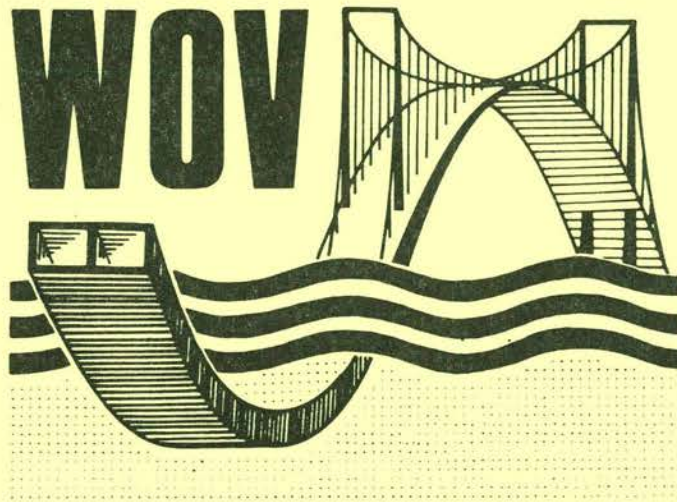


**RAPPORT VAN DE  
WERKGROEP PLANOLOGIE  
W.O.V.**



**WESTERSHELDE \_ OEERVERBINDING**

RAPPORT VAN DE  
WERKGROEP PLANOLOGIE W.O.V.

Middelburg, 15 januari 1987

R8612394E01

INHOUD

	Pag.
1. Probleemstelling; doel van het rapport .....	3
2. Tracé-mogelijkheden voor een WOV .....	3
2.1 Ruimtelijke afbakening.....	3
2.2 Karakteristiek, consequenties en weging van tracé's .....	5
3. Nader te onderzoeken aspecten bij de verschillende tracé's .....	10
3.1 Verkeer en vervoer .....	10
3.2 Planologie en ruimtelijke structuur .....	11
3.3 Milieuhygiëne .....	12
4. Procedures .....	12
4.1 Tracévaststellingsprocedure .....	13
4.2 Procedure voor de planologische inpassing .....	14
4.3 Procedure opnemng in de sectorplannen .....	15
4.4 Procedures voor het verkrijgen van concessies en vergunningen	15
5. Toetsing van de ingediende plannen .....	16
5.1 Tracé's .....	16
5.2 Technische uitvoering .....	16
5.3 Verkeersprognoses .....	17
5.4 Proceduretermijn .....	17
Bijlagen: 1. Samenstelling werkgroep planologie WOV	
2. Beschouwingen inzake de verkeersprognose	
3. Schema mer-procedure	
4. Schema procedure art. 19 WRO	
5. Schema bestemmingsplanprocedure	
6. Minimum tijdspad procedures	
Kaarten: 1. Internationale hoofdwegenstructuur	
2. Globale indicatieve tracémogelijkheden	
3a t/m e Tracé's 1 t/m 5 met bijbehorende hoofdstructuur	
4. Kwetsbaarheidskaart natuur- en landschapswaarden	
5. Beleidskaart natuur- en landschapswaarden	

VERKENNEND RAPPORT TRACE-ALTERNATIEVEN WESTERSCHELDE-OEVERVERBINDING

**PLANOLOGISCHE EN VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN**

1. Probleemstelling; doel van het rapport

De probleemstelling vloeit voort uit de verkeersgeografische positie van Zeeuwsch-Vlaanderen ten opzichte van de rest van Nederland, het overige deel van de provincie Zeeland in het bijzonder. De directe verkeersrelatie wordt onderhouden via twee veerverbindingen, hetgeen beperkingen geeft in capaciteit, betrouwbaarheid en comfort.

Dit houdt in dat met name de regio Zeeuwsch-Vlaanderen wezenlijke beperkingen ondervindt voor de verdere ontwikkeling van economische activiteiten, terwijl voorts het ontbreken van een adequate verbinding tussen de Zeeuwschvlaamse en Middenzeeuwse activiteitencentra een optimalisatie van deze activiteiten in de weg staat. Ditzelfde geldt voor de bereikbaarheid en de spreiding van voorzieningen.

In relevante vigerende beleidskaders - op Rijksniveau het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV) en op provinciaal niveau de vigerende streekplannen Midden-Zeeland en Oost-Zeeuwsch-Vlaanderen - wordt uitgegaan van de realisering van een vaste Westerschelde-oeververbinding (WOV) op het tracé Kruiningen-Perkpolder (onder handhaving van de veerdienst Vlissingen-Breskens). De tracé-vaststelling heeft ruim tien jaar geleden de procedure van de Raad voor de Waterstaat doorlopen.

Recente ontwikkelingen en inzichten duiden op de wenselijkheid te onderzoeken of een - met name centraal gelegen - ander tracé thans nieuwe en betere perspectieven biedt.

Het onderhavige (deel)rapport gaat in op de planologische en verkeerskundige kanten van deze probleemstelling in het kader van een heroriëntatie op de mogelijkheden die thans zijn te onderkennen.

Doel van het rapport is vanuit de (verkeers) planologische optiek:

- aan te geven welke tracé-mogelijkheden (inclusief aansluitende wegvakken) voor nadere studie en afweging in aanmerking komen;
- te indiceren aan welke aspecten in vervolgstudies aandacht moet worden geschonken;
- inzicht te geven in de te doorlopen besluitvormingsprocedures.

Het rapport is opgesteld door de werkgroep planologie WOV. De samenstelling van deze werkgroep is vermeld op bijlage 1. De werkgroep heeft in deze rapportage tevens opgenomen een toetsing van de door twee exploitatie maatschappijen aangeleverde oplossingen ten aanzien van enkele in deze rapportage behandelde aspecten. Dit betreft de tracering, de vervoersprognose en proceduretermijn.

2. Tracé-mogelijkheden voor een WOV

2.1 Ruimtelijke afbakening

Met de huidige stand van zaken der techniek zijn er weinig of geen directe beletselen bij de plaatskeuze van de kruising van de Wester-

schelde. Wel zijn de omstandigheden in de rivier sterk bepalend voor de te kiezen oplossing (brug, tunnel of combinatie) en voor de aanlegkosten, maar in eerste instantie kan voor het onderzoek naar de tracé-mogelijkheden worden uitgegaan van de prohibitieve ruimtelijke barrières aan de beide oevers. Daarnaast zijn van groot belang de aansluitingsmogelijkheden op het bestaande hoofdwegennet in Midden-Zeeland resp. Zeeuwsch-Vlaanderen, met name de verbindingsmogelijkheden in de noord-zuid-relatie. Het is juist voor deze verkeersrelatie, zowel interregionaal als (inter)nationaal, dat een WOV een wezenlijke nieuwe schakel in het hoofdwegennet zal vormen.

Op kaart 1 is het voor een WOV relevante hoofdwegennet aangegeven. Opgenomen zijn de autosnelwegen, aanwezig of in aanleg/planstadium, waarop zich vooral de grote doorgaande verkeersstromen concentreren, alsmede de hoofdverbindingen, dubbelbaans of enkelbaans (in dit geval autoweg of volgens beleidsvoornemens tot autoweg uit te bouwen) welke in aanvullende zin een belangrijke nationale of (supra)regionale functie vervullen.

Kaart 2 geeft een overzicht van de substantiële ruimtelijke barrières langs de Westerschelde-oevers, welke als prohibitief kunnen gelden voor de aanlanding van een WOV; tevens is opgenomen het thans aanwezige hoofdwegennet waarop een WOV dient aan te sluiten. Uit het kaartbeeld resulteren, gaande van west naar oost, de volgende tracé-mogelijkheden:

- Tracé 1, Vlissingen-Breskens.
- Tracé 2, Borssele-Hoofdplaat.
- Tracé 3, Ellewoutsdijk-Terneuzen-west.
- Tracé 4, Ellewoutsdijk-Terneuzen-oost.
- Tracé 5, Kruiningen-Perkpolder.

Voor het riviergedeelte oostelijk van tracé 4 is alleen het "oude" tracé nog meegenomen als referentie-alternatief. Het in beschouwing nemen van andere tracé's is niet zinvol omdat:

- a. de aansluitingsmogelijkheden op de hoofdwegenstructuur zowel in Zuid-Beveland als Zeeuwsch-Vlaanderen gelijk of minder zijn dan bij de tracé's 4 en 5;
- b. de rivierkruising vanwege de aanwezigheid van twee diepe geulen problematischer is;
- c. bij oostelijker gelegen tracé's niet kan worden uitgegaan van opheffing van de veerverbinding Vlissingen-Breskens, terwijl tevens van de Liefkenshoektunnel een concurrerende invloed zal uitgaan.

De tracé's 1 t/m 5 zijn schetsmatig op kaart 2 aangegeven. Zij behelzen in feite, behoudens de tracé's 1 en 5 en de situatie bij Terneuzen-west, een aantal tracébundels. Het is zelfs denkbaar dat de centrale tracébundels elkaar deels overlopen.

De tracering in de rivier zal vooral worden bepaald door technische en financiële overwegingen. In het deelrapport technische aspecten worden de tracé's nader omschreven, mede aan de hand van criteria en richtlijnen vanuit de rivierkundige en nautische belangen. In een volgend stadium zal in een gevoeligheidsanalyse moeten worden bezien in hoeverre modificaties in de tracé's mogelijk en wenselijk zijn in verband met planologische aspecten, zoals de beïnvloeding van de natuurwaarden van plaat- en schorgebieden.

Ook op het land zijn de tracé's slechts globaal geïndiceerd; ook hier zal hij een nadere optimalisering van het ontwerp moeten worden getracht planologische probleempunten zo verantwoord mogelijk op te lossen.

## 2.2 Karakteristiek, consequenties en weging van de tracé's

In deze paragraaf worden de vijf tracé-mogelijkheden nader in beschouwing genomen puntsgewijs aan de hand van de volgende criteria en kenmerken:

- karakteristiek in ruimer verband;
- noodzakelijk aan te leggen wegvakken;
- gewenste c.q. mogelijk toekomstige overige wegaanleg en -verbeteringen;
- niet meer uit te voeren wegaanleg en -verbeteringen;
- verkeersaanbod (zie bijlage 2);
- verhouding tot ruimtelijk beleid en aansluiting bij ruimtelijke structuur;
- procedurele en ruimtelijke knelpunten en aandachtspunten;

Aan de hand hiervan zal concluderend worden bezien of het zinvol is het tracé in vervolgstudies mee te nemen.

### **Tracé 1 (kaart 3a)**

- Belangrijke aanzet voor het ontstaan van een doorgaande internationale kustroute Randstad - Belgische zee kust - Calais. Volgens criteria SVV verbinding voor verantwoordelijkheid van het Rijk. Beperkt regionaal belang.  
Bekorting afstand Rijnmond - Kanaaltunnel Calais - Dover met  $\pm 80$  km.
- Aansluiting WOV op rijksweg 58 bij Oost-Souburg (2 km) en tussen Breskens en Schoondijke (3 km). Dammenweg op Walcheren voltooid, nieuw tracé buitenom Middelburg ( $\pm 10$  km), met goede aansluiting op Rijksweg 58. Rijksweg 58 in West-Zeeuwsch-Vlaanderen (versneld) uitbouwen tot autoweg, incl. rondwegen Schoondijke en Oostburg ( $\pm 15$  km).  
In België ontbreekt voortzetting grens - E5 (Jabbeke). Lengte  $\pm 25$  km, waarvan voor  $\pm 15$  km geen plannen bekend zijn.
- Gewenste uitvoering Dammenweg dubbelbaans ( $\pm 65$  km), omdat verdeelfunctie t.b.v. recreatieverkeer en doorgaande verkeersfunctie met veel (internationaal) vrachtverkeer elkaar op enkelbaans autoweg niet verdragen, gelet op de te verwachten hoeveelheid verkeer (in de zomermaanden in de orde van tenminste 15.000 mvt/etm).  
Gewenste uitbouw tot autoweg van Rijksweg 61 gedeelte Schoondijke - Hoek ( $\pm 20$  km).  
Aanleg Blankenburgtunnel met doortrekking naar Rijksweg 4 richting Den Haag ligt in de rede.
- Achterwege kunnen blijven verschillende verbeteringswerken aan Rijksweg 61 Ter Hole - Terneuzen en Rijksweg 60.
- Verkeersaanbod van veer Vlissingen - Breskens en deel Kruiningen - Perkpolder. Inhaaleffect vanwege "latente vraag". Nieuw (overkomend) internationaal verkeer. Weinig tot geen nieuw regionaal verkeer. Totaal orde van grootte  $\pm 7500$  mvt/etm in 1992.

- Geen aaneenschakeling van (potentiële) activiteiten- c.q. bevolkingscentra. Strijdig met ruimtelijke hooflijzerstructuur. Strijdig met natuur- en landschapswaarden en recreatieve belangen kustzones. Groter isolement Oost Zeeuwsch-Vlaanderen. Geen versterking van de regionale ruimtelijke en sociaal-economische structuren.
- Aanpassing SVV en Rijkswegenplan. Aanpassing ruimtelijk beleid. Geen bijzondere ruimtelijke knelpunten.

**Conclusie:**

Om goed te kunnen functioneren als doorgaande kustroute is op het traject Randstad - Brugge, naast aanleg WOV nogal het één en ander nodig aan nieuwe of te verbeteren verbindingen, zowel in Nederland als in België. Dit vergt naar verwachting veel tijd en veel geld. Het (vooralsnog) volstaan met alleen aanleg van de WOV geeft deze slechts een beperkte functie en daardoor een beperkt verkeersaanbod. De aanpassing van de (verkeers) planologische visie op rijks- en provinciaal niveau zal, gelet op onder meer procedurele aspecten, eveneens de nodige voeten in de aarde hebben.

