

er dus nog maar 0.5 m water, bij een waterstand van 3 m + nog maar 1.5 m. Vermoedelijk zal bij noordwesterstorm ongeveer bij 2.50 m + het betreden van den dam gevaarlijk worden. Dit zal dus gemiddeld per jaar één à twee uren oponthoud geven.

De dam is zoodanig ontworpen dat de hoogte aan de dijkzijde 80 cm hooger is dan aan den aanlegpont. Men komt dus naar het oosten gaande steeds op lager niveau en kan steeds terug keeren.

De weg bestaat uit een rijbaan van 6 m met aan weerszijden een rijwielpad ter breedte van 1 m. Het wegdek is gesloten gedacht en aansluitend aan de steenbekledingen. De bovenkant is vlak d.i. zonder trottoirs e.d. afgewerkt met het oog op het overstortende water bij storm. (zie bijlage 3).

De bestaande dijken liggen op 5.20 à 5.80 + N.A.P. (bijlage 1). Wanneer de Braakman wordt ingedijkt, of wanneer het gedeelte van den Braakman bezuiden den nieuwen Veerdam wordt ingedijkt, zal de Veerdam dus een profiel moeten verkrijgen zooals op bijlage 3 in rood is aangegeven.

De veersteigers zijn gedacht met behulp van pontons. Pontons met bruggen naar het voorbeeld van b.v. de Parkpolder schijnen hier, waar een groot tijverschil voorkomt, aangewezen te zijn.

De H.W. en L.W. standen zijn:

	Terneuzen	Hoofdplaat
G.H.W.	2.02 +	+ 1.94
G.L.W.	- 2.03	- 1.91
Hoogste stand	+ 4.13	+ 3.42
Laagste stand	- 3.40	- 3.35

Een berekening wees uit, dat de vlooden niet meer goulbreedte nodig hebben dan 3,00 m. De maximaal te verwachten gemiddelde snelheid zal dan gedurende ongeveer $\frac{1}{2}$ uur ongeveer 1.42 m/sec. kunnen bedragen. Dit zal voorkomen bij een stormvloed van 4.00 + (frequentie 1 x per 50 jaren).

Door de doorgaande opslibbingen en inpolderingen neemt de komberging echter snel af, zoodat binnen afzienbaren tijd de Braakman geheel zal zijn verdwenen. Men zie hiervoor de vooruitgang van de begroefing in de jaren 1931 - 1938 op bijlage 1 en de grafiek van bijlage 4.

De begroeting van den veerdam en de twee aanlegponten met opritten, enz. ook aan den oostelijken oever wordt geraamd op F 1.200.000 als volgt:

230.000 m3 zand	à F. 0,35	F 80.500
34.000 m3 klei	à " 1,50	" 51.000
68.000 m2 steengloofing	à " 8.-	" 544.000
46.800 m2 kraagstukken	à " 4.-	" 187.200
29.000 st. perkoenen	à " 0,70	" 20.300
19.280 m2 wegverharding	à " 2,50	" 48.200
4.820 m opsluitbanden	à " 1.-	" 4.820
wegaansluitingen, afronding		" 13.980
veersteigers		" 250.000
		<u>F. 1.200.000.</u>

Gemiddeld kost de veerdam $\frac{950.000}{2410} = F 394$ per meter.

Wanneer over ongeveer 20 à 40 jaren tot inpoldering wordt overgegaan zal men de steen aan de buitenzijde moeten behouden. Die aan de binnenzijde kan gebruikt worden voor de ~~deur~~ te maken nieuwe dijkvakken. Het wegdek zal dan vermoedelijk vernieuwd moeten worden wegens slijtage, verzakking enz., zoodat men het nieuwe wegoppervlak dan beter lager kan leggen, ongeveer zooals bijlage 3 aangeeft. De ponten en pontbruggen kan men elders gebruiken. Eigenlijk verloren werk is er dus bij slot van rekening weinig. De weg en de dijk zullen er zeker komen en zijn betrekkelijk weinig redenen te vinden deze werken uit te stellen.

De voornaamste reden is echter dat de veerverbinding weinig zal worden gebruikt. Men zal daardoor de veerverbinding weinig frequent maken en dit zal op zijn beurt weer vele auto-bezitters nopen liever den omweg rond den Braakman te nemen.

