

doc-1d  
774595

C265 *Mut. 10 Byla*

RIJKSWATERSTAAT  
RIJKSDIENST

SLIEDRECHTSCHER DOORSTEEK

C265

**INTERN**

directie Benedensvlareh

RIJKSWATERSTAAT  
RIJKSDIENST

INTERN

directie Benedenrivieren

AFSCHRIFT.

No.

3218

29 JUL 1944

RIJKSWATERSTAAT  
DIRECTIE BENEDEN RIVIEREN  
ARRONDISSEMENT DORDRECHT

No. 813

Brief van 19 No.  
Kantschrift

Dordrecht 29 Juli 1944.

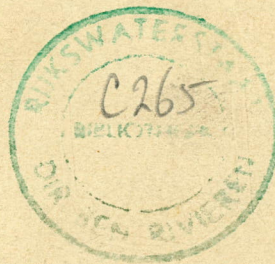
Onderwerp:

WERKEN MERWEDE EN NOORD.

*Heer. H. van der Meulen. H. de Vries*

Bijlagen: nieuwe 9.  
terug -

INTERN  
directie Benedenrivieren



Aan  
den Heer Hoofdingenieur-Directeur  
van den Rijkswaterstaat in de Directie  
Beneden Rivieren  
te 's-GRAVENHAGE

C265

WERKEN MERWEDE EN NOORD.

Doorgraving tusschen Nieuwe-Merwede en Beneden-Merwede,  
Rivierwerken en indijkingen tusschen Werkendam-Kop van  
't Land en Baanhoek.  
Normaliseering Nieuwe-Merwede.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-



Een bestudeering van de stormvloedsstanden op de beneden rivieren in de omgeving van Dordrecht door den Studiedienst voor de benedenrivieren, leidde tot de conclusie, dat tengevolge van verschillende oorzaken in de toekomst op belangrijke hoogere standen zal moeten worden gerekend, dan tot dusverre ooit zijn voorgekomen.

Volgens inlichtingen van Dr. Ir. Van Veen, chef van den Studiedienst en secretaris van de Stormvloedscommissie, is het gewenscht te rekenen met de navolgende hoogste stormvloedsstanden : Dordrecht ca 4.70 m ± N.A.P., Sliedrecht en Kop van 't Land ca 4.80 m ± N.A.P. en Werkendam ca 4.90 m ± N.A.P.

Deze inlichtingen zijn van jongeren datum dan de opgaven van Uw ambtsvoorganger in zijn No. 3684 B dd. 19 Augustus 1941 aan den Hoofdingenieur-Directeur in het district Nieuwe Wegen I en zijn voor Werkendam en Sliedrecht iets gunstiger. Ik heb derhalve de eerstgenoemde peilen als hoogste stormvloedsstanden aangenomen.

De tot dusver voorgekomen hoogste stormvloedsstanden zijn : Dordrecht 3.43 m ± N.A.P., Sliedrecht 3.48 m ± N.A.P., Kop van 't Land 3,45 m ± N.A.P., Werkendam 4.35 m ± N.A.P., waarbij moet worden aangeteekend, dat de hoogste standen te Dordrecht, Sliedrecht en Kop van 't Land voorkwamen op 13 Januari 1916, doch dat de stand van 4.35 m ± N.A.P. te Werkendam voorkwam op 19 Februari 1841, dus voor dat de Nieuwe Merwede tot stand gekomen was. Na 1900 was de hoogste stand te Werkendam 3.60 m ± N.A.P. ( 4 Jan. 1926 ). Deze stand is dus thans maat-

gevend,

Voor de vier genoemde plaatsen wordt dus gerekend op een stormvloedshoogte van ca 1.30 m.

De kruinshoogte van den rechter bandijk van de Merwede bedraagt boven Boven-Hardinxveld 5.80 m + N.A.P. In dat dorp zelf is de dijkshoogte plaatselijk 5.00 à 5.20 + N.A.P., doch op deze lage plaatsen kan de golfslag door stormvloedspanken worden gekeerd. Tusschen Boven-Hardinxveld en Steenenhoek is de kruinshoogte 5.25 m à 5.45 m + N.A.P. en van Steenenhoek tot ca 700 m daar beneden is deze hoogte 5.10 m à 5.20 m + N.A.P.

Verder benedenwaarts is de kruinshoogte lager; de kruin van den Rijksweg, waar deze bandijk is, tusschen Hardinxveld en Sliedrecht bedroeg na aanleg 4.60 m + N.A.P., terwijl de kruinshoogte in Sliedrecht bedraagt 4.00 à 4.30 m + N.A.P. met op enkele plaatsen een iets grotere hoogte.

In Neder-Hardinxveld is de bandijk over ca 600 m lager dan de hoogste te verwachten waterstand; de Rijksweg is, waar deze bandijk is ook iets te laag, terwijl de bandijk in Sliedrecht tot de spoorbrug over de volle lengte d.i. ± 5200 m belangrijk te laag is.

De dorpen Sliedrecht en Neder Hardinxveld zijn zeer nauw tegen den dijk aangebouwd, zoodat een dijksverhooging slechts na zeer ingrijpende onteigeningen mogelijk zou zijn. De dijksverhooging te Sliedrecht werd dan ook door den Hoofdingenieur in het district Nieuwe Wegen II, welke dienst indertijd belast was met het opmaken dezer plannen, geraamd op f 7.800.000.

Waar bij dit plan een groot gedeelte van Sliedrecht zou moeten worden afgebroken, zouden hieruit, afgezien van de financiële regeling, groote bezwaren voor de gemeente Sliedrecht

voortvloeien, zoodat door den Hoofdingenieur in het district Nieuwe Wegen II en later door diens ambtgenoot in het district Nieuwe Wegen I, aan wien de voorbereiding werd overgedragen, plannen werden ontworpen voor den aanleg van een nieuwen bandijk ten zuiden van den bestaanden, waarbij de Beneden-Merwede plaatselijk moest worden omgelegd.

Deze plannen werden door Dr. Ir. Van Veen in zijn rapport " Verlegging Beneden Merwede " van Januari 1942 samengevat en aangevuld met een plan, dat, naar ik meen, ook eerder al was overwogen, doch dat toen door Uw ambtsvoorganger minder gewenscht geacht werd.

Dit plan omvat de afsluiting van de Beneden-Merwede aan het boveinde en even boven de brug van Baanhoek en het maken van een nieuwe rivier, de zg. " Sliedrechtsche Doorsteek ", vanaf de Nieuwe-Merwede naar de Beneden-Merwede ongeveer op de plaats waar deze rivieren elkaar het meeste naderen. Bij dit plan zou geheel Neder-Hardinxveld en een gedeelte van Boven-Hardinxveld en Sliedrecht tot aan Baanhoek toe aan de afgesloten Merwede komen te liggen. Dit plan is, in onderdeelen gewijzigd, maar in principe ongewijzigd, als bijlage 16 opgenomen in de groote nota van November 1942 van Dr. Ir. Van Veen over het Vijfeilandenplan.

Het kanaal van Steenenhoek zou dus op de afgesloten rivier moeten loozen, terwijl o.m. de beide werven voor zeeschepen " De Merwede " te Neder-Hardinxveld en " De Klop " te Sliedrecht, benevens de berghavens der groote baggerondernemingen te Sliedrecht en de berghaven voor de baggermaatschappij " Holland " te Boven Hardinxveld aan de afgesloten Merwede zouden komen.

Deze dispositie biedt veel bezwaren. Het kanaal van de Lingewitwating kan zeer veel water, tot 65 m<sup>3</sup> per sec. toe, op dezen boezem loozen.

Te Steenenhoek zijn thans een nieuwe sluis en een groot dieselgemaal, tevens ingericht voor vrije loozing, bijna gereed gekomen.

Bij het oorspronkelijke rivierverleggingsplan komen deze kunstwerken slechts gedeeltelijk tot hun recht, daar het peil van het kanaal van Steenenhoek niet veel kan verschillen van dat van den Merwedeboezem.

Deze boezem zou dus maalboezem moeten worden voor de Lingeuitwatering en dus een zeer groote spuisluis moeten krijgen. Dr. Ir. Van Veen heeft dan ook op een spuisluis met een totale wijdte der kokers van 30 m gerekend. In ongunstige omstandigheden zou echter bij aanwezigheid van een spuisluis van deze afmetingen, de waterstand op den boezem tot ruim 3.00 m + N.A.P. kunnen oploopen. Bij dezen stand ondervinden zeer vele buitendijks gebouwde woningen wateroverlast, terwijl ook voor de bedrijven alle voordeelen van een constante waterstand afwezig zouden zijn.

De grootste, door de werven " De Klop " en " De Merwede " gebouwde schepen zijn ca 8000 B/R/T/, lengte 140 m, breedte 18 m, ledige diepgang 4 m. " De Merwede " heeft in 1943 en 1944 een groote helling gebouwd, zoodat in de toekomst nog veel grootere schepen kunnen worden gemaakt.

Dr. Ir. Van Veen heeft dan ook op een schutsluis voor zeeschepen van 200 x 22 m gerekend.

De grootste baggermolen, die te Sliedrecht thuis behoort, is 66 m lang en 10 m breed. De normale ligplaats van deze molen ( van Bos en Kalis ) is de gemeentelijke haven van Sliedrecht.

Weliswaar heeft de N.V. Adr. Volker zuigers van belangrijk grootere afmetingen, doch deze komen nooit te Sliedrecht.

In de teekening bijlage 16 van de nota over het Vijffellandenplan is de doorvaartopening door de spoorbrug te Baanhoek geprojecteerd vanaf het zuidelijk landhoofd tot aan den stroompijler zoodat de 3 zuidelijke landoverspanningen van 60 m en de zuidelijke rivieroverspanning van 110 m zouden moeten worden opgeruimd, en vervangen door een brug met ca 280 m overspanning, waarvoor op blz. 57 van de nota een bedrag van f 3 000 000 wordt geraamd. Op blz. 86 van de nota is voor het schutsluizencomplex bij Sliedrecht een bedrag van f 2 300 000, voor de uitwateringssluis f 400 000 en voor een kleine schutsluis bij Hardinxveld f 350 000 opgenomen. Met de bovengenoemde kunstwerken zou dus in totaal gemoeid zijn een bedrag van f 6 050 000 gerekend naar het prijspeil van 1939.