Op grond hiervan lijkt het niet gewenst tracé 1 in vervolgstudies mee te nemen.

**Tracé 2 (kaart 3b)**

- Een enigszins ambivalente hoofdstructuur. Geen duidelijke hoofdrelatie, omdat in Zeeuwsch-Vlaanderen geen zuidelijke voortzetting mogelijk lijkt. Enerzijds heeft de verbinding enigszins nog een internationaal doorgaand karakter, voornamelijk Rotterdam-Gent (afstand ten opzichte van de route over Breda - Antwerpen  $\pm$  20 km korter maar slechts een fractie korter ten opzichte van de route via de Zoomweg), anderzijds is de "schakelfunctie" door het aandoen van tussengelegen centra (Zierikzee, Goes, Sloegebied, Kanaalzone Zeeuwsch-Vlaanderen) vrij duidelijk aanwezig, waardoor het regionaal belang onmiskenbaar is. Daarnaast zal de druk op de kustroute aanwezig blijven, zowel ten noorden als ten zuiden van de WOV. Aan de noordzijde zal dit kunnen betekenen dat tot aanleg van een kortsluiting tussen S10 en de Dammenweg bij Middelburg wordt overgegaan, waarmee voor de Dammenroute dezelfde problematiek ontstaat als bij tracé 1 geschetst. Voorts is het dan de vraag of op termijn toch niet de noodzaak ontstaat ook andere werken aan de kustroute uit te voeren, vooral in de relatie WOV - Brugge/Zeebrugge, waarmee ook in dit opzicht dezelfde problemen als bij tracé 1 aanwezig zijn.
- Aansluiting op S10/S11 bij Sloegebied (5 km) en op Rijksweg 61 bij Biervliet (4 km). Rijksweg 61 tussen WOV en Hoek ombouwen tot autoweg (5 km).
- De volgende aanvullende werken lijken al gauw in beeld te komen bij een WOV volgens tracé 2: rijbaanverdubbeling S10 (5 km), aanleg tunnel bij Sluiskil (anders gevaar van sluipverkeer langs westelijke kanaaloever door Sas van Gent) en autoweg-uitvoering Rijksweg 58 en 61 Sluis - Oostburg - Biervliet (nieuw tracé  $\pm$  6 km, verbeteren bestaand tracé  $\pm$  15 km).  
Ook kan het nodig worden de capaciteit van de S11 en de Zeelandroute te vergroten, zeker wanneer geen kortsluiting S10 - Dammenweg wordt gemaakt, waarmee het noord-zuidverkeer in westelijke richting kan worden afgeleid. In de Zeelandroute vormen de brug

over de Zandkreekdam en de Zeelandbrug bij capaciteitsverruiming wezenlijke knelpunten.

- Ook hier kunnen achterwege blijven verbeteringswerken aan de Rijkswegen 61 Terneuzen - Ter Hole en 60.
- Verkeersaanbod van veer Vlissingen - Breskens en groot deel Krui-ningen-Perkpolder. Inhaaleffect en enig overkomend verkeer. Enig nieuw regionaal verkeer. Totaal  $\pm$  8500 mvt/etm. in 1992.
- Redelijk in overeenstemming met ruimtelijke hoofdstructuur. Verbindt een aantal regionale centra met elkaar, zij het dat de rivierkruising vrijwel haaks staat op de naar verwachting belang-rijkste regionale verkeersrelatie. Voor West Zeeuwsch-Vlaanderen gunstig, voor Oost Zeeuwsch-Vlaanderen niet optimaal. Geen prin-cipiële invloed op het beleid ten aanzien van en functies in lan-delijk gebied.
- Natuurwaarden in de Westerschelde nader aandachtspunt (Hoge Pla-ten, Paulinaschor). Aanpassing provinciaal wegenplan. Geen bij-zondere ruimtelijke knelpunten. Ruime afstand ten opzichte van kern Borssele gewenst. Beïnvloeding mogelijkheden aanleg zeeha-venindustrieterrein op Paulinaschor.

#### Conclusie:

Tracé 2 is niet à priori strijdig met de vigerende planologische visies en het ruimtelijk beleid. Er zijn wel kanttekeningen bij dit tracé te plaatsen, met name het ambivalente karakter voor het be-dienen van zowel de regionale als de (inter) nationale verkeersrela-ties. Indien de exploitatie-mogelijkheden (aanlegkosten in relatie tot tolopbrengsten) zich haalbaar laten aanzien kan dit tracé in de vervolgstudies worden meegenomen.

#### Tracé 3 (kaart 3c)

- De noord-zuid-oriëntatie centraal door Zeeland komt duidelijker naar voren. De druk op een kustroute is veel minder opportuun. De route Rotterdam-Gent is 15-35 km korter dan via Breda - Antwer-pen, ten opzichte van de Zoomweg is dit 5-15 km. Een keuze moet worden gemaakt tussen een westelijk en een ooste-lijk tracé op Zuid-Beveland. In het eerste geval wordt de regio-nale functie (aaneenschakeling van activiteitencentra) meer be-nadrukt, in het andere geval de doorgaande functie.
- Aansluiting WOV op S10/S11 bij Sloegebied (variant west, 8 km) dan wel op Rijksweg 58 bij de aansluiting van de Zeelandroute S7 (variant oost, 11 km). In Zeeuwsch-Vlaanderen aansluiting op Rijksweg 61 tussen Hoek en Sluiskil (5 km). Spoedige aanleg tun-nel bij Sluiskil lijkt onvermijdelijk omdat anders doorgaande noord-zuidfunctie minder aantrekkelijk wordt en/of sluipverkeer ontstaat via Sas van Gent. Alternatief is doortrekken WOV-tracé naar Belgische R4 ten westen van Zelzate (12 km, waarvan  $\pm$  7 op Belgisch grondgebied). In de Zak van Zuid-Beveland zijn aanpas-singen nodig aan het lokale/regionale wegennet, de aard hiervan is afhankelijk van de keuze westelijke c.q. oostelijke variant van de WOV-aansluiting.
- Ook hier, afhankelijk van de ontwikkeling van het doorgaande noord-zuidverkeer, wellicht capaciteitsvergroting van de Zeeland-route in de toekomst nodig. Hetzelfde geldt voor S10 en de S11 bij de westelijke variant.



- Werken aan Rijkswegen in oost- en west-Zeeuwsch-Vlaanderen kunnen achterwege blijven, deze houden alleen nog een regionale functie.
- Het verkeersaanbod zal ten opzichte van tracé 2 toenemen: meer overkomend verkeer en meer nieuw verkeer. Totaal  $\pm$  9000 mvt/etm. in 1992.
- Goede ondersteuning van de regionale ruimtelijke structuur en sociaal-economische ontwikkelingspotenties, met name de westelijke variant. Voor West Zeeuwsch-Vlaanderen minder gunstig, maar voor Oost Zeeuwsch-Vlaanderen beter dan tracé 2. Oostelijke variant geeft inpassingsproblemen gelet op kwetsbare natuur- en landschapswaarden in de Zak van Zuid-Beveland. In verband hiermee minder in overeenstemming met vigerend ruimtelijk beleid voor dit gebied.
- Oostelijke variant procedureel en inhoudelijk knelpunt voor wat betreft inpassing. Aanpassing provinciaal wegenplan. Tracé in de rivier ligt in gebied met kruisingen van leidingen en kabels (zie kaart 2).  
Ruimte tussen terrein DOW-Chemical en reservering voorhaven nieuwe zeesluis zeer beperkt.

**Conclusie:**

Voor een aantal (verkeers) planologisch relevante aspecten een redelijk aantrekkelijk tracé. De lengte van de bijbehorende aansluitende wegvakken is meer dan bij tracé 2, terwijl de tunnel bij Sluiskil, welke beslist nodig lijkt bij een WOV-project volgens tracé 3, in elk geval een aanzienlijke kostenfactor betekent. De oostelijke tracé-variant op Zuid-Beveland zal niet eenvoudig inpasbaar zijn. Een conclusie ten aanzien van het meenemen van dit tracé in vervolgstudies zal na de behandeling van tracé 4 volgen.

**Tracé 4 (kaart 3d)**

- Duidelijke noord-zuid-oriëntatie in de relatie Rotterdam - Gent, welke 40 km korter is ten opzichte van de route via Breda - Antwerpen en 20 km korter is ten opzichte van de route via Zoomweg - Liefkenshoek-tunnel. Ook hier in beginsel de keuze tussen een westelijke en oostelijke variant in Zuid-Beveland, maar de oostelijke variant ligt hier meer dan bij tracé 3 in de rede gelet op de vooral in zuidelijke richting gesuggereerde doorgaande relatie. Wanneer om redenen van overwegende bezwaren tegen de inpassing van dit tracé toch gekozen dient te worden voor de westelijke variant kan worden gezien of in een latere fase een kortsluiting kan worden gemaakt naar de S10 nabij 's-Gravenpolder ten behoeve van het oostelijk georiënteerde verkeer (zie inzet van kaart 3d).
- Aansluiting op Zuid-Beveland als bij tracé 3. Beide varianten  $\pm$  10 km. In Zeeuwsch-Vlaanderen aansluiten op de Tractaatweg (5 km, inclusief vloeiende aansluiting). In de Zak van Zuid-Beveland aanvullende voorzieningen aan het lokale/regionale wegennet als bij tracé 3.
- Capaciteitsvergroting op de Zeelandroute in de toekomst wellicht nodig, zie tracé 3. Of er een tunnel bij Sluiskil nodig is dient nader te worden gezien.
- Verbeteringswerken aan de rijkswegen in Zeeuwsch-Vlaanderen kunnen ook hier achterwege blijven.

- Zowel voor het doorgaande noord-zuid-verkeer als het interzeeuwse verkeer tussen de middenzeeuwse centra en de Zeeuwsch-Vlaamse Kanaalzone ligt tracé 4 erg gunstig. Het verkeersaanbod wordt geraamd op + 9500 mvt/etm. in 1992.
- Evenals tracé 3 goede ondersteuning van de regionale ruimtelijke structuur en de sociaal-economische ontwikkelingspotenties. West Zeeuwsch-Vlaanderen neemt echter een nogal geïsoleerde positie in, voor deze regio is tracé 4 veel minder aantrekkelijk. Voor de inpassing van het tracé op Zuid-Beveland geldt hetzelfde als bij tracé 3.
- Inpassing oostelijke variant op Zuid-Beveland geeft procedureel en inhoudelijk problemen. Aanpassing provinciaal wegenplan. Ten oosten van Terneuzen rekening houden met toekomstige stadsuitbreiding. Bij aanlanding Zuid-Beveland vormen de natuur- en landschapswaarden van het Zuidgors een aandachtspunt.

#### Conclusie:

In een aantal opzichten een aantrekkelijk tracé, zodat dit bij de verdere studies meegenomen dient te worden. Ten opzichte van tracé 3 biedt dit tracé verkeersplanologisch meer voordelen, de nadelen zijn nagenoeg identiek of voor de onderlinge vergelijking van minder betekenis. Dit geldt alleen niet voor de betekenis van de tracé's voor West resp. Oost Zeeuwsch-Vlaanderen, waarvoor zij vrij duidelijk verschillen. Dit betekent dat in de verdere studies tracé 3 alleen dan nog een rol speelt wanneer de haalbaarheid voor wat betreft de exploitatie niet of nauwelijks onderdoet voor die van tracé 4 en voorts de kosten van de benodigde aanvullende voorzieningen ten opzichte van tracé 4 geen beletsel vormen. Daarbij dient een inschatting te worden gemaakt van de verschillen van beide tracé's in hun betekenis voor West- resp. Oost Zeeuwsch-Vlaanderen en moet worden bezien of en hoe bepaalde nadelen kunnen worden beperkt.

#### Tracé 5 (kaart 3e)

- Minder duidelijke structuur en functie in het kader van het nationale en internationale hoofdwegennet. Geen bekorting van relaties tussen belangrijke centra, noch aaneenschakeling van regionale centra. Concurrentie van oostelijker gelegen noord-zuid-verbindingen.  
Als regionale verbinding nog wel van belang. In de bij dit tracé behorende conceptie blijft ook de veerverbinding Vlissingen-Breskens bestaan.
- Aansluitingen op Rijksweg 58 bij Kruiningen en Rijksweg 60 bij Kloosterzande conform vastgestelde plan (2 resp. 3 km). Uitvoering van verbeteringen aan Rijkswegen 60 en 61 Terneuzen - Ter Hole noodzakelijk. Dit betreft gedeeltelijk nieuwe tracé's, gedeeltelijk werken aan bestaande tracé's, bij elkaar ca. 45 km. Ook de voortzetting van Rijksweg 60 op Belgisch grondgebied moet worden verbeterd, dit vergt een nieuw tracé.
- Aanvullende werken worden niet voorzien.
- Een WOV volgens dit tracé heeft geen invloed op het achterwege kunnen laten van in de huidige wegenplannen voorziene werken.
- Het verkeersaanbod kan worden geraamd op + 8500 mvt/etm. in 1992.
- Het tracé is opgenomen in het vigerende ruimtelijk beleid. Behoudens het feit van de aanwezigheid van een WOV (met gunstige effecten voor Zeeuwsch-Vlaanderen), wordt met de plaats van het

tracé geen bijzondere bijdrage geleverd aan de (ondersteuning van de) gewenste ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling. De plaatskeuze destijds berustte dan ook op voornamelijk technische overwegingen.