Oplossing II. Bij deze oplossing gaat de veerdam over hooger (begroeid) terrein. Hij is ook 300 m korter en geeft voor het doorgaande verkeer Breskens-Hoofdplaat-Terneuzen een misschien iets beter tracé. Als dijk voor een later te maken inpoldering komt de veerdam thans niet in aanmerking, omdat nog vrij veel land benoorden den dem zal gewonnen worden. Wel zal hij als weg dienst kunnen blijven doen voor de landerijen links en rechts en er kunnen b.v. boerderijen aan verrijzen. Als inpoldering ligt hij echter rijkelijk hoog, n.l. ongeveer 2 m boven het maaiveld.

De begroting is F 3,00.000 goedkooper dan die van oplossing I, n.l. :

100.000 m3 zand	à F. 0,35	F. 35.000
19.000 m3 klei	à " 1,50	" 28.500
42.400 m2 kraagstukken	à " 4,-	" 169.600
25.400 st. perkoenen	à " 0,70	" 17.780
38.400 m2 steengloofing	à " 8,-	" 307.200
17.640 m2 wegverharding	à " 2,50	" 44.100
4.400 m opsluitbanden	à " 1,-	" 4.400
steigers, ponten, enz.		" 250.000
wegaansluitingen, afronding, enz.		" 43.420
		<u>F. 900.000.</u>

Gemiddeld kost deze veerdam F 295 per meter.

Slotbeschouwing.

Hoewel zoowel oplossing I als oplossing II zuiver technisch geredeneerd zijn, dus niet tot de onverwazenlijkbare utopieën behooren, daar in de toekomst zeker een wegverbinding tusschen Hoofddorp en Terneuzen zal komen en er zelfs niet onbelangrijke landwinning het gevolg van zal zijn, zoo beheerscht toch de vraag over het gebruik en de frequentie van den veerpont het al dan niet uitvoeren van den veerdam. Mogelijk heeft men elders pontons, pontonbruggen en veerponten ter beschikking en kan dit de doorslag geven!

Het ware misschien gewenscht omtrent een en ander een nadere studie te verrichten/doen, door den Dienst Verkeersstatistiek.

De Hoofdingenieur

's Gravenhage, 14.8.45.

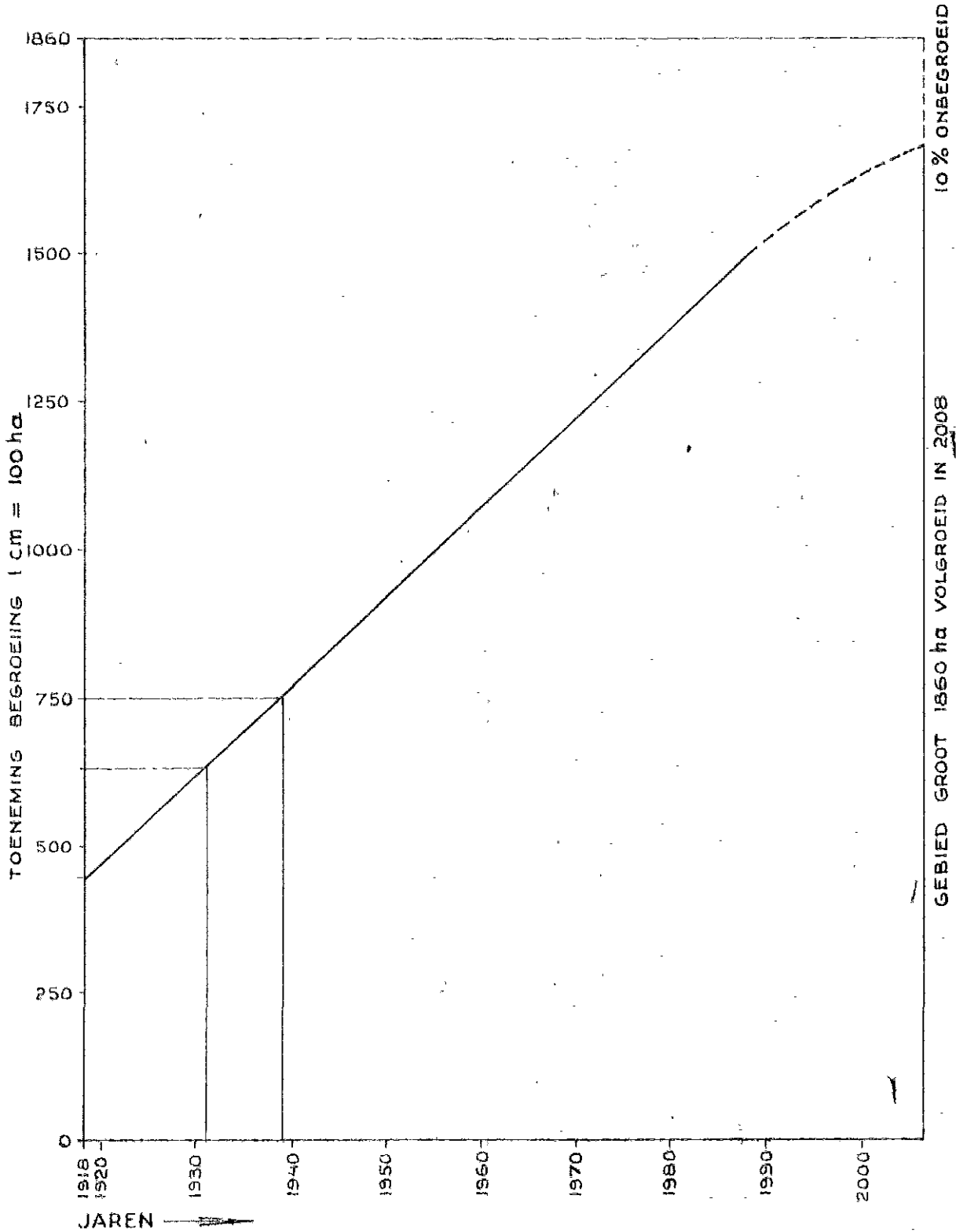
Bijlagen:

1. Overzichtsteekening Braakman met grenzen van begroeiing in 1931 en 1938.
2. Veerdammen volgens oplossingen I en II.
3. Profielen veerdam en pontonbrug.
4. Grafiek betreffende verlanding Braakman.

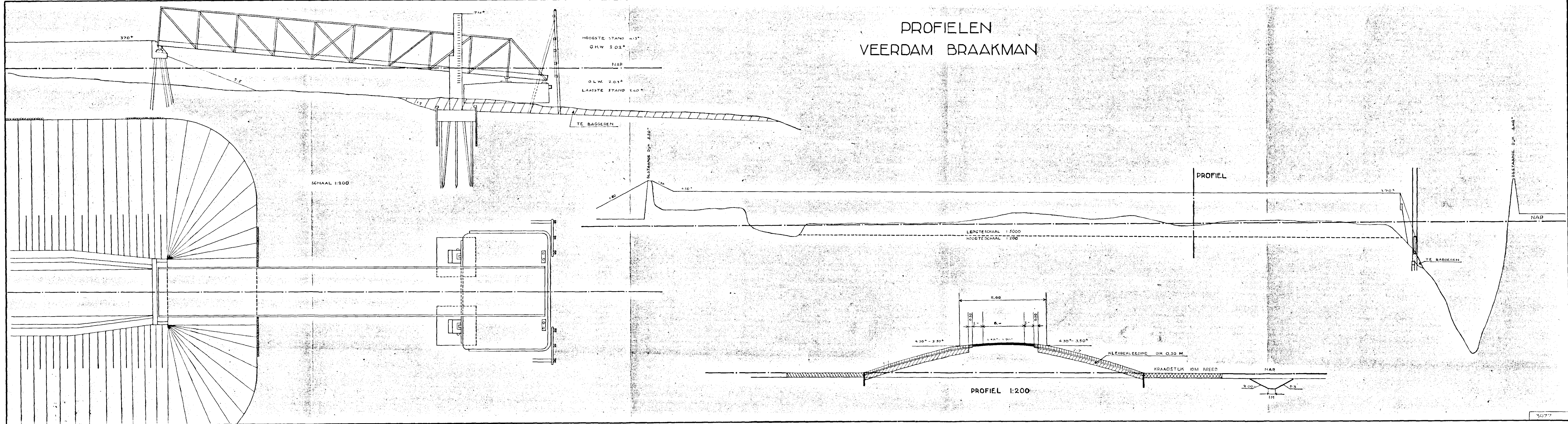
1/9.45
Vb

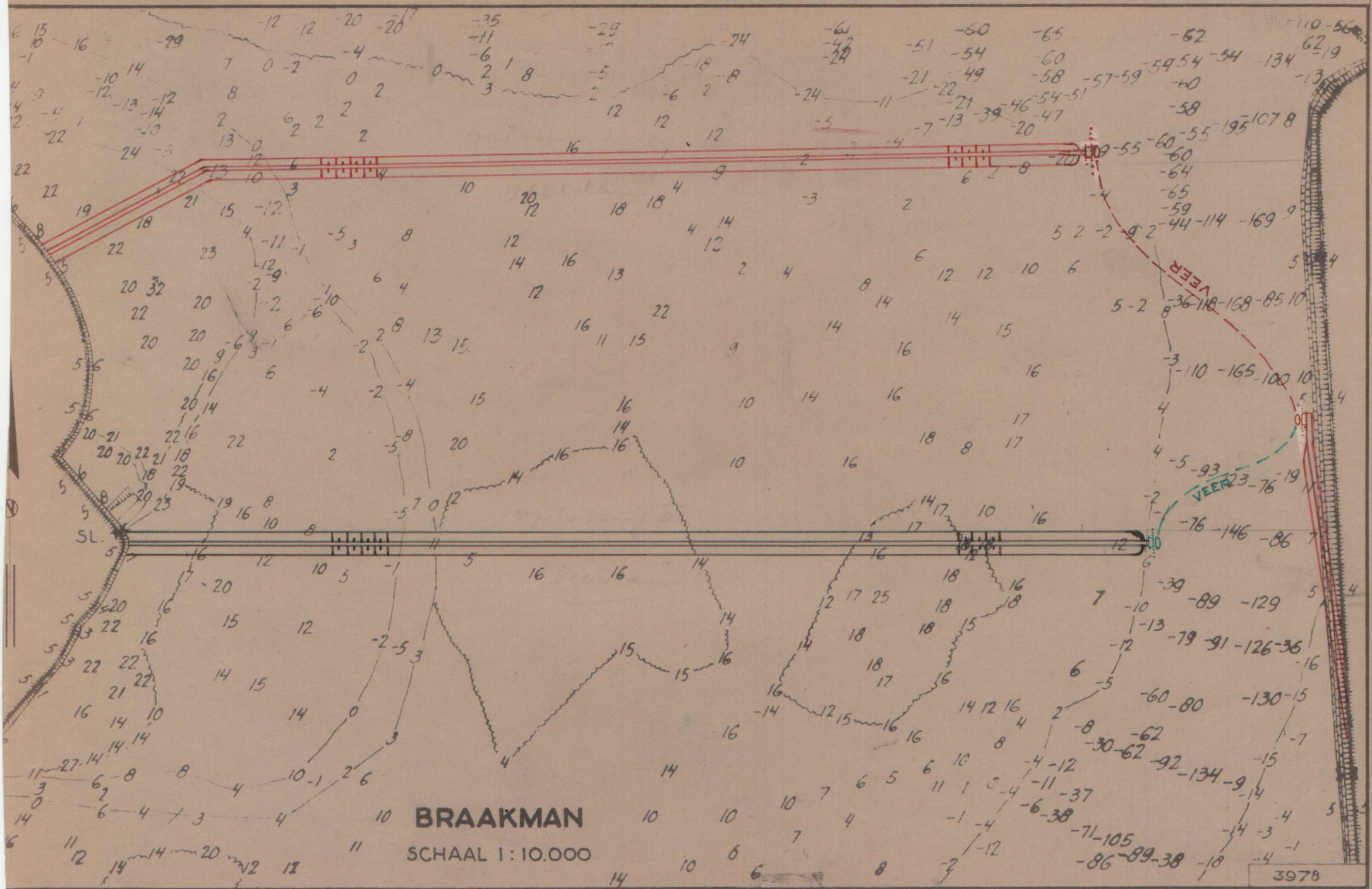
TOENEMING BEGROEIING VAN DEN BRAAKMAN

BEGRENZING IS LIJN WEEGBRUG HAVENTJE PAULINAPOLDER-
LICHTOPSTAND NIEUW-NEUZENPOLDER



