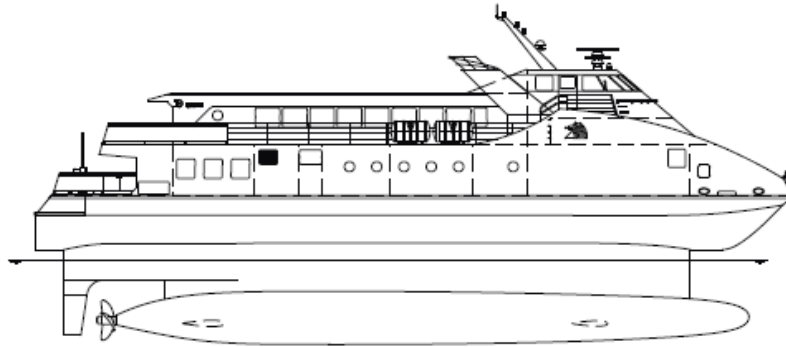


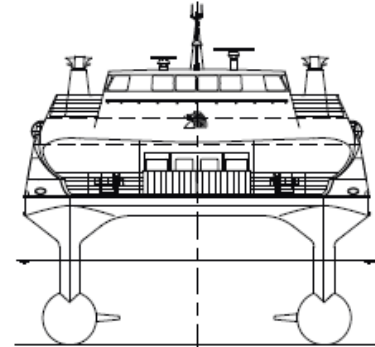
Toekomstvisie Veer Breskens-Vlissingen



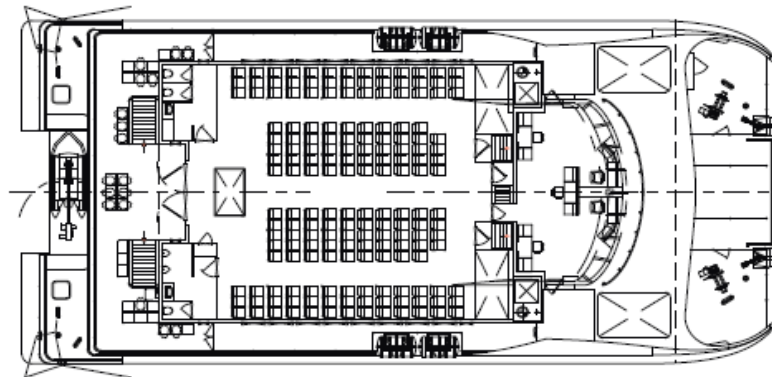
De Huidige Situatie



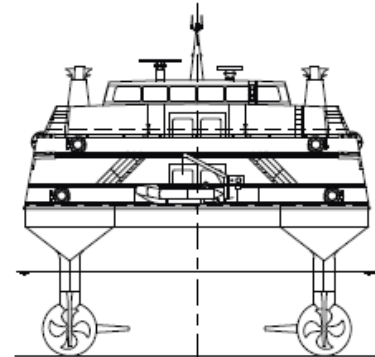
Outboard Profile



Bow View



Passenger Deck Plan



Stern View

Scenario's Toekomstverkenning

1a	Voortzetten huidige exploitatie totdat huidige schepen zijn afgeschreven (2033). In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat.	€ 178.649.600
1b	Bepaalde inkringing dienstregeling vanaf 2019 in lijn met uitstroom personeel	€ 164.649.700
2a	Vervang één SWATH schip door een nieuw (groot) schip (capaciteit 299) i.c.m. uursdienstregeling in 2019	€ 151.344.000
2b	Vervang één SWATH schip door een nieuw (groot) schip (capaciteit 299) i.c.m. uursdienstregeling in 2024	€ 153.660.900
3a	Gefaseerde vervanging van beide schepen - één in 2019 en één in 2024 - door nieuwe schepen (capaciteit 200)	€ 159.916.300
3b	Gefaseerde vervanging van beide schepen - één in 2024 en één in 2029 - door nieuwe schepen (capaciteit 200)	€ 163.220.800
4	Verkoop één SWATH schip en vraag de markt een groot schip mee te nemen i.c.m. uursdienstregeling in 2019	€ 168.772.800
5	Busvervoer	€ 40.609.200

Schepen VS Vervoersaanbod

Scenario 1: Doorvaren met 2 SWATHS, ½UURDIENST (ZOMER)

Scenario 2: 1 Nieuw 299p Schip, UURDIENST (Gehele JAAR)

Scenario 3: 2 Nieuwe 199p Schepen, ½UURDIENST (ZOMER)

299p Scenario 2	199p Scenario 3	186p SWATH
Maximaal per uur: 299p	Maximaal per uur: 398p	Maximaal per uur: 372p
Correctie van ~12% voor personen <4jr.		
Maximaal per uur: 265p	Maximaal per uur: 350p	Maximaal per uur: 330p
Maximaal per ½uur: 132p	Maximaal per ½uur: 175p	Maximaal per ½uur: 165p



Vervoersaanbod

(pagina 15 TOEKOMSTVERKENNING)

Maximale capaciteit

In het kader van de veiligheid is de maximale capaciteit van de SWATH schepen 186 personen en 90 (brom-) fietsen. Om te voorkomen dat dit aantal overschreden wordt, wordt gerekend met een maximum van betalende reizigers van 165. Uit tellingen op drukke zomerse dagen blijkt namelijk dat op een vol schip gemiddeld 21 personen vervoerd worden onder de 4 jaar. Deze personen hoeven niet te betalen. Daarom is het reizigersaantal (aantal betalende reizigers) in de statistieken nooit hoger dan 165 personen en wordt te alle tijden voldaan aan de veiligheidseis van maximaal 186 te vervoeren personen.