In dit bedrag is begrepen een niet vermeld bedrag noodig voor het maken van een beweegbaar vak van 25 m doorvaartwijdte in de <sup>spoor</sup> brug, daar de werven te Sliedrecht en Hardinxveld sinds de afsluiting van de drasibrug in de spoorbrug bij Moerdijk en den bouw van de brug voor gewoon verkeer aldaar, niet meer met groote, hoog opgetuigde bokken en zeeschepen met staande mast en schoorsteen ( en soms ook de commandobrug ) te bereiken zijn. Het maken van een beweegbaar vak in deze brug hangt niet samen met de rivierverleggings- en dijksaanlegplannen, Bij het opmaken van het <sup>onderhavige</sup> plan is dan ook wel rekening gehouden met de mogelijkheid om deze beweegbare brug te maken, doch dit werk is niet in mijn begroeting opgenomen.

Het bedrag van f 6 050 000 voor de groote kunstwerken kan dan ook, naar globale schatting worden gereduceerd tot f 5.750.000.

In de nota wijst Dr. Ir. Van Veen er reeds op dat het bedrag voor de kunstwerken, gezien in het kader van het geheele plan voor de doorgraving, wel uitzonderlijk hoog is.

In verband met den grooten spoed waarmede het Vijffellanden-



denplan moest worden opgesteld en de groote uitgebreidheid van dit plan, dat door den ontwerper steeds als een plan in hoofdtrekken is beschouwd, zijn in de nota de financieele en andere bezwaren van het aanvankelijk plan voor den Sliedrecht-schen Doorsteek blijkbaar aanvaard in de verwachting, dat bij uitwerking deze bezwaren gedeeltelijk zouden worden overvaren.

Er is door mij en den aan mij toegevoegden ingenieur Winkler naar gestreefd om bovengenoemde bezwaren en kosten gedeeltelijk te ontgaan.

Als gevolg hiervan is tot stand gekomen het, op de situatie-teekening bijlage 1 aangegeven rivierverleggingsplan dat, wat de plaats van den Doorsteek van de Nieuwe-Merwede naar de Beneden-Merwede betreft, niet veel afwijkt van het Vijfeilandenplan, maar dat voorts enkele zeer belangrijke afwijkingen daarvan vertoont.

Deze zijn ; 1o. De bovenste afsluitdam ligt niet bij Boven-Hardinxveld maar bij Beneden-Hardinxveld, waardoor de afwatering van de Linge door het kanaal van Steenenhoek op de vrije rivier blijft plaats vinden, de werf " De Merwede " aan open water blijft gelegen, terwijl ook enkele kleinere werven en de baggermaatschappij " Holland " buitendijks blijven.

2o. De benedenste afsluitdam ligt niet bij Baanhoek maar bij de nieuwe uitbreiding van Sliedrecht, waardoor de werf " De Klop ", de gemeentehaven ( waarin het grootste baggermaterieel van Bos en Kalis is gelegen ) en de havens der baggermaatschappijen Adr. Volker en Th. Prins aan de open rivier blijven.

3o. De doorvaart onder de spoorbrug blijft op den tegenwoordige plaats, zoodat aan deze brug ten behoeve van dit plan geen extra kosten behoeven te worden besteed.

( De noodbrug met hulppijler in de noordelijke doorvaart zal nabuurlijk weer door een nieuwe spoorbrug moeten worden vervangen.) Tevens is op de situatie aangegeven een 25 m wijde hefbrug, welke eventueel naast de zuidelijke doorvaart kan worden gebouwd ter vervanging van de 60 m lange landoverspanning. Deze hefbrug is voornamelijk ten behoeve van de beide grote we-rven, houdt geen verband met het Vijffellandenplan en zal dan ook niet verder worden behandeld, noch in de begrooting worden opgenomen.

Tengevolge van deze wijzigingen kunnen de sluis voor zeeschepen en de groote spuisluis vervallen en kunnen de kostbare werken aan de spoorbrug achterwege blijven.

Het is aangewezen om de toegangssluis tot den afgesloten boezem niet in den afsluitdam aan te leggen, maar in terrein waar gemakkelijk een bouwput is te maken.

De nieuwe sluis is dan ook geprojecteerd nabij de tegenwoordige Helsluis. Terzijde van de buiten-voorhaven is een binnenvaarthaven ontworpen, gelegen in een op te hoogen terrein, hetwelk bestemd is voor opslag voor de binnenvaart en voor industrieterrein.

Voor de thans aanwezige bedrijven tusschen Sliedrecht en Hardinxveld zou een sluis van 55 m x 7 m x 2.50 m ( volgens klasse III vermeld in het rapport van 1932 inzake Normalisatie van de Nederlandsche Vaarwegen ) ruim voldoende zijn. Met het oog op de te verwachten uitbreiding van industrie-vestiging aan dit riviervak is echter een sluis van 90 m x 9 m ( klasse II. 1000-tons-schepen ) geprojecteerd.

Als boezemwaterstand is aangenomen 1.00 m + N.A.P., het peil van den Giessendamschen buitenpolder, zoodat het nieuwe sluisje in Rijksweg No.15 steeds open kan blijven. De stand van

1.00 m + N.A.P. is gunstig voor de langs de rivier gelegen bedrijven, aalegplaatsen, loswallen enz.

De Giessendamsche buitenpolder loost op de Giessen, behorende tot den boezem van de Overwaard. De afgesloten Merwede kan naar verkiezing water inlaten en loozen door de duikersluis in het Klein Diepje, <sup>of</sup> door de riolen of schulven van de te maken schutsluis, zoodat de boezem van den Overwaard niet meer behoeft te worden belast.

Voor het in te dijken gebied ten noorden van de Nieuwe Merwede en den Sliedrechtschen Doorsteek is een boezemstand van 1.00 m + N.A.P. veel te hoog.

Aan dit gebied is dan ook een afzonderlijke vrije loozing door een duikersluis op den Sliedrechtschen Doorsteek gegeven in aansluiting aan de bestaande killen : Doode Kikvorschkil, Gat van de Hengst, Hoogkil enz., welke dus als boezem voor het bovengenoemde poldergebied zullen fungeeren. Ook thans loozen de polders in den Biesbosch op deze killen, zoodat de bestaande uitwateringen onveranderd kunnen blijven.

Te Sliedrecht is H.W. : 1.42 m + N.A.P., L.W. : 0.19 m - N.A.P., zoodat meestal een boezempell van ca 0.20 m + N.A.P. zal kunnen worden gehandhaafd. Bij langdurig hoog buitenwater zal de boezemwaterstand tijdelijk hooger worden, doch dan wordt de waterberging eveneens belangrijk grooter.

De polderkaden liggen ver boven de hoogstmogelijken boezemstand.

Langs de bovengenoemde killen zal waarschijnlijk veel rietcultuur blijven, waarvoor toegankelijkheid met kleine vaartuigen gewenscht is. Ook voor de toekomstige bouwolders in dit gebied is een aansluiting aan binnenwater gewenscht en veelal economischer en beter dan een aansluiting over den hoo-gen dijk heen aan de rivier.

Teneinde den polderboezem voor kleine schepen bevaarbaar te houden, hetgeen ook voor de kleine pleziervaart gewenscht is, wordt de bestaande Helsluis als verbinding tusschen den Merwedeboezem en den polderboezem ingeschakeld (Zie teekening bijlage I).

De Helsluis, welke een hoogte heeft van 2.80 m + N.A.P. en een slagdorpediepte van 1.65 m - N.A.P., is uitstekend geschikt voor dit doel. De sluis verkeert in goeden staat en kan bediend worden door het sluispersoneel van de nieuwe sluis, zoodat de exploitatie weining kostbaar is.

In de nota over het Vijffellandenplan was in den afsluitdijk te Hardinxveld een sluis van 40 m x 6 m geprojecteerd ten behoeve van de bedrijven gelegen langs het oostelijk deel van de afgesloten rivier. In het hierbij gaande plan is deze sluis niet opgenomen, daar de bedrijfjes van Hardinxveld bijna allen nog op de open rivier uitkomen tengevolge van de verlegging van den dam en omdat de sluis te Sliedrecht thans niet meer bij Baanhoek maar 2 km hooger is geprojecteerd, dus veel gunstiger is gelegen voor de vaart van Sliedrecht naar boven.

Door deze principieele wijzigingen in het plan voor den Sliedrechtschen Doorsteek, wordt met inbegrip van de spoorbrug te Baanhoek, aan de belangrijke kunstwerken bespaard een bedrag van bijna f 5 000 000.

Daar staat tegenover, dat de dijksaanleg te Sliedrecht kostbaarder is geworden.

Niet alleen om financieele redenen, doch ook in het belang van de bedrijven te Sliedrecht en Hardinxveld welke aan de open rivier blijven, en in het belang van de kleinere bedrijven te Sliedrecht, welke aan het afgesloten riviervak met weinig wisselende waterstanden komen, verdient het nieuwe plan m.i. de voorkeur boven het aanvankelijke ontwerp.

Na de totstandkoming van den Sliedrechtschen Doorsteek zal de Nieuwe-Merwede tot kmr 968 één geheel vormen met de Boven-Merwede.

Laatstgenoemde rivier verwijdt zich van 360 m bij Loevestein tot 450 m bij Werkendam.

De Nieuwe-Merwede is bij Werkendam slechts 350 m breed en moet dus worden verbreed.

