

12. HERNIEUWD DOORSLAGGEVEND INITIATIEF

ir. C.Q. Klap

Na enige jaren van relatieve stilte rond de WOV werd het project opnieuw opgepakt. Dit moment is achteraf van doorslaggevend belang geweest om te komen waar we nu zijn.

De beschikbare financiën bleken de grote bottleneck te zijn om in 1982 verder te kunnen. Toen er redelijk inzicht was hoe een oeververbinding eruit zou moeten gaan zien kon ook vastgesteld worden welke investeringen met een dergelijke oplossing gemoeid zouden zijn. Het was met name de financiering die niet rond kwam. Men wist ook niet welke verkeershoeveelheden verwacht konden worden, men wist nog niet of de Liefkenshoek-tunnel aangelegd zou worden en wat de zuigende werking ervan zou zijn. Met het gekozen tracé over de Schaar van Ossensisse kon alleen de veerverbinding Kruiningen – Perkpolder uit de vaart worden genomen waardoor ook het veer Vlissingen - Breskens een zekere concurrent bleef voor de verbinding.

Als men de toenmalige bezwaren goed op zich in liet werken kon er maar één oplossing uitkomen omdat deze voor de hand lag namelijk een nieuw tracé gesitueerd tussen de twee veerdiensten in waardoor deze beide uit de vaart konden worden genomen. Bovendien was men dan verder verwijderd van de Liefkenshoek-tunnel zodat deze een minder zuigende werking op de nieuw aan te leggen verbinding zou hebben.

Het enige wat met die keuze niet opgelost werd was de kostprijs die aan een oeververbinding was verbonden. Erger nog een meer westelijk tracé kende ook een hoger prijskaartje. Het zou mooi zijn als ook hier een goedkoper tracé mogelijk was. Dan zouden de problemen van twee kanten dicht bij elkaar worden gebracht namelijk hogere opbrengsten en minder kosten.

De algemene mening was dat een tunnel gemiddeld circa 50 % duurder was dan een brug. Met de huidige veiligheidseisen die aan tunnels worden gesteld is dit beduidend meer geworden. Toen werd uitgegaan van 50 %. Een goedkoper ontwerp zou dus een ontwerp moeten zijn waar geen tunnels in voor zouden komen.

Een oplossing met twee hangbruggen was geboren. Directie Bruggen heeft deze oplossing gepresenteerd in haar nota: "Feasibility Alternatieve Tracés" van 18 april 1986. Er werden in deze nota voorstellen gedaan voor een dubbele hangbrug in het tracé even ten oosten

van Terneuzen over het Straatje van Willem en één even ten Oosten van Borssele – Hoofdplaat wat een goede aansluiting zou geven op de snelweg Brugge - Kanaaltunnel.

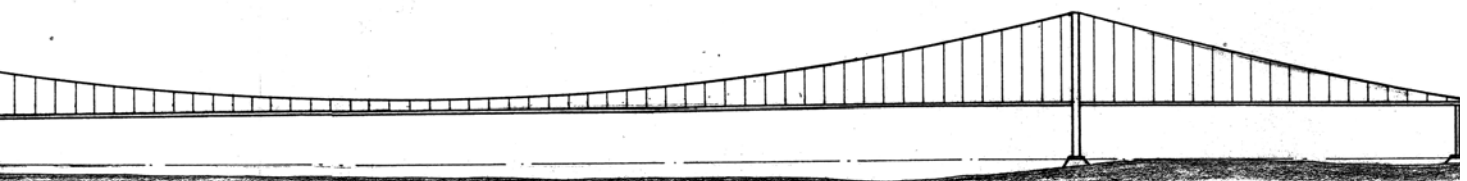
Voor het tracé ten Oosten van Terneuzen werd gedacht aan een hangbrug met een hoofdoverspanning van 1400 meter over de Pas van Terneuzen en een hangbrug van 500 meter over het Straatje van Willem. Fig tracé. Het tracé Borssele – Hoofdplaat zou gerealiseerd kunnen worden met een hangbrug met een hoofdoverspanning van 1400 meter over de Pas van Terneuzen en een hoofdoverspanning van 1600 meter over de Everinge.

Ook werd in deze nota de unieke vondst "groeibrug" voorgesteld. De pyloon en hoofdkabels zouden op een brugbreedte van 2 x 2 rijstroken worden uitgelegd. Het dek zou in eerste instantie gebouwd worden voor slechts twee rijstroken. Pas als er voldoende verkeer zou zijn zou de brug verbreed worden van 2 naar 4 rijstroken.

