

## 2 BIJNA EEN HALVE EEUW BESTUURLIJK OVERLEG

ir. H.P. Klooster

In 1955 stelt het Economisch Technologisch Instituut voor Zeeland (ETI) voor om over de Westerschelde een hangbrug te bouwen op basis van een door de Universiteit van Amsterdam gemaakte verkeersprognose. Op grond van deze prognose vraagt een lid van de Eerste Kamer in 1956 aan de minister van Verkeer en Waterstaat of hij een Westerschelde-oeververbinding (WOV) in studie wil nemen. De minister weigert dit.

In het Schema Studieobjecten van de door het provinciaal bestuur ingestelde Werkgroep Deltazaken wordt een WOV beschreven als een "essentieel element van een centrale noord-zuid verbinding tussen de dichtbevolkte zeehaven- en industriegebieden in noordwest Europa". De aanleg van een WOV zou derhalve een nationaal, zelfs internationaal belang dienen. Dat Zeeuws-Vlaanderen dan ook zijn isolement wordt verlost is een prettig bijverschijnsel. Gedeputeerde Staten brengen dit standpunt ter kennis van de regering en de Tweede Kamer. De minister antwoordt echter dat de Rijkswaterstaat (RWS) de mogelijkheid van een WOV heeft onderzocht, maar dat de conclusie is dat dit project economisch niet haalbaar is. Ook de technische uitvoerbaarheid roept vragen op. Dit onderzoek is overigens nooit gepubliceerd.

De Tweede Kamer vraagt in 1957 meer inzicht in kosten en baten van een WOV. De minister vindt dit echter nog niet opportuun. Pas na herhaald aandringen laat minister Algra in 1959 weten niet in staat te zijn gegevens over de WOV te leveren. In 1962 laat zijn opvolger, minister Korthals, een schets zien van een verbinding tussen Terneuzen en Ellewoutsdijk met de vermelding dat deze verbinding 400 miljoen moet kosten. Op grond daarvan ziet hij geen aanleiding om de studie verder uit te werken, gezien de vele andere urgente projecten.

In 1963 brengt het ETI onder leiding van Dr. Verburg in opdracht van Gedeputeerde Staten een verkeerseconomisch onderzoeksrapport uit. Op basis daarvan verklaart minister van Aartsen in 1964 zich bereid medewerking te verlenen aan een planologische studie voor een WOV, "wanneer deze ooit aangelegd zou worden". De burgemeester van Hulst pleit in dat jaar voor een tunnel onder de Schelde ter hoogte van Doel in België.

In 1965 zegt minister van Aartsen dat de WOV er zal komen. De meest geschikte plaats voor een brug-tunnelcombinatie is een centraal tracé tussen Baarland en Terneuzen en het Rijk zal het project financieren. Ook minister Suurhoff verklaart in 1965 in de Eerste Kamer dat de WOV er zal komen. In 1966 wordt een WOV in de Tweede Nota Ruimtelijke Ordening opgenomen. In die nota worden drie tracés vermeld: een centraal tracé bij Terneuzen, een tracé bij Kruiningen - Perkpolder en een oostelijk tracé bij het Land van Saeftinge.

Ook de bouwwereld toont belangstelling: De aannemerscombinatie Zeelandbrug (in 1965 gereed gekomen) wil een plan voor de WOV ontwerpen.

Begin 1967 zegt minister De Quay dat de planologische beslissing over het tracé ter hoogte van Terneuzen bin-

nenkort zal worden genomen. Ook wordt in 1967 het plan Lievense gepresenteerd, dat minder dan de toen geraamde 500 miljoen zou kosten.

Medio 1967 wordt de Stichting Westerschelde Oeververbinding opgericht, die pleit voor een centraal tracé, als kortste verbinding tussen de Kanaaltunnel en Rotterdam. Minister Bakker zegt echter in de Eerste Kamer dat het uitgesloten is dat binnen enkele jaren met de aanleg kan worden begonnen.

