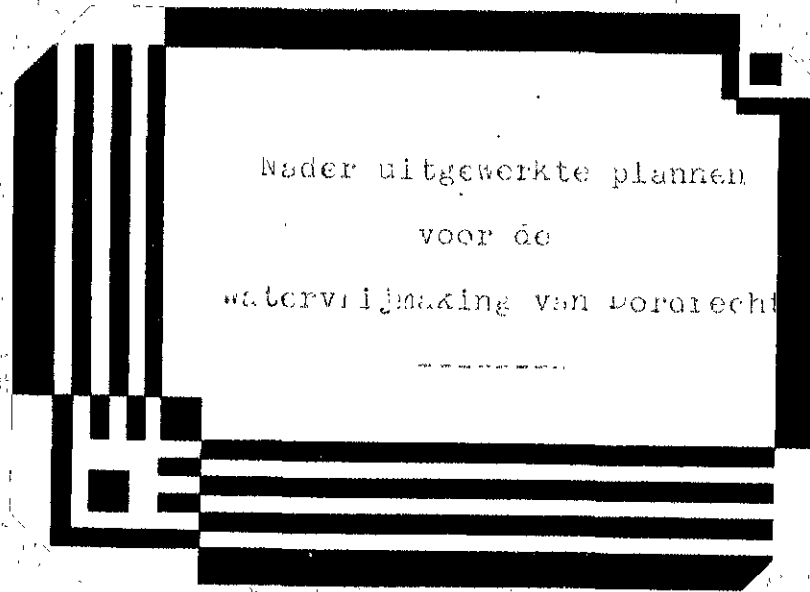


Met 4 bijlagen
(gen. 1, 1^a, 2, 2^a).

V. Vee
1957
opgesteld door



Nader uitgewerkte plannen
voor de
waterwijziging van Dorrecht

veenoog

Nader uitgewerkte plannen voor de
 watervrijmaking van Dordrecht.

1-2

Op de vergadering van 3 October j.l. ten Gemeentehuiuze van Dordrecht, waarbij behalve B.& W., de Gemeentewerken en het Havenbedrijf van Dordrecht, de directie Benedenrivieren van den Rijkswaterstaat en de Provinciale Waterstaat van Zuid-Holland vertegenwoordigd waren, werden de plannen A t/m D van de nota van ir. Van Veen van 1 November 1938 besproken. De conclusie was daarbij, dat plan C waarschijnlijk de voorkeur zou moeten verdienen, doch dat nog nader onderzocht zou dienen te worden of plan A (dijk door het oude stadsdeel) zoodanig gewijzigd kon worden, dat het voor uitvoering meer in aanmerking zou komen. Plan B werd terzijde gesteld omdat het slechts een halve oplossing gaf, plan D omdat een deel der aanwezigen de daarbij voorgestelde oplossing te grootscheeps achtte.

Aan ondergeteekenden werd opgedragen een nader rapport samen te stellen, opdat aan de hand daarvan nogmaals het voor en tegen zou kunnen worden overwogen. Dit rapport volgt hieronder en heeft dus uitsluitend betrekking op de plannen A en C. Bij beide plannen zal de volgende verdeling worden aangehouden:

- 1e. Het gedeelte bezuiden de spoorbrug,
- 2e. het middengedeelte: spoorbrug-Staart,
- 3e. het oostelijk gedeelte.

Slechts het middendeel is voor beide plannen verschillend.

I. Inleiding.

Alvorens tot vergelijking van de plannen A en C over te gaan moge nog de volgende algemeene opmerking gemaakt worden.

Beide rapporteurs betreuren het dat plan D zonder meer te grootscheeps werd geacht. Zij zouden het op prijs stellen indien dit plan nog eens gezien kon worden, geheel objectief, dus los van de gedachte aan eenig chauvinisme van de zijde van Dordrecht.

Juist in deze tijden dient men zich de prachtige mogelijkheden die dit plan biedt in verband met een eventueel te stichten havenschap voor de Beneden Maas, goed voor oogen te houden.

Wij willen hier nogmaals op eenige voordeelen van dit plan de aandacht vestigen:

- a. De moeilijke kwestie van de water vrijmaking van Zwijnrecht wordt mede opgelost.
- b. Bij plan C komen alle Durdtsche havens achter den ringdijk te liggen; plan D biedt daarvoor een ruime compensatie aan getijhavens welke direct aan de rivier zijn gelegen.
- c. De spoorbrug over de omgelegde rivier kan hoog gelegd worden; t.z.t. zal anders de huidige spoorbrug over de Oude Maas toch omhoog moeten worden gebracht, hetgeen met groote kosten gepaard zal gaan in verband met het achterliggende emplacement.
- d. De kosten van de plannen A en C worden globaal geraamd op ca. f 4.000.000.-; behalve de water vrijmaking van Dordrecht staan hier echter geen voordeelen tegenover. De kosten van plan D bedragen volgens de voorloopige raming ca. 15 a 20 millioen gulden, waartegenover echter een bedrag van ca. 10 millioen gulden aan baten gesteld kan worden.

Verder kan nog als bijkomend voordeel van plan D worden genoemd het ontstaan van een in een stadscentrum gelegen complex bouwterreinen voor groote kantoren e.d., waaraan in de toekomst, naar het zich laat aanzien, zeker behoefte zal bestaan.

Zou ondanks de boven gememoreerde voordeelen plan D toch niet voor uitvoering in aanmerking kunnen komen, dan wordt geadviseerd om bij uitvoering van plan C, de mogelijkheid later tot plan D te komen steeds voor oogen te houden.

II. Beschrijving der gewijzigde plannen A en C.

GEWIJZIGD PLAN A.

1e. westelijk gedeelte.

De 's-Gravendeelschedijk ligt thans op 4.00 +, terwijl dit 5.50 + moet worden. De bestaande dijk loopt

verder langs den Weeskinderendijk (3.80 +), over het spoorwegemplacement (schotbalken) en langs den spoorweg tot de Hooge Bakstraat. De spoorweghaven valt thans dus geheel buiten de bedijking.

Geadviseerd moet worden zoowel de Papegatshaven als de Spoorhaven te doen verdwijnen; de eerste heeft geen, de laatste weinig beteekenis. De keersluis en de hefbrug kunnen dan vervallen, terwijl de Nederlandsche Spoorwegen een goede uitbreidingsmogelijkheid voor het emplacement zouden kunnen verkrijgen. Voor de overslag van spoorwagon in schip of omgekeerd zou de Handelssteiger kunnen dienen.

Het zeer onaanzienlijke stadsdeel, dat thans ligt tusschen den zuidelijken Weeskinderendijk en den spoordijk kan dan radicaal worden gesaneerd tot een behoorlijke woonwijk, in groote trekken op de wijze als op de bijlage I is aangegeven.

Het spoor naar de Zeehaven zou over den nieuwen dijk moeten worden gebracht en zou dus plaatselijk van 3.80 tot 5.50 + moeten worden verhoogd. De opritten worden dus langer.

Daar voorts de nieuwe dijkskruin als weg zal moeten worden gebruikt (10 m kruinsbreedte lijkt hiervoor voldoende) en deze weg onder den spoorweg doorgevoerd zal moeten worden (er ligt hier reeds een tunnel), zal men de situatie moeten scheppen zooals op bijlage 1 is aangegeven.

2e. Middengedeelte.

De Kalkhaven is buitendijks gedacht, terwijl de kademuren langs de Achterhakkers en het Keizershof vernieuwd zouden moeten worden en daarbij een hoogte van 5.00 + zouden dienen te verkrijgen. Men zie hiervoor het profiel II van bijlage Ia.

De toegang tot de Spuihaven, die thans door een keersluis in de Prinsenstraat kan worden afgesloten, zal volgens het plan A door een nieuwe keersluis, waarvan de deuren tot op 5.00 + moeten kunnen keeren, worden gesloten.

De huizenrij aan de noordzijde van ~~de~~ Wilgenbosch, welke reeds vrijwel is verwoest door den oorlog, moet worden gesloopt. Voor een afrit naar de Draai zal enig terrein onteigend moeten worden. Over den nieuwen dijk zal een beperkt verkeer (rijbreedte 5.50 m) mogelijk zijn (zie profiel I).

Verder oostelijk is de kade van de Bomhaven verplaatst en verhoogd gedacht (profiel III), terwijl tusschen de Kalkhaven en de Bomhaven eenige oude pakhuizen zouden moeten worden gesloopt.

De Leuvebrugshaven is afgesloten gedacht; slechts een flinke duiker zou hier voor de doorspoeling van de Voorstraatshaven noodig zijn.

De kade langs de zuidzijde van het Maartensgat werd weder verplaatst en verhoogd (profiel IV), zoodat het plantsoen van het Kerkplein hierdoor eenige uitbreiding kon ondergaan. Eenige oude huisjes aan de Korte Gelderschekade moeten worden opgeofferd. Op het Kerkplein zou een oprit moeten komen, als toegang tot de verhoogde Engelburgerbrug.

Vervolgens is de dijk geprojecteerd langs de zuidzijde van de Nieuwe Haven (profiel V), terwijl daarbij de werf bij de Lange IJzerenbrug en eenige andere bedrijven zouden moeten worden onteigend. De Nieuwe Haven blijft daarbij buitendijks en kan dus als jachthaven blijven dienst doen. De Engelburgerbrug moet een weinig worden verhoogd.

De brug op de Aardappelmarkt dient te vervallen.

Op bijlage I is de waterkeering langs de noordzijde van de Wolwevershaven aangegeven; in dat geval moet, ter vermindering van een te groot aantal keersluizen, een verbinding tot stand worden gebracht tusschen Wijnhaven en Wolwevershaven, in verband waarmede een groot aantal huizen moet worden gesloopt. Overwogen kan nog worden de waterkeering langs de zuidzijde van de Wolwevershaven te leggen; dit biedt het voordeel, dat deze haven buitendijks blijft en de doorgraving achterwege

kan blijven. Als nadeel staat hiertegenover, dat de waterkeering aan de zuidzijde van de Wolwevershaven hinderlijker is gelegen dan aan de noordzijde, in verband met de aan de Kuipershaven gevestigde bedrijfjes.

Teneinde het riviergezicht van het Groot hoofd te sparen werd de dijk ter plaatse van het Palingstraatje ontworpen. Een groot complex huizen zou hier moeten worden onteigend, eventueel ook ten behoeve van de waterverbinding tusschen de Wijnhaven en de Wolwevershaven.

De Merwekade is geheel binnengedijkt gedacht door een dijk in de rivier en gaande naar de punt van de Staart. Bij de aansluiting van dezen dijk tegen de Merwedekade is een veersteiger gedacht voor het veer op Papendrecht. De Gasfabriek komt op deze wijze dus binnen de bedijking te liggen en de oude Veersteiger bij de Riedijkshaven zou vervallen.