Op topdagen in het hoogseizoen (mooi weer, vaak i.c.m. een festival zoals Visserijfeesten Breskens, Rescue en Sail) komt het voor dat de boot vol is, waardoor de reiziger een half uur moet wachten. Het komt zelden voor dat reizigers langer dan een half uur vertraging hebben. In augustus 2014 (de drukste maand) kwam het 58x (6,7% van alle afvaarten in augustus) voor dat de boot van Breskens – Vlissingen vol was, in augustus 2013 was dit 113x (13% van alle afvaarten in augustus) het geval. Ook komt het voor dat het maximaal aantal (brom-) fietsen is bereikt, zodat reizigers met (brom-) fiets een afvaart moeten wachten.

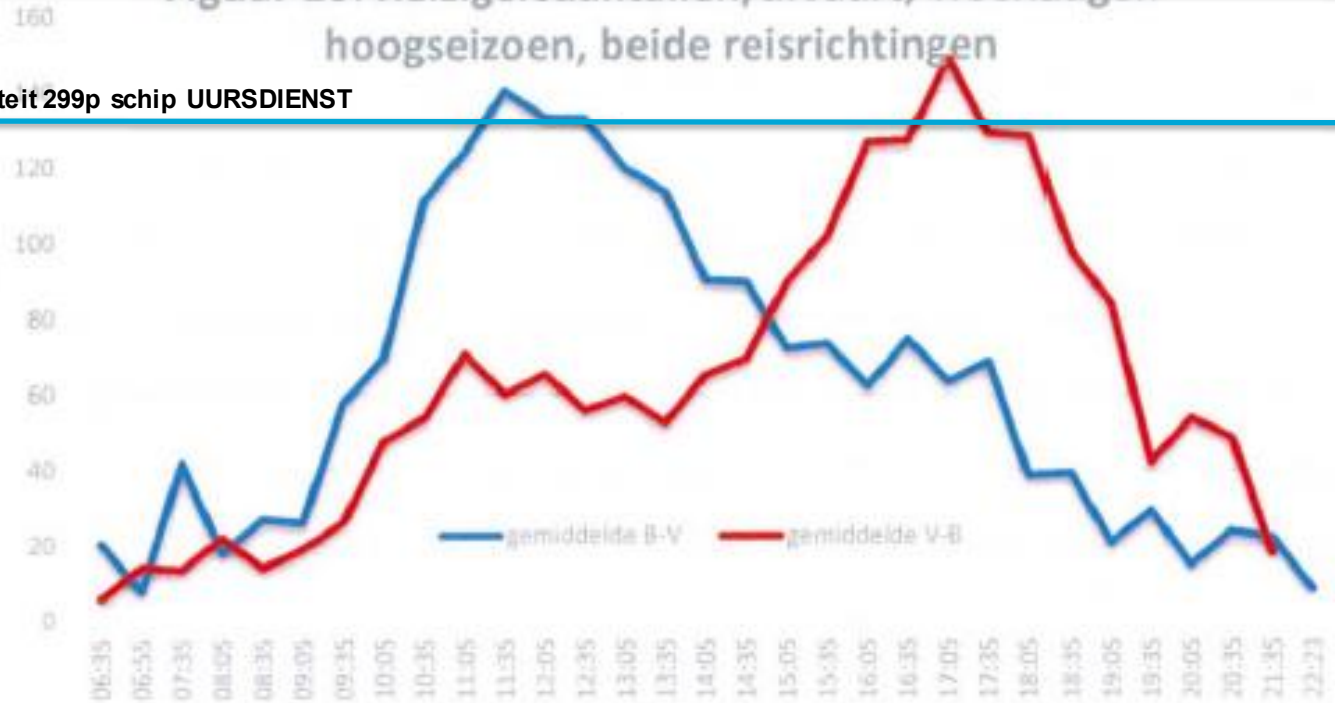
Vervoersaanbod

(pagina 13 TOEKOMSTVERKENNING, GEMIDDELDE!!!)

Huidige Capaciteit ~ SWATH

Figuur 10: Reizigersaantallen/afvaart, wekdagen
hoogseizoen, beide reisrichtingen