Een m.i. passende verbredening is op de situatietekening, bijlage 1 aangegeven. Voor de diepte van dit riviervak is aangehouden 4.40 m - O.L.W., een diepte, welke voor de grote binnenvaart gewenscht is en voor de leege zeeschepen naar en van de werf "De Merwede" beslist noodig is. Deze diepte is slechts weinig grooter dan de bestaande diepte van de vaargeul in de Nieuwe-Merwede.

Intusschen moeten de juiste breedte- en dieptematen nog worden bepaald door den Studiedienst in verband met de gewenschte waterverdeling boven Kop van 't Land.

Beneden het splitsingspunt bij kmr 968 moet de Nieuwe-Merwede belangrijk smaller worden.

Deze rivier is thans te wijd, de stroom kan slechts een vaargeul van beperkte breedte onderhouden.

Daar bij kmr 968 ongeveer dezelfde toestand ontstaat als thans bij Werkendam aanwezig is, is de breedte aldaar voorlopig op ca 350 m vastgesteld. Naar den mond toe (zie tekening bijlage 4) verwijdt zich de rivier en wel trompetvormig. De breedte bij de Deeneplaat is op 465 m aangehouden (thans 600 m) en aan den mond op 550 m (thans 678 m).

Het normaliseeringsplan vertoont eenige overeenstemming met dat van 1926-1927 van Ir. Kraaijenhoff v.d. Leur, mijn toenmaligen ambtsvoorganger, (ingezonden bij No. 33 van 6 Jan. 1927), hetwelk voor een gedeelte is uitgevoerd, maar de normaalbreedte

*Normaliseering  
Nieuwe Merwede*

is bij het nieuwe plan belangrijk kleiner, daar anders de hoeveelheid Waalwater, welke naar het Hollandsch-Diep zou stroommen, wel hooger zou worden dan ca 50 % van het totaal. Ook hier zal de berekening van den Studiedienst tot een juistere uitvoering moeten leiden. Bij den benedenmond is bij dit plan, in tegenstelling met dat van Ir. Kraaijenhoff v.d. Leur, de breedtebeperking aan den rechter oever ontworpen, hetgeen bij de tegenwoordige, sterk van 1927 afwijkende ligging der dieptelijnen m.i. meer aangewezen is, zoowel met het oog op de kosten als op de algeheele traceering.

Ik merk hierbij op, dat in de toekomst de beide midden-doorvaarten van de brug voor gewoon verkeer ( en de beide middelste der 10 zuidelijkste doorvaarten van de spoorbrug ) te Moerdijk de belangrijkste zullen zijn voor de scheepvaart. Op de plaats waar door Ir. Kraaijenhoff v.d. Leur een strekdam aansluitende bij de Anna Jacomina plaat was ontworpen, stond destijds 2 tot 4 m water, doch thans 4 tot 11 m, zoodat dit werk wel veel kostbaarder zou worden. Langs den rechteroever is de diepte ook wel toegenomen, maar de werken zijn daar minder omvangrijk.

Even beneden Deeneplaat is aan den rechteroever een vluchthaven ontworpen voor de schepen die, van de Waal komende met zuidelijke bestemming, bij slecht weer het Hollandsch-Diep niet durven bevaren. De vluchthaven is iets langer ( en belangrijk breder ) dan de vluchthaven bij Zijpe en belangrijk langer dan ( en even breed als ) de vluchthaven te Dintelzas, zoodat een groot aantal schepen daarin ligplaats kan nemen. De as van den havenmond ( tevens as van de haven ) is iets stroomafwaarts gericht, daar de ebstroom overheerscht over den vloedstroom. De haven is gunstiger gelegen t.o.v. de stormstreek en grenst aan den toekomstigen dijk langs de Tonplaat, waarlans een onverharde weg zal komen, welke aansluiting zal geven aan

*vluchthaven*

*v.a. Dijk!*

het wegennet op het eiland van Dordrecht.

De binnenberm van den dijk van de Tongplaat, is slechts 5 m breed ontworpen, zoodat daarop slechts een smalle weg kan worden aangelegd. Het landverkeer van en naar de vluchthaven zal slechts beperkt zijn ( in Zijpe geeft eveneens slechts een smalle weg en in Dintelsas een voetpad toegang tot deze vluchthavens ), doch voor het geval in de toekomst mogelijk een grooter verkeer naar en van Dordrecht mocht ontstaan, verdient het wellicht aanbeveling om den binnenberm van het dijkvak vanaf de Vluchthaven tot den bestaanden zuidwestdijk van den Dordtschen Biesbosch 7 m breed te maken. De z.g. Nieuwe Sluisweg, welke thans slechts ter bede toegankelijk is, ligt op een binnenberm, die belangrijk breeder is dan 5 m.

De haven ligt al tamelijk benedenwaarts aan de Nieuwe-Merwede, zoodat vooral bij zuidwestelijken wind een ruw rivier-  
 vak moet worden gepasseerd, doch bij een dergelijk onstuimig water zullen de schepen reeds in de ruime ankerplaats in den Sliedrechtschen Doorsteek ligplaats kiezen en niet doorvaren naar het einde van de Nieuwe-Merwede.

De vluchthaven behoeft dan ook m.i. geen volledige compensatie te geven voor de thans aanwezige ankerruimte in de Dordtsche Kil. Een vluchthaven van iets ruimere afmetingen dan de havens van Dintelsas en Zijpe schijnt dan ook wel voldoende.

Beneden het splitsingspunt bij kmr 968 kan de Sliedrecht-  
 sche Doorsteek, welke de Beneden-Merwede vervangt, een gelijk profiel verkrijgen als laatstgenoemde rivier.

De normaalbreedte van de Beneden-Merwede is thans 200 m, maar zou, volgens Dr. Ir. Van Veen, met het oog op den waterafvoer 250 m moeten worden, hetgeen ook voor de drukke scheepvaart wel gewenscht is.

*Vluchthaven*

*truddekan  
 noord Dordtsche Kil?*

De diepte moet ten minste 4.40 m - O.L.W. bedragen, welke diepte benedenwaarts, waar tengevolge van de vermeerderde vloedwaterhoeveelheden de vermogens toenemen, grooter moet worden. De in het plan opgenomen diepten zijn nog niet definitief, een nadere bepaling moet door den Studiedienst geschieden.

In den bovenmond is de Sliedrechtsche Doorsteek 80 m verwijld ter vorming van een ankerplaats voor de Belgische vaart. Bij goed weer zullen de schepen uit sleepen, welke gedeeltelijk voor Rotterdam en gedeeltelijk voor België bestemd zijn, ongetwijfeld ligplaats nemen op de Nieuwe-Merwede, waar dan ook een ruime ankerplaats, aangeduid door de bakens 3, voorzien wordt. Bij slecht weer is deze ankerplaats echter vermoedelijk te open, vooral op den Z.W. wind.

Het ligt daarom in de bedoeling om van den verwijlden Sliedrechtschen Doorsteek een strook van 150 m breedte af te bakenen als ankerplaats (met de bakens 1 en 2).

De breedte voor de vaart is dan nog 180 m, hetgeen voor een riviervak zonder werven en industriën langs deze kant voldoende is. De tegenwoordige ankerplaats te Papendrecht laat van de Beneden-Merwede slechts 100 à 120 m vrij in een veel ongunstiger riviervak.

Deze overblijvende breedte is dan ook wel wat gering.

De bestaande ankerplaats te Papendrecht is 1500 m lang en 140 m breed. De geprojecteerde ankerplaats in den Sliedrechtschen Doorsteek is 2500 m lang, waarbij de breedte over 1800 m lengte 150 m bedraagt. Het is mogelijk deze breedte zoonodig met 35 m te vergrooten door achteruit plaatsing van den linkeroever.

De breedte is beperkt gehouden, teneinde zooveel mogelijk rustig water te krijgen. Om dezelfde reden is het riviervak tamelijk sterk gebogen waardoor de strijklengte van den wind beperkt blijft. Met een kort rechtstuk gaat de Sliedrechtsche

Ankerplaats



Doorsteek over in de bestaande bocht van de Beneden-Merwede bij Baanhoek.

*huidig stroomtak*

Deze bocht heeft een straal van 1800 m (buitenboog), hetgeen tamelijk krap is vooral daar het een naar links gerichte bocht is, waardoor de middelpuntvliedende kracht wordt versterkt door de "kracht" van <sup>o</sup>Carliolis hetgeen echter voor de scheepvaart, welke belangrijk sneller gaat dan het water, van niet veel beteekenis is.

Er zijn op de Waal meerder ~~er~~ bochten met kleinere stralen ( één van 800 m, twee van 1000m, één van 1300 m ), terwijl ook de bochten bij het boven- en benedeneinde van den Noord en die in de Nieuwe Maas belangrijk krappier zijn.

De bocht bij Baanhoek blijkt dan ook, mede dank zij den geringen middelpuntshoek, geen hinder aan de scheepvaart <sup>te</sup> geven. De stroombreedte kan ter plaatse van de brug 250 m zijn. De beschikbare breedte voor de scheepvaart is echter beperkter, daar de dagwijdte tusschen de fundaties der beide oeverpijlers te Baanhoek slechts 210 m bedraagt. ( De vaargeulen zijn tengevolge van de steenbestortingen om de pijlers ca 86 m op 3.50 m - O.L.W. Deze breedten geven geen overlast, (de breedte voor de afvaart is thans slechts 66 m, tengevolge van den hulp-pijler, en ook dat blijkt geen moeilijkheden te geven ).

*huidig laag  
died laag*

De beweegbare brug voor groote zeeschepen en niet te strijken drijvende bokken is geprojecteerd aan de zuidzijde, waar de minste stroom gaat en waar de afvaart, welke het moeilijkste manoeevreren kan, niet langs komt.

Voor den dijksaanleg zijn aangehouden de richtlijnen vermeld in Uw No.4871 B van 26 November 1943.

Ik meen dan ook een toelichting en motiveering van het toegepaste dijksprofiel achterwege te kunnen laten.