3e. Oostelijk deel.

Daar dit deel voor plan A en C ~~dez~~ zelfde is, zal het bij de beschrijving van plan C worden behandeld.

GEWIJZIGD PLAN C. (zie bijlage 2)

1e. Bezuiden den spoorweg.

De toestand kan hier zoo worden als in plan A onder 1e is beschreven.

2e. Middengedeelte.

Het oorspronkelijk plan is bij den spoorbrug zoodanig gewijzigd, dat de keersluis thans in den mond van de Kalkhaven is geprojecteerd, zulks met het oog op het verkrijgen van meer ruimte voor schepen die naar de stad Dordrecht moeten. Er kon hier gebruik worden gemaakt van de omstandigheid, dat een aantal huizen aan de Buiten Kalkhaven verwoest is. Het terrein tusschen de Wilgenbosch en de Maas zou gedeeltelijk weggebaggerd moeten worden om als voorhaven te kunnen worden gebruikt.

Daar de vulling en lediging van de vloedkom der Dordtsche havens voornamelijk door de benedenste opening zal geschieden zijn hier twee keersluizen naast elkaar ontworpen om de stroomsnelheden tijdens het dagelijksch getij niet te groot te doen worden. Voor de scheepvaart levert deze dubbele sluis een groot gemak op, daar open afvaart rechts kan houden en haar eigen opening kan gebruiken. Voor de afsluitmiddelen zullen waaierdeuren moeten worden toegepast; de doorvaartwijdte zou 14-16 meter moeten bedragen.

De ingang tot het "ringkanaal" is gedacht tusschen de Kalkhaven en de Bomhaven, dus met doorgraving van de Korte Kalkhaven-kade. Er zullen hier eenige huizen moeten worden opgeofferd.

Anders dan bij het oorspronkelijk plan zijn de Veren op Zwijndrecht en Papendrecht thans gescheiden gehouden; in het ringkanaal zijn twee beweegbare bruggen ontworpen.

Het gedeelte van den ringdijk tegenover de Noord heeft een loswal op 2.50 m + gekregen voor de beurtschepen.

De kruinsbreedte van den ringdijk is voorloopig ontworpen op 10 m (zie bijlage 2a). Bij de vaststelling van het definitieve dwarsprofiel is er rekening mede te houden, dat de ringdijk tevens een prachtige verbindingsweg van Papendrechtsche Veer en Staart (Sliedrecht) naar Moerdijk en Rotterdam kan vormen; deze weg blijft dan geheel buiten de binnenstad van Dordrecht.

3e. Oostelijk gedeelte.

De toegang tot het ringkanaal vordert een voorhaven welke min of meer loodrecht op de rivier staat. Men kan de keersluis niet zonder meer in den dijk leggen. Vandaar, dat deze keersluis in de Staart goprojecteerd is.

Het Wantij is afgesloten gedacht ter plaatse van de Prins Hendrikbrug, terwijl de nieuwe mond via de Merwedehaven ontworpen is.

De dijk is gedacht langs de Maasstraat, de dam door het Wantij en langs den noordelijken oever van het Wantij.

Hier bevindt zich het plantsoen, waar gebruik kan worden gemaakt van de aanwezige kaden en de uitzichtheuvel. Voor dit plantsoen beteekent een verhooging dezer kaden geen nadeel.

De uitwatering van den Dubbeldamschen polder zou via de Vlij geleid kunnen worden, zoodat de bestaande afwatering dan kan worden afgedamd en de dijk zijn loop langs den zuideroever van het Wantij kan vervolgen.

III. Vergelijking der beide plannen.

Een globale kostenraming van beide plannen wordt hieronder gegeven.

Kostenbegrooting Gewijzigd Plan A.

Te onteigenen terrein gem. Dordrecht (globaal)	27.000 m ²		1.000.000,-
Verlies Rijksterrein gem. Papendrecht	22.500 "	0,50	11.000,-
Oeververdediging gem. Papendrecht	360 m ¹	100,-	36.000,-
Te baggeren gem. Papendr.	135.000 m ³	0,15	20.200,-
Zand baggeren en persen in ringdijk	210.000 "	0,35	73.500,-
Zand leveren en verwerken in kade, keermuren, enz.	125.000 "	1,--	125.000,-
Klei voor bekleding en kaden	21.000 "	2,--	42.000,-
Baggeren voor doorgravingen	290.000 "	0,30	87.000,-
Kademuren	1.400 m ¹	8,60	1.205.000,-
Keermuren	2.450 "	44,-	108.300,-
Klinkers met fundeering voor oeververdediging en bestrating	26.200 m ²	4,-	104.400,-
Oeververdediging			115.000,-
Verkeersbrug (beweegbaar)			125.000,-
Wijnstraat			20.000,-
Duiker met schuiven (Leuvehaven)			80.000,-
Keersluis Kalkhaven			120.000,-
Keersluis Wolwevershaven			120.000,-
Keersluis de Staart			200.000,-
Verkeersbrug doorgraving Wantij-Merwedehaven (beweegbaar)			10.000,-
Inrichten veersteiger (Papendrechtsche veer)			
Transporteeren			3.602.400,-

	Transport	3.602.400,-
Verhooging hefbrug (Spoorweghaven)		5.000,-
Bruggen verleggen (Papegatshaven)		10.000,-
Brug verhoogen (Engel- burgerbrug beweegbaar)		15.000,-
Brug(beweegbaar) door- graving de Staart		125.000,-
Afronding		142.600,-
	Totaal f	3.900.000,-

Kostenbegrooting gewijzigd plan C.

Te onteigenen part.terrein gem. Zwijndrecht	79.500 m ²	3,80	257.000,-
Verlies Rijksterrein gem. Zwijndrecht	20.600 "	1,--	20.600,-
Verlies Rijksterrein gem. Papendrecht	22.500 "	0,50	11.000,-
Oeververdediging onder Zwijndrecht	800 m'	140,--	112.000,-
Damwand onder Zwijndrecht Oeververdediging onder Papendrecht	250 "	600,--	150.000,-
	360 "	100,-	36.000,-
Baggeren en persen	820.000 m ³	0,30	246.000,-
Aftrekken afkomende steen	7.620 m ²	3,--	23.000,-

Werken en onteigening Zwijndrecht en Papendr. f 809.600,-

Onteigening gem.Dordrecht, ingang Kalkhaven	9.500 m ²	7,--	66.500,-
Doorgraving Kalkhaven	1.200 "	7,--	8.400,-
Doorgraving de Staart	11.500 "	2,--	23.000,-
2000 m' ringdijk	2.000 m'	430,--	860.000,-
730 m' loswal	730 "	650,--	475.000,-
Baggeren en persen	200.000 m ³	0,35	70.000,-
Inrichten 3 veersteigers			170.000,-
2 Bruggen naar Ringdijk			300.000,-
Brug over doorgraving Kalk- haven			100.000,-
Keersluis Kalkhaven			175.000,-
Keersluis Staart			150.000,-

Totaal f 2.397.900,-

Waterkeering van Kalkhaven tot 's-Gravendeelschedijk			250.000,-
Waterkeering van de Staart tot uitkijkheuvel incl. door- graving Wantij-Merwedehaven met verkeersbrug			400.000,-
Afronding			142.500,-

Totaal f 4.000.000,-

Wat deze kosten betreft komen wij dus tot de conclusie, dat deze elkaar niet veel ontloopen. Andere factoren dan die der kosten zullen den doorslag moeten geven.

Plan A heeft het groote voordeel, dat het buitenaanzicht der stad nagenoeg ongewijzigd blijft. Daartegenover staat echter het eveneens groote nadeel, dat de binnenstad geweld wordt aangedaan. Onuitvoerbaar is het plan niet, doch de vele opritten en gedrongen oplossingen zijn weinig aantrekkelijk. Daarbij komt dat een vrij groot stadsdeel buiten deze waterkeering zou vallen. Voorts worden vele kademuren zoo hoog, dat deze praktisch onbruikbaar worden.

Er zouden drie keersluizen zijn te maken. Onder Papendrecht zou een gedeelte van den rechteroever moeten worden weggebaggerd. Onder Zwijndrecht zouden geen baggerwerken verricht behoeven te worden.

Plan C geeft zonder twijfel een meer radicale oplossing; het heeft echter het nadeel, dat de stad van de rivierzijde wordt afgesloten. Hiertegenover staat dat de wandelweg op den ringdijk zoo aantrekkelijk gemaakt kan worden, dat dit althans gedeeltelijk tegen het bezwaar opweegt.

Te Zwijndrecht zal een vrij breede oeverstrook moeten verdwijnen, doch van fundamenteele betekenis is dit niet.

IV. Conclusies.

1e. De aan plan A verbonden bezwaren zijn zoo groot, dat het bijna onuitvoerbaar moet worden geacht. Wanneer gekozen moet worden tusschen plan A en plan C dient zonder meer aan plan C de voorkeur te worden gegeven.

2e. De voor de omgeving van Papegats- en Spoorweghaven aangegeven oplossing wordt sterk aanbevolen. Theoretisch zou het mogelijk zijn de waterkeering om de Spoorweghaven heen te leiden en de haven zelf met een keersluis af te sluiten; deze oplossing dient echter te worden vermeden.

3e. Het is wenschelijk, dat ten aanzien van de keuze van het dijkstracé spoedig een beslissing wordt uitgelokt, daar bij verschillende plannen van de gemeente Dordrecht hiermede rekening zal moeten worden gehouden en deze plannen, zoolang de beslissing niet is gevallen, noodzakelijk moeten stagneeren.

Dordrecht, Januari 1941.

Directeur Gemeentewerken
van Dordrecht,

H. Versteeg

Hoofdingenieur van
den Rijkswaterstaat,

Franken



Nader uitgewerkte plannen voor de
Waternorming van Dordrecht.

Op de vergadering van 3 Oct. jl. ten Gemeentehuize van Dordrecht, waarbij behalve B. en W., de Gemeentewerken en het Havenbedrijf van Dordrecht, de directie Benedenrivieren van den Rijkswaterstaat en de Provinciale Waterstaat van Zuidholland vertegenwoordigd waren, werden de plannen A t/m D van de nota van ir. van Veen van 1 Nov. 1938 besproken. De conclusie was daarbij, dat plan G waarschijnlijk de voorkeur zou moeten verdienen, doch dat nog nader onderzocht zou dienen te worden of plan A (dijk door het oude stadsdeel) zoodanig gewijzigd kon worden, dat het voor uitvoering meer in aanmerking zou komen. Plan B werd terzijde gesteld omdat het slechts een halve oplossing gaf, plan D omdat een deel der aanwezigen de daarbij voorgestelde oplossing te grootscheepisch achtten.