Het ETI berekent in 1968 dat de WOV rendabel kan worden geëxploiteerd. De minister neemt een plan van een Belgisch - Nederlandse bouwcombinatie om voor 5 à 600 miljoen een WOV te bouwen in overweging. Maar hij wenst nadere studies over de consequenties voor de scheepvaart, de bodemgesteldheid, bodemligging en waterloopkunde. Ook moeten de tracés op hun economische mérites worden bekeken, terwijl ook overleg met België gewenst is. Hij deelt enige maanden later mee dat het niet uitgesloten is dat een uit planologisch oogpunt goed tracé op technische en financiële bezwaren zal stuiten. Eind december 1968 onthult de minister dat zijn "aanvankelijke voorkeur" op grond van financiële, nautische en technische overwegingen uitgaat naar een tracé ter hoogte van Kruiningen - Perkpolder. Het provinciaal bestuur van Zeeland reageert teleurgesteld en levert in 1969 argumenten aan voor een centraal tracé. Zij laten zich echter door de technische argumenten van RWS overtuigen. Op het centraal tracé vertonen de zandbanken en vaargeulen neiging tot "wandelen". Bovendien is het tracé bij Kruiningen 200 miljoen goedkoper dan bij Baarland - Terneuzen. Gedeputeerde Staten gaan uit van een exploitatie door een op te richten N.V. door middel van tolheffing en verrekking van de door het Rijk bespaarde kosten op de veerdiensten. Het toltarief zal vergelijkbaar zijn met het veertarief. De stichting WOV legt zich neer bij het door de minister gekozen tracé, hoewel zij het centrale tracé op grond van planologische en economische motieven beter vindt. De stichting verwacht dat de WOV tegelijk met de Kanaaltunnel in 1977 gereed zal zijn. Minister Bakker zegt dat er een keuze gemaakt moet worden tussen een brug - tunnel combinatie en een hangbrug over de gehele breedte van de Schelde. In oktober 1970 adviseert een stuurgroep de aanleg van een brug - tunnel combinatie voor 300 miljoen, waarvan de realisatie 5 jaar zal vergen. Als het toltarief gelijk is aan het geldende veertarief zullen de kosten in het jaar 2000 zijn terugverdiend. De stuurgroep wijst de 40 miljoen duurdere hangbrug af.

Eind 1970 laat minister Bakker weten dat in de lopende kabinetsperiode de technische voorbereiding kan starten. Dit kan begin 1972 leiden tot een beslissing over de uitvoering, maar die is tevens afhankelijk van de kapitaalmarkt en van de conjuncturele situatie op de arbeidsmarkt.

Voorjaar 1971 stemmen de Provinciale Staten van Zeeland in met oprichting van en deelneming in de N.V. Westerschelde Oeververbinding. Gedeputeerde Staten

hopen dat minister Drees spoedig groen licht geeft voor de uitvoering. Die vraagt zich echter af of dit project wel voldoende prioriteit zal krijgen. Weer is Zeeland teleurgesteld, omdat de WOV immers voor het Rijk niet duurder zal zijn dan de rijksbijdrage aan de veerverbindingen. Begin 1972 delen Gedeputeerde Staten mede dat de groeiverwachting van het aantal inwoners van Zeeuws Vlaanderen flink is teruggeschoefd - van 161000 naar 128000 in 1990 - omdat geen rekening meer wordt gehouden met de aanleg van een industrieterrein. Omdat het Rijk de bijdrage wil koppelen aan het aantal eenheden dat van de WOV gebruik maakt, wordt die bijdrage dus ook lager dan tot dusver was berekend. Daarom pleiten gedeputeerden voor aanleg in het kader van de werkloosheidsbestrijding. In september deelt minister ad interim Udink mede dat de voorbereidingsprocedure veel meer tijd kost. De Tweede Kamer vraagt minister Udink snel een besluit te nemen. In het kabinet zou minister Nelissen van Financiën nog bezwaar hebben in verband met het beroep van 100 miljoen op de kapitaalmarkt gedurende 5 jaar.

Ondanks aandrang van Provinciale Staten van Zeeland dat dit project gedurende 4,5 jaar werk aan 700 mensen zal bieden en dat geen beroep op de schatkist wordt gedaan omdat de WOV een tolverbinding is, zegt minister Nelissen van Financiën dat die leningen onverantwoord zijn in het grote geheel van de economie. De opheffing van het veer Kruiningen - Perkpolder zou circa 200 man werkloos maken.

In februari 1973 pleit de Antwerpse Haven - Schepen om met België samen te werken voor het realiseren van de derde Scheldetunnel tussen Doel en Zandvliet, die slechts 15 à 20 Km van Kruiningen komt te liggen.

De nieuwe minister Westenterp wijst op factoren als de bevolkingsprognoses en de nieuwste cijfers over de groei van het autoverkeer. Ook blijven er lasten over voor de blijvende veerverbinding Vlissingen - Breskens en resteert de vraag of er voor dit project ruimte is op de kapitaalmarkt. In verband met de slechte economische situatie in Zeeuws Vlaanderen pleit de Zeeuws Vlaamse burgemeesterskring om het aan Zeeland toegewezen bedrag voor stimulering van de werkgelegenheid te bestemmen voor de WOV.

Geruchten gaan dat minister Westenterp voorstander is van het tracé bij Kruiningen en minister Gruijters van VRO kiest voor een centraal tracé bij Terneuzen, overeenkomstig de voorkeur van Zeeland. Premier J.M. den Uyl deelt mee dat door de oliecrisis de bespreking van de voorstellen voor de WOV zijn uitgesteld.