De geringste kruinshoogte boven den hoogsten te verwachten stormvloedsstand is 0.60 à 0.70 m. Indien golfoploop is te verwachten, is de hoogte bepaald met de, door den Hoofdingenieur De Bruijn in de nota van Juni 1943 ( Uw No. 3708 B van 1 Sept. 1943 ) aangegeven berekeningswijze.

Het bestaande dijkvak boven Steenenhoek heeft een kruinshoogte van 0.40 a 0.55 m boven den hoogsten te verwachten stand. Daar dit vakje aan het doodlopend gedeelte van de Beneden-Merwede en bovendien geheel van den wind afligt is deze kruinshoogte ruim voldoende.

Bij het nieuwe gemaal wordt de kruinshoogte 6.00 m + N.A.P., dus eveneens ruim voldoende. Ten westen van Steenenhoek is de overhoogte slechts 20 à 30 cm. De dijk heeft hier eenforsch profiel en een 6 m breede kruin. Bovendien is dit dijkvak aan de buitenzijde geheel bebouwd, zoodat golfoploop uitgesloten is. Een dijksverhooging zou hier zeer bezwaarlijk en kostbaar zijn en wordt onnoodig geoordeeld, zoodat de dijksaanleg kan beginnen bij den bovensten afsluitdam door de Beneden-Merwede. Deze dam is aan de bovenstroomsche zijde voorzien van een Beschermingsdam van diluviale klei, te baggeren in het Hollandsch-Diep, waar op 9 m diepte en meer een zeer vaste en taaië diluviale kleilaag voorkomt, welke met een kraan of met onderlossers met verticale wanden ( onderlossers voor kelleem ) gestort, een uitstekende stroomkeering oplevert. Het damlichaam wordt voorts opgespoten met zand en afgedekt met een kleilaag. De belopen welke aan golfslag bloot staan, worden met een steenglooiing verdedigd.

Op de kruin is een rijweg van 3.50 m breedte geprojecteerd om het poldergebied in den Zuidhollandschen Biesbosch toegankelijk te maken. De kruinsbreedte is groot genoeg om een wegverbreding tot 6 m ( en desnoods meer ) toe te laten, zoo-

*dijkvak*

*dijk kruin  
afsluitdam*

*Weg om in  
dijkvak gebied*

dat ,ingeval van industrievestiging, de weg kan worden verbreed.

De dijk buigt langs den zuidelijken oever in oostelijke richting af en volgt de hooge kade van den bouwpuider Aart Eloijsbosch. Deze bouwpuider is thans nagenoeg stormvloedsvrij, doch zou, als het een buitenpuider zou blijven, na de indijking van den Biesbosch enz bij hooge stormvloedon onderloopen. Om t. a. v. dezen puider dus geen ongunstiger toestand te krijgen is hij in den dijkring opgenomen. De dijk buigt om de, groote op een terp gelegen boerderij, in dezen puider heen en volgt de puiderkade. De hooggelegen zanderige vlakte van den Kop van den Ouden Wiel is het indijken niet waard. De dijk loopt van hier parallel aan den oever van de Nieuwe-Merwede en het oostelijk gedeelte van den Sliedrechtschen Doorsteek tot aan de toekomstige uitwateringssluis, waar de dijk van de rivier afbuigt om de meer binnenwaarts gelegen schutsluis te passeeren.

Vanaf den dam te Hardinxveld loopt de weg direct in zuidelijke richting, zoodat de dijk om den puider Aart Eloijsbosch en Jonge Janswaard geen weg op de kruin of den binnenberm krijgt ( Behoudens waarschijnlijk een toegangsweg tot de boerderij ).

De weg, welke uitsluitend als toegang tot de landerijen dient en derhalve slechts 3 m verhardingsbreedte heeft, loopt langs de westelijke kade van bovengenoemden puider, passeert met een duiker de Sneepkil en buigt in den puider Kraaijenest om naar den dijk, om vervolgens op den binnenberm te blijven.

Overal is gerekend op een mogelijke verbreeding van 3 tot 5 m voor het geval een gedeelte van het terrein een andere bestemming mocht verkrijgen.

*dijk allom  
waand*

Het dijksprofiel tusschen den dam en de uitwaterings-sluis is weinig variabel, slechts is er op gerekend, om naar Zeeuwschen praktijk, bij de sterkst aangevallen dijkvakken de bovenste perkoenen 0.60 m boven den hoogwaterberm te laten uitsteken. Zooals o.m. uit profiel 4 van de profielentekening, bijlage 2, blijkt, komt voor den dijk een smal voorland van afwisselende breedte.

Dit voorland wordt door afgraving van het bestaande terrein verkregen en heeft bij de steenglooiing een hoogte van 0.50 m - H.W. en aan de waterzijde een hoogte van 0.50 m + L.W. Het hoogste gedeelte wordt met wilgenhout en het laagste gedeelte met riet beplant, zoodat een golfslagkeering wordt verkregen en rijs- en rietwinning kan plaats vinden. De rand van het voorland wordt afgedekt met een kraagstukje. Zou het voorland op de hoogte van het bestaande terrein worden gelaten, dan zou de waterrand ervan kunnen afkalven en dus verdedigd moeten worden met een puin- of steenglooiing van ongelijke hoogte en daaronder een kraagstukje. Deze puin- of steenglooiing wordt door den hierbovenvermel den opzét vermeden, terwijl aldus een regelmatige toestand wordt verkregen.

Intusschen kan worden overwogen om bij de dijkvakken, welke weinig aan golfslag bloot staan en waar het voóland zeer hoog ligt, dit voorland op volle hoogte te houden, ter besparing van graafwerk. Daar de ontgraven klei slechts voor een klein deel noodig is voor de dijken van dit plan en dus veel klei beschikbaar komt voor de andere dijken van het Vijf-eilandenplan en den Biesbosch- en Amerbedijking, kan het ook in verband met de volgorde van de uitvoering noodig zijn om deze klei niet terstond te ontgraven.

De schutsluis verkrijgt afmetingen van klasse II.

Teneinde eenige speling in den boezemstand ( welke normaal 1.00 m + N.A.P. kan zijn ) toe te laten, ware de binnenslagdorpel op 2.00 m - N.A.P. te brengen ( dus 0.20 m dieper dan voor klasse II is bepaald ).

De buitenslagdorpel zou m.i. op <sup>ca</sup> 2.80 m - L.W. dus op 3.00 m - N.A.P. moeten liggen ( H.W. = 1.42 m +, L.W. = 0.19 m - , O.L.W. = 0.41 m - N.A.P ) zoodat de diepste schepen niet bij ebstanden onder 0.20 m - N.A.P. kunnen schutten.

Over de sluis moet een brug komen, welke toegang geeft tot het poldergebied ten oosten van de sluis. Deze brug kan niet vast zijn, in verband met de baggermolens en zuigers, die op de afgesloten Merwede moeten kunnen komen en die veelal een hoogte hebben van 9 m en meer.

In overweging komen een hoogliggende beweegbare brug over het binnenhoofd, zoodat de meeste schepen onder de gesloten brug kunnen doorvaren, of een beweegbare brug over het buitenhoofd op of even boven de hoogte van het sluishoofd.

De laatste oplossing is hier gekozen, daar in dit geval alleen het buitenhoofd stormvloedsvrij behoeft te liggen, terwijl de kolk en het binnenhoofd belangrijk lager kunnen zijn en bovendien omdat het tracée van den dijk en de situatie van de sluis gunstiger zijn dan wanneer de waterkeering bij het binnenhoofd moet aansluiten.

Het buitenhoofd en de beweegbare buitenwaterkeering moet reiken tot 5.20 m + N.A.P. Het schutpeil zou op 2.40 m + N.A.P. kunnen worden vastgesteld, in welk geval de kolkmuuren en het binnenhoofd moeten reiken tot 3.00 m + N.A.P.

Op het buitensluishoofd komt een beweegbare brug met den onderkant op ca 5.50 m + N.A.P. , zoodanig, dat als de bug open is langs den dag van het sluishoofd kan geloopt worden. Bij waterstanden onder 1 m + N.A.P. is de hoogte onder de geslo-

*sluis  
Merwede boezem*

*brug over de  
sluis aan ons  
binnen de boezem*

*schutpeil*

ten brug van 4.50 m, een hoogte waaraan de meeste schepen van dit type voldoende hebben, zooals ook blijkt uit het verslag over de normalisatie der vaarwegen voor klasse II, waarbij een vrije hoogte van 4.50 m is aangegeven voor het geval ook een andere geheel open vaarweg kan worden bevaren.

De binnenvoorhaven is 0.20 m dieper dan de binnenslagdorpel; de buitenvoorhaven is met het oog op aanslibbing, 0,50 m dieper dan de buitenslagdorpel.

De as van de sluis valt niet samen met de assen van de toeleidingskanalen; aan de rechterzijde (gezien in de richting van de sluis) is een verbreding van 10 m aanwezig, zoodat de op schutting wachtende schepen zich rechts kunnen opstellen, waar dan ook de noodige ducdalven moeten komen.

*Helsluis*

In het binnentoeleidingskanaal komt de smalle geul naar de bestaande Helsluis uit. De nieuwe toegangsgoulen naar deze sluis volgen grootendeels de bestaande smalle toeleidingskanalen en zijn voorts gelegen in laag liggende terreinen en in bestaande killen.

De diepte van de Doode Kikvorschkil is ruim voldoende; die van de Zoetemelkskil en het Gat van de Hengst zal plaatselijk wel aan den krappen kant zijn, zoodat hier en daar wel eenig baggerwerk te verrichten valt.

Ten westen van het buitentoeleidingkanaal van de nieuwe sluis wordt een haven- en industrieterrein gemaakt, hetwelk te water toegankelijk zal zijn vanaf het doodlopende vakje van de Beneden-Merwede (hetwelk als haven en berghaven kan dienen) en vanaf een te maken binnenvaarthaven, waarvan de eene zijde van damwand en de andere voorloopig van rijspakwerk kan zijn voorzien.