Aan ondergeteekenden werd opgedragen een nader rapport samen te stellen, opdat aan de hand daarvan nogmaals het voor en tegen zou kunnen worden overwogen. Dit rapport volgt hieronder en heeft dus uitsluitend betrekking op de plannen A en G. Bij beide plannen zal de volgende verdeling worden aangehouden:

- 1o. Het gedeelte benuiden de spoorbrug,
- 2o. het middengedeelte: spoorbrug-Staart,
- 3o. het oostelijk gedeelte.

Slechts het middendeel is voor beide plannen verschillend.

I. Beschrijving der gewijzigde plannen.

Gewijzigd plan A.

1o. westelijk gedeelte.

De 's-Gravendeelsche dijk ligt thans op 4.00 +, terwijl dit 5,50 + moet worden. De bestaande dijk loopt verder langs de Weeskinderendijk (5,80 +), over het spoorwegemplacement (schotbalken) en langs den spoorweg tot de Hooge Bakstraat. De spoorweghaven valt thans dus geheel buiten de bedijking.

De nieuwe toestand, zooals deze zou kunnen worden gemaakt, is op bijlage 1 in rood schetsmatig aangegeven. De spoorweghaven is daarbij

binnendijks gedacht, terwijl een keersluis ter plaatse of nabij de thans aanwezige hefbrug deze haven bij stormvloed zal kunnen afsluiten. Daar de Papegatshaven (houtvloten) afgedamd gedacht is, zou een verbinding van dit water met de spoorweghaven noodig zijn.

Het is echter de vraag of de spoorweghaven en het Papegatshaventje niet geheel zullen kunnen verdwijnen. De eerste is reeds in 1940 gedeeltelijk gedempt en de laatste heeft slechts ondergeschikte betekenis. Door het laten verdwijnen dezer havens zou de keersluis en de hefbrug kunnen vervallen en zou de N.S. haar emplacement kunnen uitbreiden. De algemeene toestand van dit deel der gemeente zou hierdoor belangrijk worden vereenvoudigd.

Het spoor naar de zeehaven zou over den nieuwen dijk moeten worden gebracht en zou dus plaatselijk van 3.80 tot 5.50 + moeten worden verhoogd. De opritten worden dus langer.

Daar voorts de nieuwe dijkskruin als weg zal moeten gebruikt (10 m kruinsbreedte lijkt hiervoor voldoende) en deze weg onder den spoorweg doorgevoerd zal moeten worden (er ligt hier reeds een tunnel), zal men de situatie moeten scheppen zooals op bijlage 1 is aangegeven.

2e. Middengedeelte.

De Kalkhaven is buitendijks gedacht, terwijl de kademuuren langs de Achterhakkers en het Keizershof vernieuwd zouden moeten worden en daarbij een hoogte van 5,00 + zouden dienen te verkrijgen. Men zie hiervoor het profiel II van bijlage Ia.

De toegang tot de Spuihaven, die thans door een keersluis in de Prinsenstraat kan worden afgesloten, zal volgens het plan A door een nieuwe keersluis, waarvan de deuren tot op 5.00 + moeten kunnen keeren, worden gesloten.

De huizenrij aan de noordzijde van de Wilgenbosch moeten worden gesloopt. Voor een afrit naar de Dreni zal eenig terrein onteigend moeten worden. Over den nieuwen dijk zal een beperkt verkeer (rijbreedte 5,50 m) mogelijk zijn (zie profiel I).

Verder oostelijk is de kade van de Boshaven verplaatst en verhoogd gedacht (profiel III), terwijl tusschen de Kalkhaven en de Boshaven eenige oude pakhuisen zouden moeten worden gesloopt.

De Louvebrugshaven is afgesloten gedacht; slechts een flinke duiker zou hier voor de doorspeeling van de Voorstraatshaven noodig zijn.

De kade langs de zuidzijde van het Maartensgat werd weder verplaatst en verhoogd (profiel IV), zoodat het plantsoen van het Kerkplein hierdoor eenige uitbreiding kon ondergaan. Eenige oude huisjes aan de Korte Geldersche kade moesten worden opgeofferd. Op het Kerkplein zou een oprit moeten komen, als toegang tot de verhoogde Engelburgerbrug.

Vervolgens is de dijk geprojecteerd langs de zuidzijde van de Nieuwe haven (profiel V), terwijl daarbij de werf bij de Lange Ijzeren brug en eenige andere bedrijven zouden moeten worden onteigend. De Nieuwe Haven blijft daarbij buitendijks en kan dus als jachthaven blijven dienst doen. De Engelburgerbrug moet een weinig worden verhoogd.

De brug op de Aardappelenmarkt dient te vervallen.

Daar de kade langs de Kuipershaven wegens de belangen der daar gevestigde bedrijfjes moeilijk verhoogd kan worden, en dit beter met de kade langs de noordzijde van de Wolwevershaven kan geschieden (profiel VI) moest deze haven achter een keersluis komen. De opritten ter plaatse van de Roebrug, die in een dam zou worden veranderd moesten een vrij ingewikkelde situatie doen ontstaan.

Teneinde het riviergezicht van het Groot Hoofd te sparen werd de dijk ter plaatse van het Falingsstraatje ontworpen. Een groot complex huizen zou hier moeten worden onteigend o.a. ook ten behoeve van een waterverbinding tusschen de Wijnhaven en de Wolwevershaven. Er kan dan met één keersluis in den mond van de laatstgenoemde haven worden volstaan.

De Merwedekade is geheel binnengedijkt gedacht door een dijk in de rivier en gaande naar de punt van de Staart. Bij de aansluiting van dezen dijk tegen de Merwedekade is een veersteiger gedacht voor het veer op Papendrecht. De Gasfabriek komt op deze wijze dus binnen de bedijking te liggen en de oude Veersteiger bij de Riedijkshaven zou vervallen.

10. Oostelijk deel.

Daar dit deel voor plan A en C dezelfde is, zal het bij de beschrijving van plan C worden behandeld.

Gewijzigd plan C (zie bijlage 2)

1c. Besuiden den spoorweg.

De toestand kan hier zoo worden als in plan A onder 1c is beschreven.

2c. Middengedeelte.

Het oorspronkelijk plan is bij den spoorbrug zoodanig gewijzigd, dat de keersluis thans in den mond van de Kalkhaven is geprojecteerd, zulks met het oog op het verkrijgen van meer ruimte voor schepen die naar de stad Dordrecht moeten. Er kon hier gebruik worden gemaakt van de omstandigheid dat een aantal huizen aan de Buitenkalkhaven verwoest zijn. Het terrein tusschen de Wilgenbosch en de Maas zou gedeeltelijk weggebaggerd moeten worden om als voorhaven te kunnen worden gebruikt.

Daar de vulling en lediging van de vloedkom der Dordtsche havens voornamelijk door de benedenste opening zal geschieden zijn hier twee keersluizen naast elkaar ontworpen om de stroomsnelheden tijdens het dagelijksch getij niet te groot te doen worden. Voor de scheepvaart lovert deze dubbele sluis een groot gemak op, daar op- en afvaart recht kan houden en zijn eigen opening kan gebruiken.

De ingang tot het "ringkanaal" is gedacht tusschen de Kalkhaven en de Boshaven, dus met doorgraving van de Korte-Kalkhavenstraat. Er zullen hier eenige huizen moeten worden opgeofferd.

Anders dan bij het oorspronkelijk plan zijn de Veeren op Zwijndrecht, en Papendrecht thans gescheiden gehouden. Er zouden dus twee beweegbare bruggen in het ringkanaal gemaakt moeten worden.

Het gedeelte van den ringdijk tegenover de Noord heeft een loswal op 2,50 m + gekregen voor de beurtschepen.

De kruinsbreedte van den ringdijk is ontworpen op 10 m (zie bijlage 2a).

3c. Oostelijk gedeelte.

De toegang tot het ringkanaal vordert een voorhaven welke min of meer loodrecht op de rivier staat. Men kan de keersluis niet zonder meer in den dijk leggen. Vandaar, dat deze keersluis in de Staart geprojecteerd is.

Het Wentij is afgesloten gedacht ter plaatse van de Frins Hendrikbrug terwijl de nieuwe mond via de Merwede haven ontworpen is.

De dijk is gedacht langs de Maasstraat, de dem door het Wentij en langs den noordelijken oever van het Wentij. Hier bevindt zich het plantsoen,

waar gebruik kan worden gemaakt van de aanwezige kaden en de uitvalshoevel. Voor dit plansoem betekent een verhoging dezer kaden geen nadeel.

De uitwatering van den Dubbeldamschen polder zou via de Vlij geleid kunnen worden, zoodat de bestaande afwatering dan kan worden afgedamd en de dijk zijn loop langs den noorderoever van het Wantij kan vervolgen.

II. Vergelijking der beide plannen.

Een globale kostenraming van beide plannen wordt hieronder gegeven.

Kostenbegroeting Gewijzigd Plan A.

Te onteigenen terrein gem. Dordrecht (globaal)	27.000 m ²		1.000.000,-
Verlies Rijksterrein gem. Papendrecht	22.500 "	0.50	11.000,-
Oeververdediging " "	360 m	100,-	36.000,-
te baggeren " "	135.000 m ³	0.15	20.250,-
zand baggeren en persen in ringdijk	210.000 "	0.35	73.500,-
zand leveren en verwerken in kade, keemuren enz.,	125.000 "	1.00	125.000,-
klei voor bekleding en kaden	21.000 "	2.00	42.000,-
baggeren voor doorgravingen	290.000 "	0.30	87.000,-
kademuren	1.400 m ²	8.60	12.040,-
keemuren	2.450 "	44,-	108.300,-
klinkers met fundering voor oeververdediging en bestrating	26.200 m ²	4,-	104.800,-
oeververdediging			115.000,-
verkeersbrug (bewegbaar) Wijnstraat			125.000,-
Duiker met schuiven (Leuvehaven)			20.000,-
keersluis Spoorweghaven			80.000,-
keersluis Wolmershaven			120.000,-
keersluis de Staart			120.000,-
verkeersbrug doorgraving Wantij-Merweshaven (bewegbaar)			200.000,-
inrichten veersteiger (Papendrechtse veer)			10.000,-
verhoging hefbrug (Spoorweghaven)			5.000,-
bruggen verleggen (Papendrechtshaven)			10.000,-
brug verhoogen (Kugelburgerbrug bewegbaar)			15.000,-
brug (bewegbaar) doorgraving de Staart			125.000,-
afrondding			142.600,-
			3.900.000,-

Kostenbegroeting gewijzigd plan C.

