

3. STUDIE NAAR TRACÉS

ir. C.Q. Klap en ir E. Ypey

Na een aantal initiatieven en algemene studies voor een verbinding over de Westerschelde in Zeeland is een eerste formele rijksaanpak gestart in 1964. Minister Van Aartsen verklaarde zich toen bereid mede te werken aan een planologische studie naar de mogelijke tracés voor een oeververbinding.

De aangewezen partij om de technische mogelijkheden voor een eventueel tracé voor een oeververbinding te bestuderen was de Studiedienst Vlissingen van de Directie Zeeland van de Rijkswaterstaat. Bij deze dienst werd immers het gedrag van de rivier bewaakt en bestudeerd en was over een periode van circa 100 jaar het gedrag van de rivier bekend. Met name de stabiliteit van de geulen was voor een tracé keuze belangrijk. Een constructie op een zandbank die aan de wandel gaat is een weinig duurzame oplossing.

Wie de kaart van de Westerschelde bestudeert alsmede de historische zeekaarten kan vaststellen dat er in de loop van de tijd nog al wat geulbewegingen hebben plaatsgevonden. Een vaste oeververbinding wordt voor minimaal 100 jaar gebouwd, hiermee moet dus terdege rekening worden gehouden. In redelijkheid mag worden aangenomen dat bijna bij alle tracés met geulverplaatsingen rekening moet worden gehouden. Hoe westelijker op de Westerschelde hoe onrustiger. Op de middelplaat is bijvoorbeeld zelfs een soort repeterend effect van dwarsgeultjes die aan de oostzijde van deze plaat ontstaan en die zich vervolgens in westelijke richting verplaatsen. Daar aangekomen ontstaat er aan de oostzijde weer een nieuwe geul.

Deze kennis droeg er in de beginjaren van de Westerschelde Oever Verbinding (WOV) toe bij dat men niet erg enthousiast was over een erg westelijke ligging van een oeververbinding. Vandaar dat men in die tijd een oeververbinding niet westelijker dan Kruijningen – Perkpolder wenste te realiseren.

Voorstellen

De Studiedienst Vlissingen heeft een aantal tekeningen met mogelijke oplossingen gepresenteerd. Op een van de eerste tekeningen zouden 12 tracés zijn gepresenteerd met een voorkeur voor tracé 6. Van deze tekening is geen kopie meer gevonden.

De Tweede Nota Ruimtelijke Ordening in Nederland (1966) spreekt van drie tracés.

In juni 1967 is er door de Studiedienst Vlissingen het rapport "geulveranderingen" uitgebracht. Dit was toen een solide basis voor een uiteindelijke tracé keuze.



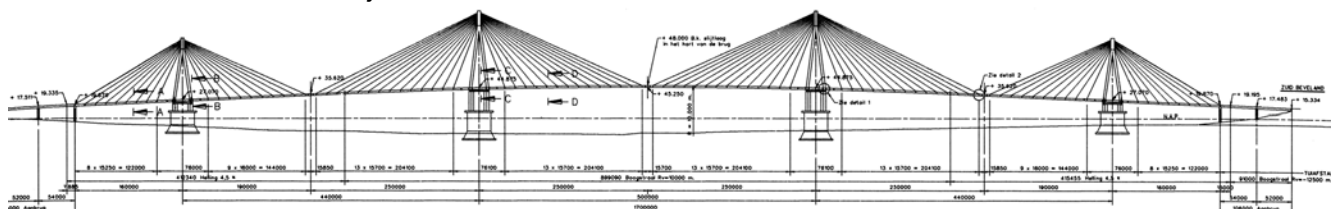
In 1968 is een tekening teruggevonden van Rijkswaterstaat Directie Zeeland Arrondissement Goes. Op deze tekening staan 7 tracés aangegeven. Dit moet wel een officieel document zijn geweest daar er ook een kostenraming bestaat uit februari 1968 waarin gesproken wordt over tracé 1 t/m 7. Op genoemde tekening is duidelijk te zien dat gedacht werd aan een oplossing met meerdere pijlers, een hangbrug of een tunnel. Bij alle varianten waren hangbruggen als oplossingsvariant gekozen, daar men in al die tracés wel te maken had met brede geulen, al of niet in combinatie met een afgezonken tunnel.