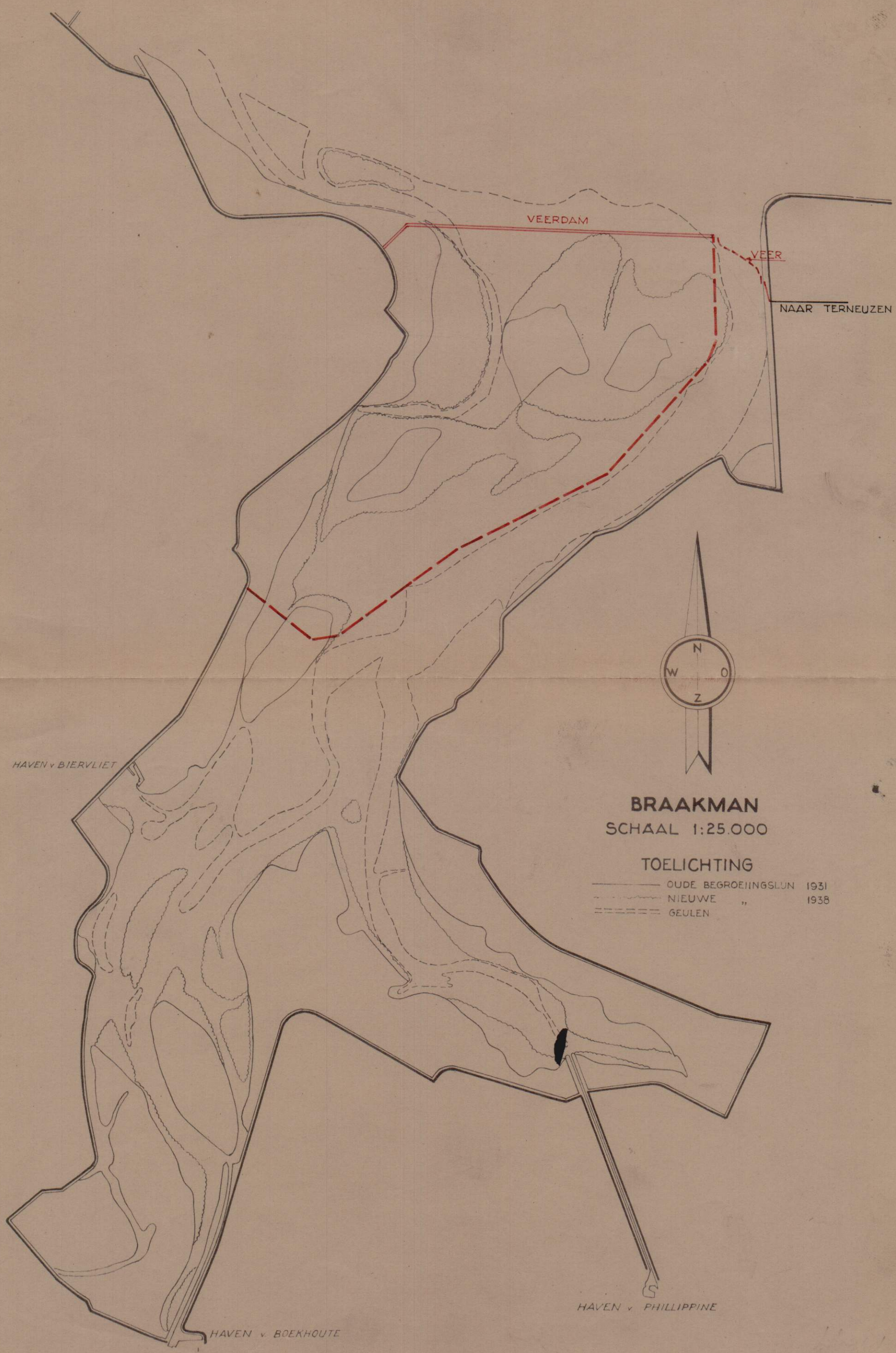
PROFIELEN VEERDAM BRAAKMAN





BRAAKMAN
SCHAAL 1:10.000

3978



BRAAKMAN
 SCHAAL 1:25.000

TOELICHTING

- OUDE BEGROEIINGSLIJN 1931
- - - NIEUWE BEGROEIINGSLIJN 1938
- GEULEN