Minister Westenterp deelt begin 1974 mede dat de regering advies zal vragen aan de Raad voor de Waterstaat (RvdW) en de Rijksplanologische Commissie (RPC), hetgeen enige tijd zal duren. RWS adviseert dat het tracé bij Terneuzen weliswaar regionaal - economisch de voorkeur verdient, maar dat "riviertechnisch" alleen het tracé bij Kruiningen aanvaardbaar is. De

minister oppert de tolheffing te handhaven als de investering is terugbetaald, maar Gedeputeerde Staten nemen daartegen krachtig stelling. In de nota's van RWS wordt gesteld dat de WOV goed past in de regionale arbeidsmarktontwikkeling in de bouwsector. Het project zal 4,5 jaar bouwijd vergen en totaal 3500 manjaren werk genereren. Verder zal de aanleg van de WOV een besparing van 115 miljoen op de werkloosheidsuitkeringen opleveren.

Na een voorlichtingsbijeenkomst in 1975, waarin voor het eerst een tijdstip van begin van uitvoering - eerste kwartaal 1976 - wordt genoemd, gaan de tegenstanders van de WOV zich roeren. Natuur en Milieu - organisaties vrezen dat de WOV onder meer een ongewenste verkeersdruk op het stille Zeeuwse landschap zal leggen.

Minister Westenterp zegt herhaaldelijk dat hij zich zal inspannen om dit jaar een beslissing te krijgen. Minister Gruijters verwondert zich daarover en minister Duisenberg van Financiën twijfelt of het wel verantwoord is een beroep te doen op de kapitaalmarkt. De Tweede Kamer neemt met slechts 9 stemmen tegen een motie aan waarin wordt geëist dat voor de jaarwisseling door het kabinet gunstig wordt beslist. Het kabinet Den Uijl voert de motie niet uit. Er moeten besluiten worden genomen over de prioriteiten in de bestedingen mede op basis van prognoses van het Centraal Planbureau over de economische ontwikkelingen op de middellange termijn. Zeeland reageert zeer teleurgesteld. Minister Westenterp deelt in de Eerste Kamer mede dat het besluit spoedig zal vallen, maar premier J.M. den Uyl doet geen enkele toezegging.

Eind september 1976 blijkt uit de toelichting op de begroting van het Rijkswegenfonds voor 1977 dat de regering de beslissing weer heeft uitgesteld. Een enquête onder 300 Zeeuws Vlamingen wijst uit dat tweederde voor de snelle aanleg van de WOV is. Een voorstel uit de Tweede Kamer om voor de WOV een garantiepost van 1,15 miljard op de begroting van Verkeer en Waterstaat te zetten wordt in november met grote meerderheid aangenomen.

Minister Westenterp stelt het tracé van de brug - tunnelcombinatie vast ten westen van de veerverbinding Kruiningen - Perkpolder. Hij stelt dat als dit jaar wordt



begonnen de WOV in 1983 klaar kan zijn. Minister Duisenberg zegt echter dat het volgende kabinet de beslissing moet nemen, hij acht een beroep op de kapitaalmarkt onverantwoord. Westenterp verwijt het kabinet den Uyl een ernstig gebrek aan daadkracht. Zeeland ergert zich aan de tegenstrijdige verklaringen van de twee ministers.

In januari 1978 zegt premier Van Agt dat binnen twee maanden de beslissing over de WOV wordt genomen. Maar minister Andriessen, vroeger voorstander van de WOV heeft nu ook bezwaar tegen het beroep op de kapitaalmarkt. Bovendien zou de bovenbouw van de brug nu uitgevoerd moeten worden in staal als injectie voor de noodlijdende staalindustrie. De minister van Sociale Zaken acht de druk op de arbeidsmarkt vanwege de uitvoering van de Oosterscheldewerken al groot, zodat ook hij pleit voor uitstel. In Zeeland stelt men dat het moeilijk zal zijn om het verkeersaanbod tot 1988 op de veerboten te verwerken.

Minister Tuijnman denkt dat de tunnel onder de Schelde bij Doel geen grote zuigkracht op de WOV zal hebben en verwacht een sluitende exploitatie van de WOV. Medio maart wordt eindelijk de acte tot oprichting van de N.V. WOV gepasseerd.

In augustus wordt de "Actiegroep Zeeuws Vlaanderen" opgericht tegen de WOV. Zij vinden de investering van 1 miljard om 100.000 inwoners uit hun "isolement" te verlossen in een tijd van bestedingsbeperking onverantwoord. Zij zijn van mening dat de werkgelegenheid die uit de WOV voortvloeit niet opweegt tegen het verlies aan werkgelegenheid bij de veerdiensten.

In Zeeland wordt gepleit voor een enquête onder de bevolking, waarbij men zich voor of tegen de WOV kan uitspreken. Minister Tuijnman vindt echter dat er niet meer argumenten tegen de WOV bestaan dan ten tijde van de regeringsbeslissing en deelt mede dat deze maand het contract voor de bouw aan de ministerraad wordt aangeboden. In september blijkt echter dat de WOV in de begroting van V&W slechts pro memorie is opgenomen. Van de Katholieke Universiteit van Nijmegen verschijnt een rapport, waarin wordt geconcludeerd dat de WOV niet moet worden aangelegd, omdat bij Doel al een tunnel onder de Schelde wordt gebouwd. Gedeputeerde Staten reageren door te stellen dat de Nijmeegse onderzoekers zijn vergeten dat de WOV een bestaande veerverbinding vervangt. Als na het gereedkomen van de tunnel bij Doel de WOV overbodig zou zijn dan zou op dezelfde gronden de veerverbinding bij Kruiningen kunnen worden opgeheven. "Dit toont aan wat er mis kan gaan als een onderzoek onvolledig wordt opgezet", schrijven gedeputeerden.

