

# In de tunnel van Frankrijk naar UK



We zijn er bijna.

We wilden vanuit Nederland naar Engeland (UK), maar de vluchten waren volgeboekt en de tarieven stegen met het uur. Bij het zoeken naar alternatieven, per boot of per land, kregen we de tip er met de trein naartoe te gaan; met de auto op de trein, snel en gemakkelijk. Na enig 'googelen', werd duidelijk dat die optie inderdaad bestond.

TEKST EN FOTO'S  
SOLANGE HENDRIKX



Immigratie- en douanecontrole in Calais.



Naar de trein.



In de trein.



De auto's gaan om en om naar het bovenste of onderste gedeelte van de trein.



Het is toegestaan in de auto te blijven zitten of rond te lopen in de wagon.

**L**utte uren rijden vanuit Nederland, door België naar Frankrijk en we konden in Calais met onze auto op de trein, nadat de file bij de grenscontrole in Calais zich snel oploste door de goed georganiseerde begeleiding. De 'rit' in de trein door de Kanaaltunnel duurde 35 minuten. We mochten in de auto blijven zitten, of rondlopen. Het was allemaal heel relaxed en voor we er erg in hadden, reden we de trein alweer uit en bevonden ons aan de 'andere kant' in Folkstone, UK, en meteen op de snelweg.

Het was typisch Engels weer, het regende 'cats and dogs'. Nog een half uur rijden en we waren al op onze bestemming in Maidstone, een uurtje van London vandaan. De rit per trein had ons met z'n allen en de auto 49 euro gekost. Dat hield ook in het retour enkele dagen later.

Een reuzemeevaller en nu hadden we ook het voordeel geen auto te hoeven huren. Eurotunnel gebruikt een aantal tariefopties. Prijzen binnen een optie kunnen nogal variëren, afhankelijk van een aantal factoren, zoals hoe lang van tevoren er geboekt wordt, het type vervoermiddel en het verblijf in Engeland.

De Kanaaltunnel, een spoorwegtunnel onder het Kanaal tussen Frankrijk en Engeland loopt van Calais in Noord-Frankrijk naar Folkstone in Kent, aan de kust van Engeland naast de Straat van Dover.

De tunnel heeft een lengte

van 50 kilometer en ligt gemiddeld 45 meter onder de zeebodem van de Noordzee. De doorgang onder water bestaat uit drie buizen, twee buizen met ieder een spoor en een middelste vlucht- en servicebuis, die gebruikt wordt voor verschillende diensten, zoals het controleren van de brandveiligheid, het onderhoud en de ventilatie. De overige 16 kilometer bevindt zich op het vasteland. De Kanaaltunnel wordt gebruikt door hogesnelheidsstreinen, pendeltreinen en goederentreinen. De bouw ervan begon in 1986 en duurde zeven jaar. Er waren ongeveer 15.000

mensen nodig om het hele werk te klaren. Het prijskaartje liep dan ook op tot ruim 15 miljard euro. De Kanaaltunnel wordt beheerd en geëxploiteerd door het bedrijf Eurotunnel, dat een concessie voor 99 jaar heeft gekregen. Met 37 dagelijkse ritten en een reistijd van 35 minuten is 'Le Shuttle Eurotunnel' de snelste route van Calais naar Folkstone.

Voordat de huidige Kanaaltunnel gebouwd werd, waren er heel wat andere ideeën om een verbinding te leggen tussen het Europese vasteland en Engeland.

Een visionair in de achttiende

eeuw, die zijn tijd wel letterlijk eeuwen vooruit is, is de Franse ingenieur Nicolas Desmarêts. Hij komt in 1751 met het plan om een tunnel te graven onder het kanaal. Een halve eeuw later oarmart de Franse keizer Napoleon Bonaparte het idee van de Fransman, Albert Mathieu in 1802, die een met hout bekledde Kanaaltunnel voorziet onder de Noordzee, voor paardenkoetsen. Voor de ventilatie moesten schouwen zorgen die tot boven de zeespiegel reiken.

Opnieuw een Fransman, kolonel Ernest Beaumont, begint in 1880 daadwerkelijk een tunnel te graven. De Britten voelen

zich echter bedreigd en stoppen het project om militaire redenen. Het Franse enthousiasme van Napoleon en consorten voor de tunnel is waarschijnlijk de reden voor de gelijkijdige Britse sceptis. Ook twee wereldoorlogen met het Europese continent stimuleren de gedachte voor een tunnel bij de eilandbewoners niet bepaald. In 1922 worden proefritten uitgevoerd met een tunnelboormachine, die een schacht van 3 meter breed kan uitgraven. Daar blijft het bij. Pas in 1955 heft Engeland het wettelijke verbod op een tunnel naar Frankrijk op en in 1974 wordt

gestart met het serieuze werk. Er wordt een toegangsschacht naar het lager gelegen rotsgedeelte gegraven. Van daaruit worden de werken gestart. In 1975 worden die weer stil gelegd, omdat de Britse regering weigert dit hele project te subsidiëren.

Op 30 november 1984 komen Margaret Thatcher en François Mitterrand (toenmalig premier en president van respectievelijk het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk) dan toch eindelijk tot een consensus. Het maken van de spoortunnels en de diensttunnel komt in handen van het bedrijf Eurotunnel.

In 1986 worden de werken hervat, aan zowel Franse als Engelse zijde. De eerste Britse tunnelgraafmachine duikt in 1987 onder de grond en drie jaar later, op 1 december 1990, ontmoet die zijn Franse evenknie in de servicetunnel. Daarmee is de tunnel een feit.

In de noordelijke spoortunnel wordt de doorbraak gerealiseerd op 22 mei 1991, de zuidelijke spoortunnel volgt op 28 juni 1991. Op 6 mei 1994 knippen de Britse koningin Elizabeth II en de Franse president François Mitterrand formeel de linten door en is de Kanaaltunnel geopend.



Typisch Engels welkom: it's raining cats and dogs in Folkstone.



Maar gelukkig is het op de terugweg een zonnig welkom in Calais als we de trein uit rijden.