Te onteigenen part. terrein gem. Zwijndrecht	79.500 m ²	3,80	257.000,-
verlies Rijksterrein gem. Zwijndrecht	20.600 "	1,00	20.600,-
" " " Papendrecht	22.500 "	0,50	11.000,-
oeververdediging onder Zwijndrecht	800 m ¹	140,-	112.000,-
damwand " "	250 "	600,-	150.000,-
oeververdediging onder Papendrecht	360 "	100,-	36.000,-
baggeren en persen	820.000 m ³	0,50	246.000,-
afrekken afkomende steen	7.620 m ³	3,00	23.000,-
			<hr/>
Werken en onteigening Zwijndrecht en Papendrecht			809.600,-
			<hr/>
onteigening gem. Dordrecht, ingang Kalkhaven	9.500 m ²	7,00	66.500,-
doorgraving Kalkhaven	1.200 "	7,00	8.400,-
doorgraving de Staart	11.500 "	2,00	23.000,-
2000 m ² ringdijk	2.000 m ¹	430,-	860.000,-
730 m ¹ loswal	730 "	650,-	475.000,-
baggeren en persen	200.000 m ³	0,35	70.000,-
inrichten 3 voorsteigers			170.000,-
2 bruggen naar Ringdijk			300.000,-
brug over doorgraving Kalkhaven			100.000,-
keersluis Kalkhaven			175.000,-
" Staart			150.000,-
			<hr/>
Totaal			2.327.200,-
			<hr/>
waterkeering van Kalkhaven tot 's-Gravendeel- sche dijk			250.000,-
waterkeering van de Staart tot uitkijfheuvel inclusief doorgraving Wantij-Merwehaven met verkeersbrug			400.000,-
afroning			142.500,-
			<hr/>
Totaal			4.000.000,-
			<hr/>

Wat deze kosten betreft komen wij dus tot de conclusie, dat deze elkaar niet veel ontlopen. Andere factoren dan die der kosten zullen den doorslag moeten geven.

Plan A heeft het groote voordeel, dat het buitenaanzicht der stad nage-
noeg ongewijzigd blijft. Daartegenover staat echter het eveneens groote na-
deel dat de binnenstad geweld wordt aangedaan. Onuitvoerbaar is het plan niet,
doch de vele opritten en gedrongen oplossingen zijn weinig aantrekkelijk. Daar-
bij komt dat een vrij groot stads- of buiten deze waterkeering zou vallen.

Telt men de keersluis in de spoorweghaven niet mede, dan zouden drie keersluizen zijn te maken. Onder Papendrecht zou een gedeelte van den veerterover moeten worden weggebaggerd. Onder Zwijndrecht zouden geen baggerwerken verricht behoeven te worden.

Plan C geeft zonder twijfel een meer radicale oplossing; het heeft echter het nadeel, dat de stad van de rivierszijde wordt afgesloten. Hier tegenover staat dat de wandelweg op den ringdijk zoo aantrekkelijk gemaakt kan worden, dat dit althans gedeeltelijk tegen het bezwaar opweegt.

Te Zwijndrecht zal een vrij breede oeverstrook moeten verdwijnen, doch van fundamentele betekenis is dit niet.

III. Conclusies.

1e. Vooral de eerste ondergeteekende acht de bezwaren aan plan A verbonden zoo groot, dat aan plan C de voorkeur is te geven. Het groot aantal ont-eigeningen, de gedrongen oplossingen, het groot aantal opritten en de vele hooge en dure keersluizen langs de havenkanten zijn factoren, die waar wegen. Wij meenen daarom, dat het wenschelijk is, dat een stedenbouwkundige van ervaring en naam hiermede zijn advies uitbrengt.

2e. Overwogen zou kunnen worden of met de Nederlandsche Spoorwegen onder-handelingen dienen te worden geopend betreffende de mogelijkheid van dem-ping van de Spoorweghaven.

3e. Het is wenschelijk dat ten aanzien van de keuze van het dijktracé speedig een beslissing wordt uitgelikt, daar bij verschillende plannen van de Gemeente hiermede rekening zal moeten worden gehouden en deze plan-nen, zoelang de beslissing niet is gevallen, noodzakelijk moeten stagneeren.

December 1940.

Directeur Gemeentewerken
van Dordrecht.

Hoofdingenieur van
den Rijkswaterstaat.

Nader uitgewerkte plannen voor het water vrijmaken van Dordrecht en
Zwijndrecht (vervolg).

Op de vergadering van 26 Maart jl. ten Genseentehuize van Dordrecht werden de plannen A en C besproken. Hierbij kwam vast te staan dat plan A (de dijk door Dordrecht) als niet voor uitvoering in aanmerking komend werd geacht. Plan C (de dijk buiten Dordrecht) werd gunstiger beoordeeld, doch ook hieraan kleefden volgens het algemeen oordeel der vergadering bezwaren. Naast het verlies van het zg. rivierpont werd de kanaalbreedte van 57 m, gemeten op den waterspiegel, bv. onvoldoende geacht.

In verband met deze moeilijkheden, verbonden aan plan C, werd ondergeteekenden verzoekt het zg. plan D d.i. de rivierverlegging tot buiten Zwijndrecht, nog aan een nadere bestudeering te onderwerpen.

Dordrecht en Zwijndrecht zullen dus daarbij in één verband worden gezien. Ten einde daarbij een goede vergelijking met plan C te kunnen maken, was het noodig tevens de dijksverhoging in Zwijndrecht, zooals die bij de uitvoering van plan C gemaakt zou kunnen worden, in de beschouwingen op te nemen. Behalve de uitwerking van plan D hebben wij dus tevens plan C voor het Zwijndrechtsche gedeelte nader gezien.

Verhoging dijk door Zwijndrecht volgens plan C (bijlage 1).

De bestaande dijk door Zwijndrecht bezit een kruinshoogte van ongeveer 3.50 m + NAP, terwijl hier een hoogte van 5.50 m + wenschelijk geacht wordt. Weliswaar heeft men evenals te Dordrecht door middel van opzetmuurtjes en vloedplanken de waterkeering tot 3.90 m + weten te verhoogen, doch ook dit peil moet als onvoldoende beschouwd worden om een toekomstigen hoogen vloed te keeren. Eenige profielen van den dijk vindt men geteekend op bijlage 2.

Op bijlage 1 werd de situatie van den dijk gegeven. Te beginnen bij de westzijde (N.V. Schokbeton) kan de dijk aan de binnenzijde goed worden versterkt. Er zullen echter eenige arbeiderswoningen onteigend moeten worden en de "Onderdijksche Rijweg" zal verschoven moeten worden. Van eene verzwaaring aan de rivierzijde van den bestaanden dijk kan hier geen sprake zijn, daar de Unilever en de chemische fabriek nagenoeg onmogelijk terrein kunnen missen.

Nabij de chemische fabriek is het noodzakelijk de goederenspoorlijn te verhoogen. Dit is gedacht met opritten 1 : 100. Ditzelfde moet met den bestaanden wegovergang geschieden, doch de opritten kunnen hier 1 : 40 zijn.

Ten noordoosten van den spoorweg is de waterkeering aan de buitenzijde verzwaaard gedacht, daar dit het eenvoudigste leek. Ten gerieve van de buitendijks gelegen industrieën is hier een parallelweg ontworpen op 3.00 m + NAP (zie dwarsprofiel C van bijlage 2). Om over de nieuwe waterkeering heen op dezen parallelweg te komen zijn opritten ontworpen met hellingen 1 : 35. Daar het hoogteverschil hier 5.50 - 3.50 = 2 m bedraagt is dit niet zeer bezwaarlijk. De plaatsen der opritten zijn op bijlage 1 aangegeven.

Van de binnendijks gelegen zoutziederij "de Boudt", loopt een smalspoor over den dijk naar de Pietermanshaven. Dit spoortje moet dus eveneens naar boven worden gebracht, terwijl daarbij de Pietermanshaven zoodanig moet worden beschoeid, dat de dijk op 5.50 m + kan worden gebracht (zie dwarsprofiel D). De bestaande houten beschoeiing welke tot 2 m + reikt, moet daardoor vervangen worden door een damwand tot 3 m + (profiel—).

Door de geringe beschikbare breedte was het hier niet mogelijk den parallelweg te behouden, en vereenigt deze zich dus met den weg op den Ringdijk. Ten noordoosten van de Pietermanshaven is de parallelweg echter weder mogelijk.

De Rijstpellerij kan zoowel onmiddellijk door heen en teruggaande opritten worden bereikt als van den veerstoep; een nieuwe goederenloods zal echter moeten verdwijnen.

De veerwegovergang over den nieuwen dijk is opgelost door den nieuwen dijk plaatselijk rivierwaarts te verleggen. De bestaande oprit uit het noorden kan daarbij gehandhaafd worden, terwijl een nieuwe oprit naar de rivier en evenwijdig daarmee te maken is. Dit heeft nog het voordeel dat de veerpont evenwijdig met den oever moet aanleggen hetgeen ook aan de Dordtsche zijde zou moeten geschieden.

De nieuwe winkels langs de Veenstraat blijven dus grootendeels intact; de oudere winkels moeten worden onteigend.

Verder oostelijk levert de dijksverhoging weinig moeilijkheden. Er moeten hier echter nogal eenige vrij kleine arbeidershuizen worden onteigend aan de binnenzijde van den dijk (profiel E). Een drietal opritten dienen om het verkeer hier over de waterkeering te brengen.

In het geheel zullen ten westen van den spoorweg 13 huisjes en ten oosten ervan 190 onteigend moeten worden. Deze huizen en perceelen zijn stuk voor stuk globaal geschat door den Hoofdopzichter van de Gemeente Zwijndrecht J. Wildeman en een taxateur. In het geheel zou de onteigening van de genoemde perceelen f 1.200.000 vorderen.

De totale begrooting van plan C, voor Dordrecht en Zwijndrecht samen, sluit op f 5.900.000 en is als volgt samengesteld. Er kan hierbij worden gewezen op het feit dat in de eerste post de onteigening van de oeverterreinen langs den Zwijndrechtschen oever reeds begrepen is en dat daarbij ook de onteigening van terrein A, dat als restitutie te geven is aan de Gemeente Zwijndrecht voor het gemis van den gemeentelijken loswal, medegerekend is.

Kosten plan C voor Dordrecht (zie verslag Jan. '41)	f 4.000.000
ontei gening langs dijkstracé te Zwijndrecht	" 1.300.000
zand voor nieuwe dijk 180.000 m ³ à f 0,60	" 108.000
klei " " " 18.500 " " " 1,-	" 18.500
" " " " 15.000 " " " 1,50	" 22.500
bestrating, riolering, enz. 9700 m ² à f 10,-	" 97.000
verharding 8600 " " " 3,-	" 25.800
damwand Pietermanshaven 120 m' à f 10,-/m ²	" 14.500
steiger " " 120 "	" 10.000
bekleedingsmuren lange opritten 200 m	" 5.000
	af ronding " 98.700
	<u>f 5.900.000</u>

Gaar. Bottle works in handen van de firma 'Swanen berg' is overgegaan, die op het terrein werken laat uitvoeren, moet dit echter nog niet ongeveer f 200.000 vermeerderd worden, Plan D (bijlage 3), rondat het anderszels f 5.900.000 wordt.