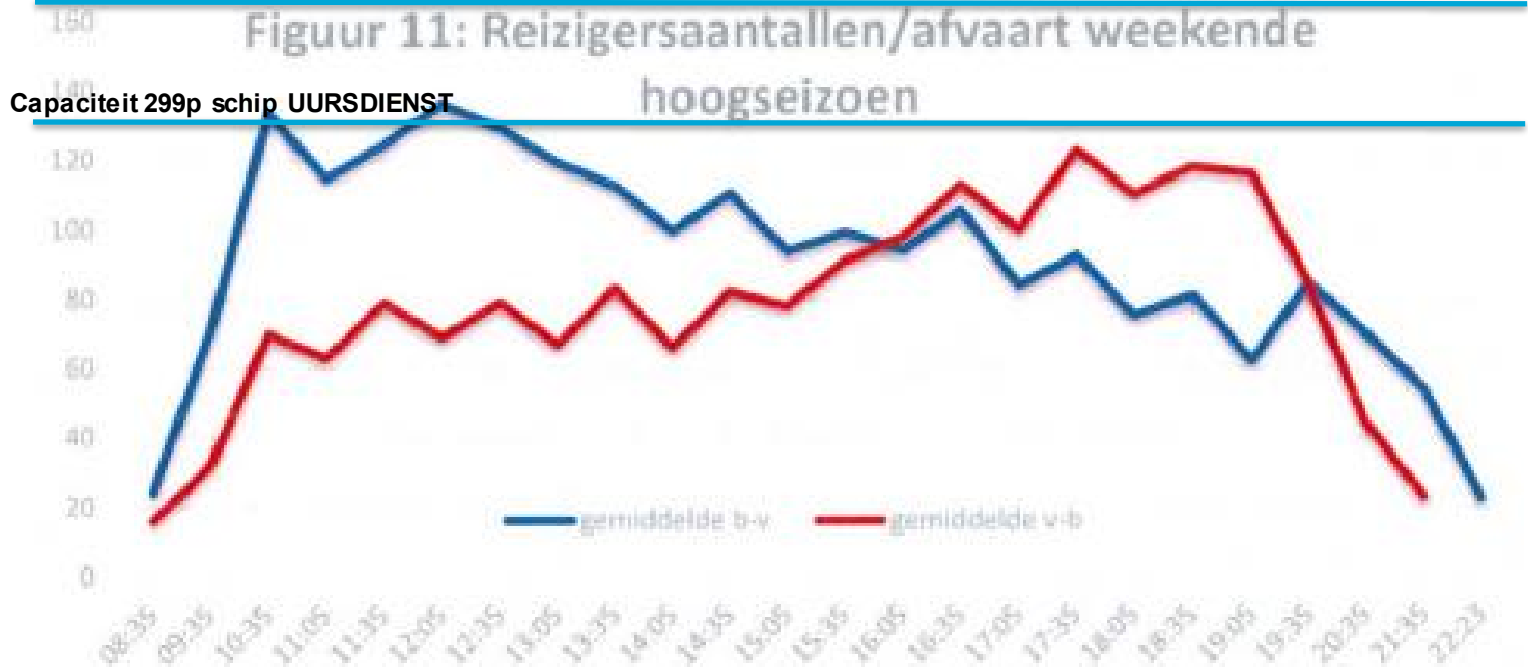
Capaciteit 299p schip UURSDIENST



Vervoersaanbod

(pagina 13 TOEKOMSTVERKENNING, GEMIDDELDE!!!)

Huidige Capaciteit ~ SWATH





Vervoersaanbod

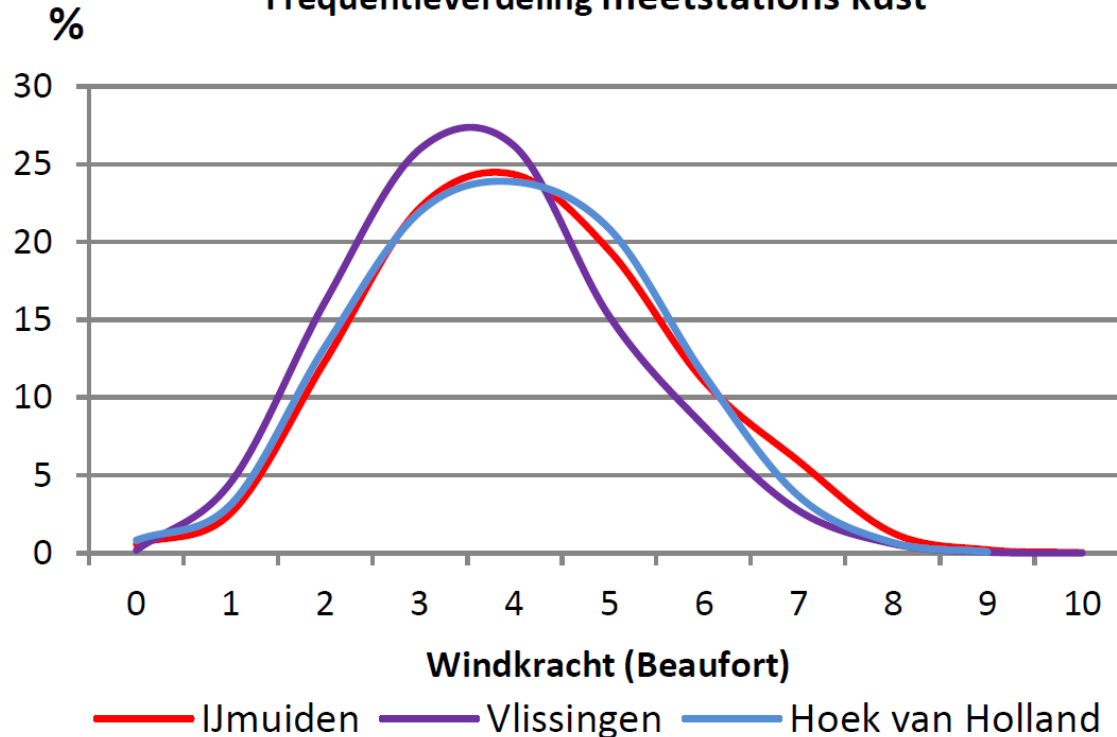
(pagina 14 TOEKOMSTVERKENNING)

Verhoging van het tarief leidt in het hoogseizoen tot een reizigersuitval van 23-25%, terwijl dit in het laagseizoen leidt tot een uitval van 0-8%. Aanpassing van het vaarvenster naar 7 – 19u leidt in het hoogseizoen tot een reizigersverlies van 12%, naseizoen 14% en in het laagseizoen tot 20-25%. Het beperken van de dienstregeling tot de brede spitsperiode heeft een extremer effect, namelijk een reizigersverlies van 28% in de zomer, 22% nazomer en 36% in het laagseizoen. **Aanpassing van de frequentie geeft 8-11% van de reizigers in het hoogseizoen aan niet meer met het fietsvoetveer te reizen.** In weekenden in het laagseizoen zou de reizigersuitval nihil zijn.

Reizigersaantallen zullen dalen door wachttijden en verminderde vaarfrequentie! Inkomsten zullen ook dalen->negatieve spiraal

De Westerschelde

Frequentieverdeling meetstations kust



Uit grafiek	
Bft	%
0	0,0%
1	1,9%
2	9,6%
3	21,2%
4	26,4%
5	21,2%
6	11,5%
7	5,8%
8	1,9%
>9	0,5%
>7	8,2%

Bron: Analyse van w indklimaat in Nederland (UvA) op basis van gegevens van KNMI.