In februari 1980 wordt bekend dat er een vereenvoudigd en goedkoper plan is ontwikkeld met een start van de bouw in 1980. De provincie ziet dan af van een derde dubbeldeks veerboot.

Op initiatief van een Zeeuwse senator neemt de Eerste Kamer een motie aan, waarin van het kabinet wordt geëist, dat het zijn beloften nakomt en dat in 1981 met de bouw wordt begonnen. Zij voelen niets voor het uitgekleden plan. Premier Van Agt deelt mede dat voor half november een beslissing wordt genomen. Het Zeeuwse bedrijfsleven en de vakbonden dringen aan

op een spoedige realisering van de WOV. De Zeeuwse natuur- en milieuorganisaties daarentegen pleiten voor uitbreiding van de veerdiensten.

De arbeids- en kapitaalmarktproblematiek blijkt nu geen rol meer te spelen. De minister van Financiën heeft besloten dat de N.V. WOV niet BTW - plichtig is en dientengevolge de BTW over de bouwkosten niet kan terugvorderen. De WOV wordt hierdoor 200 miljoen duurder. Het kabinet wil dat Zeeland een groter risico neemt bij de exploitatie en bovendien dat Zeeland tijdens de bouwperiode gaat meebetalen. Het daarmee gemoeide bedrag kan oplopen tot 13 miljoen per jaar. Gedeputeerden zijn bereid om de toegezegde bijdrage van 1,5 miljoen ook tijdens de bouwperiode beschikbaar te stellen. In de Kamer zegt minister Tuijnman dat Zeeland schuld heeft aan het mislukken van de onderhandelingen, omdat de provincie niet bereid was een substantiële bijdrage in de kosten te leveren.

Bij de begrotingsbehandeling van V&W komt bijna de hele Tweede Kamer in het geweer tegen het kabinetsbeleid ten aanzien van de WOV. Zij vindt dat de toezeggingen aan Zeeland waargemaakt moeten worden. Op basis van een formule, waarbij Zeeland een groter risico neemt, in ruil waarvoor de departementen wat water in de wijn hebben gedaan, wordt toch in januari 1981 overeenstemming bereikt. Maar het Rijk stelt weer nieuwe voorwaarden: er mag op zijn vroegst pas in 1982 met de bouw worden begonnen en er mag pas gebouwd worden als de rentestand - thans 11% - niet hoger is dan 10%. Verder mogen er geen planologische beletselen zijn. Die zijn er echter wel: de gemeenten Reimerswaal en Hontenisse hebben nog geen bestemmingplannen, waarin de aan- en afvoerwegen naar en van de WOV zijn opgenomen. De Zeeuwse Milieu Federatie tekent bij de Kroon beroep aan tegen het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Reimerswaal, waarin ruimte is gereserveerd voor de WOV. In september 1981 blijkt dat ook in 1982 niet met de bouw van de WOV kan worden begonnen, de WOV is in de begroting van V&W pro memorie opgenomen. De Antwerpse Schepen doet nogmaals een beroep op Nederland om van de WOV af te zien en deel te nemen in de tunnel bij Doel.

De nieuwe minister Zeevalking vindt dat er een hernieuwde verkeersprognose moet worden gemaakt alvorens een beslissing te nemen over de start van de bouw. Bovendien moet zeker zijn wie de tekorten op de exploitatie zal dragen. Gedeputeerden wijten de ministeriële twijfel aan onervarenheid met de problematiek. Herinnerd wordt aan de keiharde afspraken tussen Rijk en Provincie. Als een heroverweging de WOV weer op losse schroeven zet moet dat worden aangemerkt als onbehoorlijk bestuur.

Minister Zeevalking handhaaft zijn stellingname, persoonlijk gelooft hij niet in een WOV. Bij de toelichting op de begroting van V&W in september 1983 blijkt wederom dat niet begonnen zal worden met de bouw van de WOV. In november hechten Provinciale Staten hun goedkeuring aan de conceptovereenkomst tussen Rijk en Provincie met betrekking tot de aanleg en exploitatie van de WOV.

De Kroon verklaart het beroepsschrift van de Zeeuwse Milieu Federatie tegen het bestemmingplan Buitenge-

bied van de gemeente Reimerswaal ongegrond. De Stichting Natuur en Milieu vraagt de nieuwe ministers Smit-Kroes (V&W) en Ruding (Financiën) om de WOV te heroverwegen. Het CNV Zeeland vindt het noodzakelijk dat de milieuorganisaties hun tegenwerpingen staken, omdat de WOV van groot belang is voor de werkgelegenheid in Zeeuws Vlaanderen.