Het tracé van de nieuwe rivier rond Zwijndrecht komt ongeveer overeen met dat hetwelk oorspronkelijk was ontworpen. De rivierbreedte is hierbij weder op 250 m gedacht, daar gemeend werd dat het verkeer op dit punt deze breedte noodig zal hebben. Op bijlage 1 werd het tracé in groen

aangegeven. Er blijkt daarbij dat dit juist buiten het uitbreidingsplan van de Gemeente Zwijndrecht valt.

De bestaande rivier is thans afgedamd gedacht ter plaatse van de bruggen, terwijl ter weerszijden twee havens blijven die door keersluizen van 18 m ^{resp. 25 m} breedte gesloten kunnen worden. De dijksverhoogingen van Zwijndrecht en van Dordrecht (i.o. de ringdijk) kunnen daarbij achterwege blijven. De afdamming ter plaatse van de bruggen is noodzakelijk met het oog op den doorgaanden stroom, die anders in de keersluizen veel te groot zou worden. *Reeds bij de oude teekening aangegeven sluis breedten, welke tordem de grootste vloedrijningen op eb dalen zeer aanmerkelijke stroomnelheden voortbrengen.*

In het geheel zal ongeveer 268 ha land noodig zijn voor de nieuwe rivier met haar bandijken, enz. Voor industrieterrein is hiervan verkoopbaar ongeveer 69 ha. Aan nieuwe terreinen komen beschikbaar :

in de Oude Maas bij de bruggen	15 ha
in het Mallegat	5 ha.

In het geheel moet 11 mill. m³ specie (gerekend met 30 % uitlevering) gebaggerd worden. Hiervan is naar ruwe schatting, berustend op een tiental boringen in de nabijheid, 1.000.000 m³ zand, 3.000.000 m³ klei en 7.000.000 m³ veen of veenachtige klei. Er schijnt dus voldoende specie voorhanden om de nieuwe dijken en opritten te maken. Nieuwe, in de nieuwe rivier ^{trace} liggende boringen zouden zeer wenschelijk zijn, om deze bedragen beter te kunnen bepalen.

De kunstwerken die gemaakt moeten worden zijn de volgende:

- 1e. twee keersluizen, elk wijd 18 m, *een keersluis wijd 25 m, alle drie voorheen nu waerdekken*
- 2e. twee beweegbare bruggen over deze keersluizen
- 3e. een spoorbrug en een gewone brug over de nieuwe rivier, hierbij beweegbare gedeelten. De bruggen zouden op één onderbouw kunnen rusten.
- 4e. Een "tunnel" ter plaatse van het viaduct benoorden Zwijndrecht, waardoor het verkeer naar Rotterdam gaat.
- 5e. Veersteigers van Zwijndrecht naar den overkant en voor het Papendrechtsche Veer.

De uitgaven welke voor de uitvoering van plan D zijn te besteden moeten nog vermeerderd worden met een bedrag benodigd voor het maken van een nieuw dorp tegenover Zwijndrecht voor + 300 kweekersgezinnen,

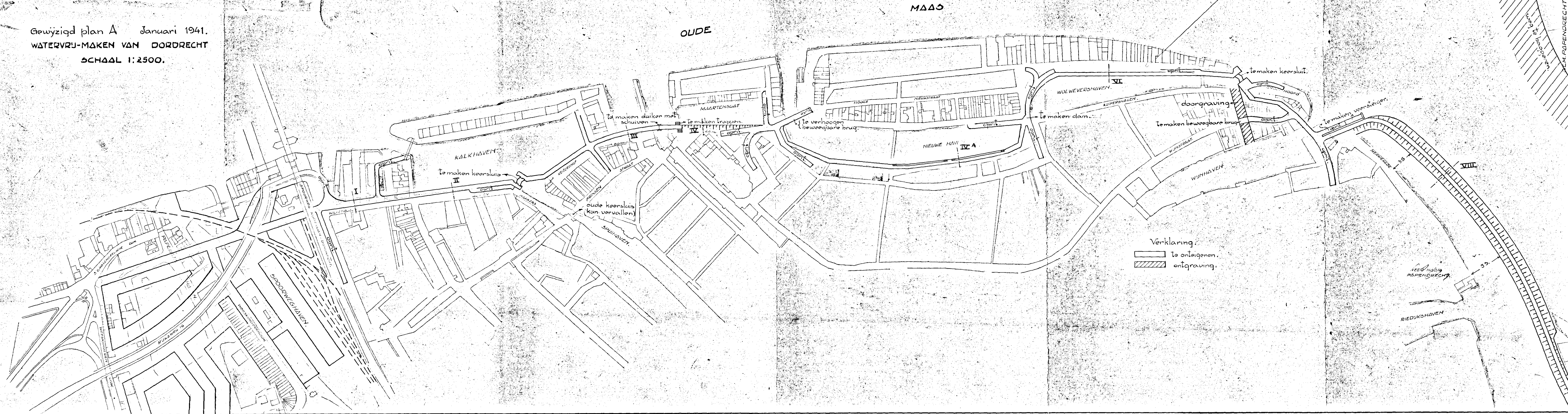
voordeel ongeveer f 1.000.000.

- 3e. dat nieuwe terreinen langs de nieuwe rivier ontsloten worden; de voordeelen hiervan kunnen echter moeilijk in cijfers worden uitgedrukt.
- 4e. dat Dordrecht - Zwijndrecht een tweetal zeer ruime havens zal verkrijgen, zoodat zelfs in een verre toekomst geen gebrek aan havenruimte zal bestaan. Ook dit voordeel is niet goed in cijfers uit te drukken.