Hoogste uurgemiddelde KNMI~14,52% - Uurgemiddelde KNMI~3,88% - Daggemiddelde KNMI~2,19% —Hoogste Windstootgemiddelde~17,98% (2015)

Hoogste uurgemiddelde KNMI~11,11% - Uurgemiddelde KNMI~2,85% - Daggemiddelde KNMI~1,39% —Hoogste Windstootgemiddelde~16,04% (1908-201610)*

Betrouwbaarheid nieuw schip

De potentiële besparing voor vervangingsstrategie A is reeds geschetst. Vervanging van de schepen biedt kansen om een nog grotere besparing op onderhoud en brandstofverbruik te realiseren. Naar verwachting zijn de kosten voor de aanschaf van een schip met de capaciteit van 200 passagiers, welke inzetbaar is **tm windkracht 8** € 5 miljoen.

↑
pagina 19
pagina 20
(toekomstverkenning)

Bij de aankoop van een nieuw schip is het uitgangspunt dat gekozen wordt voor een meer standaard uitvoering, wat tot lagere aanschaf en onderhoudskosten zal resulteren. Dit nieuwe schip moet kunnen aanlanden binnen de huidige voorzieningen. Bij bepaalde weersomstandigheden (o.a. hoge windkracht, ongunstige windrichting en golfhoogte) zal dit schip niet meer inzetbaar zijn, waarmee het **serviceniveau in vergelijking tot het SWATH schip in theorie af neemt**. De keuze voor wel/niet varen wordt gemaakt op basis van veel meer factoren dan alleen de windkracht, de kapitein heeft hierin de ultieme beslissingsbevoegdheid. Om de overtocht voor de passagiers comfortabel te laten zijn, zal een nieuw schip met andere vaareigenschappen naar verwachting **vanaf windkracht 7** niet meer kunnen varen.

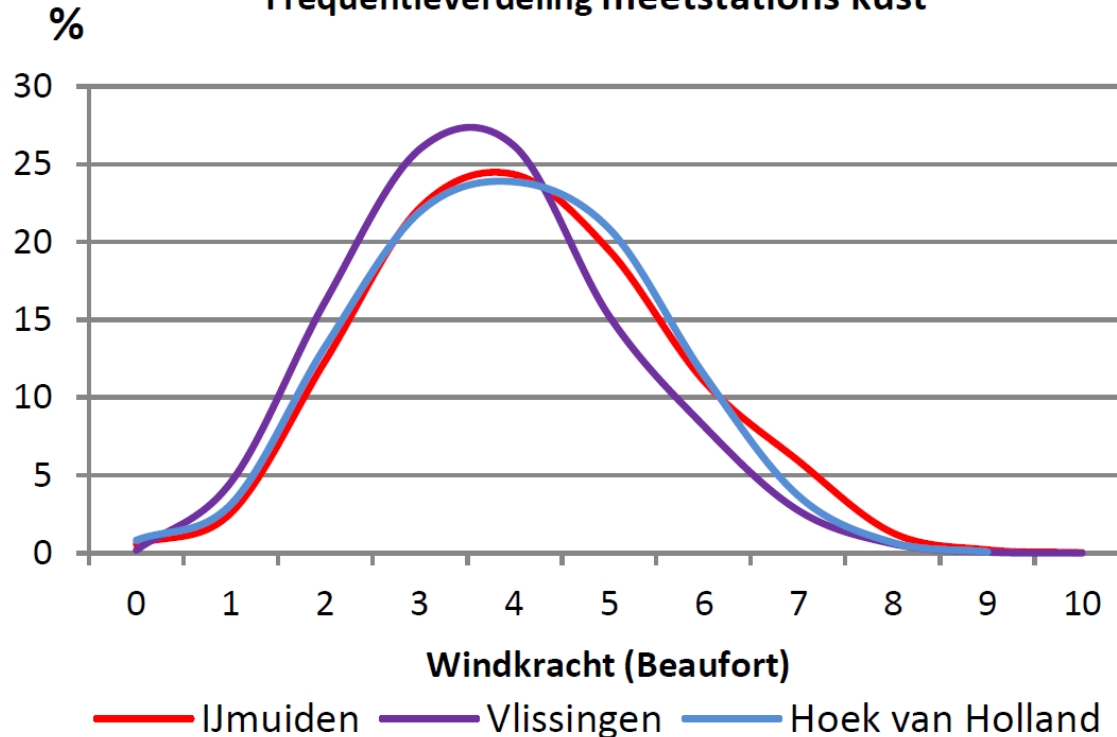
Vervangingsstrategie B biedt een grotere besparingskans omdat het aantal afvaarten verder terug loopt, en daarmee nog een slag kan worden gemaakt op het gebied van brandstofverbruik, onderhoud en personeel. Uit een inschatting van oktober 2013 blijkt dat een schip met een capaciteit van 299 passagiers en inzetbaar **tot windkracht 7** naar verwachting € 7,65 miljoen zal kosten in aanschaf.

↑
pagina 21
pagina 22
(toekomstverkenning)

De Maslow-piramide geeft aan dat de reiziger veiligheid en betrouwbaarheid als **basis** stelt voor **ieder vervoersmiddel en iedere dienstregeling**. Uitval mag **maximaal 2%** zijn en de punctualiteit voor vertrek- en aankomsttijd moet goed zijn. Verder kan aan deze basisvoorwaarde worden voldaan door gecertificeerde schepen in te zetten. **Een fietsvoetveer met één schip biedt te veel risico's en is daarmee geen betrouwbaar alternatief ('één schip is geen schip')**.

