

14. SELECTIE EN KEUZE

Ir. C.Q. Klap

In 1990 werd duidelijk dat dit project op Europees niveau moest worden aanbesteed. Bij deze procedure is het mogelijk de aanbesteding te laten plaats vinden via een voorselectie. Hierbij worden alleen die aannemers uitgenodigd die via een prekwificatie zijn geselecteerd. Het referentieontwerp is een ontwerp voor het tracé Borssele – Terneuzen west en bestaat uit een afgezonken tunnel onder de Pas van Terneuzen en een tui- of hangbrug over de Everinge. Op de prekwificatie hebben een Italiaanse, drie Duitse en twee Nederlandse bouwcombinaties gereageerd.

Van de zes aangemelde bouwcombinaties worden er op 21 november 1991 vier geselecteerd. Twee Nederlandse en twee Duitse. Op 20 december 1991 bericht de Provinciale Zeeuwse Courant dat de Provinciale Waterstaat ook de mogelijkheden voor een geboorde tunnel zal bestuderen. In maart 1992 zijn de twee Nederlandse bouwcombinaties op basis van de voorliggende contractdocumenten genoodzaakt zich terug te trekken omdat ze de risico's te groot vinden. De provincie is niet bereid een aantal zaken evenwichtiger in het contact op te nemen. Twee buitenlandse aannemers blijven over en tekenen op 27 maart 1992 een contract voor een "design and construct" aanbidding voor een WOV. Vergoeding voor de inspanning bedraagt NLG 700.000,-. De aanbiddingen moesten op 5 december 1992 worden ingediend. Bij een van de Duitse bouwcombinaties hebben een paar Nederlandse bouwbedrijven een minderheidsbelang in de combinatie gekregen. Jammer is dat destijds niet wat meer energie is gestoken in een contract waar ook de Nederlandse bouwcombinaties zich hadden kunnen vinden. Te meer daar een aantal van deze partijen, Combinatie Westerschelde en de Tolbrug Exploitatie Maatschappij, al vele jaren substantieel energie hadden gestoken in dit project en ook belangrijke bijdragen hadden geleverd om zo ver te komen met dit project.

Inmiddels werd door de overheid op aandringen van België druk gestudeerd op een boortunnelvariant. De Belgen hadden in Antwerpen met een boortunnel onder de Schelde inmiddels goede ervaringen opgebouwd. Op 9 april 1992 bericht de Provinciale Zeeuwse Courant dat uit een studie van randvoorwaarden van RWS blijkt dat een geboorde tunnel een aantrekkelijk alternatief is. De overgebleven combinaties wordt gevraagd ook een aanbidding te doen voor een geboorde variant.

Een aantal nadelen van deze variant ten opzichte van het referentieontwerp zoals gepresenteerd bij de selectie van de aannemerscombinaties, waren de volgende. Het 1,5 km lange en goedkope damvak in het referentieontwerp zou nu vervangen moeten worden door een duur tunneldeel. Bij de passage van de Pas van Terneuzen, die tegen de kust zeer diep is en ook veel dieper dan voor de scheepvaart noodzakelijk, kon worden volstaan met een afgezonken tunnel op de bodem. Een boortunnel dient altijd minimaal één maal de diameter onder het diepste punt te blijven. Door de keuze van deze variant kwam de boortunnel dus circa 25 m dieper te liggen dan een eventuele afgezonken tunnel. Extra complicatie bij deze diepere ligging was dat

de vaargeul praktisch tegen de Zeeuws Vlaamse oever ligt. Dit betekende dat deze diepere boortunnel aan de zuidkant ongeveer een kilometer langer zou worden dan een afgezonken tunnel. Zaken die niet echt hielpen de stichtingskosten zo laag mogelijk te houden.

In oktober bericht de minister dat de uitgebrachte offertes voor de boortunnel te hoog liggen. In verband met de door de Belgen gestelde eisen vindt de minister wel dat het project als boortunnel moet worden uitgevoerd. Een andere keuze was er op dat moment ook niet daar de twee overgebleven combinaties alleen een boortunnel variant hadden aangeboden. Het referentieontwerp van de afgezonken tunnel en de hangbrug waarop het contract was uitgeschreven was niet meer uitgewerkt en aangeboden. In hoeverre nog meegespeeld heeft dat een boortunnel verreweg het eenvoudigste ontwerp was zal wel nooit meer duidelijk worden. Aan de andere kant was natuurlijk ook niet te verwachten dat twee buitenlandse aannemers een ontwerp gingen aanbieden met een overgangseiland midden in de Westerschelde wat toch typisch Nederlandse waterbouw was en wat een beroep zou doen op de vrijwel alleen in Nederland aanwezige deskundigheid. Doordat geen aanbidding werd gedaan op de afgezonken tunnel en de hangbrug was daarmee de kans op een hangbrug definitief van de baan. Jammer daar deze variant - zoals in die periode ook is aangetoond - minimaal 300 miljoen gulden, prijspeil van toen, goedkoper zou zijn geweest dan de zeer lage prijs voor de boortunnel.

In januari 1994 wordt duidelijk dat de op dat moment voorliggende variant 800 miljoen gulden, ex BTW, moet gaan kosten en dat deze variant met 200 miljoen is versoberd.

In februari verhoogt de minister welliswaar de Rijksbijdrage van 41 miljoen naar 54 miljoen per jaar op basis van en bijgestelde kostenanalyse van de veerverbindingen, maar in april van dat jaar spreekt men al van een kostprijs van 1,2 miljard.

In mei 1994 gaat men ervan uit dat de stichtingskosten 1,1 miljard gulden bedragen inclusief 200 miljoen onvoorzien. Voor de BTW is nog geen oplossing.

Op 2 oktober 1995 informeert de minister van Verkeer en Waterstaat de Tweede Kamer als volgt: "De Provincie heeft niet kunnen voldoen aan de in het hoofdlijnenconvenant gestelde voorwaarden voor de realisering van de WOV. Het hoofdlijnenconvenant is beëindigd. Het voorstel aan de Ministerraad voorziet in een onder auspiciën van het Rijk, en met deelname van de provincie Zeeland, op te richten tunnelmaatschappij die tot taak heeft een vaste oeververbinding over de Westerschelde tot stand te brengen die een schakel vormt in het regionale wegennet en de totstandkoming te bekostigen". Gezien de grootte van de Rijksbijdragen zullen de aandelen van de tunnelmaatschappij overwegend bij het Rijk berusten en moet de tunnelmaatschappij als Rijk worden gezien.

Hier mee was de weg vrij de oeververbinding als tunnel te realiseren.