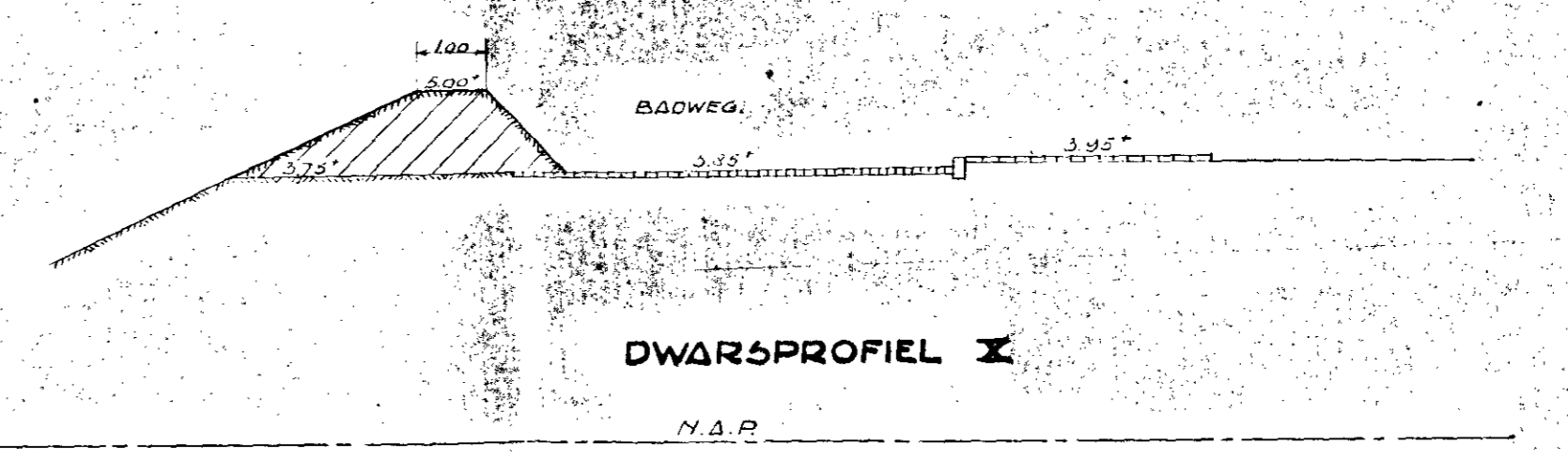
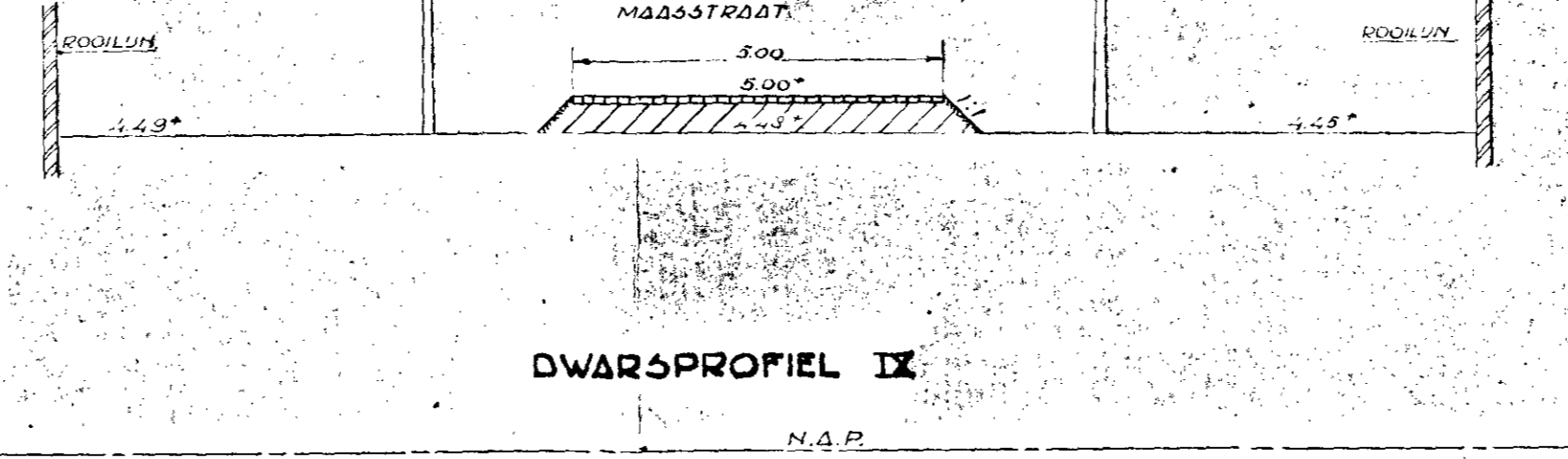
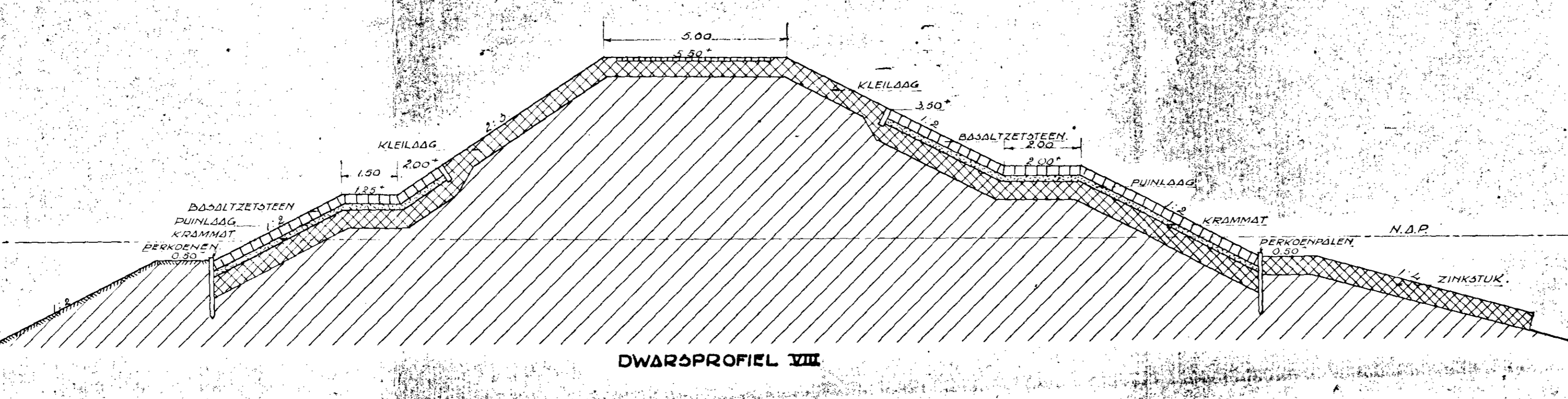
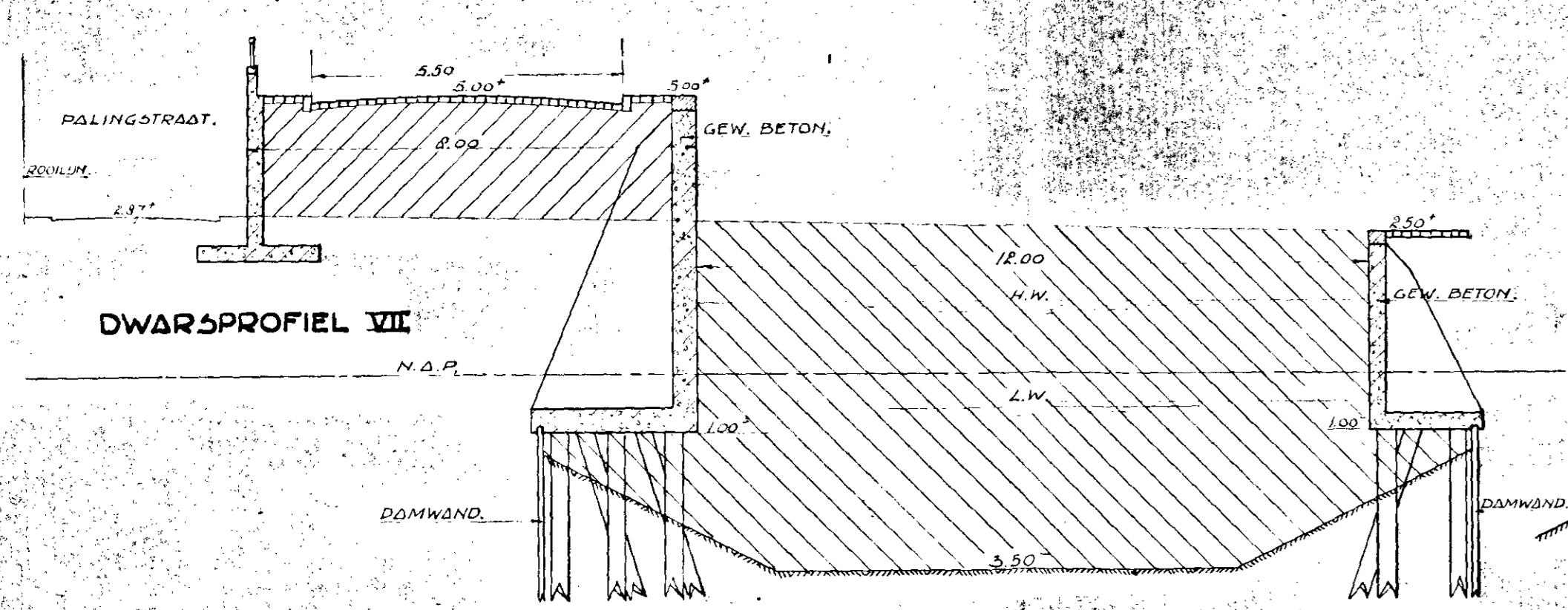
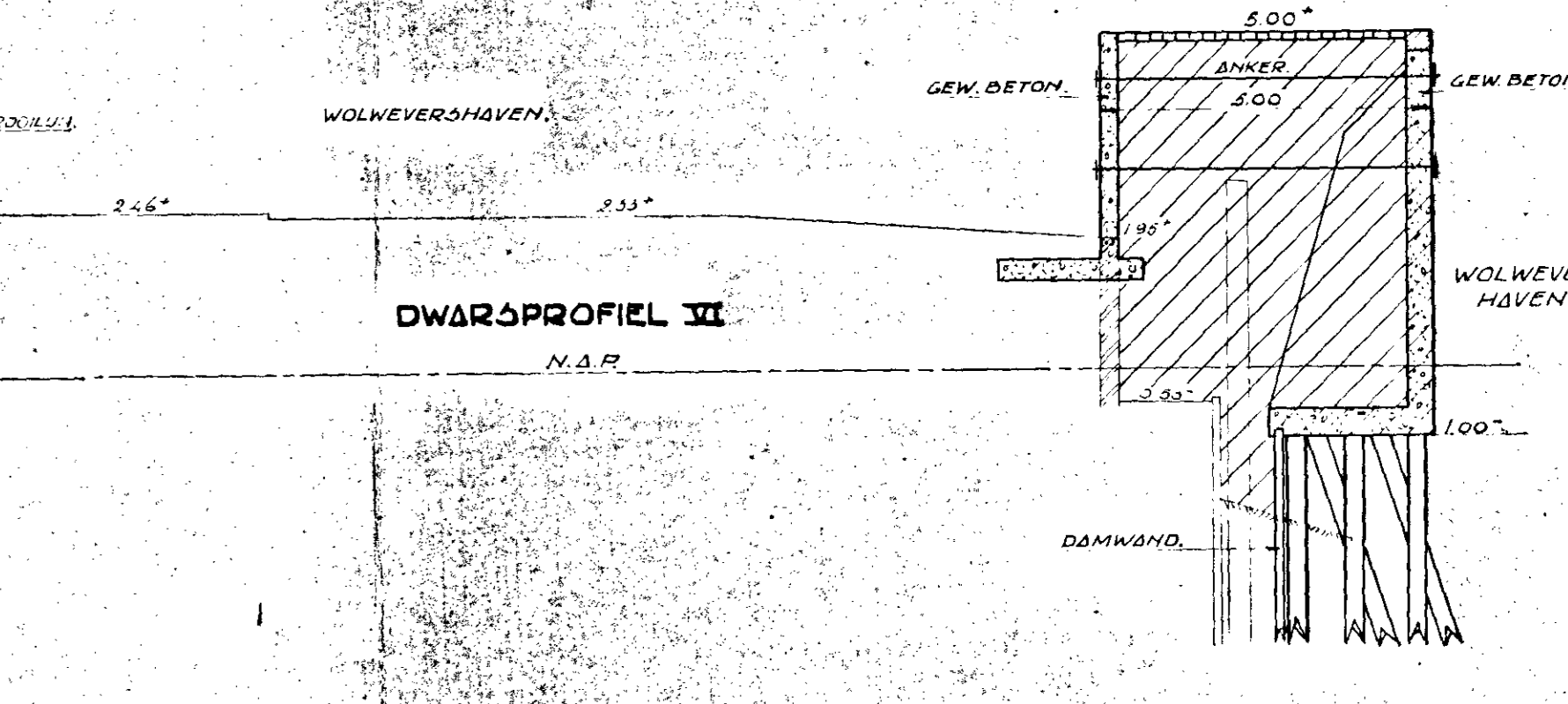
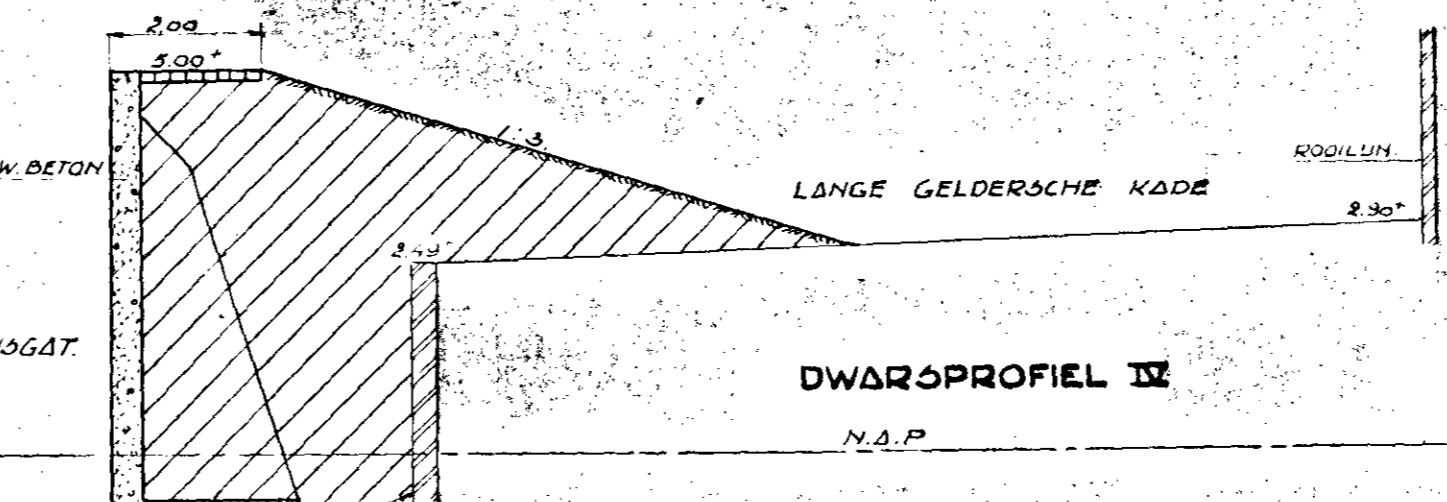
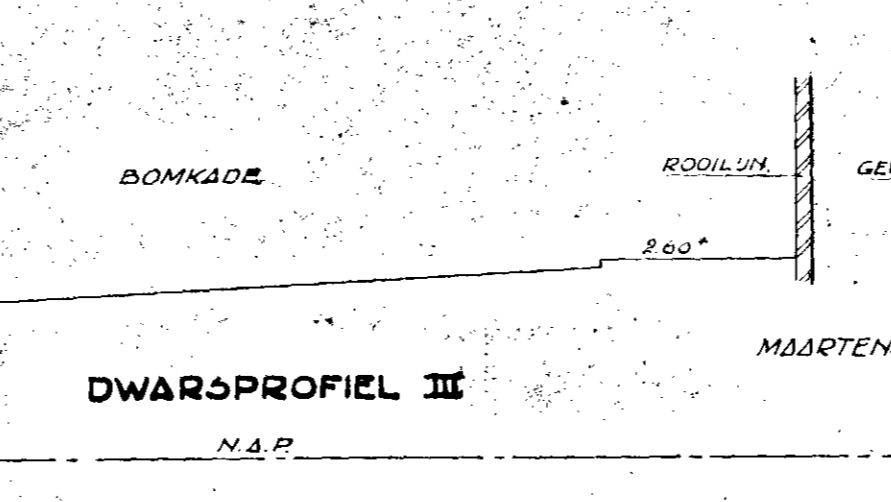
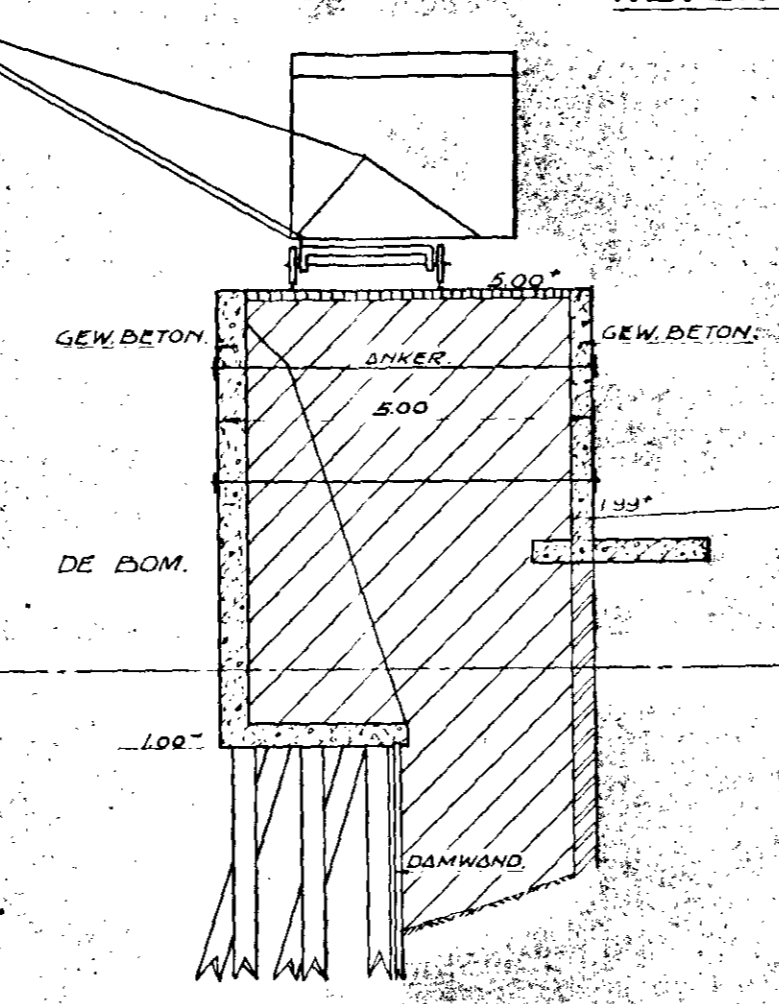
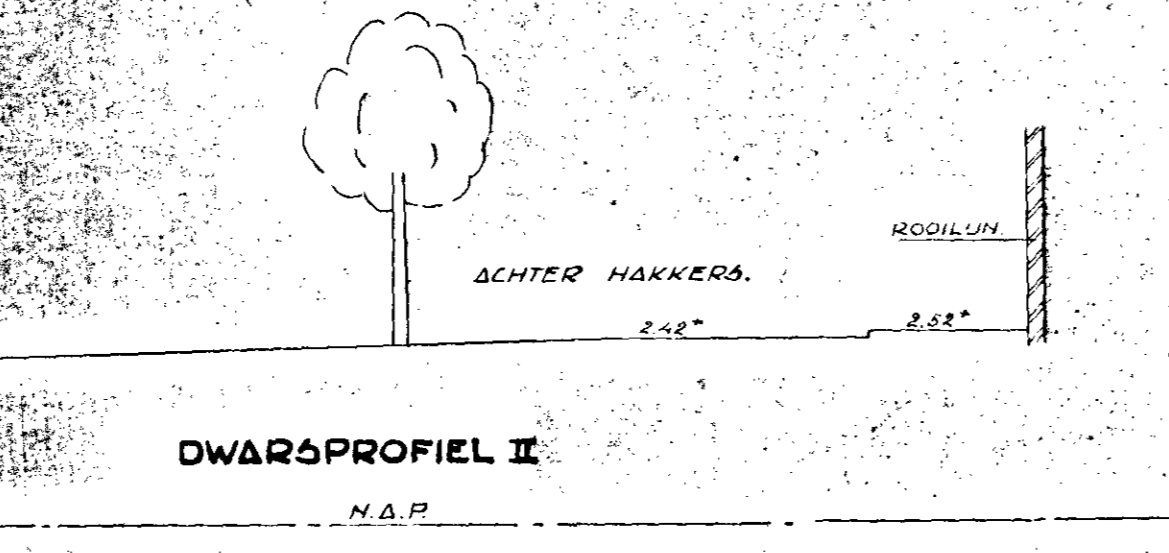
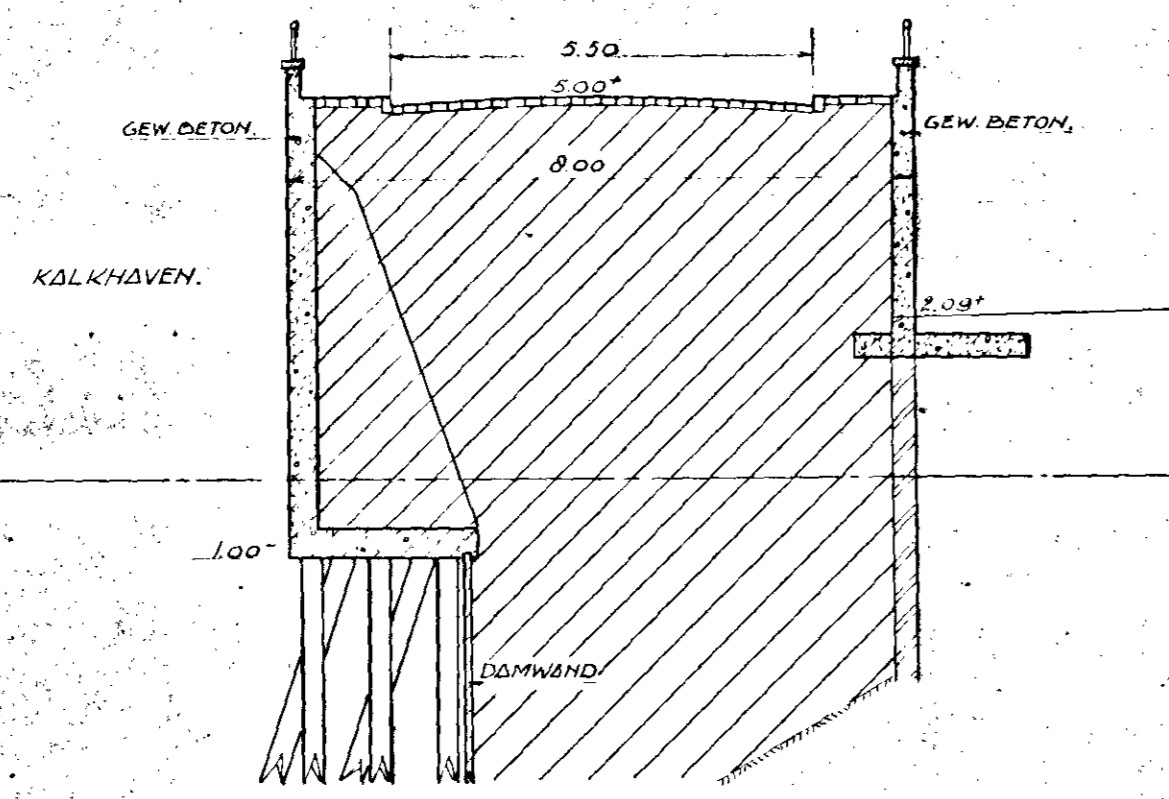
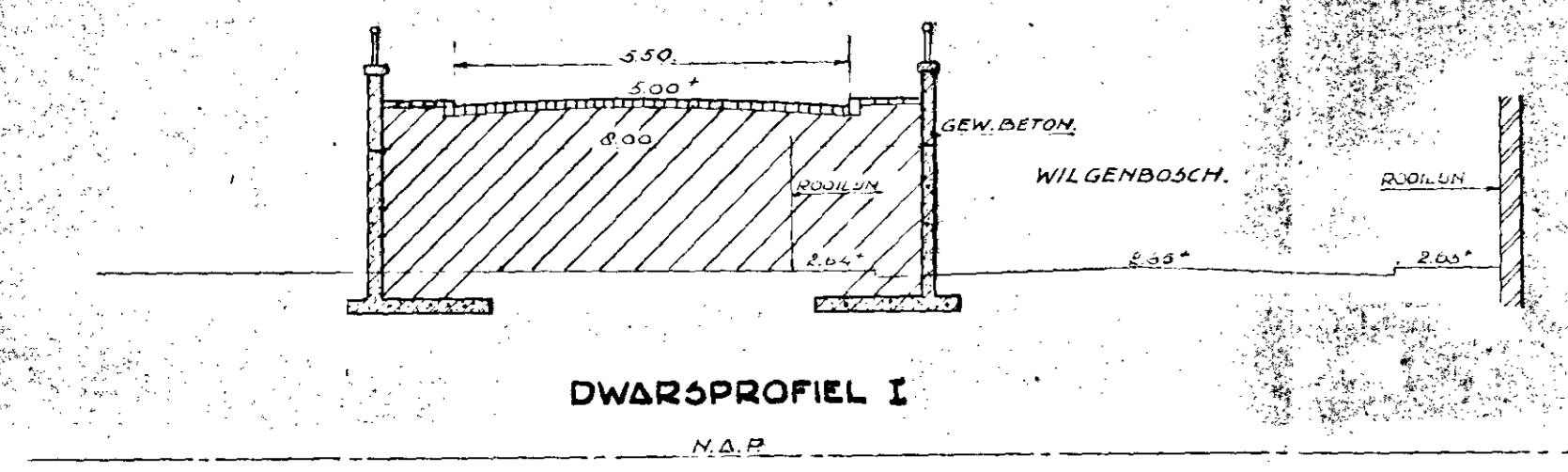
Samenvatting.