De variant die een kruising op de Belgisch Nederlandse grens nabij Antwerpen beschreef, is in feite al gerealiseerd in de vorm van de Liefkenshoektunnel. De plannen voor deze tunnel hebben ook bij herhaling de Nederlandse plannen verstoord omdat deze uiteraard ook een grote hoeveelheid verkeer zouden aantrekken. Op dat moment waren de verkeersprognoses niet van dien aard dat een oeververbinding in alle omstandigheden te rechtvaardigen was. Met de verkeersgroei van de afgelopen jaren werd in ieder geval niet gerekend. Het was ook een dankbaar onderwerp om door de Haagse politiek te worden aangegrepen om geen groen licht te geven.

De voorlopige keuze

Het Rijk kiest omstreeks 1970 voor het tracé Kruijningen – Perkpolder met 2 varianten te weten een brugtunnel over de platen van Ossensisse en een hangbrug met een lange aanbrug bij Waarde.

De inmiddels opgerichte Stichting Westerschelde Oeververbinding, die een zeer ruime economische en geografische kring Zeeland, Vlaanderen en Rotterdam vertegenwoordigt, pleit voor een centrale ligging mede



Variant met 3 tuibruggen van resp. 440, 500 en 440 meter overspanning uit nota refentieontwerp 1992.

in verband met de voorkeur voor de meest snelle verbinding met de Engelse Kanaaltunnel.

Pas bij de gezamenlijke uitwerking van de plannen van Directie Bruggen en de Tolbrug exploitatiemaatschappij versterkt met deskundigen van de Oosterscheldewerken werd duidelijk dat een meer westelijke ligging mogelijk was. Dit was mogelijk door op eenvoudige wijze de flanken van de zandbanken te bestorten. De redenering was dat als de zandbanken verder zouden aanzanden dat dan de bestorting met zand wordt bedekt. Zou om welke reden dan ook weer een uitschuring ontstaan dan komt automatisch de bestorting te voorschijn en kan deze zijn functie waarmaken.

Vraag is nog wel wat de invloed zou zijn geweest van de huidige verdiepingswerkzaamheden in de Westerschelde. Het hydraulisch evenwicht daar is een buitengewoon gevoelig systeem; zelfs een scheepswrak kan een bepaald evenwicht in de rivier lokaal al verstoren.

Milieu Effect Rapportage

Vermeldenswaard is dat de problematiek van de geulen leidraad is geweest voor de keuzes die in de Milieu Effect Rapportage zijn gemaakt. Daarbij was uiteraard ook bepalend wat technisch mogelijk was. De meest redelijke technische oplossing was een brug – tunnel of een brug – brug variant. Men zag deze varianten toen als enig mogelijke oplossing voor een oeververbinding over de Westerschelde. Aan boortunnels werd toen nog niet gedacht. Bij al deze oplossingen was de ligging van de geulen en de zandbanken bepalend voor de uiteindelijke keuze van de locatie. Zou men toen wel gedacht hebben aan een boortunnel variant dan zou er vermoedelijk een heel ander tracé uitgekomen zijn. Een dergelijke oplossing is volledig onafhankelijk van het gedrag van de geulen omdat deze op een redelijke diepte volledig onder de bodem door gaat. Enige bewaking achteraf is uiteraard ook bij die variant wel nodig afhankelijk van de hoeveelheid zanddekking. Daardoor is een boortunnel bij ieder tracé mogelijk.

Was de variant van de boortunnel wel bij de tracé- en MER studies onderkend dan zou het wegensysteem en waarschijnlijk het internationale wegensysteem van veel grotere invloed zijn geweest voor de uiteindelijke keuze.

Ideale ligging met huidige kennis

Op basis van de kennis die gehanteerd is voor de MER studie en het gegeven dat een boortunnel de Westerschelde op iedere locatie had kunnen kruisen vanwege de onafhankelijkheid van de geulen en vaarroutes valt in redelijkheid te verwachten dat men op een ander tracé voor de boortunnel zou zijn uitgekomen. Een tracé Borssele – Hoofdplaat met een aansluiting op de snelweg Brugge – Kanaaltunnel zou logisch geweest zijn daar deze snelweg in Brugge nu geen verdere verbinding krijgt anders dan een die terug gaat naar Gent.

in Brugge min of meer dood. Was de oeververbinding wel in dit tracé gerealiseerd dan zou een prachtige verbinding ontstaan zijn tussen de Kanaaltunnel en Rotterdam via een te verbreden Zeelandbrug. Hiermee zou ook de oorspronkelijke wens van Rotterdam om dichterbij Londen te liggen dan Parijs zijn gehonoreerd.

