

# 1. VERBINDINGEN IN ZEELAND OP HET MOMENT VAN DE EERSTE INITIATIEVEN.

Ir. C.Q. Klap

## Eilanden

Bij het begin van de uitvoering van de Deltawerken na 1953 had Zeeland nog een paar echte eilanden die alleen maar over het water konden worden bereikt. Eerder waren al wel de eilanden Zuid-Beveland en Walcheren ontsloten via respectievelijk de Kreekrakdam nabij Rilland en de Sloedam nabij Arnemuiden. Deze dammen zijn primair aangelegd voor de spoorverbinding Bergen op Zoom - Goes in 1868 en Goes - Middelburg in 1872. Ook België was in die tijd nog echt buitenland met bewaakte douanedoorgangen en je moest over een paspoort beschikken wilde je via België Zeeuws Vlaanderen bereiken of verlaten. Ook hier zijn de pontveren tot de opening van de Westerscheldetunnel een belangrijke verbinding gebleven.

## Veerverbindingen

Veerverbindingen maakten tot voor de start van de Delta-werken een wezenlijk onderdeel uit van het verkeersnet binnen Zeeland. Zo'n 50 jaar geleden kende men drie veren over de Westerschelde te weten: Vlissingen – Breskens, Hoedekenskerke – Terneuzen en Kruiningen – Perkpolder. Noord – Beveland was verbonden met de naastliggende voormalige eilanden door een autoveer tussen Wolphaartsdijk en Kortgene en een voetveer tus-sen Veere en Kamperland.

Schouwen en Duiveland was over de Oosterschelde verbonden via het autoveer Katseveer – Zierikzee en over het Zijpe met St Philipsland. Tholen was verbonden met het vasteland van Brabant via een brug.

Sommige veren waren relatief kleine boten met een zijlading via loopplanken die stuk voor stuk door mankracht met haken op hun plaats werden getrokken. Aan de zijkanten van die loopplanken zaten losse vulstukken zodat men tegen de randen van de loopplanken kon oprijden. Laden gebeurde auto voor auto en zij werden dicht op elkaar geparkeerd afhankelijk van de drukte. Passagiers en bestuurder moesten soms eerst uitstappen voordat een volgende auto er stijf naast kon worden geparkeerd. Capaciteit van zo'n boot was ca 20 auto's. De veerponten die ingezet waren op het veer Katseveer – stad Zierikzee voldeden aan deze beschrijving. De duur van de overtocht was ongeveer 1 uur. Later is deze overtocht nog ingekort door niet uit de stad Zierikzee te vertrekken maar vanuit een haven aan de Oosterschelde naar Kats, waar een haven werd aangelegd nadat de Zand-kreekrakdam tussen Zuid – Beveland en Noord – Beveland in het kader van de Deltawet was gerealiseerd. Deze haven zou later bij de bouw van de Oosterscheldebrug een belangrijke rol spelen.

Ook een deel van het zakelijke en sociale leven in Zeeland vond plaats op de veerpont tijdens de overtocht. Gezien de geringe bevolkingsdichtheid werd het ziekenhuis in Zierikzee voor een deel bemand met medici van het ziekenhuis uit Goes. Ook notarissen en handelsreizigers gingen een of twee vaste dagen naar een van de eilanden en kwamen soms al tot afspraken of zaken op de boot.

Hoe zeer het gebruik van veerverbindingen in de rest van

Nederland beleefd werd mag blijken uit het gegeven dat als je eind zestiger jaren in den lande uitlegde dat je nog terug naar Zeeland moest iedereen er automatisch vanuit ging dat je wel gebruik moest maken van een of andere veerverbinding. Men vond dit al of niet terecht meestal een voldoende argument om eerder weg te gaan dan anderen. Je moest immers nog met ponten varen.