Wind (GROTER OF GELIJK AAN 7Bft)

Frequentieverdeling meetstations kust



Uit grafiek	
Bft	%
0	0,0%
1	1,9%
2	9,6%
3	21,2%
4	26,4%
5	21,2%
6	11,5%
7	5,8%
8	1,9%
>9	0,5%
>7	8,2%

Bron: Analyse van windklimaat in Nederland (IJA) op basis van gegevens van KNMI.

Hoogste uurgemiddelde KNMI~**14,52%** - Uurgemiddelde KNMI~**3,88%**
Hoogste uuraemiddelde KNMI~**11,11%** - Uuraemiddelde KNMI~**2,85%**

Daggemiddelde KNMI~2,19% —Hoogste Windstootgemiddelde~17,98% (2015)
Daggemiddelde KNMI~1,39% —Hoogste Windstootgemiddelde~16,04% (1908-201610)*



Nieuw 299p Schip? - Conclusie

- **Minder** capaciteit in de ZOMER, terwijl er al wachttijden zijn!
- **Minder** capaciteit in de ZOMER, terwijl hier de meeste inkomsten zijn!
- **DALING** van aantallen passagiers, terwijl scenario 2 rekent met een gelijkblijvend aantal!
- **Geen** groeimogelijkheden meer, **geen** toekomstperspectief!
- **UITVAL** i.v.m. wind/zeegang zal, (of men nu uitgaat van het daggemiddelde, uurgemiddelde of hoogste uurgemiddelde dat het Bft 7 of meer is) **altijd hoger liggen dan 2%**



Nieuw 299p Schip? - Conclusie

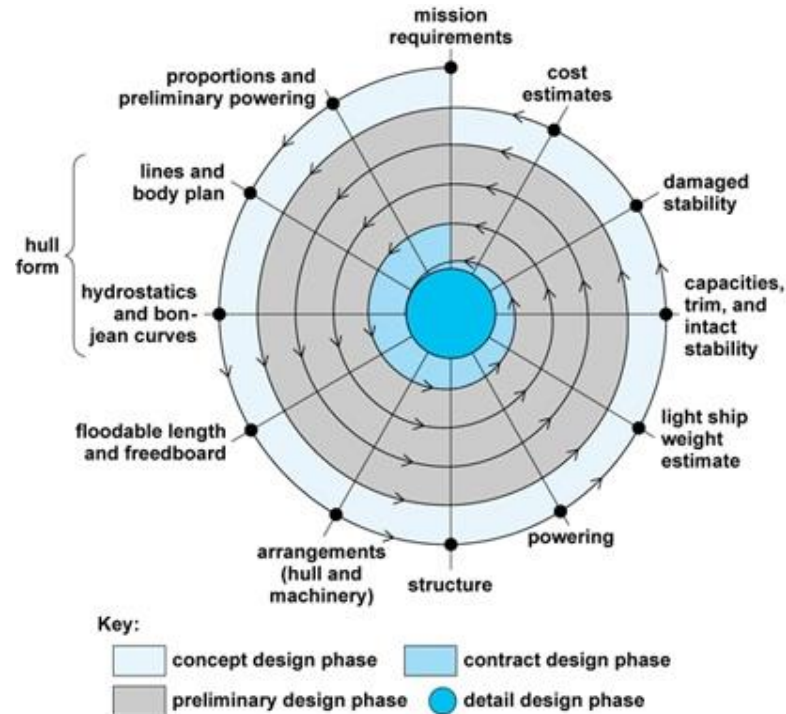
Hoe kunnen we dit oplossen?

- **Capaciteit verhogen** -> Groter schip of 2^e Schip (scenario 3a&3b)
- **Inkomsten verhogen** -> Prijsdifferentiatie geeft een daling in aantal passagiers (negatieve spiraal)
- **UITVAL verminderen** -> Duurder schip welk een hogere windkracht/zeegang aan kan!

Scenario 2a & 2b zijn **niet toekomstbestendig** en zijn niet realistisch als het op kosten aankomt, of het schip zal duurder worden als men aan de eisen wilt voldoen of de inkomsten zullen teruglopen.

Scenario 3a&3b zijn een beter alternatief, maar voldoen de schepen? 13

Alternatieve Scenario's



Alternatieve Scenario's

6a	<p>-GEEN AUTOVERVOER-----Vervanging van beide schepen in 2019 - door nieuwe conventionele schepen (type EIRA/VOLDA) (capaciteit 299) die VOLDOEN aan alle zeegangseisen voor de Westerschelde. In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat. Toekomstige groei blijft mogelijk!</p>	€ 176.925.911
6b	<p>-GEEN AUTOVERVOER-----Vervanging van beide schepen in 2019 - door nieuwe ELEKTRISCHE SCHEPEN (type EIRA/VOLDA) (capaciteit 299) die VOLDOEN aan alle zeegangseisen voor de Westerschelde. In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat. Toekomstige groei blijft mogelijk!</p>	€ 160.454.770
7a	<p>-MET AUTOVERVOER-----Vervanging van beide schepen in 2019 - door nieuwe conventionele schepen (type EIRA/VOLDA) (capaciteit 299p+90voertuigen) die VOLDOEN aan alle zeegangseisen voor de Westerschelde. Benut de mogelijkheid tot voertuigenvervoer en pas de haven hier minimaal op aan. In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat. Toekomstige groei blijft mogelijk! Enige optie waarbij evt. een marktpartij interesse zou tonen.</p>	€ 142.472.462
7b	<p>-MET AUTOVERVOER-----Vervanging van beide schepen in 2019 - door nieuwe ELEKTRISCHE SCHEPEN (type EIRA/VOLDA) (capaciteit 299p+90voertuigen) die VOLDOEN aan alle zeegangseisen voor de Westerschelde. Benut de mogelijkheid tot voertuigenvervoer en pas de haven hier minimaal op aan. In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat. Toekomstige groei blijft mogelijk! Enige optie waarbij evt. een marktpartij interesse zou tonen.</p>	€ 126.001.321