- Het tracé heeft geen inpassingsproblemen van procedurele en/of inhoudelijke aard.

**Conclusie:**

Ten opzichte van een centraal tracé kan thans aan het nut van tracé 5 in (inter) nationaal een regionaal verband worden getwijfeld. Het provinciaal bestuur van Zeeland heeft reeds uitgesproken dat dit tracé wat haar betreft kan worden verlaten. Omdat aan dit tracé geen vervolgstudies zijn verbonden (de plannen waren reeds voldoende uitgewerkt en afgewogen) zal dit tracé in de besluitvormingsprocedure alleen worden vermeld als 0-alternatief (referentieniveau).

### 3. Nader te onderzoeken aspecten bij de verschillende tracé's

Voor de verdere besluitvorming ten aanzien van de totstandkoming van een WOV dienen nog een aantal procedures te worden doorlopen, waarvan de meeste een wettelijke basis hebben. Hierop wordt in hoofdstuk 4 ingegaan.

Bij deze procedures dienen de nodige gegevens inzake de effecten van het project te worden aangeleverd, zodat aan de hand van een afweging van de voor- en nadelen ten aanzien van tal van relevante aspecten de beleidsmatige keuzes kunnen worden onderbouwd. In dit hoofdstuk zal worden geïndiceerd voor welke planologische of hiermee nauw verwante aspecten, bepaalde effecten zijn te verwachten van de aanleg van de WOV.

Hiermee wordt een inzicht gegeven in onderwerpen welke nadere aandacht verdienen ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming.

De relevante aspecten zijn te groeperen in de volgende thema's:

- verkeer en vervoer;
- planologie en ruimtelijke functies;
- milieu.

#### 3.1 Verkeer en vervoer

##### **Verkeersafwikkeling (autoverkeer)**

Nagegaan moet worden hoe ten opzichte van de huidige situatie de verkeersstromen op het hoofdwegennet zich naar verwachting zullen ontwikkelen, hoe hiermee knelpunten worden opgelost of voorkomen en of zich eventueel nieuwe knelpunten kunnen voordoen.

Voorts dient de verkeersafwikkeling op het regionale en lokale wegennet te worden bezien met het oog op eventuele aanpassingen van dit net.

##### **Verkeersveiligheid**

Naast de verkeersafwikkeling is de verkeersveiligheid van belang. Dit vereist een inschatting van de bijdrage die een WOV levert aan de verkeersveiligheid, zoals het opheffen/verminderen van "black-spot" situaties en het concentreren van verkeer op hoogwaardige wegen (autosnelwegen, autowegen).

### **Openbaar vervoer**

Eventuele effecten op het openbaar vervoer kunnen betrekking hebben op de bereikbaarheid van stations en de door buslijnen te onderhouden relaties.

### **Langzaam verkeer**

Nagegaan moet worden of en zo ja welke voorzieningen moeten worden getroffen voor het langzaam verkeer omdat bij het opheffen van een veerverbinding de bestaande mogelijkheden voor voetgangers, fietsers en landbouwverkeer in beginsel vervallen.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen**

Dit aspect verdient de aandacht wanneer een WOV geheel of gedeeltelijk als tunnel wordt uitgevoerd.

### **Wegenplannen**

De aanleg van een WOV anders dan bij Kruiningen-Perkpolder is niet voorzien in de betreffende sectorplannen: het Rijkswegenplan (en het SVV) en/of het provinciale secundaire wegenplan. De inpassing in deze plannen, zowel inhoudelijk als procedureel, is derhalve een aandachtspunt (zie ook hoofdstuk 4).

## 3.2 Planologie en ruimtelijke structuur

### **Planologische beleidskaders**

Als planologische beleidskaders worden aangemerkt op Rijksniveau de Structuurschetsen Stedelijke Gebieden en Landelijke Gebieden, de "groene" structuurschema's en het SVV en op provinciaal niveau de streekplannen. Bezien moet worden hoe de aanleg van de WOV in directe en in afgeleide zin zich verhoudt tot het in deze kaders neergelegde beleid.

### **Stads- en dorpsontwikkeling**

Een WOV kan van invloed zijn op plannen en mogelijkheden met betrekking tot de (verdere) uitbouw van steden en dorpen.

### **Natuurgebieden en -waarden en landschap**

Het gaat hierbij om een inschatting van de eventuele aantasting van het natuurlijk milieu welke direct of indirect door de totstandkoming van een WOV wordt veroorzaakt.

Voorts komen de visuele aspecten aan de orde alsmede de inpassingsmogelijkheden van de wegtracé's in de landschapsstructuur en de beoordeling van de eventuele aantasting van bijzondere landschapselementen.

Nu reeds kan worden gesteld dat de inpassing van een tracé tussen Ellewoutsdijk en de S7 (aansluiting op A58) problematisch zal zijn in verband met de kwetsbaarheid en dichtheid van natuur- en landschapswaarden in het tussenliggende gebied. In iets mindere mate geldt dit ook voor een tracé tussen Ellewoutsdijk en de S10 nabij 's-Gravenpolder. Dit aspect speelt nadrukkelijk bij de nadere bestudering en uitwerking van de WOV-tracé's 3 en 4, oostelijke varianten voor de aansluitende weg op Zuid-Beveland.

Ter illustratie dienen de kaarten 4 en 5. Kaart 4 is een kwetsbaarheidskaart waarop de mate van kwetsbaarheid van hoofdgebieden ten aanzien van natuur- en landschapswaarden is aangegeven en waarop tevens de zeer kwetsbare deelgebieden en dijken zijn vermeld. Kaart

5 is een beleidskaart welke aangeeft in hoeverre de geconstateerde waarden momenteel of in de nabije toekomst in het ruimtelijk beleid worden beschermd.

#### **Agrarische bedrijfsvoering**

Bij dit aspect wordt gezien het beslag dat gelegd wordt op landbouwgronden en of er sprake is van een gunstige of ongunstige doorsnijding van agrarisch produktiegebied.

#### **Regionale economie en verzorgingsstructuur**

Hierbij kunnen globale beschouwingen worden gegeven ten aanzien van de beïnvloeding van de vestigingscondities voor bedrijvigheid in de verschillende regio's en de eventuele gevolgen van de "koppeling" van arbeidsmarkten, alsmede ten aanzien van de effecten van de wijzigingen in de bereikbaarheid van voorzieningen van verzorgende aard.

#### **Recreatieve aspecten**

De aanleg van een WOV kan gevolgen hebben voor de recreatieve potenties van bepaalde gebieden.

#### **Bijzondere knelpunten of obstakels**

Bij bepaalde tracé's kunnen bijzondere obstakels een belemmering vormen dan wel zullen extra voorzieningen ten behoeve van gevestigde belangen nodig zijn.

### 3.3 Milieuhygiëne

#### **Verkeersshinder**

Wijziging van de verkeersstromen betekent dat ook de door deze stromen veroorzaakte verkeersshinder zich zal wijzigen. Het gaat hier om onder meer luchtverontreiniging, geluidshinder en barrièrewerking.

#### **Externe veiligheid**

Nagegaan moet worden of bij de verschillende tracé's aspecten van externe veiligheid in het geding kunnen zijn.

## 4. Procedures

Op basis van de thans aan de orde zijnde haalbaarheidsstudie zal een besluit worden genomen ten aanzien van de vraag of de totstandkoming van een WOV-project formeel in voorbereiding wordt genomen. Wanneer deze vraag positief wordt beantwoord ontstaat het voornemen tot realisering van het project. Tussen het tijdstip waarop dit voornemen kenbaar wordt gemaakt en het tijdstip waarop met de daadwerkelijke uitvoering kan worden begonnen, dienen verschillende procedures te worden doorlopen. Deze kunnen worden onderscheiden in:

- de tracévaststellingsprocedure;
- de procedure voor de planologische inpassing;
- de procedure voor de opneming in de sectorplannen;
- procedures voor het verkrijgen van de benodigde concessies en vergunningen.

#### 4.1 Tracé vaststellingsprocedure

Een WOV volgens een centraal tracé is niet opgenomen in het SVV of het Rijkswegenplan. Het betreft voorts een project waarvoor de provincie het initiatief heeft genomen. Uitgangspunt is derhalve dat de tracé vaststelling een provinciale aangelegenheid is.

Er dient dan de procedure te worden gevolgd die bij de vaststelling van tracé's van provinciale wegen (incl. de daarbij behorende kunstwerken) sinds de jaren '70 gebruikelijk is. De procedure, welke op zich geen wettelijke status heeft, is ontwikkeld om tot een evenwichtige afweging van de bij een wegproject betrokken belangen te komen, waartoe in de procedure een ruime plaats aan overleg en inspraak wordt gegeven. In de procedure speelt de tracé- of projectnota een wezenlijke rol. Hierin worden verschillende alternatieven voor het project op hun effecten voor relevante aspecten, zoals verkeer, planologie, financiën en milieu, onderzocht. Na overleg met betrokken instanties en inspraak volgt advisering inzake de te maken keuze door bepaalde adviesorganen, waarna het tracé door het College van Gedeputeerde Staten wordt vastgesteld.

Sinds de inwerkingtreding van het desbetreffende gedeelte van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne is voor ondermeer het WOV-project ook de plicht tot milieu-effectrapportage (mer) ontstaan. Er dient een Milieu-Effect-Rapport (MER) te worden opgesteld dat de in de wet aangegeven procedure dient te doorlopen.

De mer-procedure kan (zoveel mogelijk) worden ingepast in de tot dusver gebruikelijke tracé vaststellingsprocedure, waartoe in de project/tracénota het MER als een herkenbaar onderdeel, in overeenstemming met hiervoor opgestelde richtlijnen, wordt opgenomen.

De belangrijkste partijen in de mer-procedure zijn de initiatiefnemer (particuliere of overheidsorganisatie die een activiteit wil ondernemen) en het bevoegd gezag (overheidsinstantie die bevoegd is over de activiteit een besluit te nemen). Daarnaast spelen in de procedure een rol de (wettelijke) adviseurs, de onafhankelijke mer-commissie en insprekers (iedere geïnteresseerde of belanghebbende). Hoewel voor de eigenlijke oeververbinding de toekomstige exploitant als initiatiefnemer zou kunnen worden gezien is het voor de duidelijkheid gewenst dat voor beide onlosmakelijk met elkaar verbonden onderdelen rivierkruising en toeleidende wegen één MER wordt opgesteld en dat in één procedure de besluitvorming plaats vindt. Het ligt daarom in de rede de provincie Zeeland te beschouwen als initiatiefnemer voor het gehele project. De provincie is tevens het bevoegd gezag. Hiermee kan worden bereikt dat, binnen de mogelijkheden die de wettelijke termijnen bieden, de procedure efficiënt en relatief snel wordt doorlopen. Aan deze snelheid is grote behoefte, getuigd op de door potentiële exploitanten gedane aanbiedingen.

In de procedure kunnen een aantal stappen worden onderscheiden, waarvan de belangrijkste zijn:

- bekendmaking voornemen (bevoegd gezag);
- vooroverleg (initiatiefnemer, bevoegd gezag), incl. inspraak en advisering door onafhankelijke commissie mer, aan de hand van een verkennende notitie;
- vaststelling richtlijnen (bevoegd gezag);
- opstellen projectnota/MER (initiatiefnemer);

- inspraak en advies; toetsing van het MER door cie. mer;
- besluit (bevoegd gezag).

Voor deze procedure moet op een termijn van tenminste 15 maanden worden gerekend, wanneer wordt aangenomen dat in 6 maanden de projectnota kan worden opgesteld. In vergelijking met andere complexe projecten zou dit uiterst snel zijn, zodat in de praktijk, zeker ook omdat voor het halen van de genoemde 15 maanden de volledige medewerking nodig is van de adviesorganen en besluitvormende instanties (behandeling met voorrang), op een langere proceduretijd moet worden gerekend. Voor een volledig overzicht van de respectievelijke stappen en de wettelijke termijnen wordt verwezen naar bijlage 3.

#### 4.2 Procedure voor de planologische inpassing; streekplan en bestemmingsplannen

Ten aanzien van het streekplan kan worden gesteld dat de mogelijkheid van de aanleg van een WOV volgens een centraal tracé zal zijn opgenomen in het ontwerp-streekplan Zeeland, dat eind 1987 ter visie zal worden gelegd. De vaststelling van dit streekplan is aan de orde eind 1988.

De aankondiging van een project in een streekplan was tot voor kort voorwaarde om een gemeente die niet mee wil werken een aanwijzing te kunnen geven voor de regeling van het project in een bestemmingsplan. Na de recente wijziging van de Wet Ruimtelijke Ordening is de opname in een vigerend streekplan echter voor een dergelijke aanwijzing niet meer noodzakelijk, deze kan ook gegeven worden op basis van een gemotiveerd afzonderlijk besluit van Provinciale Staten. Dit betekent dat, indien nodig, het tracé vaststellingsbesluit grondslag voor een aanwijzing kan zijn.

Ten aanzien van het bestemmingsplan zijn twee lijnen mogelijk:

- a. de vrijstellingsprocedure ex art. 19 WRO, waarbij de aanleg van een project mogelijk wordt gemaakt door vrijstelling te verlenen van de bepalingen en regelingen in een vigerend bestemmingsplan;
- b. de bestemmingsplanprocedure.

##### **ad a.**

Hiervoor is in elk geval de medewerking van de betrokken gemeentebesturen vereist. Deze dienen een voorbereidingsbesluit te nemen dan wel een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage te leggen, waarna, mits Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar afgeven, vrijstelling kan worden verleend van de geldende bestemmingsplannen. De procedure duurt maximaal 8 maanden, maar kan in beginsel met enkele maanden worden bekort.

