

## 4. COMBINATIE WESTERSCHELDE

Ir. J. IJken

Bij een beschouwing van de diverse technische aspecten van de ontstaansgeschiedenis van de Westerschelde Oeververbinding mag de rol van de Combinatie Westerschelde (CWS) niet onvermeld blijven. Een groot aantal studies zowel van technische aard als ook met betrekking tot de financiële haalbaarheid van het project zijn uit de kokers van deze Combinatie voortgekomen. Diverse ontwerpen voor bruggen, veelal in combinatie met een tunnel, zijn de revue gepasseerd. Het is aardig de andere artikelen in dit blad mede te bezien in de context van de rol van de Combinatie Westerschelde. We beperken ons tot enkele hoofdlijnen geplaatst in een zekere chronologie.

In de jaren 50 komt een mogelijke oeververbinding op de agenda. Suggesties daartoe waren al veel eerder gedaan. Ook van de aannemerij komen er in de jaren 60 voorstellen. En eind jaren zestig worden diverse besprekingen gevoerd met de diverse overheidsinstanties en als uitvloeisel daarvan de eerste plannen ontwikkeld. In het kader van dit overleg ging in 1969 de Combinatie Westerschelde als samenwerkingsverband van een aantal aannemers van start; in 1970 werd zij als v.o.f. officieel opgericht. De participanten op dat moment waren 6 Nederlandse aannemers (Amsterdamse Ballast Beton en Waterbouw, Ned. Beton Maatschappij BATO, Christiani & Nielsen, Hollandsche Beton Maatschappij, Internationale Gewapendbeton Bouw, Van Hattum en Blanken-voort) en 3 Belgische aannemers (Aannemingsmaatschappij CFE, Société Belge des Betons en De Meyer-Zelzate). Een verbinding bij Terneuzen stond in haar voorstellen centraal.

Door uiteenlopende fusies en overnames veranderde in de loop der jaren het patroon van deelnemers sterk; zij het meer in naam dan in feitelijke betrokkenheid van personen en werkmaatschappijen. Tegen het einde van haar werkzame bestaan waren de participanten Ballast Nedam Groep, Kon. Boskalis Westminster/DirkVerstoep, Hollandsche Beton Groep, Kon. Volker Stevin, Strukton/De Meyer, Aann. Mij. CFE en de Ondernemingen SBBM & SixConstruct.

Vanaf het begin werden de werkzaamheden uitgevoerd in nauw overleg met de Rijkswaterstaat Dir. Sluizen en Stuwen en met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Dit resulteerde in het sluiten van een Bijstandsovereenkomst met het Rijk op 1 april 1971. Een speciaal projectbureau werd opgezet in Utrecht. Uiteenlopende alternatieven werden bestudeerd voor diverse tracés en met verscheidene technische oplossingen.

In deze samenwerking werd de aandacht aanvankelijk sterk gericht op het Tracé Kruiningen – Perkpolder. Een brug-tunnel. Ook een hangbrug werd bekeken samen met Freeman Fox & Partners; die bleek al gauw te duur. Maar een verbinding bij Terneuzen raakte niet uit de gedachten. Belangrijke overwegingen bij de afwegingen waren enerzijds de technische mogelijkheden en de hieruit voortvloeiende kosten en anderzijds het te verwachten verkeersaanbod gezien in relatie tot het al of niet opheffen van   n of beide veerverbindingen (Kruiningen-Perkpolder en Vlissingen-Breskens). Later concentreerden de oplossingen zich meer op een verbinding bij Terneuzen. De Pas van Terneuzen was ter plaatse wel ca 60 m diep! Ondertunnelling daarvan op enige manier was een flinke uitdaging. De oplossing Kruiningen-Perkpolder werd door anderen wel steeds weer genoemd.

De latere concentratie op een kruising bij Terneuzen le-verde evenwel nog steeds een variatie aan tracés op met ieder nog weer een aantal technische mogelijkheden. De meeste daarvan waren gebaseerd op het principe van een tunnel onder het diepe gedeelte, de hoofdvaarroute en een brug over de nevenvaarroute. De laatste afhankelijk van de specifieke situatie: een tuibrug met laaggelegen aanbruggen of een doorgaande laaggelegen brug.