Dit terrein verkrijgt wegaansluiting met Sliedrecht over den dam, welke door de Beneden-Merwede moet worden gelegd.

De weg sluit vervolgens aan bij den weg naar de beweegbare brug over het Middeldiep, welke toegang geeft tot den hoofdweg op den Sliedrechtschen dijk. Tevens geeft de weg op den dam aansluiting bij den bestaanden weg langs de Beneden-Merwede, de z.g. Merwesingel. Vanaf den dam gaat de waterkeering langs de buitenzijde van dezen singel in westelijke richting.

De waterkeering gaat vervolgens langs de Merwe-straat naar de gemeentelijke haven van Sliedrecht.

De Merwe-straat ligt op 4.00 m + N.A.P. en is dus te laag. Het is een dubbele rijweg met tusschenberm.

De aanleg van een dijk is hier moeilijk, en zou, hetzij tot een zeer leelijk stadsbeeld leiden, hetzij een hoog bedrag aan onteigening kosten. Ter vermindering van deze bezwaren is op den tusschenberm een muur als waterkeering ontworpen. De voet van deze muur bestaat uit gewapend beton, het bovengedeelte uit baksteen.

Aan de hand van grondonderzoekingen is nog na te gaan of op staal kan worden gefundeerd dan wel of een lichte paalfundeering is toe te passen. Een hoogte van 5.40 m + N.A.P. is in deze straat ruim voldoende; aan het einde van de haven echter moet de hoogte in verband met den golfslag uit de haven worden vergroot. De weg-heeft, welke buiten de waterkeering komt, wordt aan beide einden van de Merwestraat over de waterkeering heen met de binnendijsche straten in verbinding gebracht.

Langs de haven van Sliedrecht is een dijksverhooging (welke buitendijs zou moeten komen) bezwaarlijk, daar de haven reeds tamelijk smal is.

Om die reden is ook hier een muur toegepast.

Aan den bestaanden loswal moeten eenige wijzigingen wor-

*beschouwing dijk  
en waterkering*

den aangebracht opdat de loswal over de waterkeering heen bereikbaar blijft voor voertuigen. Bij het einde van de Havenstraat gaat de waterkeering over in een dijk, welke moet komen ter plaatse van het bestaande Klein Diepje, zoodat daarvoor weinig onteigening noodig is.

De gelegenheid bestaat dan voor de gemeente om langs dit dijkvak een weg te maken, welke reeds eerder was voorzien.

Deze werken kunnen in onderlinge samenwerking tot stand komen.

De dijk buigt vervolgens om naar de rivier en wordt daar om de buitendijksche bebouwing heen aangelegd. De put tusschen den bestaanden en den nieuwen dijk moet gedeeltelijk worden gevuld en van een rioleering worden voorzien. Het laatste dijkvakje ten oosten van Baanhoek wordt langs de buitenzijde van den bestaanden dijk gemaakt en biedt overigens <sup>geen</sup> bijzonderheden. De voet wordt in verband met den sterken stroom van diluviale klei opgestort.

Door den dijksaanleg in het Klein Diepje worden verschillende bedrijven min of meer gedupeerd, o. a. de baggeronderneming Adr. Volker, waar men dan niet meer met scheepjes langs de noordzijde van het opslagterrein kan komen, terwijl de verbinding van dit terrein met het kantoor en de opslagterreinen langs den dijk bemoeilijkt wordt; 2o een kolenhandelaar, die zijn aanvoer door dit Diepje krijgt; 3o de werf van Van Rees, welke moeilijker toegankelijker wordt, en nog enkele anderen.

De toegankelijkheid zal bij Volker en Van Rees moeten worden instand gehouden door wegovertgangen over den dijk heen. De materialen aan- en afvoer geschiedt bij Volker voornamelijk vanuit diens haven, zoodat de demping van het Klein Diepje daarvoor niet erg belangrijk schijnt. De kolenhandel zal moeten worden verplaatst naar de nieuwe haventerreinen.

*Klein Diepje*



Belangrijker dan deze bezwaren zijn die voor twee groote hoepenmakerijen gelegen tusschen het te dempen Klein Diepje en de vaste brug over dit diepje in de kom van Sliedrecht.

Hiervoor zijn twee oplossingen : 1o. verplaatsing dezer bedrijven naar de nieuwe haventerreinen en 2o het vervangen van de vaste brug door een hefbrug en het verbeteren van het Klein Diepje tusschen deze brug en het Middeldiep, zoodat de hoepenmakerijen toegankelijk worden vanaf het Middeldiep.

De eerste oplossing is indertijd door de schattingscommissie geraamd op een bedrag van f 114.000 ,terwijl door de directie Bruggen voor het maken van een hefbrug van voldoende breedte wordt geraamd een bedrag van f 140.000.

De thans bestaande vaste brug is 20 m breed en maskt deel uit van den ruimen toegangsweg naar de nieuwe binnendijks gelegen woon- en industriewijken van Sliedrecht.

Een beweegbare brug met een rijbaan van 8 m en trottoirs van 1.75 m, welke niet erg zou passen in de bestaande situatie, moet nog f 115.000 kosten. Daarbij komen nog de kosten voor het verbeteren van het Klein Diepje tot het Middeldiep en de gekapitaliseerde onderhoudskosten en bedieningskosten.

De eerste oplossing is dan ook m.i. te verkiezen.

Mede in verband met de afsluitingswerken bij Dordrecht ligt het voor de hand om het Wantij met de daarbij behoorende killen ten zuiden van den Sliedrechtschen Doorsteek niet buitendijks te laten, maar op te nemen in de bedijking van het eiland van Dordrecht.

Hierdoor wordt het tamelijk laag omkade terrein tennoorden van het Wantij geheel watervrij en kunnen dus de grienden en weiden vzoenoodig in bouwland worden omgezet, terwijl de

De noordelijk-  
bandijk van  
eiland van  
drecht is t.  
de toekomstige  
hoogste  
ormvloeds-  
anden lang  
et hoog ge-  
eg

Verhoging  
van de  
Wandij

iets hooger<sup>omkade</sup> weidepolders ten zuiden van het Wantij veilig worden en dus ook kunnen worden bebouwd. De dijksaanleg met de erbij behorende wegaanleg maakt het geheel terrein toegankelijk, terwijl de meeste polders nu slechts met een klein vaartuig te bereiken zijn.

Nabij het splitsingspunt van Nieuwe-Merwede en Sliedrechtse Doorsteek is de bandijk niet dicht langs de Nieuwe-Merwede geprojecteerd, doch zijn de Huiswaard- en Oude Katpolder buitendijks gelaten, met de bedoeling om deze terreinen te bestemmen voor aanleg van sleepboothavens en eventueel andere inrichtingen.

Meer benedenwaarts loopt de bandijk langs de Nieuwe-Merwede om nabij Kop van 't Land op den bestaanden bandijk aan te sluiten.

Ter plaatse van het motorgemaal van " De Vier Polders " volgt de nieuwe bandijk den bestaanden dijk om vervolgens iets westwaarts af te buigen, teneinde den toegangsweg naar het stoompontveer van de gemeente Dordrecht over de Nieuwe-Merwede met een redelijke helling te kunnen maken.

Op deze plaats wordt aangesloten aan den, door den Provinciaalen Waterstaat van Zuid-Holland geprojecteerden bandijk langs de Nieuwe-Merwede.

Daar in den zuidoostelijken hoek tusschen den provinciaalen weg en den bandijk eenige woningen staan, is een goede oplossing voor dit kruispunt niet gemakkelijk.

Mede met het oog op den provinciaalen weg schijnt het wel aangewezen om de uitwerking van dit punt ( dus ten zuiden van het motorgemaal ) aan den Provinciaalen Waterstaat over te laten, hetgeen dan ook behoudens Uw goedkeuring, met dien dienst is overeengekomen.

De bandijk is geprojecteerd langs het buitenhoofd van de bestaande Ottersluis.

*Ottersluis*

Deze sluis, met een nuttige schutlengte van 43 m, een sluishoofdwijdte van 7.30 m en een hoogte boven N.A.P. van 2.80 m, heeft alleen vloeddeuren (gekeerd naar de Nieuwe-Merwede). Daar de sluis bij stormvloed geheel onder water komt, zou het, teneinde de sluis te behouden noodzakelijk zijn er een nieuwe hoog buitenhoofd voor te bouwen.

Echter zou dan slechts kunnen worden geschut bij waterstanden boven het boezempell. Daar het boezempell vermoedelijk belangrijk hooger zal zijn dan de L.W.standen op de Nieuwe-Merwede, zou dan slechts tijds<sup>u</sup>chatting mogelijk zijn, tenzij tevens ebdeuren worden gemaakt in het nieuwe buitenhoofd en in een nieuw binnenhoofd.

Het is dus van weinig belang om deze sluis te handhaven en het ligt dan ook m.i. voor de hand om een nieuwe sluis te bouwen in het verlengde van het Wantij.

De Ottersluis is thans van belang voor de kleine vaart, met rijshout, riet, suikerbieten en andere landbouwproducten, naar en van den Brabantschen-Biesbosch. Naast de verbinding met Dordrecht is daarbij van veel belang de verbinding met Sliedrecht door de Kikvorsch Kil en de Helsluis.

Laatstgenoemde verbinding komt te vervallen, terwijl ook de verbinding met Dordrecht van minder belang wordt daar de aftakking tusschen de Nieuwe-Merwede en de Beneden-Merwede (Sliedrechtsche Doorsteek) slechts op 3 km boven Kop van 't Land komt. Hoewel algeheele afsluiting van het Wantij aan het bovineinde zou kunnen worden overwogen, is er naar ik meen wel aanleiding om, ten behoeve van een veilige vaart bij slecht weer met kleine scheepjes van en naar den Brabantschen-Biesbosch en ten behoeve van de drukke pleziervaart, een sluis

van kleine afmetingen te maken.