Voor een overzicht van de te onderscheiden stappen met bijbehorende (wettelijke) termijnen wordt verwezen naar bijlage 4.

##### **ad b.**

De officiële procedure start met het ter inzage leggen van het ontwerp-bestemmingsplan. Wanneer bezwaren worden ingediend tot aan de Kroon kan de procedure ruim 3 jaar in beslag nemen (zie bijlage 5).

Uitgaande van de vereiste spoed voor de aanvang van de werkzaamheden aan het project zal dus gestreefd moeten worden naar de onder a ge-

noemde procedure. Dit is verdedigbaar wanneer bij de tracévaststellingsprocedure, met name de mer, de nodige zorgvuldigheid wordt betracht ten aanzien van inspraak en afweging van de betrokken belangen en wanneer deze procedure tevens wordt benut voor de coördinatie van de ten aanzien van het project te nemen besluiten door de verschillende betrokken overheden. De wet opent nadrukkelijk deze mogelijkheid tot coördinatie, waarmee doublures in procedureel opzicht kunnen worden voorkomen.

De rechtmatigheid van de op basis van een gecoördineerde procesgang te nemen besluiten kan worden getoetst via de beroepsmogelijkheid volgens de Wet AROB.

#### 4.3 Procedure opnemings in de sectorplannen

Dit betreft een herziening door Provinciale Staten van het (secundaire) provinciale wegenplan, waarin de WOV en met name de aansluitende wegvakken moeten zijn opgenomen om tijdig over de financiële middelen op grond van de Wet Uitkering Wegen te kunnen beschikken.

De procedure op zich is eenvoudig en kort en staat geheel los van de hiervoor genoemde procedures. Een vooruitlopen hierop is mogelijk. De herziening van het wegenplan heeft meer een administratief dan een inhoudelijk karakter.

#### 4.4 Procedures voor het verkrijgen van concessies en vergunningen

Voor de uitvoering van het project zullen nogal wat vergunningen en ontheffingen c.a. nodig zijn op basis van de waterstaats-, milieu- en ruimtelijke ordeningswetgeving. Zonder volledigheid te pretenderen kunnen worden genoemd:

- goedkeuring ingevolge art. 33 van de Waterstaatswet 1900 door GS;
- ontheffing ingevolge de Verordening Waterkering en Waterbeheersing Zeeland door GS;
- goedkeuring GS ingevolge de Wegenverordening Zeeland;
- vergunning ingevolge de Ontgrondingswet van de Minister van Verkeer en Waterstaat;
- vergunning ingevolge de Rivierenwet en het Baggerreglement van of vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat;
- vergunning ingevolge de Grondwaterwet van Gedeputeerde Staten;
- Concessie door de Kroon ingevolge de Wet houdende bepalingen omtrent het ondernemen van droogmakerijen en indijkingen; de concessie is tevens mer-plichtig wanneer de indijking (werk- c.q. overgangseiland) een oppervlakte heeft van 200 ha of meer;
- vergunning(en) op grond van Hinderwet en Hinderbesluit;
- hogere grenswaarden ingevolge de Wet Geluidhinder;
- Wet op de Bodembescherming;
- Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren;
- bouwvergunning en aanlegvergunning van gemeenten.

Voor zover hierbij milieu-effecten in het geding zijn zullen deze bij een gecoördineerde besluitvorming in het kader van de mer-procedure en de besluitvorming hieromtrent worden meegenomen, zodat bij de vergunning- of ontheffingverlening geen hernieuwde afweging ten principale behoeft plaats te vinden. Dit laat uiteraard onverlet dat de verantwoordelijke overheden aan de onderscheiden vergunningen en



ontheffingen voorwaarden kunnen verbinden ter bescherming van de met de wetgeving beoogde belangen.

## 5. Toetsing van door exploitatiemaatschappijen ingediende plannen

### 5.1 Tracé's

Door de beide potentiële exploitatiemaatschappijen zijn in totaal 9 tracé's ingediend, waarin brug- en tunneloplossingen, al dan niet in combinatie voorkomen.

Eén maatschappij komt met een tracé "direct" ten oosten van Terneuzen en Ellewoutsdijk en een tracé "direct" ten westen van deze plaatsen. Beide vallen bij de aanlandingen op Zeeuwsch-Vlaanderen resp. Zuid-Beveland binnen de hiervoor opgegeven zones.

De andere maatschappij acht 7 tracé's technisch haalbaar: twee tracé's "direct" ten oosten van Terneuzen en Ellewoutsdijk (tracé's verschillen alleen in de rivier), één die gaat van Terneuzen-west naar Ellewoutsdijk-oost, één volgens de lijn Terneuzen-oost - Ellewoutsdijk-oost, twee van Mosselbanken-oost naar Ellewoutsdijk-oost (deze verschillen ook alleen ten principale in de rivier) en één "direct" ten oosten van de lijn Hoofdplaat - Borssele. Bij de tracé's die ten oosten van Terneuzen aanlanden dient zorgvuldig te worden bezien of voldoende ruimte overblijft voor stadsuitbreiding van Terneuzen ten oosten van de Otheense Kreek. De aanlanding van de twee tracé's bij Mosselbanken-oost valt niet binnen een opgegeven zone, maar er zijn geen fundamentele bezwaren tegen deze aanlandingsplaats. Wel geldt voor deze tracé's dat zij nogal haaks staan op de verkeersrelatie Kanaalzone - Sloegebied/Walcheren, waardoor zij vanwege de geïntroduceerde omrij-afstand minder logisch lijken. Anderzijds liggen deze tracé's goed voor een eventueel toekomstig zeehavengebied Paulinaschor.

De conclusie is dat de ingediende tracé's, noch qua ligging in de rivier, noch qua aanlandingsplaatsen op overwegende planologische problemen stuiten. Wel zal na een nadere keuze ten aanzien van de uit te werken oplossingen moeten worden bezien of deze tracé's mede aan de hand van planologische overwegingen kunnen worden geoptimaliseerd.

### 5.2 Technische uitvoering

De technische uitvoering (brug, tunnel of combinatie) bij de ingediende tracé's stuit evenmin op overwegende planologische bezwaren.

Bij brugoplossingen is de landschappelijke invloed uiteraard veel groter dan bij tunneloplossingen, maar deze invloed hoeft niet à priori als negatief te worden gekwalificeerd. Wel zullen brugoplossingen ten oosten en ten westen van Terneuzen en Ellewoutsdijk aanpassingen nodig maken van de geplande walradarketen en van het PPT-straalpad Terneuzen-Goes.

Tunneloplossingen ten westen van Terneuzen krijgen te maken met rivierkruisende kabels en leidingen. Alle tunneloplossingen behalve Mosselbanken-oost doen in de rivier minder schade aan natuurwaarden van platen en schorren dan brugoplossingen. Waar een overgangseiland nodig is (brug-brug, brug-tunnel of tunnel-brug) zal dit op de desbetreffende plaats aantasting van natuurwaarden veroorzaken. Dit wordt niet prohibitief geacht, mits de oppervlakte van zo'n eiland

minimaal wordt gehouden en het resterende plaatgedeelte niet (verder) wordt ontsloten.

### 5.3 Verkeersprognoses

Eén der maatschappijen rekent in zijn aanbieding met concrete verkeersprognoses, gebaseerd op een recente studie van het NEI. Mede aan de hand van deze prognoses, en de daarop gebaseerde exploitatieverwachting, wordt een tracé nabij Borssele niet haalbaar geacht en derhalve niet ingediend.

Er wordt dezerzijds op gewezen dat de prognoses voor de tracé's Terneuzen - Ellewoutsdijk, ondanks de door de maatschappij veiligheidshalve verrichte neerwaartse bijstelling, nog significant hoger liggen dan de door de provincie verantwoord geachte prognose, zodat de maatschappij wat dit betreft zeker niet pessimistisch is (zie ook bijlage 2).

De andere maatschappij noemt in zijn aanbieding geen verkeersprognose-cijfers, doch stelt, dat het tracé Terneuzen-west - Ellewoutsdijk-west de grootste exploitatiezekerheid geeft, en dat er vanuit haar optiek voorts geen significante verschillen zijn tussen de tracé's ten oosten van Terneuzen - Ellewoutsdijk en de tracé's Mosselbanken-oost - Ellewoutsdijk-oost resp. Hoofdplaat - Borssele. Bij deze tracé's worden geboorde tunneloplossingen uit een oogpunt van exploitatie in elk geval het minst aantrekkelijk geacht.

Dezerzijds wordt er op gewezen dat de verkeersomvang van west naar oost volgens de inzichten van de provincie duidelijk groter wordt (zie par. 2.2 van dit rapport en bijlage 2), zodat de vraag rijst of deze exploitatiemaatschappij bij haar bovengenoemde afweging hier voldoende rekening mee heeft gehouden.

### 5.4 Proceduretermijn

Een der maatschappijen veronderstelt in zijn aanbieding een proceduretijd die in 1987 goeddeels is afgerond. Gelet op het gestelde in hoofdstuk 4 van dit rapport is dit onhaalbaar. Gerekend moet worden op tenminste 15 maanden vóór het tracé kan worden vastgesteld; deze termijn is sterk optimistisch en voorts alleen haalbaar bij een maximale inspanning van alle betrokken organen.

Beide maatschappijen veronderstellen een (gedeeltelijk) kunnen samengaan van proceduretijd en werkvoorbereidingstijd. Dit is juist, maar zekerheidshalve wordt er op gewezen dat de technische uitwerking en de eigenlijke werkvoorbereiding pas definitief ter hand kunnen worden genomen na de vaststelling van het tracé, zodat het kunnen samengaan voornamelijk betrekking zal hebben op de planologische procedure en de vergunningen procedures (zie ook bijlage 6).

## TENSLOTTE

Veelal worden in mer-procedures en -studies vrij veel alternatieven meegenomen en op tal van aspecten onderling beoordeeld. In het onderhavige geval is een vrij stringente voorselectie verdedigbaar.

Immers de exploitatiebaarheid van het WOV-project vormt een volledig ont-

bindende voorwaarde voor de realisering: van alternatieven die niet exploiteerbaar zijn kan op voorhand worden gesteld dat zij niet zullen worden gerealiseerd, ongeacht de beoordeling op andere aspecten. Dit maakt het ook zinloos om verdere studies naar deze alternatieven en hun effecten te ondernemen.

Derhalve zullen de, op grond van de onderhavige haalbaarheidsstudies, van de zijde van betrokken overheden en potentiële exploitanten gemotiveerde beslissingen de bestuurlijk-politieke en bedrijfseconomische grondslag moeten bevatten voor de voorselectie van in procedure te brengen alternatieven.

SAMENSTELLING WERKGROEP PLANOLOGIE WOV

Voorzitter : ir. R.M.Th. Adriaansens - Provinciale Planologische Dienst  
Zeeland.

Secretaris : ir. A.C. Binnendijk - Provinciale Planologische Dienst  
Zeeland

Leden : ir. Th.J. Bakker - Rijkswaterstaat, directie Zee-  
land.  
ir. A. de Best - Provinciale Waterstaat Zeeland  
dhr. J. Jonker - Ingenieursbureau voor Project-  
rationalisatie en -coördinatie  
ir. Ch.B. Landré - Provinciale Waterstaat Zeeland  
ir. A. Lievense - Provinciale Waterstaat Zeeland

VERKEERSPROGNOSE1. Prognose provincie

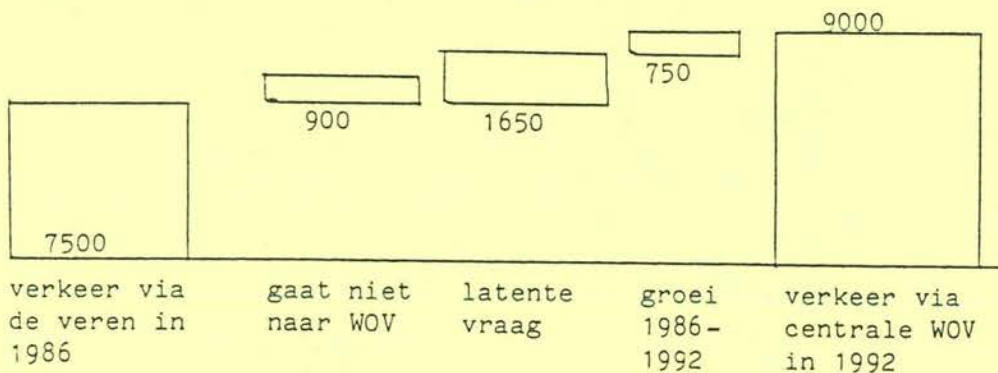
Op basis van verkeersprognoses die in het rapport DE MAN en het NEI-rapport voor de WOV bij Kruiningen-Perkpolder zijn gemaakt, is van provincialewege een globale prognose voor een centrale WOV opgesteld.

Voor 1992 ca. 9500 mvt/etm voor een oostelijk tracé en voor een westelijk tracé ca. 8500 mvt/etm.

Ter ondersteuning daarvan, zij het globaal, de volgende benadering.

In het McKinsey-rapport wordt aangegeven dat bij elk congestiepunt een zgn. "LATENTE VRAAG" bestaat. Dat is verkeer dat is uitgeweken naar andere routes, naar andere tijden. Uit een aantal praktijkvoorbeelden wordt afgeleid dat het hierbij om ca. 25% verkeer gaat.