Ook een hangbrug over de hoofdvaargeul is met lage prioriteit in de overwegingen meegenomen.

In het scala van bestudeerde oplossingen ontbrak naast de afzinktunnel ook de geboorde tunnel niet; met 2 gescheiden buizen. Zowel voor een volledige ondertunnelling, als voor een gedeeltelijke. Deze alternatieven bleken, de door Combinatie ingeschatte eraan verbonden risico's in aanmerking genomen, in vergelijking met de brugtunnel oplossing te duur. Een in 1986 door een werkgroep voorgestelde geboorde enkele tunnel met twee rijstroken was vanzelfsprekend kostentechnisch interessant maar met name om redenen van veiligheid-onaanvaardbaar.



Refentieontwerp 1992

Vanaf het begin werd er gedacht aan een oeververbinding met tolheffing. Die zou geëxploiteerd worden door de NV Westerschelde Oeververbinding, waarin de Provincie voor het overgrote deel zou participeren. De aan-zet tot oprichting werd gemaakt in 1971, maar ze werd feitelijk pas gerealiseerd in 1978. Participatie hierin door de Combinatie Westerschelde is overwogen, maar door het Rijk uiteindelijk niet als wenselijk beoordeeld. Gedacht werd met name aan een brugtunnel oplossing bij Kruiningen-Perkpolder.

In 1982 werd tussen Provincie, Rijk en Combinatie Westerschelde een raamovereenkomst geparafeerd. Tot ondertekening is het nooit gekomen. Vanwege een mengeling van budgettaire problemen, veelal versterkt door het ontbreken van de politieke wil, werd realisering voortdurend uitgesteld. De motieven waren niet altijd duidelijk en mensen met gezag spraken elkaar tegen. Een factor die een rol speelde bij de beoordeling van de haalbaarheid van het project was de waardering van de toenmalige en later te verwachten bijdragen c.q. investeringen met betrekking tot het moeten in stand houden van een of beide veerverbindingen. In meer algemene zin gold dit voor de mate van bereidheid om bepaalde maatschappelijke voordelen toe te rekenen aan de oeververbinding.

Parallel aan dit alles liepen allerlei procedures en adviesaanvragen bij diverse raden en instanties.

Niet onvermeld mag blijven het Belgische belang bij al deze ontwikkelingen. Een hangbrug over de hoofdvaarroute zou de doorvaarthoogte beperken. De Belgen waren mordicus tegen met het oog op de achterliggende haven van Antwerpen. Nederland vond dat een voldoende hoge brug aanvaardbaar moest zijn. De Combinatie heeft nooit erg geloofd in de bereidheid van de Belgen een beperking in de doorvaarthoogte te accepteren. Tevens werd een oeververbinding bij Terneuzen, en in sterkere mate een oplossing meer oostelijk, gezien als een bedreiging voor de exploitatie van de Liefkenshoek-tunnel. De aanwezigheid daarvan was omgekeerd natuurlijk ook een factor bij de verkeersprognoses voor het onderhavige project. Ook de diepte van de geul bij eventuele toepassing van een hoger gelegen afgezonken tunnel was een punt van ernstig bezwaar.

En dan niet te vergeten de toltarieven, waarvoor geregeld als uitgangspunt werd gesteld, dat deze niet hoger zouden mogen worden dan die van de veren.

Een schat van know how, was inmiddels in het project gestopt. Tot dat moment was de Combinatie Westerschelde de enige partij waarmee de Overheid in gesprek was.

Omstreeks 1986 komt het plan voor een centraal tracé met (gedeeltelijke) opheffing van de veren sterk in beeld. Ook kwam een nieuwe benadering naar voren, namelijk die van een private combinatie voor bouw en exploitatie, die - onder bepaalde voorwaarden - het project voor 30 jaar voor zijn rekening en risico zou nemen.

De Tolburg Exploitatie Maatschappij (TBM, een samenwerking tussen Hollandia Kloos en Grootint) diende zich in 1986 aan met zo'n voorstel; een oplossing geheel bestaande uit bruggen: hangbrug en tuibrug.