Het ministerie van V&W meent dat er geen toezegging is gedaan over enig tijdstip van ondertekening van de overeenkomst. Minister Smit zegt dat zij nader met Zeeland zal overleggen. Zij komt tot de conclusie dat er geen WOV komt, de gewijzigde verkeersprognoses laten een dergelijke investering niet toe.

In februari 1983 wordt door de Belgische regering toestemming verleend voor de bouw van de Liefkenshoektunnel bij Doel. Met de aanleg zal in 1984 worden begonnen.

Het provinciebestuur komt nog met een goedkopere oplossing, maar de ministers Smit en Ruding blijven bij hun besluit geen medewerking te geven aan de WOV.

Volgens een in opdracht van het provinciebestuur gemaakt rapport van het ETI is de WOV maatschappelijk gezien een aantrekkelijk project. Economisch zou de verbinding jaarlijks 21 miljoen opleveren, terwijl het verlies van 180 arbeidsplaatsen bij het veer Kruiningen - Perkpolder slechts een jaarlijkse last van 5,4 miljoen vergt. Zeeland blijft derhalve vasthouden aan de aanleg van de WOV. Het Rijk werkt echter niet mee; in de be-groting van V&W is de pm-post voor de WOV verdwenen.

Begin juni 1984 vernietigt de Raad van State het in 1982 afgegeven Koninklijk Besluit, waarbij de N.V. WOV toestemming kreeg tot het indijken van een kunstmatig eiland in de Westerschelde ten behoeve van de WOV. Minister Smit betreurt het dat er toch steeds weer berichten opduiken, die een duidelijk kabinetsbesluit - geen WOV in deze kabinetsperiode - aan twijfel onderhevig maken.

Medio 1985 maakt het provinciebestuur bekend dat zij een centraal tracé bij Terneuzen wil onderzoeken, ook in relatie met de Liefkenshoektunnel. In mei 1986 brengt een door de provincie ingestelde stuurgroep het rapport "De WOV in vernieuwd perspectief" uit. Hierin wordt een plan gelanceerd voor een geboorde tunnel tussen Terneuzen en Ellewoutsdijk. Technisch acht men dat mogelijk en niet duurder dan het brug - tunnelproject bij Kruiningen. In dit plan verdwijnen de beide veerdiensten bij Kruiningen en Vlissingen; wel wordt een veer voor voetgangers en fietsers bij Vlissingen voorzien. Het Rijk is dan van de dure veerdiensten af, die nu 34 miljoen per jaar kosten. De WOV wordt een schakel in de internationale route van Rotterdam naar de Kanaaltunnel. De Zeeuwse Milieu Federatie handhaaft haar bezwaren tegen de WOV. Anderen betreuren het verdwijnen van de veerdiensten, met name die bij Vlissingen.

Er zijn ook veel positieve reacties, onder andere van het bedrijfsleven en van gemeenten in Zeeuws Vlaanderen. Minister Smit handhaaft haar mening dat er geen WOV komt, hoewel deze verbinding wel in het partijprogramma van de VVD is opgenomen. De Zeeuwse Kamers van Koophandel en vier werkgeversorganisaties vragen de kabinetsformateur de WOV nieuwe stijl in het regeerakkoord op te nemen. De Zeeuwse Milieu

Federatie meent echter dat eerst alle voor en nadelen moeten worden bestudeerd.

In september 1986 laten twee grote Nederlandse staal-aannemers - Hollandia en Grootint - weten dat zij een brug over de Westerschelde willen bouwen en exploiteren, waartoe zij een Tolbrug Exploitatie Maatschappij (TBM) hebben opgericht. De brug krijgt een doorvaart-hoogte van 50 meter. België reageert verbijsterd. De brug is veel te laag, zij gaan pas akkoord als de brug minstens 70 m hoog wordt, hetgeen niet realistisch wordt geacht. Premier Lubbers verklaart in oktober dat de combinatie kan rekenen op een welwillende houding van het kabinet. Ook minister Smit zegt dat zij sympathiek tegenover de WOV staat. De Zeeuwse Milieu Federatie eist dat een Milieu Effect Rapportage (MER) bij de plannen wordt gemaakt. In het nieuwe streekplan voor Zeeland kiezen Gedeputeerde Staten voor een centraal tracé nabij Terneuzen. Burgemeester en Wethouders van Rotterdam reageren positief op dit plan.

In januari 1987 maakt de provinciale stuurgroep bekend dat het boortunnelplan van de baan is. De boortunnel heeft maar twee rijstroken en dat is te weinig; twee boortunnels zijn te duur. De hangbrugvariant en een afgezonken tunnel zijn de nog resterende mogelijkheden.

Zowel de Exploitiemaatschappij Westerschelde als de TBM kunnen een WOV voor 700 miljoen aanleggen. De Natuur en milieuorganisaties laten in een gezamenlijk rapport "WOV, niet ons idee" weten dat een ernstige aantasting van het landschap dreigt. De gemeente Bor-sele en de Zeeuwse Milieu Federatie kondigen aan dat zij de vinger aan de pols houden voor de mogelijke aan-landing van de WOV in Ellewoutsdijk. Minister Nijpels van VROM is bereid te bekijken hoe eventuele langdurige vertraging door tijdrovende planologische procedures kan worden voorkomen.