## De Deltawerken

Het zijn de Deltawerken geweest die de Zeeuwse eilanden uit hun isolement hebben "verlost". De dijken die voor de realisatie van dit plan nodig waren, waren immers uitstekende verbindingswegen. Het Deltaplan dat als hoofddoel een doorgaande veilige kustlijn had kon echter alleen gerealiseerd worden door gebruik te maken van secundaire dammen zoals de Zandkreekrakdam, de Grevelingendam en de Volkerakdam met het Hellegatsplein. Deze in feite tijdelijke dammen waren ook uitstekende verbindingen tussen de eilanden en het vasteland.

Toen het Deltaplan met al zijn verbindingen inzichtelijk werd ontstond er ook een beeld van de verbindingen die niet tot stand kwamen of verbindingen die veel later dan de overige zouden worden gerealiseerd. Zeeland is een relatief dun bevolkt gebied, op dit moment nog steeds niet meer dan ca 370.000 inwoners. Grote investeringen waren al snel niet te verantwoorden. De Deltawerken waren dus naast de veiligheid die het bood tegen het water een uitkomst bij de ontsluiting van de Zeeuwse eilanden daar deze op een andere wijze niet gerealiseerd hadden kunnen worden vanwege het hoge investeringsniveau.

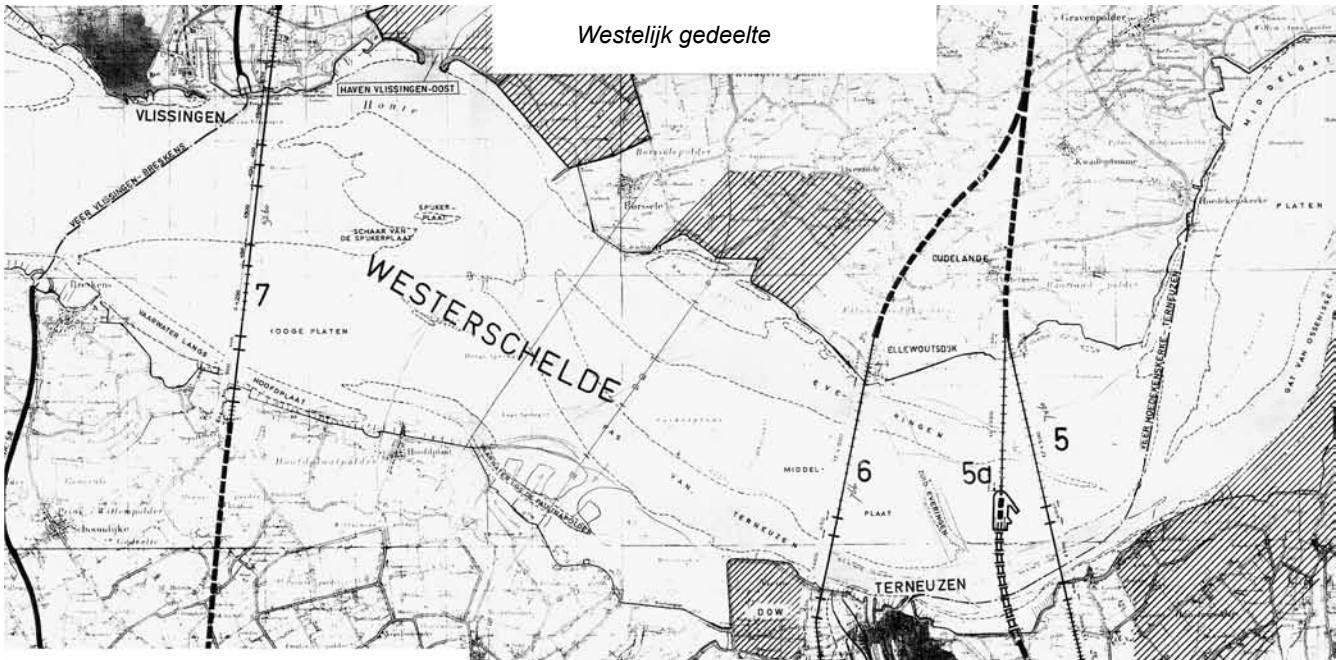
Het is goed om nog even stil te staan bij het gegeven dat we nu precies 50 jaar na de watersnoodramp van 1953 kunnen vaststellen wat de invloed van deze ramp op de ontsluiting van Zeeland is geweest. De plannen voor de Deltawerken lagen er allang maar er was helaas eerst een watersnoodramp voor nodig voordat de urgentie voor de uitvoering van deze plannen duidelijk werd. Het creëren van nieuwe verbindingen was dan weliswaar geen primaire doelstelling maar, geredeneerd vanuit toegankelijkheid, een gunstige bijkomstigheid.