- 1e. De totale kosten van plan C voor Zwijndrecht en Dordrecht tezamen worden geraamd op rond f 5.400.000. Er wordt hierbij weinig terrein in water omgezet, doch er moeten te Zwijndrecht een aantal arbeidershuizen worden herbouwd. De gezamenlijke breedte van het ringkanaal, den ringdijk en de rivier bedraagt daarbij ongeveer 285 meter. Het vraagstuk van de te lage overbrugging van de Oude Maas is niet opgelost.
- 2e. De totale kosten van plan D worden geraamd op rond f 20.000.000. Hierbij wordt echter nieuw industrieterrein verkregen en worden een tweetal groote havens voor de scheepvaart en industrie ter beschikking gesteld. Voorts wordt de overbrugging op voldoende hoogte gebracht. Deze voordeelen zal men kunnen schatten op rond f 5.000.000, zoodat uiteindelijk plan D aanzienlijk duurder uitvalt dan plan C.
- 3e. Bij plan D wordt ongeveer 145 ha zeer vruchtbaar land - grotendeels tuinbouwgebied - tot water gemaakt en dus voor altijd aan de kultuur onttrokken. Daartegenover staat een evengroot bedrag aan havenruimte, waarvan de economische waarde evenwel niet - althans nog niet - gelijk gesteld kan worden aan die voor den tuingrond.
- 4e. Een en ander overwegend meenen wij dat vooral het geweld dat bij plan D wordt aangedaan aan het kweekerijbedrijf en ook het aanzienlijk verlies aan zeer goede kultuurgrond van zoodanig belang is, dat niet tot uitvoering van plan D mag worden besloten. Dat bij uitvoering van plan D nieuwe industrieterreinen beschikbaar komen wordt van slechts ondergeschikte betekenis geoordeeld, daar langs de benedenrivieren nog zeer vele van zulke terreinen beschikbaar zijn en steeds met betrekkelijk geringe kosten nieuwe beschikbaar kunnen worden gesteld.