Keuze Schip Scenario 6&7

Scheepskeuze Scenario 6a&6b

Type: EIRA/VOLDA **Nieuwbouwprijs:** €12,5mIn (6a) / €13,75mIn (6b)

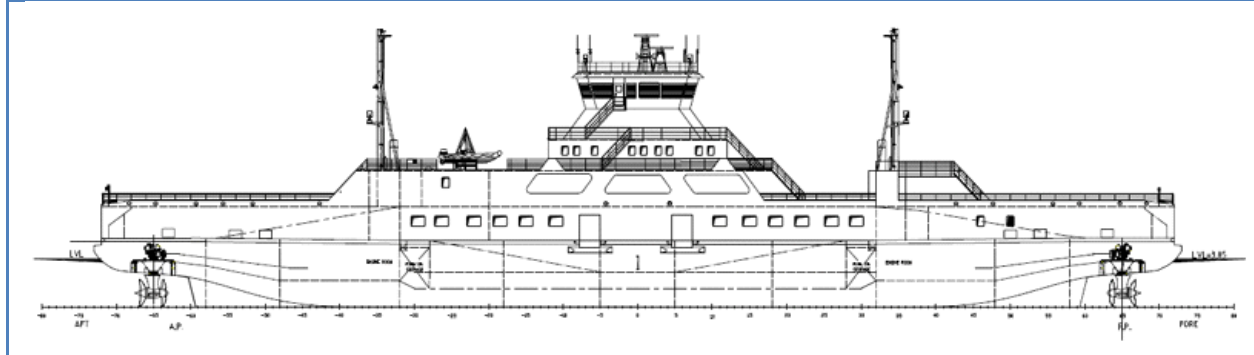
Passagiers: 299 **Voertuigen:** 0

Scheepskeuze Scenario 7a&7b

Type: EIRA/VOLDA **Nieuwbouwprijs:** €12,5mIn (7a) / €13,75mIn (7b)

Passagiers: 299 **Voertuigen:** 90 **Havenaanpassingen:** €5mIn

Vervoersprognose: Cat1 Auto's~1% van WST~4 Auto's per afvaart & ~1 Vrachtwagen per afvaart.



Nieuwbouwprijs is werkelijk €10mIn, met €12,5mIn gerekend!

Onderhoud is op basis van het motorvermogen geschaald: €156.246 per schip (oorspronkelijk geschat 1,5% van 10mIn)

Brandstofkosten op basis van 84ltr/afvaart (eerdere berekeningen)

Havenaanpassing meegenomen in Scenario 7a&7b



Keuze Schip Scenario 6&7

Waardes voor scenarioberekening

Conventioneel Scenario 6a&7a:

Onderhoud is op basis van het aandrijvend motorvermogen geschaald: €156.246 per schip

Brandstofkosten op basis van 84ltr/afvaart (eerdere berekeningen)

Levensduur: 30 jaar

Bemanning 4p.

Electrisch Scenario 6b&7b:

Nieuwbouwprijs is 110% van Conventioneel

Onderhoud is op basis 1/6 (16%) van Conventioneel MAAR gerekend met 25%

Brandstofkosten op basis van 50% van Conventioneel schip (verhouding €/kWh vs. Brandstof €/ltr)

Levensduur: 35 jaar

Bemanning 4p.

EVT. Voertuigen Scenario 7a&7b:

Toename van 1% van het huidige totale vervoer over de Westerschelde

1 CAT1 Auto's per afvaart – 1 CAT4 Vrachtwagen per afvaart

Groei: 4%

Gemiddelde genomen tussen T-Tag tarief en normaal tarief



Berekening Scenario 6&7

- **Scenario 1a (huidige situatie als uitgangspunt gebruikt)**

- Op basis van Begroting (pagina 16&17 toekomstverkenning)
- Op basis van Jaarrekening WesterscheldeFerry

- **200p Schip uit Scenario 3a&3b bepaald op basis van statistiek** (vervangt huidige schepen in 2033)

- ~750kW motorvermogen
- Onderhoudskosten geschaald naar motorvermogen (~2% van nieuwbouw waarde)
- Verschilberekening gemaakt tot scenario 3a&3b overeenkomen met de gegeven waarden uit de toekomstverkenning!

- **Scenario 6a&6b opgesteld en doorgerekend (EIRA/VOLDA) op basis van Scenario 1a.**

- Verschilberekening gemaakt voor conventioneel schip en elektrisch aangedreven schip!
- Geen voertuigen vervoer, dus geen haven aanpassing

- **Scenario 7a&7b opgesteld en doorgerekend** (incl. VOERTUIGENVERVOER)

- Havenaanpassing toegepast voor autovervoer.
- Huidige toltarieven WesterscheldeTunnel als uitgangspunt gebruikt!

Vooruitgang?

groeten uit

toen...