Als dat voor de WOV wordt toegepast zou het verkeer via een centrale WOV in 1992 ca. 9000 mvt/etm bedragen.



Dit is erg globaal, maar geeft aan dat de provinciale prognose, qua orde van grootte, goed zit.

Er is in de provinciale prognose met de volgende factoren geen rekening gehouden.

a. Het verkeer via de veren is aanzienlijk achter gebleven bij de overige hoofdwegen in Zeeland. Ten opzichte van de Zeelandbrug over de laatste 10 jaar ca. 20%.

Waarschijnlijk te wijten aan achterblijvende capaciteit. Aanleg van de WOV zal dat teniet kunnen doen.

b. Een deel van het verkeer dat nu via België rijdt zal naar de WOV over kunnen gaan. Dat is nu voorzichtig geraamd. Als de route via het Deltagebied de nodige allure krijgt (hoofdroute) kan dat misschien meer worden.

Ook als rekening wordt gehouden met congestie in de Kennedytunnel.

c. Er is met weinig nieuw verkeer gerekend. Op grond van het onder a genoemde argument kan dat meer worden.

Een Noord-Zuid route door de delta met een hoogwaardige allure zal economische en toeristische potenties kunnen doen ontwikkelen.

De onder a, b en c genoemde effecten kunnen een aanzienlijke verhoging van de eerder genoemde prognosegetallen betekenen - ca. 50% is niet ondenkbaar.

Vooralsnog rekenen met de volgende prognose voor 1992.  
Internationaal\*

Oost	+ 9500 mvt/etm.	25%
West	+ 8500 mvt/etm.	20%

Toename tot 2010: 1,5% per jaar (bron McKinsey), daarna geen groei.

2. De voorgaande prognoses zijn globaal.  
Basisgegevens zijn:

- vervoerscijfers van de veerdiensten;
- enquête op de veren van 1981;
- enquête op de grensovergangen tussen Nederland en België in 1977.

De vervoerscijfers zijn nauwkeurig bekend. Om te bepalen wat daarvan over gaat naar de WOV zijn herkomsten en bestemmingen nodig. Gegevens hierover dateren van 5 jaar geleden. Omdat veel van het verkeer over zal gaan hoeven deze gegevens niet 100% betrouwbaar te zijn. Herhaling van deze enquête is echter wel gewenst.

De raming van het verkeer dat nu via België rijdt en over zal gaan naar de WOV wordt ontleend aan de enquête uit 1977 op de grensovergangen tussen België en Nederland. Het verkeer dat voor de WOV-studies van belang is vormt maar een klein gedeelte van het totale verkeer via deze grensovergangen. Dat gevoegd bij het feit dat deze gegevens inmiddels 9 jaar oud zijn, leidt tot de conclusie dat twijfel aan dit onderdeel van de prognose gerechtvaardigd is.

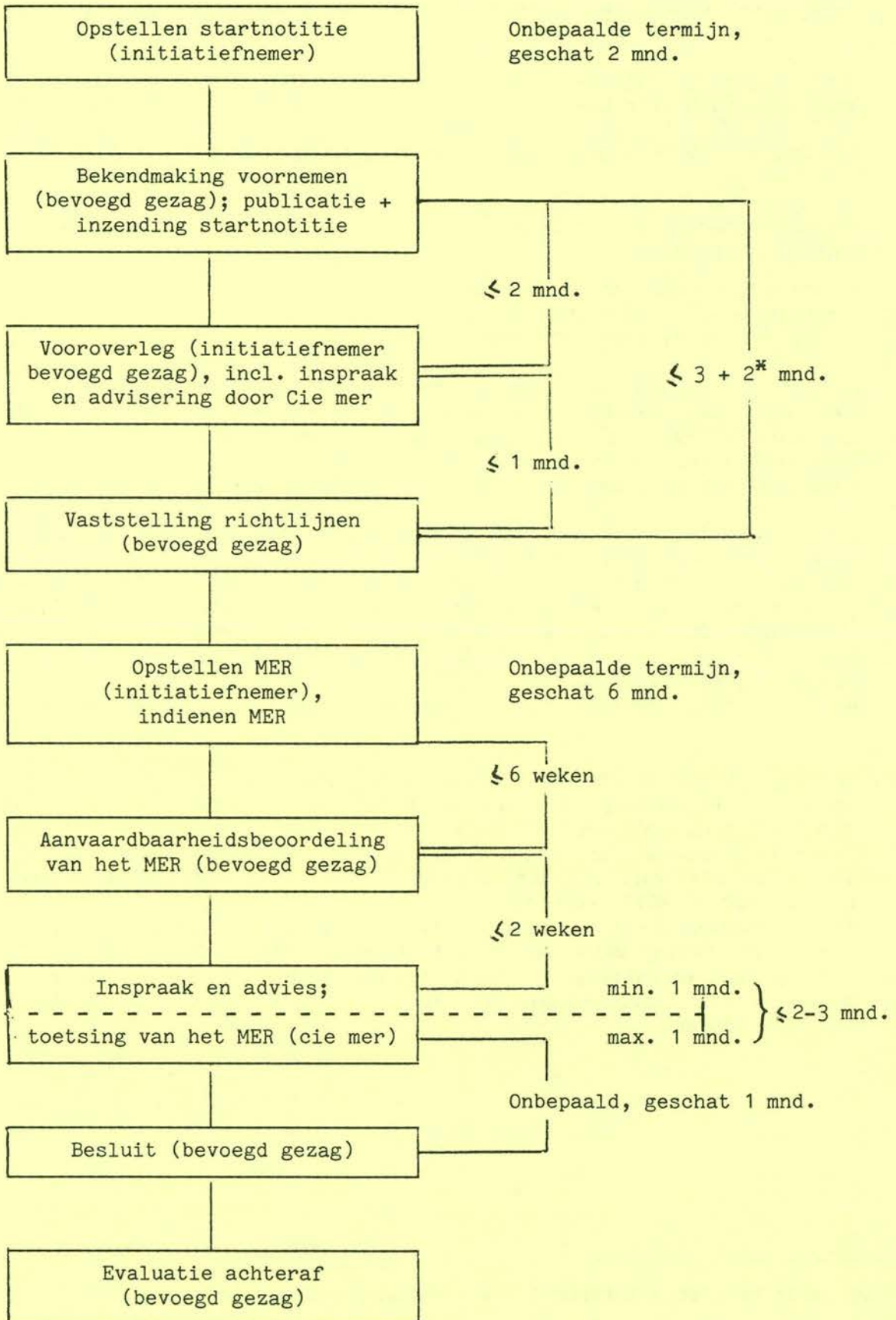
Het is dringend gewenst om deze enquête eveneens opnieuw uit te voeren.

3. De prognose van één der exploitatiemaatschappijen lijkt erg hoog. Al gelijk na aanvang op 15.000 à 20.000 mvt/etm. voor 1995. Dit wordt verklaard vanuit de zgn. "inhaalvraag". Onder 1 worden een aantal effecten genoemd waar geen rekening mee is gehouden en die wellicht een verhoging van 50% zouden kunnen betekenen (1,5 x 9500 = 14000 mvt/etm). Het is evenwel zeer de vraag of dat zal optreden. I.v.m. de capaciteit van de verbinding ware dat niet te veronachtzamen. T.b.v. de bedrijfsvoering ware vooralsnog met de prognoses onder 1 te rekenen. De kans dat naderhand een positieve bijstelling kan worden aangebracht is dan aanzienlijk groter.

---

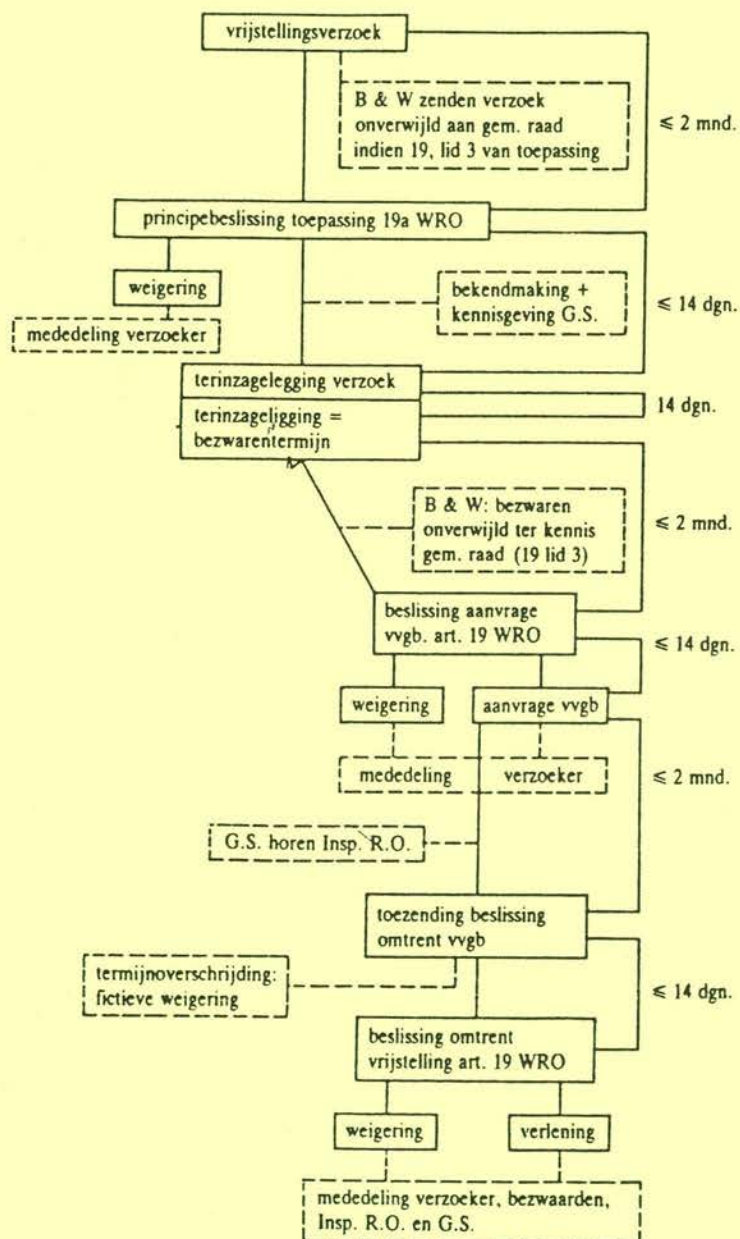
\* Op basis van het NEI-rapport voor Kruiningen-Perkpolder.

MER-PROCEDURE, INITIATIEFNEMER EN BEVOEGD GEZAG PROVINCIE



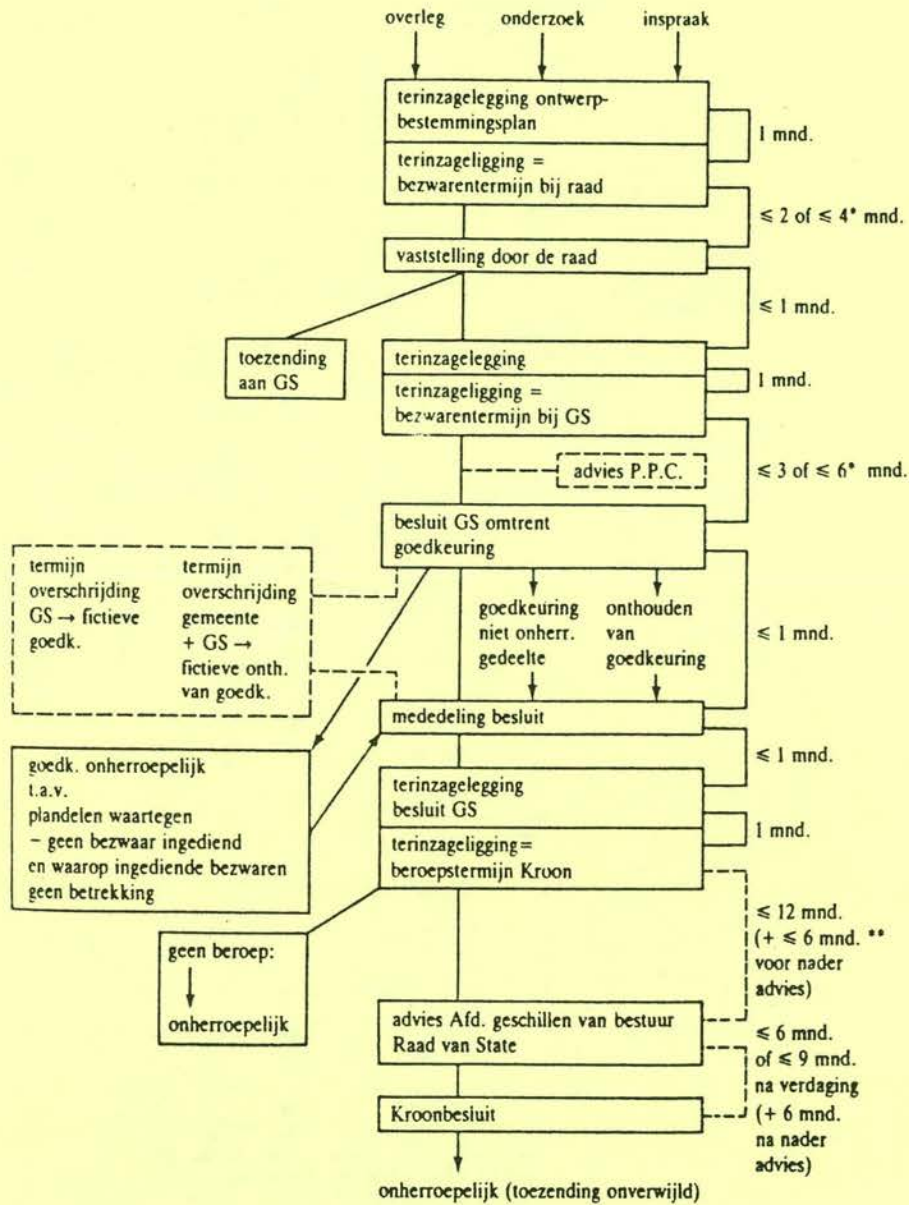
\* indien intiatiefnemer en bevoegd gezag dezelfde zijn.