De afmetingen van klasse IV van het reeds vermelde normalisatierapport ( 40 m x 6 m x 2.30 m ) zijn hiervoor reeds te groot, zoodat in dit geval klasse V voor schepen van 40 tot 80 ton ware toe te passen ( 25 m x 5 m x 2.00 m ).

Over het Wantij liggen thans 2 draaibruggen, die echter op Zondag, wanneer de vaart het drukste is, niet worden gedraaid en wel de gemeentelijke Prins Hendrikbrug en de spoorbrug, met doorvaarthoogten onder de gesloten brug van resp. 4.50 m en 5.50 m boven N.A.P.

Over het binnenhoofd kan ter plaatse van de kruising met den dijk, zonder bezwaar een vaste brug worden gemaakt met een vrije hoogte van 4.50 m à 5.00 m + N.A.P. De binnenvloeddeuren moeten boven het stormvloedspel reiken. Het buitenhoofd en de schutkolkwanden behoeven dan evenals thans, slechts te reiken tot 2.80 m + N.A.P. à 3.00 m + N.A.P. Voor deze kleine sluis met handbediening is het niet bezwaarlijk dat het buitenhoofd en de schutkolk bij stormvloed onder water komen.

Langs den Sliedrechtschen Doorsteek is de bandijk langs de ankerplaats geprojecteerd en wel, zooals uit profiel 18 van bijlage 2 blijkt, op eenigen afstand van de steenglooiing, zoodat een latere verruiming van de ankerplaats mogelijk blijft.

Tevens heeft deze ligging van de waterkeering het voordeel, dat een afschuiving van den oever niet gevaarlijk is. De oever is niet voorzien van kribben, daar deze bij de ankerplaats hinderlijk zouden zijn. Het is mogelijk, dat de bezinking, welke, evenals thans bij de Noord en de Krabbegeul, niet tot op den bodem is doorgetrokken, later plaatselijk moet worden uitgebreid. De gemiddelde stroomsterkte zal hier echter, vanwege

*Draaibruggen  
over het Wantij*

*brug over  
binnen-  
vloeddeuren*

de groote-re breedte, steeds geringer zijn dan in de Beneden-Merwede, zoodat m.i. voorloopig met de geprojecteerde bezinking kan worden volstaan.

Benedenwaarts van de ankerplaats is de linkerbandijk op geruimen afstand van den oever geprojecteerd en is er op gerekend om het buitendijksche terrein op te hoogen, teneinde een belangrijke industrievestiging mogelijk te maken.

De oever wordt hier beschermd door kribben op dezelfde wijze als reeds is aangegeven voor den rechteroever van de Nieuwe-Merwede.

*— voor of  
tertiain  
weg-plan?*

Ook langs dezen dijk is op den binnenberm een weg geprojecteerd ter verbinding van de ankerplaats en, eventueel, de toekomstige sleepboothaven met Dordrecht en Kop van 't Land. Deze weg zal, als te Baanhoek een brug voor gewoon verkeer tot stand komt, welke in opdracht van de gemeente Dordrecht, in 1940 reeds in uitvoering was, en waarover, hoewel inmiddels de vergunning tot het gebruik der pijlers van de spoorbrug is ingetrokken, het laatste woord nog wel niet gesproken is, tevens van belang zijn voor het verkeer uit de Alblasserwaard en verder, naar den Brabantschen-Biesbosch en Geertruidenberg.

Om deze reden is het wegprofiel ruimer opgezet, dan dat van den weg langs den noordelijken bandijk. Bij de kruising van den bandijk met de toekomstige Ottersluis en met de spoorbaan, moet de weg op de kruin van den dijk liggen. De kruising van den weg met de hooggelegen spoorbaan moet geschieden met een viaduct.

Ten westen van het viaduct buigt de dijk van de rivier af om ruimte te verschaffen voor een haven voor de binnenvaart en voor industrievestiging, welke door de gemeente Dordrecht is geprojecteerd.

Deze werken ten westen van de spoorbrug worden hier niet

nader behandeld.

*zijn naar  
inbouw*

Uit de verbreding en de verdieping van de Nieuwe- en de Beneden-Merwede en uit den aanleg van den Sliedrechtschen Doorsteek komt zeer veel grond vrij en wel veel klei, veel zand en tamelijk veel slibhoudend zand, slappe klei, klei met veen en veen.

Bij de bepaling der hoeveelheden is gerekend op een matige zetting van den grondslag van de dijken waarbij de gesteldheid van den ondergrond in acht is genomen. Een nader onderzoek van het Laboratorium voor grondmechanica is hier wel wenschelijk, ook al behoeven geen evenwichtsverstoringen te worden gevreesd.

Daar bij de werken van het Vijfeilandenplan en de afsluiting van den Brabantschen-Biesbosch veel klei noodig is, is er op gerekend om de klei, voorzover deze binnen polderkaden of provisorische kaden kan worden gegraven, te ontgraven tot 0.50 m - N.A.P., waarbij dus een kleine bemaling op de kleiputten noodig is (L.W. = 0.19 m + N.A.P. à 0.33 m - N.A.P.). Zou de aldus verkregen hoeveelheid klei te groot blijken, dan kan de graafdiepte worden gereduceerd. De klei onder het vlak van afgraving moet worden gebaggerd en kan evenals de slappe klei worden benut om de opgehoogde terreinen in den Helpolder, den Ouden Kat- en Huiswaardpolder en den polder Kraaijestein af te dekken met een 0.50 m à 0.75 m dikke laag klei, welke op de opgehoogde terreinen moet worden opgeperst.

De buitendijksche ophoogingen in den Helpolder, welke zijn bestemd voor haven- en industrieterrein, worden opgeperst met het verontreinigde slibhoudende zand, hetwelk voor den dijksaanleg niet bruikbaar is.

Voor de ophoogingen in den Huiswaard- en Oude Katpolder

en in den polder Kraaijestein is niet voldoende slibhoudend zand beschikbaar. Daar het goede zand zooveel mogelijk moet worden benut voor den dijksaanleg, ook langs andere riviervakken, is er voorloopig opgerekend om deze terreinen op te spuiten met slechten grond en af te dekken met een dikke laag gebaggerde klei, welke eveneens geborgen moet worden.

De slechte grond, i. c. veen en klei met veen, is niet alleen afkomstig uit den Sliedrechtschen Doorsteek en de Nieuwe-Merwede boven Kop van 't Land, maar gedeeltelijk ook uit de Nieuwe-Merwede beneden Kop van 't Land, waar nog uitgestrekte veen- en kleibanken aanwezig zijn, welke bij een verder gaande normaliseering van dit riviervak moeten worden opgeruimd.

Het is ongetwijfeld een bezwaar, dat de bovengenoemde terreinen in de eerste jaren slecht toegankelijk zullen zijn, dat alle gebouwen op palen gefundeerd moeten worden ( in verband met de dikke kleilag moeten zware gebouwen toch steeds op een paalfundeering staan ) en dat bij eventueele havenaanleg in den Ouden Katpolder in slechten bovengrond moet worden gewerkt.

Zou dezen grond echter elders worden geborgen in lage terreinen, dan zou ca 1.000.000 m<sup>3</sup> goed zand voor de ophooging moeten worden gebruikt.

Het goede zand kan worden gebruikt voor den dijksaanleg langs den linkerboever van de Boven-Merwede beneden Sleeuwijk, langs de geheele Nieuwe-Merwede en zoo noodig ook langs de Beneden-Merwede en de Noord.

Op den staat (bijlage 5) is aangegeven hoeveel van elke grondsoort per km wordt ontgraven of gebaggerd, hoeveel daarvan aan dit werk moet worden verwerkt en hoeveel dus voor andere werken van het Vijffellandenplan en den Biesboschbedij-

king vrijkomt.

Er blijkt vrij te komen een hoeveelheid van 4.200.000 m<sup>3</sup> zand, terwijl o.m. noodig is voor den linker dijk van de Boven- en de Nieuwe-Merwede van Sleenwijk tot de Deeneplaat 3.000.000 m<sup>3</sup> en voor den rechterdijk van de Nieuwe-Merwede beneden Kop van 't Land 740.000 m<sup>3</sup> zand.

Een groote moeilijkheid is, dat over de hoeveelheden, welke tusschen de bruggen te Baanhoek en te Alblasterdam noodig zijn of vrij komen, voorloopig nog geen gegevens bekend zullen zijn. Voor dit riviervak zijn, zooals U bekend is, drie plannen in overweging, waarvan er twee hoofdzakelijk in aanmerking komen. Deze plannen zijn nog slechts in globale bewerking, terwijl voor een dezer plannen een ingewikkeld grondonderzoek bij het Laboratorium voor grondmechanica in behandeling is, in verband met de, zelfs voor ons land, ongewoon slechte grondgesteldheid. Intusschen is het wel zeker, dat er een zeer groot verschil in de benoodigde grondhoeveelheden bestaat voor de beide in aanmerking komende plannen, zoodat eerst na de keuze een balans voor dit gedeelte kan worden opgemaakt.

Het is wel mogelijk aan den Sliedrechtschen Doorsteek klei en zand te ontleenen ten behoeve van de dijken langs den Noord-Brabantschen Biesbosch en langs het eiland van Dordrecht beneden Kop van 't Land, vóórdat met de doorgraving zelf wordt begonnen. Daartoe zou een afdamming moeten worden gemaakt ten oosten van de Kikvosch Kil en moeten enkele polderkaden worden verlegd. Uit de grond-, zand- en kleibalans blijkt, dat boven km 969 vrijkomt een hoeveelheid van 1.400.000 m<sup>3</sup> klei en 4.100.000 m<sup>3</sup> zand, welke dus voor de genoemde dijkswerken beschikbaar zou zijn. Deze wijze van werken zou er echter toe leiden, dat de doorgraving reeds wordt ingeleid en is dus slechts toelaatbaar als in principe vaststaat, dat deze voor de vaart

*Onderzoek  
Papendrecht  
Aan de hand!*



naar Rotterdam en België en dus ook voor Dordrecht, ingrijpende rivierwerken, met inbegrip van de bedijking van den Zuid-Hollandschen Biesbosch, stellig tot stand komen. Ik wijz hierop, daar door de diensten voor de bedijking van den Noord-Brabantschen Biesbosch en van den Provinciaalen Waterstaat van Zuid-Holland reeds bestekken voor dijksaanleg worden opge maakt, waarbij gerekend wordt op klei- en zandontleening aan den Sliedrechtschen Doorsteek.