De beide kandidaat bouwers laten weten dat de WOV alleen gerealiseerd kan worden op het centraal tracé Terneuzen / oost, omdat het tracé Terneuzen / west financieel technisch niet haalbaar is. Een hoogleraar Ruimtelijke Planning uit Gent zegt op een symposium in Zeeland dat eigenlijk alleen een tunnel mogelijk is. Kiest Nederland voor een brug dan moet men rekening houden met minstens tien jaar discussie met België over de vraag hoe hoog die brug moet zijn.

De "startnotitie M.E.R." van de provinciale stuurgroep WOV levert veel reacties en verschillen van inzicht op. Gevreesd wordt tegen een aantasting van de kwetsbare "zak van Zuid Beveland". Het landbouwschap wil ook dat landbouwbelangen worden meegewogen. Ook vinden velen dat de veerverbinding Vlissingen - Breskens moet blijven bestaan.

Minister Smit deelt de provincie mee dat de jaarlijkse rijksbijdrage maximaal 30 miljoen bedraagt, welk bedrag wel kan worden geïndexeerd. Zij voegt daaraan toe dat het een sprookje is dat zij altijd tegen de WOV is geweest. Hoewel 4 miljoen minder dan gevraagd, reageren de bouwcombinaties niet direct afwijzend.

De heer G. van Eeden uit Hulst presenteert in april een plan voor een brug - tunnelcombinatie bij Kruiningen, dat 100 à 300 miljoen goedkoper zou zijn dan een WOV bij Terneuzen. Dit plan acht het provinciebestuur niet realistisch. Minister Smit wil echter pas beslissen als

zij zich een oordeel heeft kunnen vormen over het plan Van Eeden. De gedeputeerde vindt dat de solistische manoeuvre, waarmee minister Smit kennelijk voorbijgaat aan de conclusies van de stuurgroep, waarin ook het Rijk zitting heeft, naar onbehoorlijk bestuur riekt. De P.v.d.A.-fractie wil een offerte voor het verworpen tracé Terneuzen / west, omdat zij denkt dat een aantal rele-vante factoren over het hoofd zijn gezien. Een van de kandidaat bouwers rapporteert aan minister Smit dat het tracé bij Kruiningen aanzienlijk duurder zal zijn dan een centraal tracé bij Terneuzen. De exploitatie van een dergelijke verbinding is met het in stand houden van een volledige veerverbinding bij Vlissingen een riskante zaak.

Minister Smit deelt mede dat zij door minister Ruding is teruggefloten en haar toezegging van 30 miljoen geïndexeerd niet gestand kan doen. Ze zegt dat ze een toezegging heeft gedaan voor "maximaal 30 miljoen geïndexeerd". Na een aanvaarde motie van P.v.d.A., VVD en D'66 laat minister Smit aan Zeeland weten dat ze toch een bijdrage van maximaal 30 miljoen geïndexeerd zal geven en bereid is het maximale bedrag te betalen.

De voorbereidingen worden hervat. Minister Smit acht overleg met België nog niet nodig. In het in september verschenen nieuwe Structuurschema Verkeer en Vervoer blijkt de WOV ingetekend te zijn als onderdeel van een doorgaande verbinding van de Randstad met Terneuzen en verder. Het volgens het rekenmodel enig mogelijke tracé doorsnijdt de open ruimte van de zogeheten "Zak van Zuid Beveland" met een nieuw stuk autoweg. De gemeente Borssele lanceert een nieuw tracé dat van een punt ten westen van de kern Borssele naar Hoofdplaat loopt. De dorpen Borssele en Ellewoutsdijk worden dan niet door een autoweg van elkaar gescheiden. Aan andere tracés op het grondgebied van Borssele verleent de gemeente geen medewerking. Een overweldigende meerderheid van de Zeeuwen wenst echter geen autoweg dwars door het fraaie landschap van de Zak van Zuid Beveland. De Zeeuwse vervoerders wensen echter wel een centrale route dwars door Zuid Beveland.

In februari 1989 besluiten Provinciale Staten de westelijke tracés te schrappen wegens de enorm hoge kosten daarvan. Er resteren dan nog drie tracés: twee ten oosten en westen van Terneuzen en het tracé bij Kruiningen. Borssele laat zijn voorkeur voor het eigen tracé vallen en wil nu wel meewerken aan het centrale tracé. Begin juli worden minister Smit en haar Belgische collega Sauwens het eens over de bouw van een WOV, zij het in de vorm van een tunnel. Nederland acht echter een brug met een hoogte van 50 m en een beweegbaar deel aanvaardbaar, omdat de doorvaart van de grootste schepen dan niet onmogelijk is. Minister Smit lijkt zich bij het Belgische standpunt neer te leggen en wil dat het duurdere tunnelplan verder wordt uitgewerkt. Dit zal echter nog een jaar duren omdat de financiële gegevens nog niet beschikbaar zijn. De tunnelbouwer wil een garantie dat zij na het onderzoek met de bouw kunnen beginnen. De brugbouwer TBM doet de minister een voorstel om de brug 10 à 20 m hoger te maken en een beweegbaar deel toe te voegen in de overspanning van de hoofdvaargeul. De meerkosten worden geraamd op 20 to 50 miljoen, afhankelijk van de te stellen eisen. De