SCHEMA VRIJSTELLINGSPROCEDURE ART. 19 WRO.





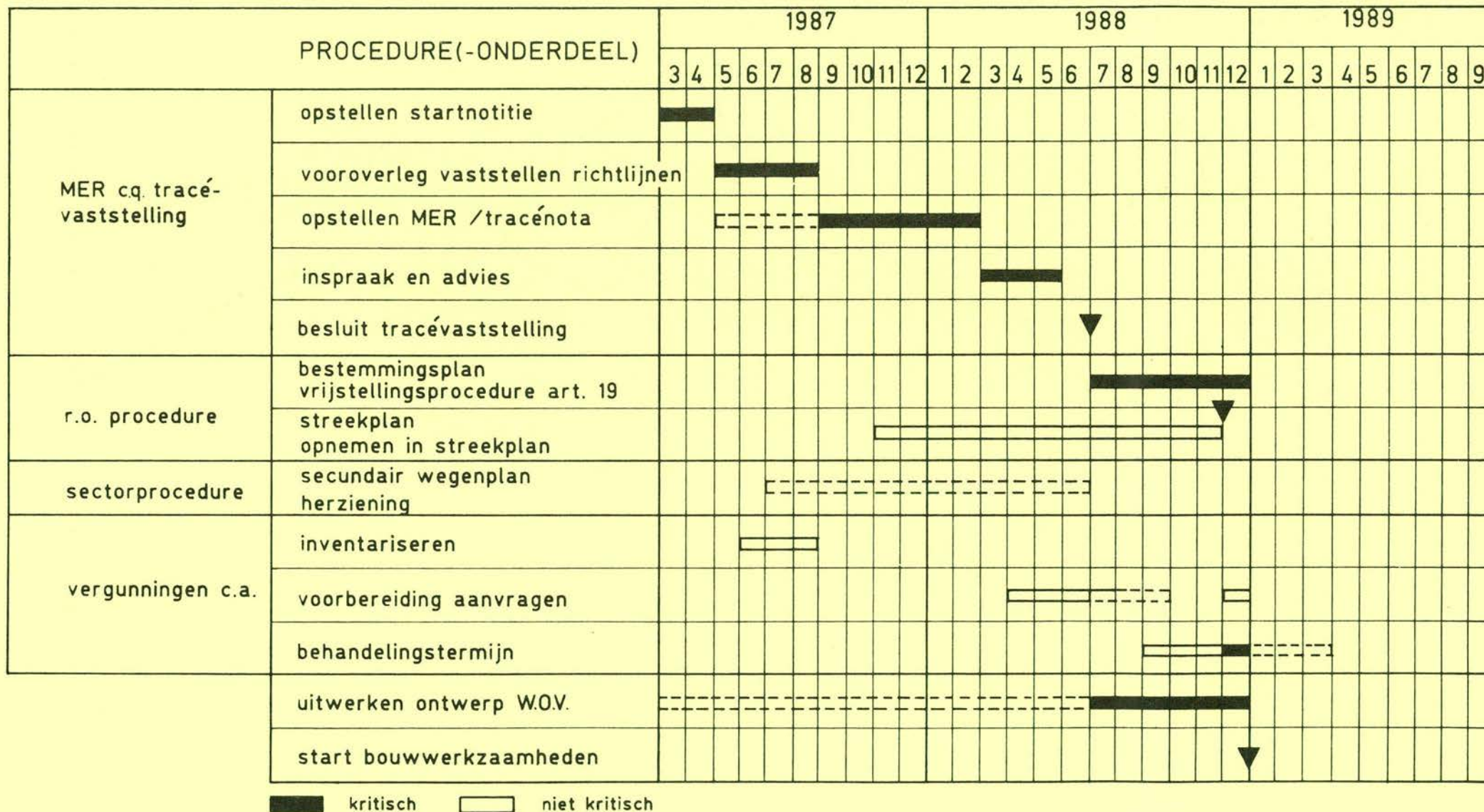
SCHEMA BESTEMMINGSPLANPROCEDURE

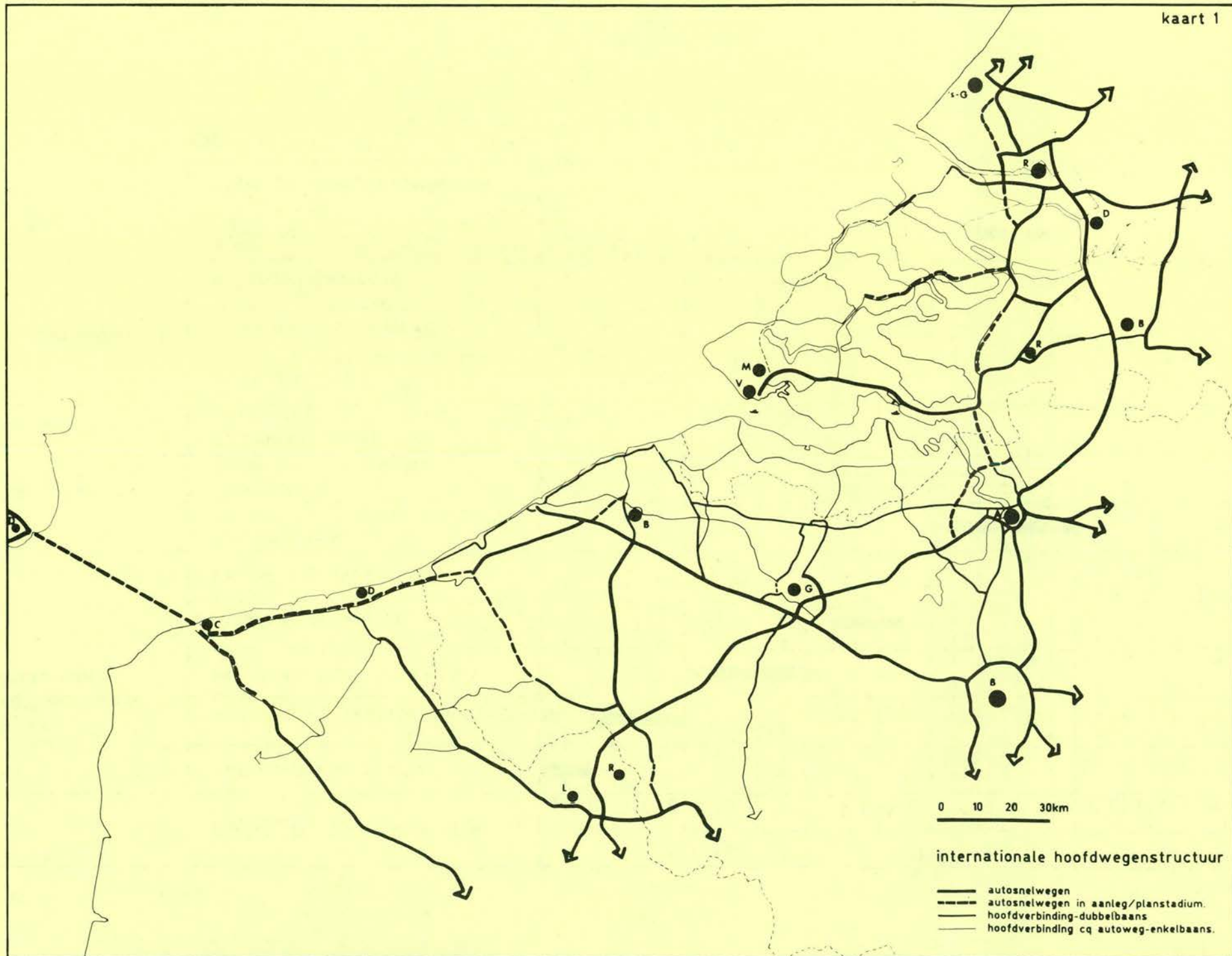


\* indien bezwaren zijn ingediend. Hoorzitting verplicht.

\*\* deze termijnen worden op een nader bekend te maken tijdstip van kracht


BIJLAGE 6







# globale indicatie tracémogelijkheden


Prohibitieve belemmeringen aanlanding vanwege:


 woonbebouwing


 industriële en havenactiviteiten

 recreatie

 lokatie rioolwater-  
zuiveringsinstallatie

 hoofdwegen

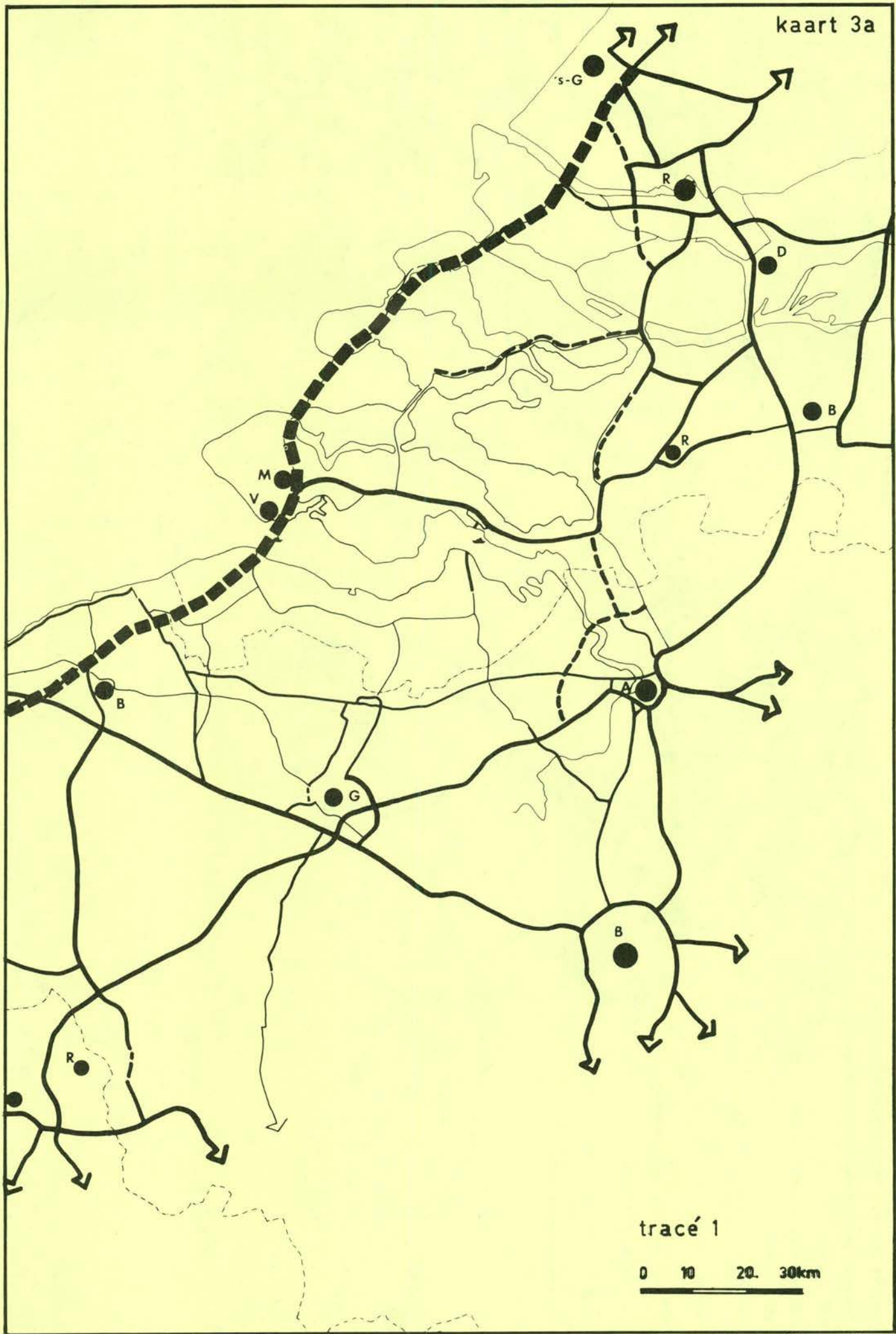
 indicatieve traces met  
met aansluiting op hoofdwegennet

