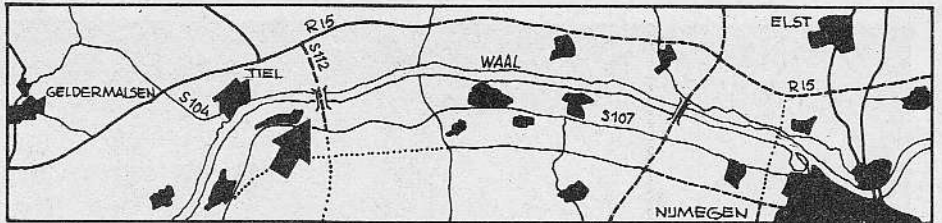
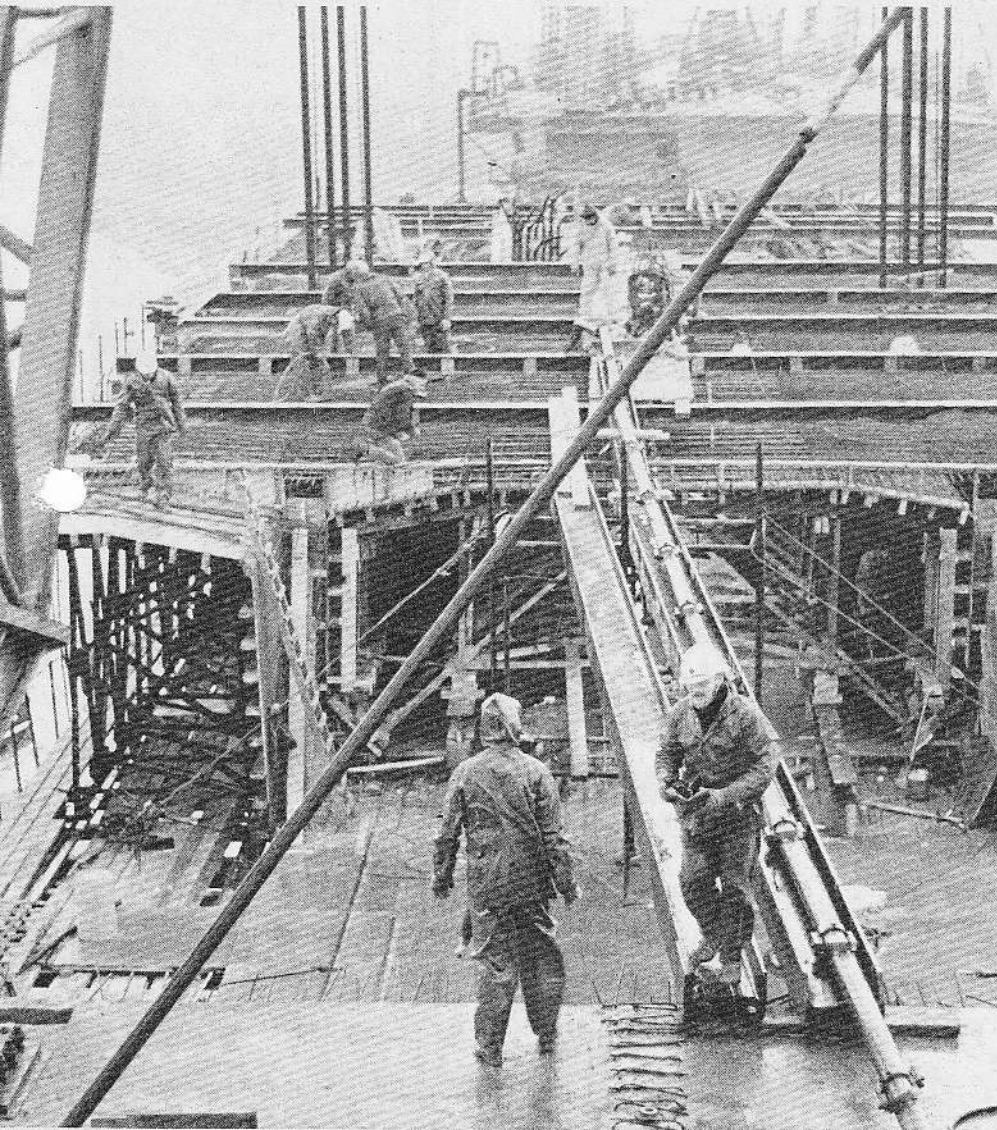