...en nu

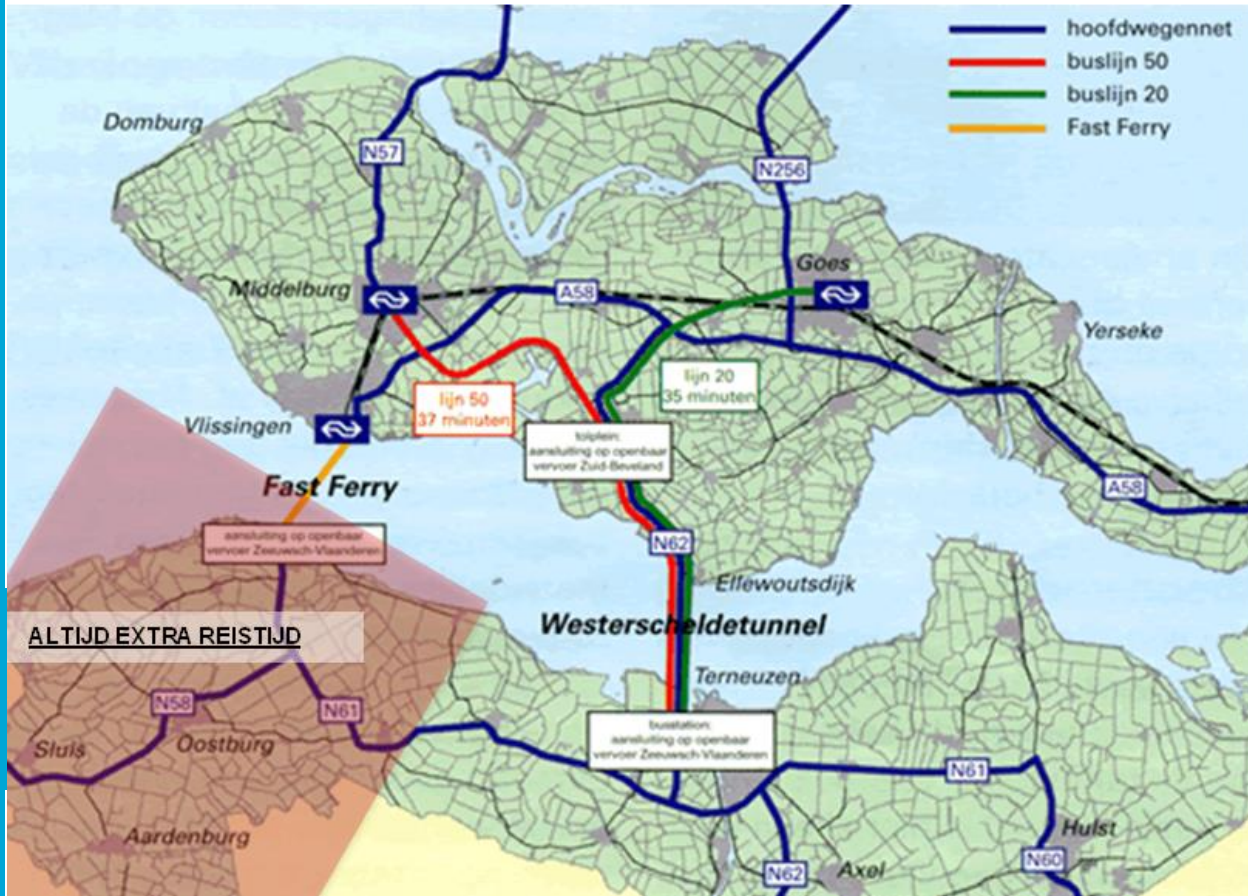
Zeeland

Vooruitgang?

	Vlissingen WST vs PSD		Middelburg WST vs PSD		Goes WST vs PSD		Bergen op Zoom WST vs PSD		Bergen op Zoom WST vs ANTW	
	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s
Hulst	4 min	16,4 km	5 min	15,8 km	11 min	37,2 km	23 min	59,7 km	32 min	42,8 km
Kloosterzande	11 min	21,9 km	12 min	21,3 km	18 min	42,7 km	30 min	65,2 km	20 min	28,7 km
Axel	-5 min	12,1 km	-11 min	2,6 km	-10 min	13,7 km	2 min	36,2 km	13 min	16,7 km
Terneuzen Centrum	-8 min	6,4 km	-14 min	-3,1 km	-20 min	-2,8 km	-8 min	19,7 km	-7 min	-6,7 km
Terneuzen Skihal	-3 min	14,7 km	-9 min	5,2 km	-12 min	8,3 km	min	30,8 km	3 min	6,2 km
Sas van Gent	-5 min	12,1 km	-11 min	2,6 km	-16 min	2,5 km	-4 min	25, km	13 min	10, km
Zaamslag	-4 min	13,2 km	-10 min	3,7 km	-5 min	17, km	7 min	39,5 km	8 min	13,7 km
Perkpolder	20 min	29,4 km	21 min	28,8 km	27 min	50,2 km	39 min	72,7 km	26 min	32,8 km
Breskens	36 min	64,3 km	30 min	54,8 km	22 min	36,9 km	19 min	36,7 km	1 min	-6,3 km
Schoondijke	26 min	54,1 km	20 min	44,6 km	12 min	26,7 km	9 min	26,5 km	-1 min	-5,1 km
Hoofdplaat	20 min	44,7 km	14 min	35,2 km	6 min	17,3 km	3 min	21,3 km	-5 min	-4,6 km
Oostburg	24 min	53,9 km	18 min	44,4 km	10 min	26,5 km	7 min	26,3 km	min	-1,4 km
Sluis	28 min	57,7 km	22 min	48,2 km	14 min	30,3 km	11 min	30,1 km	9 min	8,3 km
Aardenburg	26 min	53,9 km	20 min	44,4 km	12 min	26,5 km	9 min	26,3 km	16 min	9, km
Cadzand	27 min	58, km	21 min	48,5 km	13 min	30,6 km	10 min	30,4 km	-1 min	-6,8 km
Nieuwvliet	32 min	62,3 km	26 min	52,8 km	18 min	34,9 km	15 min	34,7 km	-1 min	-6,4 km
Biervliet	10 min	32,5 km	4 min	23, km	-4 min	5,1 km	-7 min	4,9 km	-4 min	-4,6 km
Hoek	min	15,2 km	-6 min	5,7 km	-14 min	-2,3 km	-7 min	20,2 km	-6 min	-7,2 km

Reistijdverschillen en reiskilometerverschillen tussen verschillende plaatsen sinds de WST.
(Er is **GEEN** rekening gehouden met congestie)

Westerscheldetunnel?