Gewijzigd plan A Januari 1941.
WATERVRIJ-MAKEN VAN DORDRECHT
SCHAAL 1:2500.

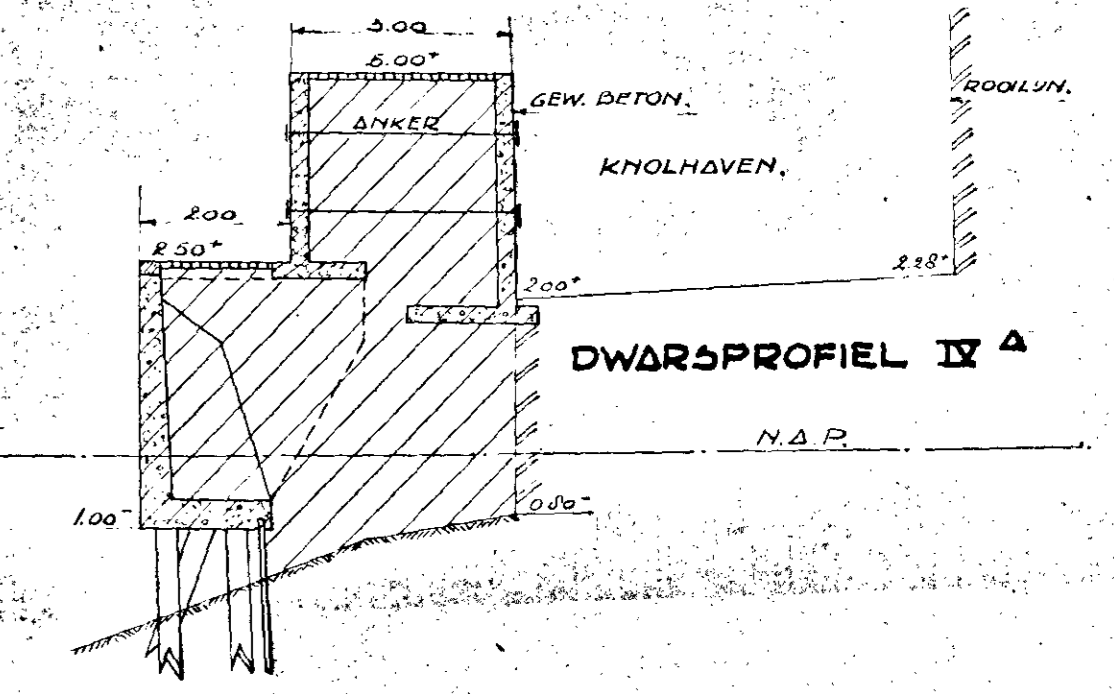


WATERVRIJ-MAKEN VAN DORDRECHT. DWARSPROFIELEN. SCHAAL 1:100.

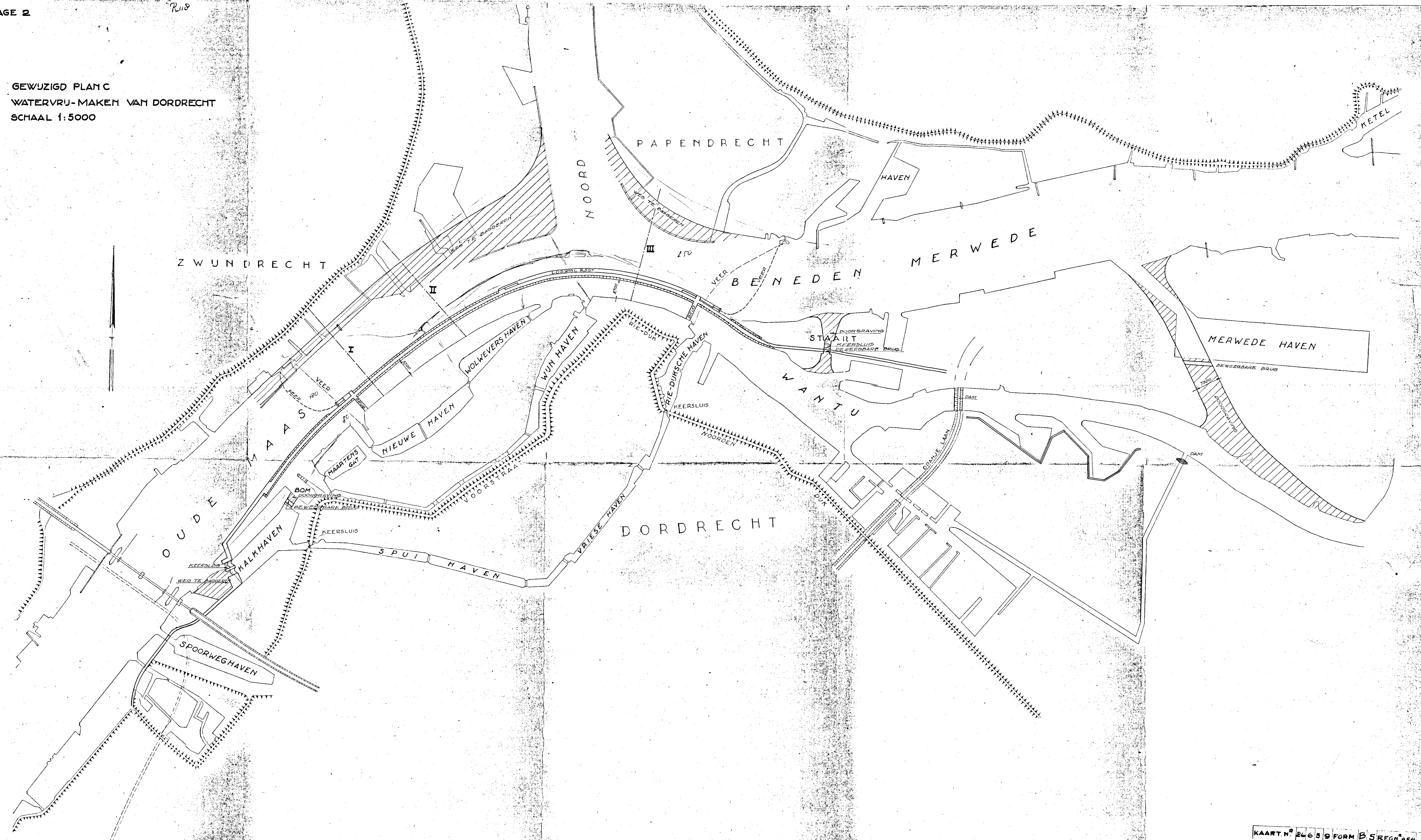


VERKLARING.

—	BESTAAND
—	NIEUW
▨	OPHOOGING
▩	OPRUIMING



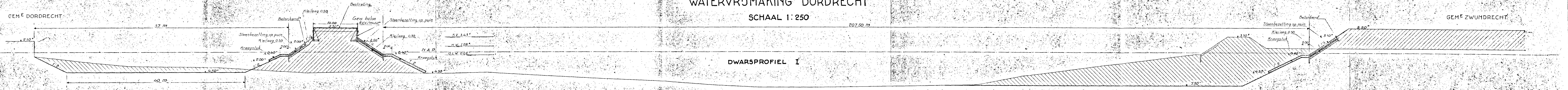
GEWUZIGD PLAN C
WATERVRIJ-MAKEN VAN DORDRECHT
SCHAAL 1:5000



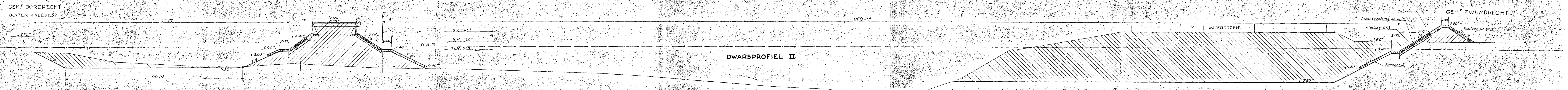
WATERVRUJMAKING DORDRECHT

SCHAAL 1:250

P. 118



DWARSPROFIEL I



DWARSPROFIEL II



DWARSPROFIEL III

TOELICHTING

— BESTAAND
 — NIEUW TE MAKEN WERK

▨ ONTGRAVING
 ▨ OPHOOGING

MATEN IN M
 HOOSTEN TO V N A P

REG. 852

BULAGE 2