Tweede Kamer wil dat minister Smit weer met België gaat onderhandelen, maar België wil van geen brug weten. In september biedt de brugbouwer TBM nu ook een tunnel aan. Minister Smit deelt Zeeland nu mede dat zij geen extra geld voor de tunnel beschikbaar stelt en dat de rijksbijdrage niet hoger zal zijn dan 30 miljoen per jaar, gedurende 25 jaar, maar inclusief BTW. Bovendien wordt maar de helft van de bijdrage geïndexeerd. De WOV wordt door deze beslissing onmogelijk gemaakt, aangezien er van de bijdrage van 30 miljoen nu 5,4 miljoen BTW moet worden afgetrokken. In de begroting van V&W voor 1990 wordt geen letter gewijd aan de WOV, alleen de bijdrage van 30 miljoen aan de Westerscheldeveren wordt vermeld.

Eind september vraagt de provincie aan informateur Lubbers de aanleg van de WOV in het regeerakkoord op te nemen.

Minister Maij zegt in februari 1990 toe dat zij over een maand het voorstel tot aanleg van de WOV aan de Kamer zal voorleggen. De rijksbijdrage wordt gesteld op 41 miljoen, waarvan 4,5 miljoen aan BTW moet worden betaald, gedurende de bouw garandeert zij de indexering, maar na de opening moet Zeeland de helft van de indexering voor haar rekening nemen.

De Zeeuwse Milieu Federatie denkt dat door de aanleg van de WOV de automobiliteit tussen noord en zuid gigantisch zal toenemen. Op een informatieavond in de gemeente Borssele verklaren de inwoners zich massaal tegen een WOV volgens het tracé Ellewoutsdijk - Terneuzen. Bij de reacties op het MER blijkt Borssele terug te komen op de toezegging mee te werken aan het centrale tracé. Zij opteren nu weer voor hun eigen variant ten westen van de kern van Borssele. De burgemeester van Terneuzen, die in zijn vorige functie als gedeputeerde steeds heeft gesteld dat het tracé ten westen van Terneuzen te kostbaar was, wil nu een WOV volgens het tracé Ellewoutsdijk - Terneuzen / west. Dit standpunt wordt door de gemeenten Goes, Middelburg en Vlissingen gesteund. Ook minister Maij steunt dit tracé, maar zij heeft er beslist niet meer voor over dan de toegezegde 41 miljoen per jaar. De laatste vertragingstruc van het Rijk is volgens de provincie nu dat de WOV Europees moet worden aanbesteed. Minister Maij belooft te onderzoeken de centrale route als hoofdtransportas in haar verkeers- en vervoersplannen op te nemen. Als reactie daarop stelt de nieuwe actiegroep "Stichting Behoud de Zak van Zuid Beveland" dat een internationale verbinding niet noodzakelijk is. In februari 1991 zegt minister Maij dat de WOV op het tracé Terneuzen / west een brug - tunnel combinatie moet worden, waarvan de kosten minstens 1 miljard bedragen. Zij is echter niet bereid meer te betalen dan de toegezegde 41 miljoen per jaar. Rijk en provincie trachten via bezuinigingen de WOV plannen uitvoerbaar te maken. De Belgen willen niet aan versobering meewerken en blijven tegen een te ondiep liggende tunnel of een brug; zij opteren voor een geboorde tunnel onder de gehele rivierbreedte. De Europese aanbesteding heeft 6 gegadigden opgeleverd: een Italiaanse, drie Duitse en twee Nederlandse bouwcombinaties. Daarvan worden er vier geselecteerd. Eind december wordt door RWS gemeld dat de onenigheid met België is opgelost en dat RWS samen met de provincie

gaat studeren op een boortunnel. Van de gemeente Borssele wordt verwacht dat ze hun bestemmingsplan zullen aanpassen. Als dat niet gebeurt zal de provincie niet schromen een aanwijzingsprocedure te starten.