Deze bestekken kunnen dus m.i. eerst worden uitgevoerd, als definitief wordt besloten tot het maken van den Sliedrechtschen Doorsteek.

Dit plan moet tevens in nauw verband worden beschouwd met het Vijfeilandenplan en wel voornamelijk omdat bij uitvoering van den Sliedrechtschen Doorsteek de Belgische vaart wel niet meer langs Dordrecht zal gaan en Dordrecht ook voorts veel van zijn beteekenis als knooppunt van de binnenvaart zal verliezen, hetgeen voor deze stad zeer bezwaarlijk is. Het maken van deze rivierverlegging kan dan ook m.i. slechts aan de orde komen als, tengevolge van de uitvoering van het Vijfeilandenplan, de doorgaande vaart door de Kil <sup>toch</sup> ~~Von-~~ mogelijk wordt.

Verondersteld is dan ook, dat de onderhavige plannen één geheel vormen met het Vijfeilandenplan.

Na de afsluiting van de Beneden-Merwede zal de geheele scheepvaart lang het bovengedeelte van de Nieuwe-Merwede moeten varen. Deze rivier is bij de zuidwestelijken en westelijken storm tamelijk ruw en stellig gevaarlijker dan de Waal, de Boven- en Beneden-Merwede en de Noord

Het blijkt wel dat enkele boomgroepen, welke thans hier en daar aanwezig zijn, een gunstigen invloed hebben op de on-

stuimigheid van de rivier. Het schijnt mij dan ook aangewezen om op verschillende plaatsen boomgroepen te vormen, zoodanig dat langs dit geheele riviervak een beschuttend windscherm wordt verkregen. Dit windscherm dient ook aanwezig te zijn langs den Sliedrechtschen Doorsteek om het water in de ankerplaats zoo rustig mogelijk te houden en tevens langs de rechteroever aan de Nieuwe-Merwede tusschen den Doorsteek en de Ottersluis, ten behoeve van de ankerplaats op de Nieuwe-Merwede en van het wijde riviervak op het separatiepunt tusschen de Nieuwe-Merwede en den Sliedrechtschen Doorsteek.

*boomgroepen*

Op de situatietekening zijn dan ook verschillende boomgroepeerings aangegeven, terwijl de wegen op de binnenbermen eveneens voor dit doel van een dubbele boomenrij zijn voorzien. Deze bermbeplanting zal er m.i. tevens toe leiden, dat de hooge, weinig boschtige dijken minder storend in het landschap werken dan zonder beplanting het geval zou zijn. Behalve laag wilgenhout is de Zuid-Hollandsche Biesbosch thans bijna onbeboomd. De weg- en dijksbeplanting zal dus een gewenschte verlevendiging van het landschap geven.

T.a.v. de luwte op de rivier schijnt het mij wel aangewezen, dat ook langs den linkeroever, met name tusschen km 965.500 en 968.500 een windschut van boomen wordt aangebracht.

De weg langs den rechterbandijk dient slechts om de schutsluis en een gedeelte van den Zuid-Hollandschen Biesbosch te bereiken en is dus niet bestemd voor doorgaand verkeer.

De weg van Kop van 't Land tot de brug van Baanhoek langs de zuidzijde van den Sliedrechtschen Doorsteek is wel van meer belang en kan ook wel eenig doorgaand verkeer krijgen, doch ook hier is het plaatselijk- en streekverkeer overwegend.

De wegen zijn dan ook niet opgevat als wegen voor door-  
gaand verkeer, zoodat ter voorkoming van een zeer breed en bin-  
nenberm, de voorgeschreven afstand van 5 m van de boomenrij  
tot den kant van de rijbaan ( Advies commissie van overleg  
voor de wegen van 5 Mei 1940, ter kennis gebracht van den  
dienst bij No. 472 II, Directie van den Waterstaat van 11 April  
1940 ) is beperkt tot 2,50 m vanaf de 6 m breede rijbaan van  
Kop van 't Land tot de brug van Baanhoek en tot 1,50 m vanaf  
een, tot ten hoogste 5 m te verbreedden, rijbaan langs den rech-  
ter bandijk. Naar ik meen worden zodoende alleszins voldoende  
wegprofielen verkregen.

De te maken werken grijpen sterk in het landschapsschoon  
van den Zuid-Hollandschen Biesbosch. <sup>in</sup> Daar het aantrekkelijke  
van dit gebied voor een belangrijk deel samenhangt met de  
eb- en vloedbeweging in de vele killen, en deze killen van de  
getijbeweging worden afgesloten en een constant peil krijgen,  
waardoor de riet- en griendcultuur gedeeltelijk verloren gaat  
gaan en de plantengroei zich zal wijzigen, zal veel eigenaar-  
digs uit het landschap verdwijnen. Daar tegenover staat, dat  
deze terreinen thans slechts te water met heel kleine vaar-  
tuigen zijn te bereiken en dus bij weinigen bekend zijn, ter-  
wijl deze in de toekomst ook langs den weg toegankelijk wor-  
den.

Ook is het een groot voordeel dat de rivier zelf, welke  
op het eiland van Dordrecht thans te land slechts op enkele  
plaatsen door de inwoners van Dordrecht kan worden bereikt,  
in de toekomst beter toegankelijk zal zijn, zoodat de zeer  
geringe gelegenheid tot ontspanning voor die bewoners, welke  
niet over een boot beschikken aanmerkelijk wordt vergroot.

De aangegeven beplanting heeft dan ook mede de bedoeling

*J. a. Smit  
vast te stellen  
na advies voor  
in 2. reglement!*

*Landschapsschoon*

om het landschap aantrekkelijker te maken, doch de vraag rijst of niet positiever in deze richting moet worden gewerkt en of het niet aangewezen zal zijn om reeds bij de uitwerking der plannen deskundigen op dit gebied in te schakelen.

Enigen tijd geleden kwam de directeur van het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland, <sup>W.A.U.</sup> Ir. Herman de Groot mij bezoeken, daar hij van den Provinciaalen Waterstaat iets vernomen had van de onderhavige plannen. Hij deelde mij mede, dat het Instituut aan nagenoeg alle Zuid-Hollandsche gemeenten raad geeft op het gebied van stedenbouw en landschappelijke ontwikkeling, dat het ook door de provinciale bestuursorganen dikwijls wordt geraadpleegd en dat hij daarom verzocht te mogen worden ingeschakeld, bij het ontwerpen der plannen in den Zuid-Hollandschen Biesbosch en wel bij voorkeur in een vroegtijdig stadium.

In den, als bijlage 6, in afschrift hierbij gaanden brief bevestigde hij het onderhoud. Uit enkele overgelegde jaarverslagen, welke ik meen achterwege te kunnen laten, blijkt, dat nagenoeg alle Zuid-Hollandsche gemeenten bij het Instituut zijn aangesloten, evenals o.m. het Nederlandsche Instituut voor Volkshuisvesting, de Vereeniging tot behoud van Natuurmonumenten e.a.

Ook is het instituut ingeschakeld bij het werk van den Wederopbouw.

De inlichtingen die ik over het Instituut verkreeg, zijn zeer gunstig. Het schijnt mij dan ook wel aanbeveling te verdienen om het Instituut reeds thans in te schakelen bij de plannen t.a.v. de landschappelijke ontwikkeling, waarbij ik voornamelijk denk aan de beplanting. Deze inschakeling heeft tevens het voordeel, dat eventueele bezwaren welke t.z.t. tegen

de plannen zullen rijzen, uit een oogpunt van natuurschoon, gemakkelijker kunnen worden weerlegd.

Voor het onderhavige plan, aangegeven op de teekeningen, bijlagen 1 en 4, zijn globale begrotingen (bijlagen 7a en 7b) opgemaakt, waarbij is uitgegaan van het prijspeil van den zomer van 1939.

Sindsdien zijn de prijzen voor materialen welke nog verkrijgbaar zijn, twee- à driemaal zoo hoog geworden terwijl ook de uitvoering van grondwerk minstens het tweevoudige kost van het bedrag van 1939.

De begrooting overgelegd als bijlage 7a omvat alle boven omschreven werken, voor zoover gelegen boven Kop van 't Land aan den rechteroever, en boven km 968 aan den linkeroever van de Nieuwe-Merwede en boven de spoorbrug over de Beneden-Merwede te Baanhoek.

In deze begrooting is een onvoorzienpost van ca 15 % opgenomen.

De begrooting voor de rivier- en havenwerken beneden Kop van 't Land, overgelegd als bijlage 7b, is slechts zeer globaal. De onvoorzienpost is hier dan ook op ca 10 % gesteld. De grondgesteldheid is hier onvoldoende bekend, terwijl het plan voor de vluchthaven niet is uitgewerkt en ook de kribaanleg slechts globaal is begroot. Zoolang nog niets bekend is over de normaalbreedten en diepten van dit riviervak, heeft een nauwkeurige begrooting niet veel zin.

De globale begrooting is echter hierbij opgenomen, daar deze werken nauw samenhangen met het maken van den Sliedrechtschen Doorsteek.