# Brug der zuchten in het land van Maas en Waal



Het ontkurken van de champagne rond de voltooiing van de nieuwe tolbrug over de Waal bij Tiel is vorige maand niet doorgegaan. Schoorvoetend trad de stichting 'Waalbrug bij Tiel', opdrachtgeefster van het miljoenenproject, voorwaarts met een sussende verklaring. Bij monde van waarnemend voorzitter H. Daalderop heette het dat de aannemers bij de uitwerking van de oorspronkelijke bouwwijze op moeilijkheden waren gestuit. Daarom moesten ze besluiten tot een andere uitvoeringswijze. „Daar gaat,” zo zegt de waarnemend voorzitter, „heel wat tijd mee heen. Dat is heel verklaarbaar. De bouw van deze brug is voor Nederland een unicum. Een volgende keer zal het heel wat sneller gaan.” Bij de overheid groeit intussen de onrust over dit miljoenen verslindende project. In de vorige jaren kwam de brug enige malen in opspraak door twee korte gedingen die drie scheepswerven hadden aangespannen wegens de naar hun mening te geringe doorvaarthoogte. De brug bij Tiel blijft de gemoederen beroeren. Op de scheiding van het land van Maas en Waal en de Betuwe ligt een steen des aanstoots.



De aannemer, de Tielse bouwcombinatie, waarin Van Hattum en Blankenvoort, Zanen & Verstoep deelnemen, is niet bereid de achtergronden van de vertraging toe te lichten. Ook de Provinciale Waterstaat, die namens de stichting de directie voert, breekt het mysterie niet open en de stichting zelf construeert de ene vaagheid na de andere. Ontdaan van alle nevelen komt het probleem van de aannemer, volgens de stichting, er op neer dat de geprefabriceerde stukken voorgespanssen beton niet kunnen worden gebruikt omdat ze moeilijkheden, o.a. voor de scheepvaart, zouden veroorzaken. De stukken moeten nu ter plaatse op een hulpligger worden gemaakt en bevestigd. Wat veel tijd kost.

Elsevier hoort uit andere, welingelichte bron, dat de stagnatie in de bouw op een grove beoordelingsfout berust. De tuien en tuikabels die de brugoverspanning dragen zijn opgetrokken uit gewapend beton. Rijkswaterstaat heeft al eerder laten doorschemeren dat een stalen tuibrug de voorkeur geniet. Maar in Tiel is men niet voor die kritiek gezwicht. Uit oogpunt van financiën en onderhoud besloot de stichting tot de bouw van een betonnen brug. Van eminent belang is de gelijkmatige spanning van de tuikabels waar de brug aan hangt. De aannemer dacht de kabels in één keer te spannen. Dit nu bleek niet mogelijk, iedere kabel moet ter plaatse worden gespan-

**12 JAAR OUD DRAMA  
NADERT ONTKNOPING**

nen, een enorm karwei dat zeker tien maanden vertraging oplevert. Wat alleen al aan renteverlies miljoenen gaat kosten. Bij de eerste begroting noemde men het cijfer 37 miljoen. Nu valt al het cijfer 57 miljoen en de verwachting is dat de brug bij de oplevering een slordige 70 miljoen gulden heeft gekost. Gevoegd bij de 32 miljoen van de aanvoerwegen wil dat zeggen dat royaal 100 miljoen gulden aan het project worden gepend.

Als de stichting zich geconfronteerd ziet met deze springvloed aan bouwkosten is zij nauwelijks verontrust. De toltarieven zullen nauwelijks oplopen, zo verzekert zij. Waardoor de oorspronkelijke twee gulden per personenauto gehandhaafd zullen blijven. Financiële deskundigen zijn ervan overtuigd dat de tarieven merkbaar moeten stijgen om de extra-bouwkosten op te vangen, hoewel het gevaar niet denkbeeldig is dat de brug zichzelf daarbij uit de markt concurreert, omdat de meeste automobilisten dan de alternatieve Waalbruggen bij Zaltbommel en Ewijk (eind '75 gereed) zullen verkiezen.

Het scenario van de brug start in 1951 als in de provinciale staten van Gelderland de wenselijkheid ervan wordt bepleit. Het Economisch-Technologisch Instituut Gelderland verkondigt echter dat de regionale belangen niet tegen de bouwkosten opwegen. Pas in '61 komt een werkcommissie tot stand, waarin de gemeenten Tiel, Wamel, de Kamer van Koophandel en de Belangengemeenschap Gelders rivierengebied vertegenwoordigd zijn. De commissie adviseert tot bouw en exploitatie van een tolbrug door een afzonderlijke rechtspersoon. Spoedig dient de stichting „Waalbrug bij Tiel” zich aan. Drijvende kracht in de loop van de jaren is de Tielse burgemeester Borrie. Een energieke figuur, een „kleine Nixon”, zoals sommigen hem noemen. In ieder geval een man die er in slaagt door handig lobbyen bedrijfsleven en overheid voor de tolbrug te interesseren. De brug wordt zijn levenswerk. „Ter meerdere glorie van Borrie”, menen enkele betrokkenen. De stichting mobiliseert institutionele beleggers en bereikt ook dat de Tielse bouwcombinatie, specialist in betonconstructies, in de tolbrug participeert. Hoofdmotief tot de bouw van de tolbrug noemt de stichting „de stimulering van de economische ontwikkeling van het land van Maas en Waal en de Betuwe”. De stichting ontworstelt de provincie Gelderland de financiële garantie voor rente en aflossing van de leningen totdat de brug als een tolvrij onderdeel in het secundaire wegenplan 1968 kan worden overgenomen.