De Zeeuws Vlaamse Kamer van Koophandel, die altijd voorstander van de WOV is geweest, twijfelt aan het nut ervan, nu de Liefkenshoekentunnel is gebouwd. De Zeeuwse Milieu Federatie handhaaft haar bezwaren tegen de WOV. Twee van de vier geselecteerde kandidaat bouwers trekken zich terug omdat er te veel risico's aan het project zijn verbonden. RWS maakt in april 1992 bekend dat een boortunnel een haalbare optie is. Een maand later doen de twee overgebleven consortia een aanbieding voor een boortunnel. In september besluit de gemeente Borssele in beroep te gaan tegen de aanwijzing. Ook een aantal actiecomités, dorpsraden en milieuorganisaties gaat in beroep. In december schorst de Raad van State de besluiten van de provincie. De gemeente Borssele reageert tevreden en wenst wel mee te werken aan het door haar voorgestelde tracé, dat echter 400 miljoen duurder is. In mei 1993 verschijnt een ambtsbericht van de adviseurs van de Raad van State. Zij zijn van mening dat de provincie geen gebruik had mogen maken van de aanwijzingsprocedure. Economische belangen hebben bij de keuze van het tracé een te grote rol gespeeld. De provincie vreest dat als de Raad van State dit advies opvolgt, de bouw van de WOV niet kan doorgaan. In verband met de veroudering van de veerboen zou de WOV uiterlijk 2000 gereed moeten zijn. In oktober 1993 laat minister Maij weten dat de aanbiedingen van de twee consortia voor de boortunnel te hoog zijn. Het rijk geeft geen hogere bijdrage, de provincie zal dus met de bouwconsortia moeten onderhandelen over een lagere prijs.

Begin 1994 deelt minister Maij mee dat het rijk akkoord gaat met de door Zeeland voorgestane variant, die 800 miljoen kost, exclusief BTW. De provincie is er in geslaagd bij de aanbidders een 200 miljoen lagere prijs te bedingen. Als minister Kok niet toestaat de BTW terug te vorderen, is er een gat van 200 miljoen. In februari verhoogt minister Maij de rijksbijdrage tot maximaal 54 miljoen; dit aanbod geldt echter alleen als het Koninklijk Besluit over het beroep van Borssele voor de provincie gunstig uitvalt. Na een gesprek met minister Maij delen gedeputeerden mede dat voor mei een convenant met het rijk zal worden getekend. Misschien verhoogt het Rijk haar bijdrage. Het voetveer Vlissingen - Breskens zal door Zeeland zelf moeten worden bekostigd. De WOV wordt de eerste geboorde tunnel in Nederland en zal in 2001 gereed zijn. De kosten bedragen totaal 1,1 miljard, inclusief 200 miljoen onvoorzien. Vrijstelling van BTW kan wellicht worden verkregen als het Zeeuwse nutsbedrijf de exploitatie op zich neemt. Bij de gemeente Borssele, de Provinciale Staten en de actiegroepen groeit de irritatie over de geheimzinnigheid van de besluitvorming en het ontbreken van exacte gegevens.

Gedeputeerde Staten maken bekend dat de jaarlijkse bijdrage van de provincie oploopt van 4 tot 6 miljoen, de prijs die voor het voetveer Vlissingen - Breskens moet worden betaald. De "Stichting Behoud de Zak van Zuid Beveland" tekent beroep aan tegen de weigering van V&W inzage te geven in de verslagen van de besprekingen met de provincie. Eind maart wordt bekend gemaakt dat de Kroon heeft bepaald dat de provincie de gemeente Borssele ten onrechte heeft gedwongen mee te werken aan de WOV, omdat onvoldoende inzicht bestond in de financiële uitvoerbaarheid van de WOV. De Raad van State adviseerde de aanwijzing te vernietigen en minister Alders volgt dat advies op. Minister Maij vindt dat het Kroonbesluit geen belemmering hoeft te zijn voor de aanleg van de tunnel. Nu zijn de financiële gegevens immers wel bekend en kan de planologische procedure weer worden hervat. Op 18 april hechten de ministers Maij en Alders hun goedkeuring aan het convenant met de provincie, die jaarlijks 54 miljoen krijgt en verder zelf het risico voor de exploitatie draagt. Ook de volgende regering zal zich aan dit convenant moeten houden.

Het provinciebestuur is bereid te zoeken naar alternatieven, die de bezwaren van Borssele kunnen wegnemen. Eind april stemmen Provinciale Staten in met het convenant, de keuze van de bouwcombinatie - de combinatie Middelpaats Westerschelde, een Nederlands / Belgisch / Duits consortium - en het ontwerp van de aannemer, dat circa 1,2 miljard gaat kosten. De vraag is nog of het Zeeuwse nutsbedrijf DELTAN de WOV gaat exploiteren, als dat niet kan is er nog een BTW - probleem van 200 miljoen.

Omdat de meeste veerboten uiterlijk in januari 2003 moeten worden vervangen, zou - uitgaande van een bouwperiode van 5 jaar - in januari 1998 met de bouw moeten worden gestart. Op 31 mei 1994 zet demissionair minister Maij haar handtekening onder het convenant. Op 1 juli 1995 wordt geconstateerd dat de provincie Zeeland zijn verplichtingen zoals die zijn vastgelegd in het convenant tussen Rijk en Provincie, niet is nagekomen. De overeenkomst wordt derhalve ontbonden en het Rijk neemt het project weer over.

(bron: verslag van A.J.H.M. Mutsaers, juni 1994).  
(vervolg zie artikel 15)

