

16 EEN LAATSTE POGING VOOR EEN HANGBRUG

ir. C.Q. Klap

Toen de aanbiedingen voor de boortunnel ingediend waren en bleek dat er geen aanbieding was gedaan op het referentie ontwerp van de afgezonken tunnel / hangbrug was dit voor de CWS reden om nog een laatste poging voor deze variant te ondernemen. De geboorde variant moest immers aanzienlijk duurder zijn dan het referentieontwerp omdat het 1,5 a 2 km lange goedkope damvak op de Middelplaat nu ondertunneld moest worden en de boortunnel de Zeeuws-Vlaamse oever 25 meter dieper zou passeren. Hierdoor werd de tunnel aan de zuidzijde ca 1 km langer voordat deze weer boven zou komen. Dit gold in mindere mate voor de kruising met de Zuid - Bevelandse oever. Naar de mening van de CWS was het referentieontwerp zoals door het Rijk voorgesteld toen minimaal 300 miljoen gulden goedkoper dan de zeer scherpe aanbieding voor de boortunnel. De latere extra veiligheidsmaatregelen hebben dit verschil alleen maar vermeerderd. Uit gesprekken met o.a. leden van de Tweede Kamer werd al snel duidelijk dat men - nu er toestemming was van het Ministerie van Financiën - geen nieuwe oplossingen ter discussie wilde stellen. De inschatting was dat Financiën het project graag naar achteren zou willen schuiven en vervolgens moest men dan nog maar zien wanneer er weer toestemming gegeven zou worden voor een oeververbinding. Als het eenvoudiger zou zijn geweest over dit soort zaken sluitende afspraken te maken en de Belgen ook akkoord hadden kunnen gaan of daartoe te bewegen waren geweest dan had Financiën aardig wat geld kunnen besparen en had zeer waarschijnlijk de oeververbinding er nu anders uitgezien.

Nabeschuiving

Zeeland heeft eindelijk zijn lang verwachte oeververbinding over de Westerschelde. Een laatste stukje romantiek voor zover dit de grote veren betreft behoort in het Zeeuwse tot het verleden. Een voet/fiets veer tussen Breskens en Vlissingen kan dit niet meer goed maken.

Zeeland is nu in alle richtingen ontsloten; het vanwege de wachttijden bij de veren vroeger vertrekken uit de Randstad is niet meer nodig. Zeeuws Vlaanderen kan weer een beetje meer Zeeuws worden en de Zeeuwen weer een beetje meer Vlaams; dat zijn goede vooruit-zichten. De kwaliteit van de Zeeuwse restaurants wordt bijvoorbeeld al sinds vele jaren door de Belgen geroemd.

Jammer is wel dat na zo vele jaren van voorbereiding het uiteindelijk ook de Belgen zijn geweest die al deze fraaie en gezichtsbepalende oplossingen geblokkeerd hebben door alleen met een boortunnel akkoord te gaan en dat de twee overgebleven buitenlandse bouwcombinaties op basis van de ervaringen van een hunner met de boortunnel onder de Schelde in Antwerpen uiteindelijk alleen maar een boortunnel hebben aangeboden. Een krachtiger Zeeuws (Nederlands) geluid was hier op zijn plaats geweest. De kans op een Zeeuws en zelfs Nederlands landmark is blijven liggen evenals vele weidse belevingen bij de passage van de Westerschelde. Tevens geldt dit voor de enige kans ooit in Nederland een hangbrug te bouwen. Als vooraf de boortunnel als reële variant onderkend was bij de MER studie dan had de boortunnel vermoedelijk niet gelegen in het tracé van de afgezonken tunnel / hangbrug maar vermoedelijk op een andere locatie daar men bij een boortunnel niet gebonden zou zijn geweest aan het patroon en de beweeglijkheid van de Schelde bodem. Een verbinding bij Borssele – Hoofdplaat was dan misschien wel de uitkomst geworden zodat deze bij Brugge had kunnen aansluiten op de snelweg naar de Kanaaltunnel. Het tracé waar Rotterdam destijds voor ging waardoor Rotterdam dichterbij Londen zou liggen dan Parijs.

Na de realisering van deze fraaie verbinding, de deltamdammen en de brugprojecten is Zeeland nu precies 50 jaar na de Watersnoodramp voor de komende jaren af. Een evenwichtige verdere ontwikkeling is de nieuwe uitdaging.



Brooklyn bridge