Maar zover is het nog lang niet en de aannemer heeft de stichting al uitstel van oplevering gevraagd zonder de clausulaire boete van 10.000 gulden per

week in rekening te brengen. Het verzoek is via Provinciale Waterstaat in handen geschoven van het college van Gedeputeerde Staten dat er zich nu diep over buigt.

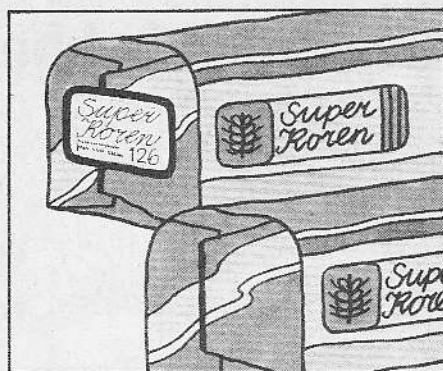
Een onplezierige bijkomstigheid is het vroegtijdig gereedkomen van de aanvoerwegen naar de brug. Zolang de wegen niet bereden kunnen worden, is er sprake van een boekhoudkundig verlies dat ook enkele miljoenen zal bedragen. De stichting bestrijdt dit: „De aanvoerwegen naar de brug hadden bij de geplande opening klaar kunnen zijn, maar de vertraging van de brug werd al voorzien. Dus werd besloten de ophogingen ten behoeve van de wegen meer tijd te geven om te kunnen nazakken. Daarom wordt de laatste laag asfalt in het voorjaar '74 aangebracht.” De kosten van de aanvoerwegen zijn inmiddels gestegen van 16 naar 32 miljoen. „Een dure les,” zegt de heer Wijnberge van het college van GS. De discussie over het rendement van de brug is nog in volle gang. Bij de planning hoopte men dat de tolbrug de regio via de secundaire weg 112 zowel naar het noorden als het zuiden zou ontsluiten. De planning voorziet evenwel in nieuwe tolbruggen bij Wijk bij Duurstede en Megen. De hoorzittingen voor deze tolbruggen zijn deze maand gehouden, zodat de bouw nog jaren op zich kan laten wachten.

De provincie Gelderland schat het aantal auto's dat de tolbrug bij Tiel per etmaal zal passeren op 6000, enkele duizenden lager dan de cijfers van de stichting, die de inkomsten nogal royaal heeft getaxerd. Op de steun van de Tielse bevolking hoeft de stichting niet te rekenen. Het veer bij Tiel heeft nu nog een hoge frequentie van één keer per tien minuten en geniet bovendien subsidie van de provincie. Dit alles valt weg als de brug in werking treedt. Bromfietzers en fietsers zullen dan vijf kilometer om moeten rijden om de Waal via de tolbrug over te steken. In het andere geval moeten ze samen met de voetgangers een half uur of langer op het veer wachten. Niet iedereen in Tiel is even gelukkig met dat perspectief.

De grote voorvechter Borrie is intussen burgemeester van Rheden geworden en bemoeit zich niet meer met de affaire. Maar het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland vraagt zich af hoe de tekorten gedelgd moeten worden. Omdat de provincie zich financieel garant heeft gesteld is het zonder twijfel de belastingbetaler die uiteindelijk de tol voor deze brug te betalen krijgt.

Uren, dagen, maanden, jaren en miljoenen vliegen als een schaduw heen. Over een maand of tien zal het spel met miljoenen rond een project van twijfelachtige waarde tot het verleden behoren. Tegen die achtergrond zullen champagne en toastjes verse zalm in bitterheid worden genuttigd.

René de Bok



## Onderscheid moet er zijn

(vandaar dat zelfklevende etiket op uw produkt)



## Onderscheid moet er zijn

(vandaar dat er steeds meer bedrijven Geostick inschakelen)

Geostick kent al zo'n halve eeuw het ABC van de etiketten. Was vaak de eerste met iets nieuws.

Waarin we „groot” zijn - check dat eens aan de hand van een scherpe kalkulatie voor een zelfklevend meerkleuren-etiket.

't Zou wel eens een verrassende kennismaking kunnen zijn.

### GEOSTICK

vanzelfklevend beter

Zelfklevende etiketten - etiketteer-apparatuur - complete systemen - prijs- en kodeermachines.

GEOSTICK Nederlandse Etikettenindustrie B.V. (Voorheen Gepi N.V.) - Amsterdamsedweg 10 - Postbus 45 - Uithoorn - 1220 - Tel. 02975 - 6.31.56 (5 lijnen) - Dochteronderneming: Geostick Belgium N.V. - Vanderweyestraat 7-9 - 1030 - Brussel - Tel. 15.20.70.