Voorstellen tot een private aanpak waren door de Combinatie Westerschelde in het verleden al eens gedaan, maar die bleken bij de overheid toen niet erg

bespreekbaar. Gezien de reactie op het TBM voorstel bleek dit nu wel het geval te zijn. Door de Combinatie Westerschelde v.o.f. werd kort daarop op haar beurt de Exploitiemaatschappij Westerschelde BV opgericht. Er werd samengewerkt met ABN en AMRO.

Op uitnodiging van de Stuurgroep WOV (Provincie en Rijk) werd een presentatie gegeven in een brede benadering met een scala van alternatieven. Zonder intensief overleg met Provincie en Rijk of een concreet bestek is namelijk geen exclusief voorstel te maken. Te veel factoren liggen immers buiten de invloed van de aanbieder. Het traject ten oosten van Terneuzen werd als realistische werkhypothese gepresenteerd. Een brug- tunnel oplossing met een tweestroomse afgezonken tunnel onder de beide vaarroutes met verder noordwaarts na een eiland een laag gelegen brug met twee rijstroken. Totale lengte 6800 m, waarvan 2700 m gesloten tunnel en 1300 m brug.

Ook TBM baseerde zich, vanzelfsprekend met een hangbrug, op een verbinding bij Terneuzen. Op dit nieuwe speelveld werden de nodige verkenningen gedaan uitmondend in meer concrete voorstellen. Stringente punten hierbij waren de risicotoedeling en de technische en financiële faciliteiten. De laatste als uitvloeisel van de ingeschatte baten als gevolg van het al of niet gedeeltelijk opheffen van de veren. Hierin veranderde de overheid nogal eens van standpunt, waardoor het project voortdurend in zijn haalbaarheid werd bedreigd. Een particulier (van Eeden uit Hulst) kwam in 1988 met voorstellen voor het tracé Kruiningen- Perkpolder, die aanzienlijk goedkoper zouden kunnen uitvallen. Hij bereikte zelfs de aandacht van de toenmalige minister. Naast dit alles diende in die tijd de Europese regelgeving zich aan. In 1990 werd aangekondigd, dat voor het project een Europese aanbesteding vereist zou zijn. De Combinatie Westerschelde betwistte, dat deze nu ineens van toepassing zou zijn voor een project, waarover de Combinatie reeds bijna 25 jaar in gesprek was. Veel "juri-disch werk" is toen verricht. Een en ander resulteerde toch in het besluit van de overheid tot het houden van een Europese aanbesteding. De gegadigden van dat moment legden zich onder protest hierbij neer.

Alles afwegend heeft toen de Exploitiemaatschappij Westerschelde (EW) de (staalconstructie-) participanten van TBM bereid gevonden om zich met hen te presenteren voor prequalificatie voor deze Europese aanbesteding. De EW werd naar verwachting met enkele andere geselecteerd.

De voorwaarden, waaraan de aanbidding zou moeten voldoen met name op het gebied van de risicotoedeling, bleken na het ontvangen van de documenten evenwel erg zwaar. Tevens bleken er nog talloze andere vragen te bestaan omtrent de haalbaarheid van het project. De situatie m.b.t. de btw-behandeling en de hoogte van de rijksbijdrage, etc was nog zeer onduidelijk. Dit alles was voor de Exploitiemaatschappij Westerschelde reden om op grond van haar jarenlange ervaring te twijfelen aan een zodanige haalbaarheid van het project, dat dit de hoge kosten van een inschrijving en ongetwijfeld intensieve besprekingen en aanvullende voorstellen daarna (beduidend hoger dan de toegezegde vergoeding)

zou rechtvaardigen. Deze opstelling werd mede beïnvloed door de vele miljoenen die de Combinatie Westerschelde in het verleden reeds aan het project had besteed.