CO₂-Uitstoot

	Vlissingen WST vs PSD		Middelburg WST vs PSD		Goes WST vs PSD		Bergen op Zoom WST vs PSD		Bergen op Zoom WST vs ANTW	
	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s
Breskens	36 min	64,3 km	30 min	54,8 km	22 min	36,9 km	19 min	36,7 km	1 min	-6,3 km
Schoondijke	26 min	54,1 km	20 min	44,6 km	12 min	26,7 km	9 min	26,5 km	-1 min	-5,1 km
Hoofdplaat	20 min	44,7 km	14 min	35,2 km	6 min	17,3 km	3 min	21,3 km	-5 min	-4,6 km
Oostburg	24 min	53,9 km	18 min	44,4 km	10 min	26,5 km	7 min	26,3 km	min	-1,4 km
Sluis	28 min	57,7 km	22 min	48,2 km	14 min	30,3 km	11 min	30,1 km	9 min	8,3 km
Aardenburg	26 min	53,9 km	20 min	44,4 km	12 min	26,5 km	9 min	26,3 km	16 min	9, km
Cadzand	27 min	58, km	21 min	48,5 km	13 min	30,6 km	10 min	30,4 km	-1 min	-6,8 km
Nieuwvliet	32 min	62,3 km	26 min	52,8 km	18 min	34,9 km	15 min	34,7 km	-1 min	-6,4 km

- 25% Vlissingen / 25% Middelburg
- 25% Goes / 25% Rest van Nederland
- Verdeling Zeeuws-Vlaanderen naar Ratio Inwoners
- Tunnelpassages ~5.000.000/jr

CO₂-Uitstoot

- West-ZVL heeft:
- 50.000.000km/jr extra gereden door WST
- Stel autoverbruik~1:16,5 ~3.000.000ltr/jr brandstof extra
- ~7.200.000kg CO₂/jr ~216.000.000kg CO₂/30jr EXTRA
- Benzine~2,22kg/ltr ~Diesel~2.58kg/ltr
- SWATH~5.500.000 CO₂/jr ~165.000.000kg CO₂/30jr
- SC 6a&7a~3.000.000 CO₂/jr ~90.000.000kg CO₂/30jr
- Maximale Besparing Elektrisch:
~12.700.000kg CO₂/jr ~381.000.000kg CO₂/30jr



Westerscheldetunnel?

- **KANABALISEERT** voertuigenvervoer de WesterscheldeTunnel?
 - **NEE**, de gebruikte hoeveelheid voertuigen in Scenario 7 zijn EXTRA, dus een toename van het vervoer over de **GEHELE Westerschelde!**
 - Dus van 5.206706 passages(2015) (via de WST) naar:
 $5.206.706(WST)+52.067(WSF)=5.258.773$ passages totaal over de Westerschelde!
 - Het is niet het verhaal van “**de slager om de hoek**” krijgt een concurrent, maar “**de slager om de hoek**” opent een extra filiaal om meer klanten te krijgen, betere service te verlenen en meer omzet&inkomsten te genereren!
- **Dus 1% Toename aangenomen!** Terwijl 25% van de bevolking van Zeeuws-Vlaanderen in West-Zeeuws-Vlaanderen woont en baat heeft bij een EXTRA verbinding.
- **Veel West-Zeeuws-Vlamingen** gaan niet meer naar “**de Overkant**” i.v.m. de afstand en reistijd en andersom!
- **Minder gemaakte Kilometers door autoverkeer**
 - **Minder** transport/vervoerskosten bewoners!
 - **Minder** CO2 uitstoot wegverkeer!

WesterscheldeVerbindingen?





Kansen Scenario 7

- NU na bijna 15 jaar is het mogelijk om **betere keuzes** te maken en **eventuele fouten te herstellen** met het oog op de toekomst!
- Er liggen kansen voor een duurzame toekomst bestendige verbinding
 - Het kan **€25mln goedkoper** dan het goedkoopste scenario van de toekomstverkenning! EN **€50mln goedkoper** dan de huidige situatie
 - Evt. Aantrekkelijk voor een **marktpartij**
 - Zeeland kan zich profileren als **Groene Provincie** en een CO2 reductie op auto's en op het schip
 - **Toekomst bestendig** i.v.m. komende milieumaatregelen!
- Er wordt in Scenario 6&7 niet gesneden in het aantal afvaarten!
 - **Service niveau** ligt hoger!
 - **Groei** mogelijkheden blijven aanwezig!
 - **Werkgelegenheid** gaat NIET verloren!
 - **Betrouwbaarheid** van het veer gaat omhoog!
- Er zijn nog meer mogelijkheden tot besparing (Waarbij het veer niet minder aantrekkelijk wordt)
 - **€10mln-€60mln extra afh.** van het scenario en keuzes.



Mijn vraag

Geachte Statenleden,

Ik vraag u om dit onderwerp serieus te bekijken op inhoud en niet op **partijpolitiek** of een **coalitieakkoord**. Het gekozen scenario 2b is niet toekomstbestendig en zorgt voor een **negatieve spiraal**, waardoor er altijd geld bij zal moeten. Er is een mogelijkheid voor een totale besparing van eventueel wel **€100mln** over 30 jaar met **behoud** van het aantal afvaarten, **behoud** van **werkgelegenheid** en een **verbetering** van de service, **milieuwinst** en **toekomstbestendigheid**. Daarnaast geeft dit kansen op toekomstige **groei** zonder dat de WesterscheldeTunnel hier last van heeft. Geef daarom het extreme **scenario 7b** een kans, het kan geen kwaad om er naar te kijken en het door te laten rekenen. Maak s.v.p. van een politiek probleem geen maatschappelijk probleem!