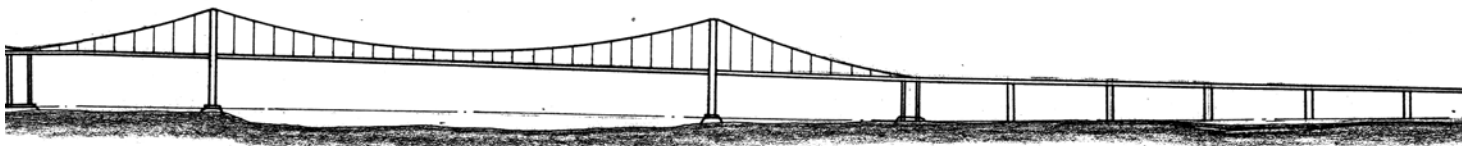
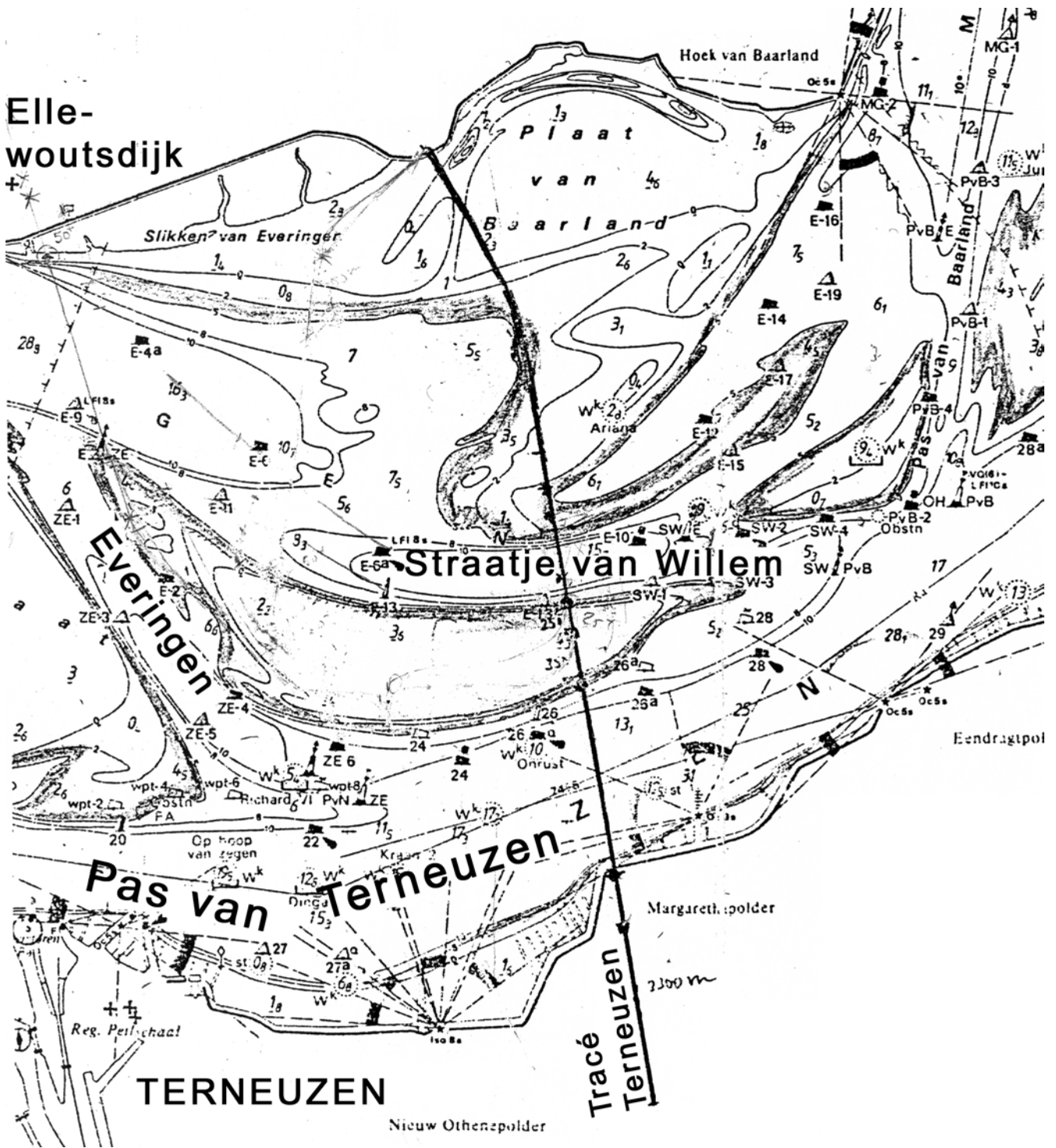
Met deze voorstellen was aangetoond ook voor deze twee tracés de bezwaren die op dat moment bestonden konden worden weggenomen. Een dergelijke verbinding van twee hangbruggen met een voorlopig versmald dek zou voor onder de 450 miljoen gerealiseerd moeten kunnen worden.

Deze voorstellen zijn in het najaar van dat jaar door de TBM overgenomen en verder uitgewerkt. Zij hebben alleen de hangbrug over het Straatje van Willem vervangen door een tuibrug. TBM heeft toen een volledige financiering voor het project aangeboden waardoor de overheid niet langer vol kon houden dat het geen haalbaar project zou zijn. Het enige minder sterke element van het voorstel was de limitering van de doorvaarthoogte. De Belgen maakten hier ten onrechte een punt van. Dit had waarschijnlijk ook te maken met het gegeven dat dit een interessant onderhandelingspunt was in de niet vlottende onderhandelingen over de waterverdragen die tussen Nederland en België maar niet tot stand wilden komen.

Oplossingen zijn toen bedacht in de vorm van een hangbrug met een beweegbaar of een uitneembaar deel, zoals door de TBM was voorgesteld. Dit was meer een psychologische oplossing daar er vrijwel nooit gebruik van zou worden gemaakt maar de Belgen zouden dan in ieder geval hun fel begeerde onbeperkte doorvaarthoogte hebben.



Tracé hernieuwd initiatief 1986



Tracé hernieuwd initiatief 1986