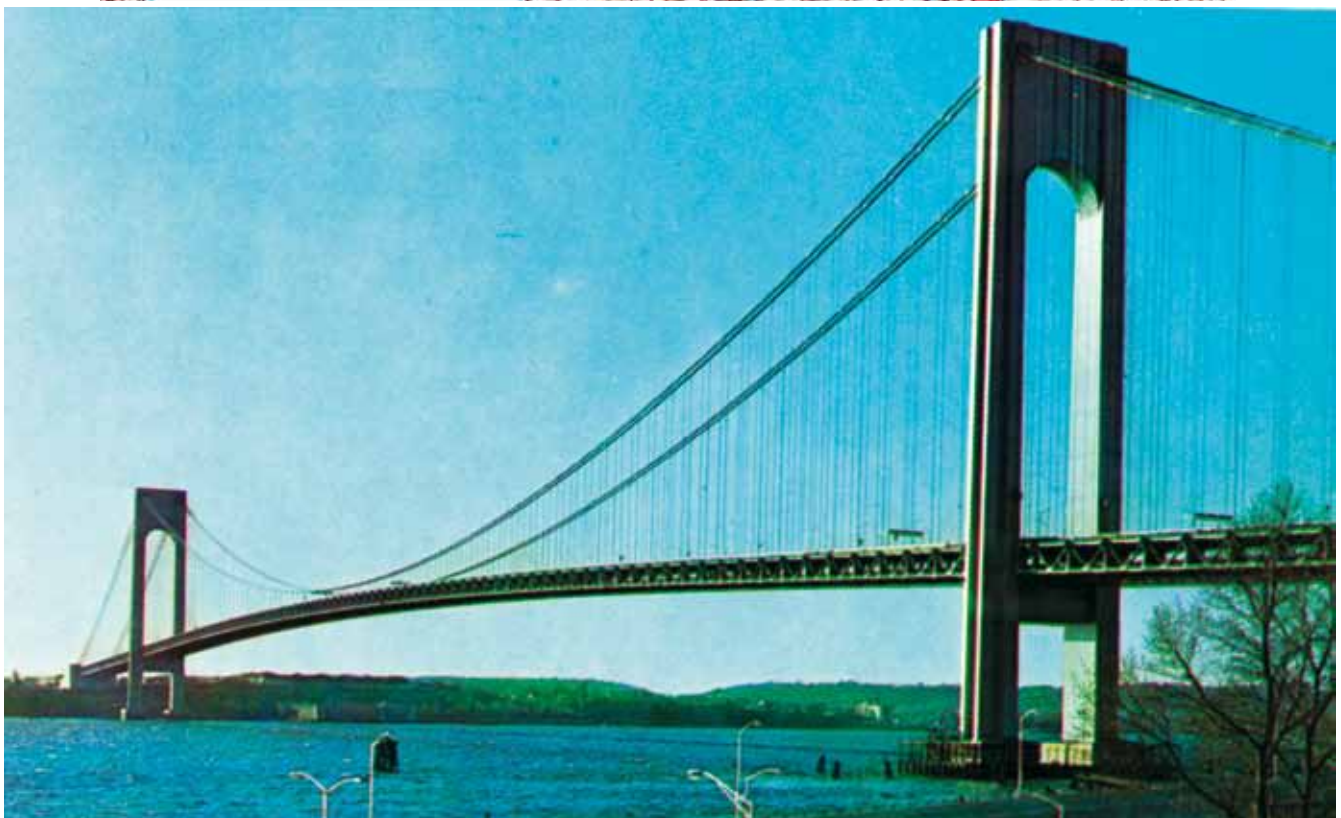
Toen van bijstelling van de voorwaarden geen sprake kon zijn, heeft de Exploitatiemaatschappij Westerschelde besloten geen aanbieding te doen. Weer enkele miljoenen uitgeven voor een op grond van de randvoorwaarden niet haalbaar geacht project was voor haar geen optie.

Het project heeft tenslotte zijn beslag gekregen in de vorm van een geboorde tunnel onder aangepaste randvoorwaarden met betrekking tot risicotoedeling en

betrokkenheid van de Overheid, waardoor het project kennelijk wel haalbaar kon worden gemaakt.

Als honorering van alle inspanningen, die door de Combinatie Westerschelde in het kader van dit project in de voorbije jaren zijn verricht hebben Combinatie Westerschelde en de Staat een afdoende oplossing gevonden.

Ondanks enige gemengde gevoelens over de gang van zaken over de afgelopen jaren, blijft een royale gelukwens met het uiteindelijke resultaat aan het adres van Overheid en van de Combinatie Middelpaalt Westerschelde, die het project op indrukwekkende wijze heeft gerealiseerd, zeker op zijn plaats.



Verrazano - Narrows bridge