 leidingen-/kabeltracé



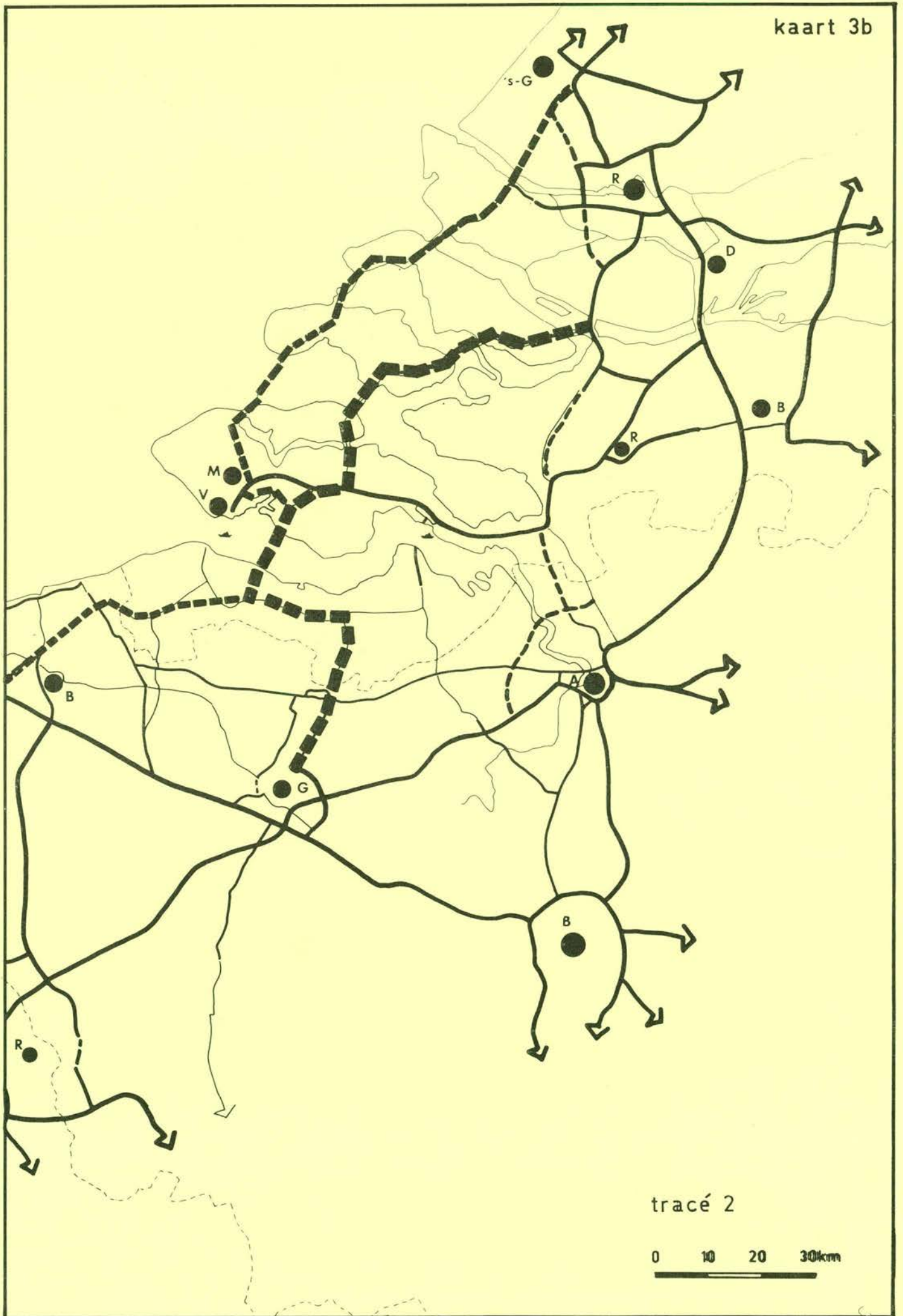
0 1 2 3 5 10 km.



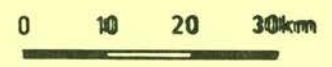


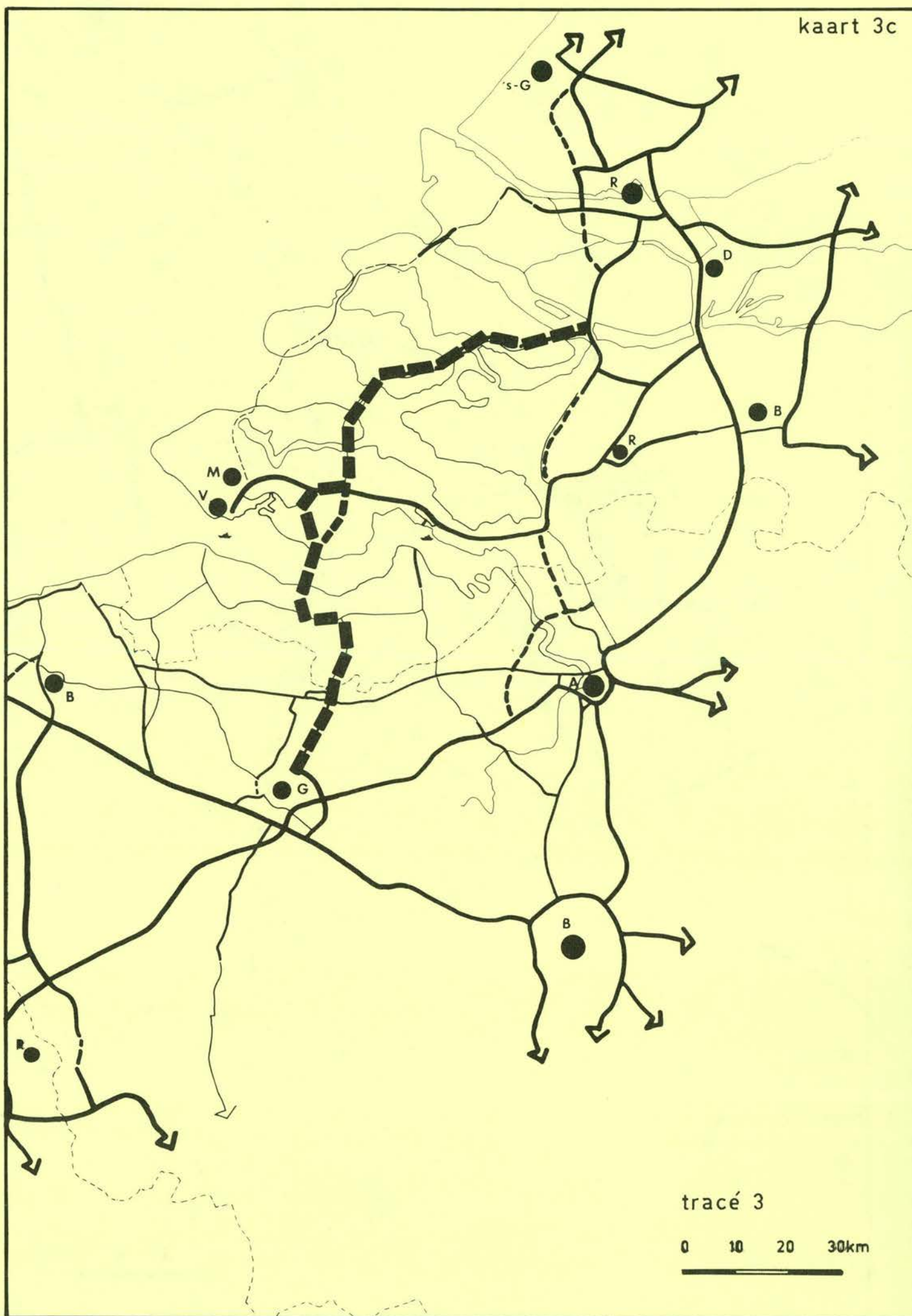
tracé 1

0 10 20 30km



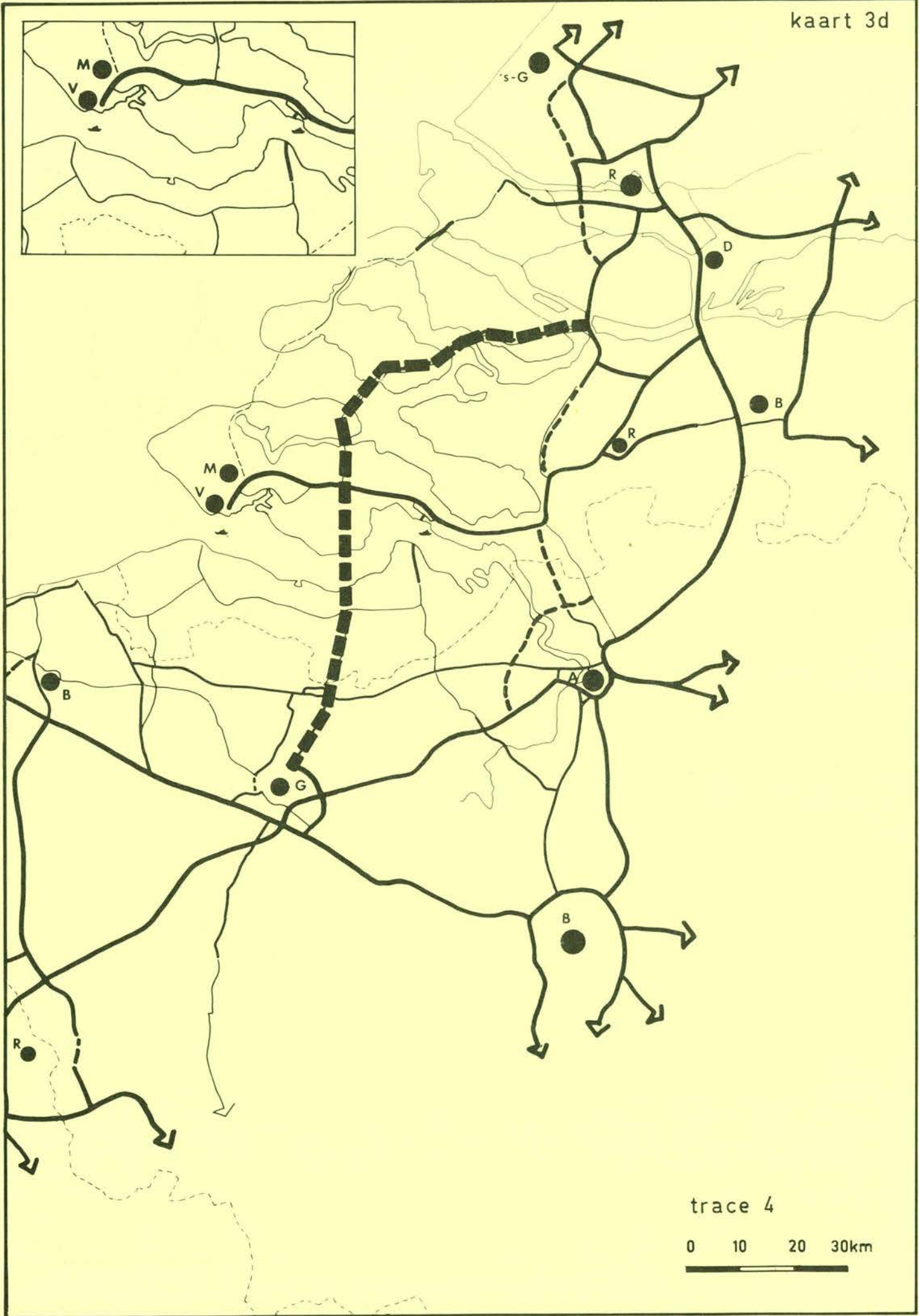
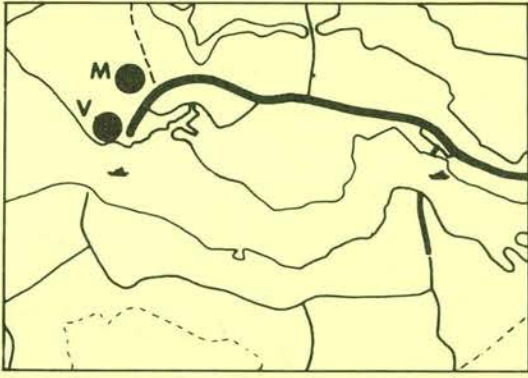
tracé 2