De begrooting voor den Sliedrechtschen Doorsteek en de rivierwerken boven Baanhoek en Kop van 't Land, met inbegrip

van wegen, havens, kunstwerken enz. sluit op een bedrag van f 8.500.000 (bijlage 7a), terwijl de zeer globale begrooting voor de rivierwerken van de Nieuwe-Merwede beneden Kop van 't Land, met inbegrip van de vluchthaven, sluit op een bedrag van f 2.000.000 (bijlage 7b).

De begrooting bijlage 7a is niet zonder meer vergelijkbaar met de begrootingscijfers van de Nota van het Vijfeilandplan, daar in mijn begrooting o.m. een belangrijke verruiming van de Nieuwe-Merwede boven Kop van 't Land met den aanleg van nieuwe kribben en oevervoorzieningen is opgenomen en daar het baggerwerk geheel ten laste van het plan van den Doorsteek is gebracht, terwijl in de Nota was aangenomen dat het overtollige zand gratis zou worden weggehaald voor het maken van andere dijkvakken.

Bovendien is door mij gerekend op een nieuwe Ottersluis, terwijl in de Nota slechts op een nieuwe buitenhoofd is gerekend.

Ook is in het uitgewerkte plan de oevervoorziening uitgebreider, terwijl bovendien volledig is rekening gehouden met het aanleggen van een weg langs het ingepolderde gebied ten noorden van de Nieuwe-Merwede en den Sliedrechtschen Doorsteek.

Ook zijn de onteigeningskosten, aan de hand van bestaande schattingsrapporten, belangrijk hooger gesteld, dan in de Nota is opgenomen.

Daarentegen is in mijn plan niet begrepen de aanleg van een haven voor sleepbooten in den Ouden Katpolder en zijn de eenheidsprijzen van de begrooting, m.i. meer in overeenstemming met het prijspeil van den zomer van 1939, over het algemeen lager gesteld.

In de begrooting bijlage 7b voor de werken aan de Nieu-

we-Merwede is geen bedrag opgenomen voor het wegbaggeren van het overtollige zand, daar dit vermoedelijk reeds in de dijken zal zijn verwerkt, voordat de normaliseering zal zijn voltooid.

Teneinde de kosten van het onderhavige plan toch eenigszins te kunnen vergelijken met die voor het plan van de Nota, zijn in bijlage 7c de overeenkomstige posten van de Nota en die gelicht uit mijn begroting bijl. 7a, doch met dezelfde eenheidsprijzen <sup>(nl die van de Nota)</sup> naast elkaar gesteld, waarbij verschillende aanamen moesten worden gedaan, daar de grenzen der vakken niet gelijk zijn.

Voor een juiste vergelijking zijn de verbreeding van de Nieuwe-Merwede boven het splitsingspunt en de aanleg van kribben langs dat riviervak niet opgenomen, daar deze werken niet in het plan van de Nota voorkomen.

Ook zijn, in de vergelijkbare begrotingscijfers van bijlage 7c de in de Nota opgenomen bedragen van f 401.450 voor een sleepboothaven bij het splitsingspunt en van f 115.750 voor oeververdediging langs een vluchthaven bij Kop van 't Land niet opgenomen, daar deze werken in mijn plan niet voorkomen.

Overigens komen alle begrotingsposten van de Nota betreffende het riviervak Hardinxveld-Kop van 't Land-Baanhoek voor in de recapitulatie van cijfers opgenomen in bijlage 7c.

Bij de vergelijking der bedragen van deze bijlage moet nog wel in acht worden genomen, dat de oeververdedigingswerken langs den Doorsteek volgens het uitgewerkte plan belangrijk uitgebreider zijn dan volgens het plan van de Nota, en dat in het algemeen de kosten voor onteigening, bedrijfsschade en schadesnijding van bebouwde eigendommen, bedrijven en erven, door mij, aan de hand van bestaande schattingsrapporten voor het district Nieuwe Wegen I, veel hoger zijn gesteld

dan in de Nota.

Het verschil tusschen de beide totaalbedragen is dus aan den lagen kant.

Uit de aldus verkregen, eenigszins vergelijkbare cijfers blijkt duidelijk de besparing, welke een gevolg is van de herziening van het plan, waardoor de groote kosten voor de verbouwing van de brug van Baanhoek, voor het maken van een sluis voor zeeschepen en van een groote uitwateringsluis vervallen.

Ten gevolge van den aanleg van de dijken wordt de Zuid-Hollandsche Biesbosch gelegen tusschen den bandijk van het eiland van Dordrecht, de Nieuwe-Merwede en de Beneden-Merwede, nagenoeg geheel ingedijkt. Dit gebied bevat voor zoover het binnen de nieuwe bandijken en ten oosten van de spoorbaan Dordrecht-Baanhoek is gelegen, aan bouwland een oppervlakte van 370 ha, aan weiland een oppervlakte van 600 ha en aan griend en rietgors een oppervlakte van 400 ha.

Van deze terreinen zijn thans slechts de gecombineerde bouwolders Kort- en Lang Ambacht en Ruigten bezuiden den Perenboom en de bouwolders Aart Eloijenbosch en Jonge Janswaard nagenoeg stormvloedsvrij. Alle terreinen zullen door de indijking sterk in waarde toenemen, tengevolge van de grootere veiligheid, het niet meer optreden van overstrooming, het wegvallen van het onderhoud en de veelvuldige herstellingen der kaden en de totstandkoming van wegverbindingen, ten aanzien waarvan mag worden aangenomen, dat de aansluiting aan de van Rijkswege te maken wegen door derden worden tot stand gebracht.

Omstreeks 1939 waren de landprijzen in dit gedeelte van den Biesbosch ongeveer als volgt: bouwland ca f 1600 per ha, weiland <sup>ca</sup> f 1200 per ha en griend en rietgors ca f 900 per ha,



terwijl de prijs voor bouw en weiland binnendijs, doch vrij ver van de bebouwde kommen gelegen toen op ongeveer f 2500 per ha kon worden gesteld.

Opgemerkt moet worden, dat het omzetten van grienden in bouwland een omvangrijken arbeid vorderten dat het verkavelen en draineeren van rietgorzen en weilanden, teneinde deze tot bouwland om te vormen, eveneens kosten met zich brengt.

Hoewel het dus moeilijk is een juiste schatting van de totale waardevermeerdering te maken, meen ik, dat deze voor het bovengenoemde gebied op ten minste f 1.200.000 gesteld kan worden.

Ook de buitendijs blijvende terreinen, welke worden opgehoogd en een bestemming als industrie- en haventerrein verkrijgen, zullen op den duur een belangrijke waardevermeerdering ondergaan, waarvoor thans echter nog geen raming is te maken.

Er zal naar moeten worden gestreefd om een belangrijk deel van de waardevermeerdering der, niet rechtstreeks bij de uitvoering der werken betrokken zijnde, terreinen voor het Rijk te behouden, hetzij door middel van een waardevermeerderings-belasting, hetzij door onteigening van het geheele gebied of een groot deel daarvan, waarbij kan worden opgemerkt, dat al het bouw-en weiland thans in pacht is uitgegeven.

In het af te sluiten vak van de Beneden-Merwede is een tamelijk groote hoeveelheid scherp zand voorradig, waarnaar te zijner tijd wel veel vraag zal zijn, zoodat een winstgevende uitgifte aan zandbaggersaars te verwachten is. Ook hiervoor is echter nog bezwaarlijk een raming te maken.

Het plan dienat op de navolgende punten nog verder te worden uitgewerkt :

- a. in verband met de juiste diepten en de normaalbreedten van de Nieuwe-Merwede, zoowel boven als beneden het splitsingspunt, welke gegevens de Studiedienst moet verstrekken;
- b. ten aanzien van de ontwerpen der kunstwerken, welke reeds in bewerking zijn, <sup>voorts</sup> in verband met de berging van den overtolligen grond en het gebruik van het beschikbare zand, en de beschikbare kiel, waarvoor ook van belang is de ontwikkeling der plannen voor het riviervak Baanhoek-Alblasserdam;
- c. ten aanzien van de grondhoeveelheden noodig voor de dijken, tengevolge van de zetting van den ondergrond, Hiervoor zal een nader onderzoek zijn in te stellen door het Laboratorium voor Grondmechanica.

Ook zal het noodig zijn om t.z.t overleg te plagen met de gemeente Sliedrecht t.a.v. de werken, welke in of nabij de kom dezer gemeente komen.

Daar het plan een zeer belangrijke indijking in de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland behelst moet ingevolge de wet van 14 Juli 1904 (Staatsblad 147) aan de goedkeuring door de Rijksoverheid voorafgaan een behandeling door Gedeputeerde Staten dier provincies.

De Zuid-Hollandsche Biesbosch is onder W.L.N. 564 opgenomen in de lijst van natuurreserveaten van het Nationale Plan. Dientengevolge moet het rivierverleggingsplan ook tevens worden voorgelegd aan den Rijksdienst voor het Nationale Plan en wel, volgens de beschikking No. 5627 M/M.N.P., dd 20/21 Juli 1942 van den President, door tusschenkomst van de betreffende gemeenten, i.c. Sliedrecht en Werkendam. Het schijnt mij wel bezwaarlijk om reeds thans de gemeenten in kennis te stellen met de uitgewerkte plannen. Te overwegen ware om in overleg met den Directeur van het bureau van genoemden Rijksdienst, de plannen rechtsstreeks aan hem ter bestudeering te

doen toekomen, eventueel onder vermelding, dat bij de uitwerking der plannen het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland zal worden ingeschakeld voor de landschappelijke ontwikkeling.

Ik heb de eer U in overweging te geven de goedkeuring van het onderhavige plan, als onderdeel van het Vijfeilandenplan, te bevorderen en machtiging te verzoeken tot het inschakelen van het Laboratorium voor Grondmechanica en van het Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland bij de verdere uitwerking van het plan, alsmede tot het inlichten van het bureau van den Rijksdienst voor het Nationale Plan op een, door U geschikt geoordeeld, tijdstip.

De Hoofdingenieur,

(get) P. Stelling

Met  
10 Bijn