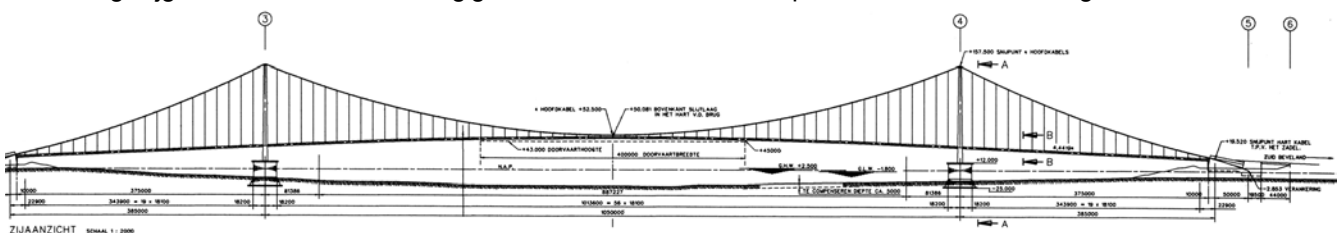
Wat vermoedelijk ook sterk heeft meegewogen bij de uiteindelijke tracékeuze is het gegeven dat van de verbinding op een bepaald moment een lokale verbinding is gemaakt. Iedere keer als de projectgroep weer enthousiast was over de kansen en de technische zaken waren opgelost en een inzicht bestond over de te verwachten kosten, dan stak den Haag weer een spaak in het wiel met name het ministerie van Financiën. Zij hebben keer op keer nieuwe plannen verworpen. Het zou een te grote druk op de kapitaalmarkt geven en Minister Duisenberg, de huidige president van de Centrale Europese Bank heeft ooit beweerd dat de realisatie van de oeververbinding over de Westerschelde de rente in Nederland zou doen verhogen en dat daarmee de Nederlandse financiële markten nadelig zouden worden beïnvloed. Kortom genoeg redenen voor minister N. Smit – Kroes het dossier van de oeververbinding op een gegeven moment van haar bureau te verwijderen. Dit heeft ze opgelost door van het project een regionaal project te maken en het daardoor kon verwijzen naar de provincie. Om die reden heeft bij de definitieve keuze de inpassing in het internationale wegensysteem minder aandacht gekregen en is de wens van een snelle verbinding tussen Rotterdam en de Kanaaltunnel op het tweede plan gekomen. De huidige inpassing heeft inderdaad het karakter van een regionale verbinding.

Technische overwegingen bij de tracékeuze

Op verzoek van de toenmalige Hoofdingenieur Directeur van de Rijkswaterstaat in Zeeland (ir. Zuurdeeg) zijn door de Directie Bruggen, Directie Sluizen en stuwen en de Directie Zeeland studies gemaakt van mogelijke tracés voor een oeververbinding over of onder de Westerschelde.

De studies werden gemaakt in 1969 tot 1971 en waren bedoeld om de Directie Zeeland voldoende inzicht te geven in de consequenties van de aanleg en exploitatie van een dergelijke verbinding. Dit inzicht was nodig omdat verwacht mocht worden dat de provincie Zeeland een vaste oeververbinding zou wensen zodra de veerverbinding aan de top van haar capaciteit zou zijn gekomen en daardoor kostbare capaciteitsvergroting gewenst zou zijn. Aangezien het Rijk een belangrijke bijdrage geeft in de exploitatie van de veerverbindingen vroeg men zich af of die bijdrage ook voldoende zou zijn voor de exploitatie van een vaste oeververbinding.

In de studie zijn een groot aantal tracés beoordeeld op verkeerstechnische aspecten, hydraulische aspecten, invloed op economische ontwikkelingen in Zuid Beveland en



Variant met één hangbrug van 1050 meter overspanning uit nota refentieontwerp 1992.

