze zal uiteindelijk weer worden bepaald door:

- de rivierkundige randvoorwaarden/beperkingen;
- ruimtelijke orderings- en milieuaspecten;
- politiek-bestuurlijke overwegingen (waaronder de belangen van België);
- de gebruiksmogelijkheden (onder andere vervoer gevaarlijke stoffen).

6. Vervolgaanpak en tijdschema.

Om op korte termijn verdergaande conclusies te kunnen trekken ten aanzien van een vaste Westerschelde oeververbinding dienen de volgende stappen te worden doorlopen.

- a. de van overheidswege te stellen financiële, technische en bestuurlijke voorwaarden dienen nader te worden geconcretiseerd, waarbij ook aspecten als een overwinstregeling, BTW-regime en financieringsgaranties vooraf (te geven door de exploitanten en/of financieringsinstellingen) aan de orde moeten worden gesteld;
- b. de initiatiefnemers dienen te worden uitgenodigd voorstellen te doen over de wijze waarop de genoemde indirecte risico's kunnen worden beperkt dan wel uitgesloten;
- c. in een bestuurlijk overleg tussen rijk en provincie dient een definitief overheidsstandpunt te worden geformuleerd;
- d. de initiatiefnemers dienen op basis van het onder c. genoemde standpunt vervolgens aan te geven welke varianten nog haalbaar worden geacht;
- e. op grond van d. kan vervolgens een besluit worden genomen over de mogelijkheid tot realisatie van een W.O.V.

Teneinde een goede voortgang van het project mogelijk te maken dienen binnen de hierboven omschreven stappen de volgende activiteiten te worden verricht:

- Bepalen van de hoogte van en de wijze waarop de bijdragen van het Rijk en de Provincie in de exploitatie worden ingebracht.
- Nader overleg met België.
- Nader onderzoek naar de te doorlopen procedures (o.a. M.E.R.).
- Juridische vorm en bestuurlijke voorwaarden voor de samenwerking overheid-exploitatiemaatschappij en overheden onderling vaststellen.
- Nader overleg met locale overheden en belangengroeperingen.
- Nader onderzoek consequenties sociaal plan.
- Nader onderzoek exploitatie "voetveer", (herkomst/bestemmingsonderzoek).

- Vaststellen consequenties "financiering" aansluitende wegen, voetveer en sociaal plan.

Er dient naar te worden gestreefd ultimo juni 1987 voldoende duidelijkheid te verkrijgen omtrent bovenstaande aspecten teneinde bij een positieve beslissing in de 2^e helft van 1987 de voorbereiding voor de uitvoering te kunnen laten ingaan in samenwerking met die exploitatiemaatschappij, welke de voorkeur geniet.

De benodigde procedures dienen volgens een strak schema te worden doorlopen, teneinde de aanleg van de W.O.V. uiterlijk in 1993 te voltooien.

7. Overzichtsresultaten werkgroepen.

7.1. Resultaten werkgroep Planologie.

Op basis van de rapportage van de werkgroep Planologie zijn de navolgende opmerkingen en conclusies naar voren gekomen.

- Uit de onderzochte tracés blijkt al vrij snel dat de twee "flank" oplossingen, tracé 1 en 5, om verschillende redenen minder de voorkeur genieten.
- Tracé 2, 3 en 4 zijn in principe alle drie aanvaardbaar als tracé alhoewel om verschillende redenen.
- De milieu-aspecten zijn in de beoordeling van de tracés meegenomen. Vanuit de werkgroep techniek werd reeds vroegtijdig duidelijk dat om technische redenen een aantal oplossingen in tracé 2 niet mogelijk bleek, zodat het milieu in dit tracé onaangetast kan blijven.
- Algemeen kan worden gesteld dat alle aangeboden varianten enige aantasting van het milieu veroorzaken. Echter zijn oplossingen denkbaar waarbij de schade tot het minimum wordt beperkt.
- De noordelijke aansluitende wegen van tracé 2 en 3 geven een voorkeur voor een directe verbinding met het Sloe zodat een directe verbinding met de zgn. "Zak van Zuid-Beveland" niet ontstaat.
- De zuidelijke aansluitingen v.w.b. het tracé 2 zijn verre van optimaal, terwijl tevens bij de aansluitende wegen het knelpunt Sluis-
kil onherroepelijk opdoemt. Dit geldt ook voor tracé 3.
- Tracé 4 heeft lichte voorkeur aan de zuidzijde (directe aansluiting Tractaatweg) doch heeft aan de noordzijde meer de neiging oostelijk af te buigen dan naar het westen (Sloe). Gelet op één van de basisuitgangspunten t.w. het verbinden van de twee economische polen in Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Beveland, is een afbuiging naar westelijke richting weliswaar niet voor de hand liggend doch wel rationeel.
- De verwachting is dat de procedures tijdig kunnen worden doorlopen, alhoewel hiervoor een enorme gezamenlijke inspanning nodig is. Voorwaarde daarvoor is een sterk projectmatig gerichte organisatie en management.