## Wegverbindingen

Ondanks de ruime toedeling met nieuwe verbindingen als gevolg van de Deltawerken maakten deze plannen duidelijk welke verbindingen niet of pas veel later tot stand zouden komen. Vandaar dat men vanaf dat moment erover is gaan nadenken hoe hieraan een mouw kon worden gepast.

We praten dan over de verbindingen als de Haringvlietbrug (brug bij Numansdorp), de Oosterscheldebrug en de oeververbinding over de Westerschelde .

Met de plannen voor de Volkerakdam werd al snel duidelijk dat door het maken van een verbinding vanaf het midden van deze dam met de Hoeksewaard op relatief eenvoudige wijze een verbinding met Rotterdam was te realiseren. Deze plannen zijn door het rijk opgepakt, weliswaar via een private financiering en tolheffing. Een dergelijke financiële constructie was



tot die tijd internationaal redelijk gebruikelijk voor grote oeververbindingen. Een veerpont moest immers ook worden betaald. De aanlegkosten van deze brug waren relatief snel afgelost, waardoor de tolheffing kon worden beëindigd.

De aanleg van een Oosterscheldebrug (niet de Zeelandbrug) op de plaats van de ontworpen dam in de Oosterschelde had een heel andere achtergrond. Deze verbinding werd geïnitieerd door de provincie Zeeland onder de bezielende leiding van Ir. Snip en waarschijnlijk gesteund door de gedeputeerde J. Kaland. De Oosterscheldedam zou immers pas als laatste Deltawerk worden opgeleverd, vele jaren na de oplevering van de secundaire dammen over het Volkerak, met Haringvlietbrug, en de Grevelingendam. De redenering was toen dat als Schouwen en Duiveland op de verbinding over de Oosterschelde moest wachten zij geheel van het Zeeuwse gebeuren zouden vervreemden en te veel georiënteerd zou raken op Rotterdam. Schouwen en Duiveland waren nog volledig op Zeeland georiënteerd en dat wilde men in Zeeland zo houden, Tholen was

immers ook al meer georiënteerd op Brabant. De relatie Zeeuws – Vlaanderen - België speelde veel minder, door het oponthoud bij de landsgrens.

**De Westerschelde oeververbinding**

Het moge duidelijk zijn dat met de realisatie van de Deltawerken en de Zeelandbrug een verbinding over de Westerschelde niet kon uitblijven. Zeker na de succesvolle realisatie over de toen nog aardig onrustige Oosterschelde. De Westerschelde had wel als extra uitdaging dat het een drukke vaarroute was met relatief grote schepen. Bovendien bestonden grote bezwaren van België tegen een hoge tot zelfs zeer hoge brug. Het probleem van een tunnel was dat deze ca 50 % duurder zou zijn dan een of meer bruggen en daarmee het project nog minder haalbaar zou maken. Misschien had men in die tijd meer aan een gezamenlijke oplossing moeten werken zodat België ook belang zou hebben gekregen bij deze verbinding. Aan de andere kant was de neiging van een groot deel van de bevolking ook dat de zeker toen nog rustige provincie zoveel mogelijk rustig te houden.