tracé 3

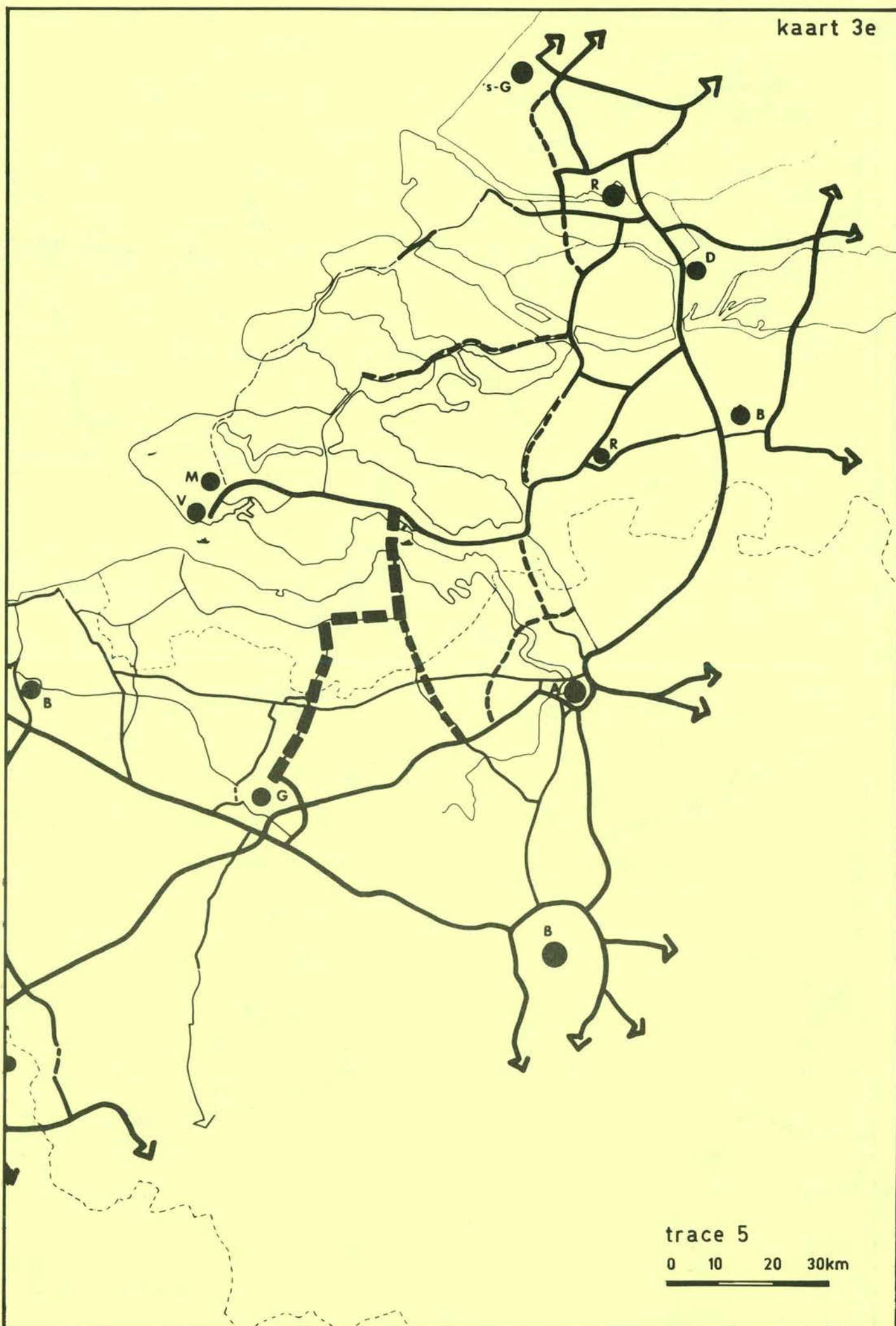
0 10 20 30km



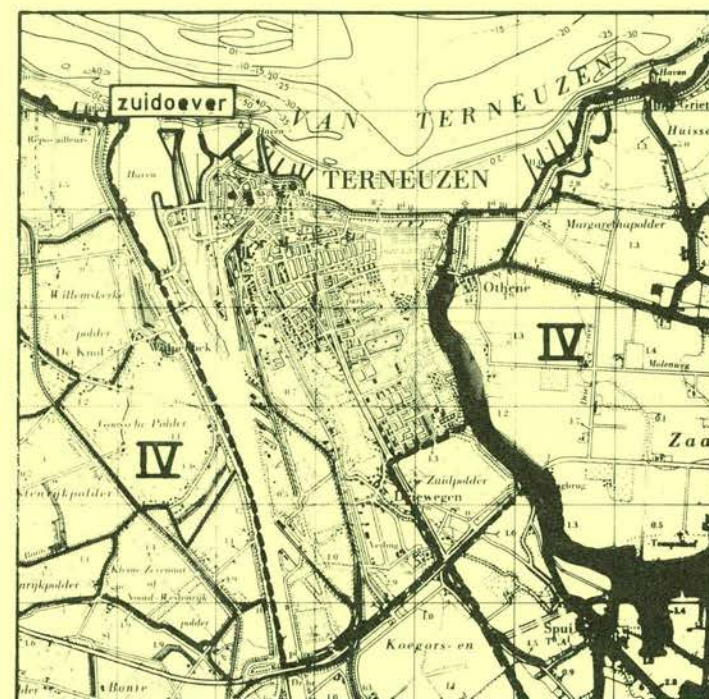
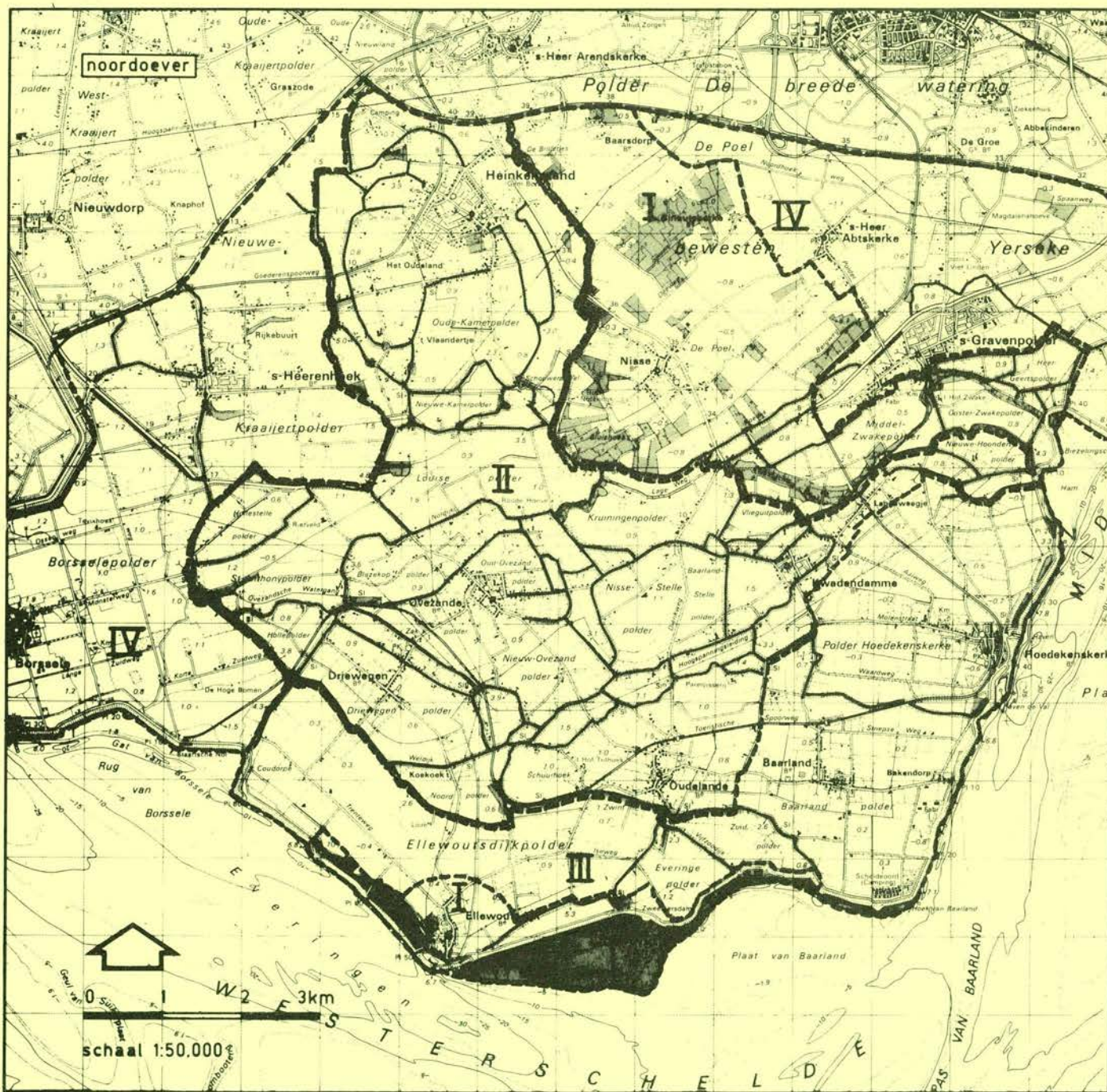
trace 4

0 10 20 30km





trace 5  
0 10 20 30km



kaart 4

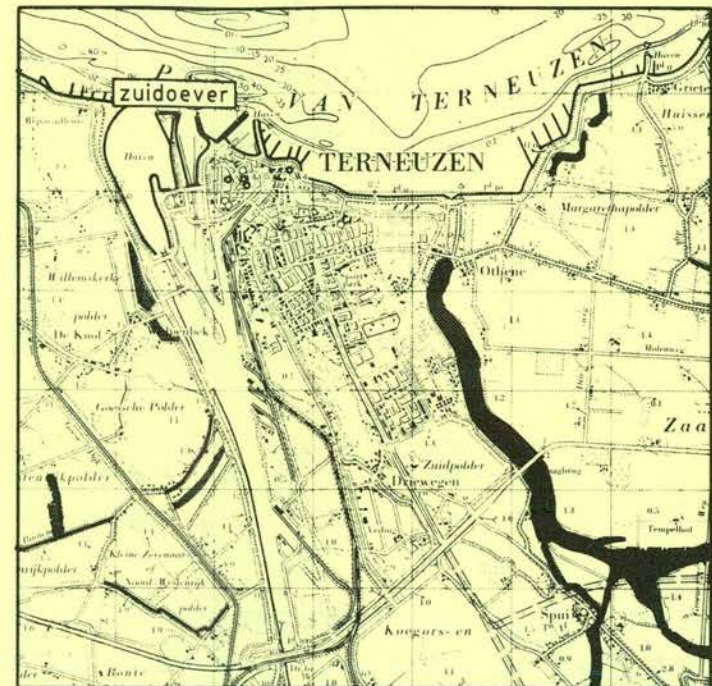
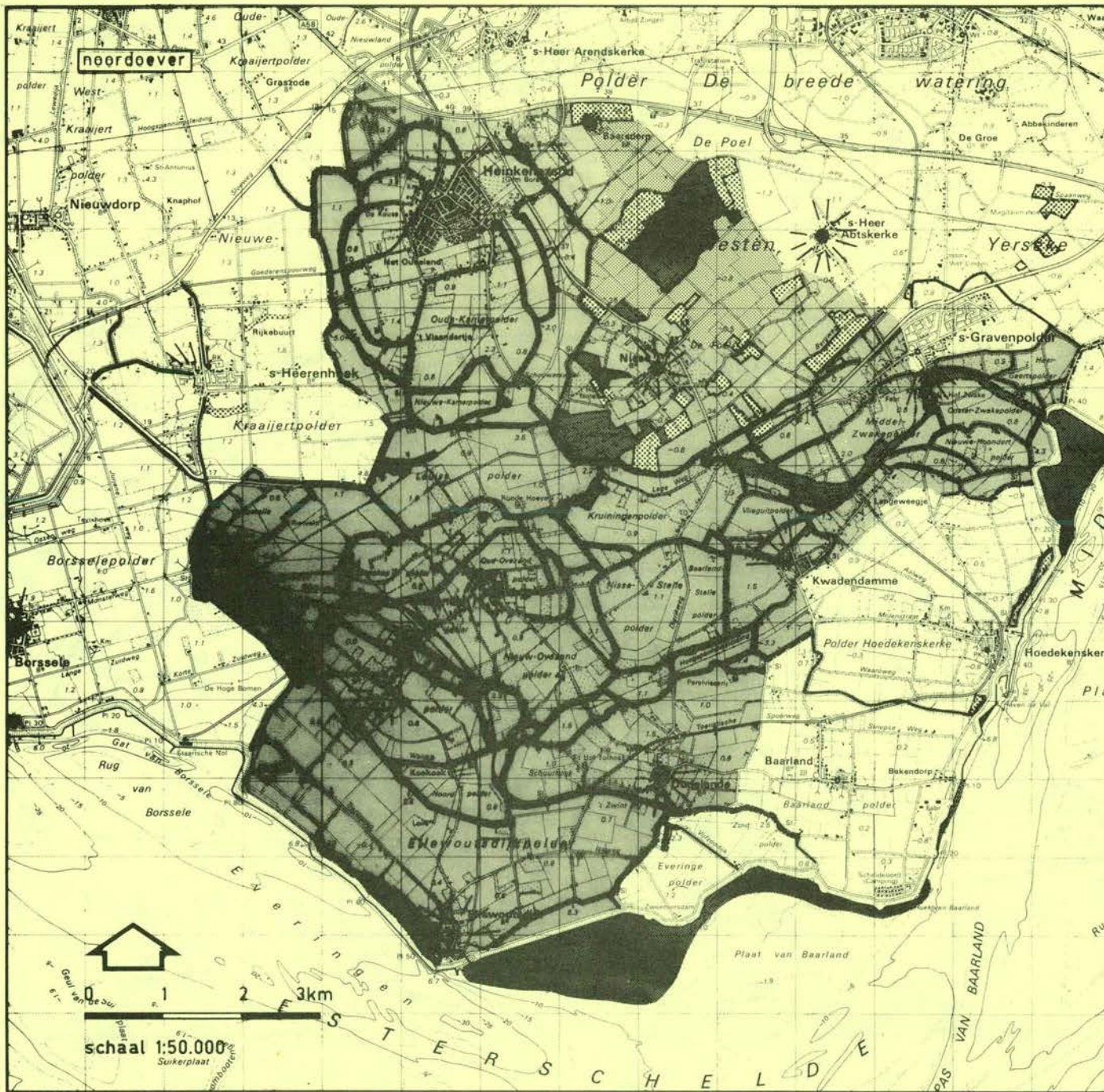
© PPD voor Zeeland

VERKLARING

gebiedsindeling naar de mate van kwetsbaarheid ten aanzien van natuur en landschap:

- I zeer kwetsbaar
- II kwetsbaar
- III matig kwetsbaar
- IV weinig kwetsbaar
- zeer kwetsbare deelgebieden
- zeer kwetsbare dijken

KWETSBAARHEIDSKAART



kaart 5

© PPD. voor Zeeland

VERKLARING

-  natuurgebied
-  agrarisch gebied met bijzondere natuurwetenschappelijke en landschappelijke betekenis
-  agrarisch gebied met bijzondere ornithologische en landschappelijke betekenis
-  agrarisch gebied met complexen van bijzondere natuurwetenschappelijke en landschappelijke betekenis
-  dijk, beschermd in bestemmingsplan
-  cultuurhistorisch waardevol stads- en dorpsgezicht
-  cultuurhistorisch waardevol stads- en dorpsilhouet
-  relatienotagebied/verworven natuurgebied

BELEIDSKAART