7.2. Resultaten werkgroep Techniek.

Op basis van de rapportages van de werkgroep Techniek zijn de navolgende opmerkingen en conclusies naar voren gekomen.

- De technische oplossingen in de westelijke tracés zijn over het algemeen moeilijker realiseerbaar i.v.m. milieukundige aspecten en morfologische instabiliteit.
- Niet alle oplossingen zijn voldoende uitgewerkt doch geven toch voldoende informatie om tot een verantwoorde onderlinge afweging te komen. Een aantal voorgestelde oplossingen voldoen niet aan de randvoorwaarden.
- De aanleg van de toeleidende wegen is voor alle oplossingen weliswaar verschillend doch niet problematisch. In principe is gekozen voor een autoweg, met de mogelijkheid uit te breiden tot autosnelweg. Een duidelijk "struikelblok" in de totale wegenstructuur is de te kiezen oplossing te Sluiskil. Met name de kostenconsequenties hiervan beïnvloeden de haalbaarheid van de westelijke tracé-oplossingen sterk negatief.
- Uit de rapportage blijkt dat in principe een 3- of 4-strooks oplossing (bij nader inzien) de voorkeur geniet t.o.v. de minimaal benodigde 2-strooks verbinding aangezien de "meer-kosten" van een 3- of 4-strooks oplossing t.o.v een 2-strooks oplossing zeer gering zijn. De oplossingen van een geboorde tunnel met maximaal 2-rijstroken is derhalve halverwege de afwegingen terzijde geschoven gelet op de vervoersprognoses en benodigde overcapaciteit bij onderhoud.
- T.a.v. een brug-oplossing moet nog worden opgemerkt dat bij een volledige brugoverspanning een voorziening in het nevenvaarwater moet worden getroffen middels een beweegbaar of uitneembaar gedeelte teneinde uitzonderlijk vervoer v.w.b. de hoogte méér dan 50 m' boven G.H.W. te kunnen laten passeren. Deze voorziening is in de voorkomende gevallen in de technische oplossingen verwerkt.

7.3 Resultaten werkgroep Algemeen.

Op basis van de rapportage van de werkgroep Algemeen zijn de navolgende opmerkingen en conclusies naar voren gekomen.

Financieel economisch.

Op grond van de gemaakte berekeningen mag worden geconcludeerd dat, uitgaande van de gehanteerde veronderstellingen, de exploitatie van (en dus de investeringen in) een vaste oeververbinding haalbaar lijkt. Van grote invloed op de uitkomsten zijn de overheidsbijdragen, de veronderstelde inflatie, de verkeersprognose en de rente.

Juridisch.

Aangenomen mag worden dat er geen juridische problemen (van importantie) mogen worden verwacht bij de voorbereiding en realisatie van een vaste oeververbinding.

Bestuurlijke vormgeving.

Er zijn geen bestuurlijke beperkingen en/of belemmeringen welke de aanleg en exploitatie van een vaste oeververbinding zouden kunnen verhinderen.

Volkenrechtelijk.

Uit het bestaande verdragsregime voor de Westerschelde kan worden afgeleid dat de aanleg van een brug over de Westerschelde daarmee niet in strijd zou zijn mits daarbij voldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de doorgaande scheepvaart van en naar Antwerpen en Gent. Het is gewenst hierover met België tijdig overleg te voeren. Aangenomen mag worden dat in dit overleg tot een aanvaardbare oplossing kan worden gekomen.

Algemeen.

In een afzonderlijke overeenkomst dienen alle uitgangspunten en voorwaarden van de uit te geven concessie te worden vastgelegd.

8. Samenstelling stuurgroep W.O.V.

Drs. R.C.E. Barbé

voorzitter

gedeputeerde economische zaken
provincie Zeeland

ir. J. Slagter

hoofddirectie R.W.S.

ir. H. Engel

HID R.W.S., directie Zeeland

drs. F.M. Erkens

ministerie V & W, financieel-
economische zaken

ir. R.M.Th. Adriaansens

directeur P.P.D., tevens

voorzitter werkgroep planologie

dr. S. Knigge

prov. griffie, tevens

voorzitter werkgroep algemeen

ir. T.G. van der Meer

HID P.W.S. Zeeland

tevens voorzitter

werkgroep techniek

ir. A. de Best

coördinator

P.W.S. Zeeland

A. Willems

prov. griffie, 1e afdeling

secretaris

J. Jonker

projectmanager

adjunct-directeur

PRC Holding

9. Bijlagen.

Als bijlagen bij dit rapport behoren:

los bijgevoegd:

- . Rapportage Werkgroep Planologie.
- . Rapportage Werkgroep Techniek.
- . Rapportage Werkgroep Algemeen.

