

## Oude Maas boulevard

### Hoogwater bezwaar

Hoog water op de rivier aan de kade Zomerlust stelt niets voor en is volledig te beheersen. Een kort overzicht van dit “probleem”: deze eeuw(!) is slechts één keer water op de kade geweest, nl. op 6 januari 2012 van middernacht tot 05 uur in de ochtend. De door Rijkswaterstaat (RWS) voorspelde duur en hoogte (2,33m + NAP) klopte vrijwel tot op de centimeter. De kade ligt op 2 m + NAP, maar het terrein loopt omhoog naar de bebouwing, zodat slechts een zeer beperkte “plas” ontstond. Voor de zekerheid was een rijtje zandzakjes gelegd vóór de Nieuwstraat en van het terras van restaurant Zomerlust tot aan het Witte Paard. (Een half uurtje werk om ze te leggen en 10 uur later nogmaals om ze weg te halen). Een hoogtemeting geeft simpel aan, tot waar het water komt, als bij een volgende gelegenheid RWS weer een zeer nauwkeurige waarschuwing geeft.

RWS houdt als criterium een bepaalde te verwachten waterstand in Hoek van Holland aan om de Maeslantkering in de Nieuwe Waterweg te sluiten. In 2007 was de kering gesloten en hadden we geen merkbare verhoging. Rond de jaarwisseling dit jaar werd een waterstand van 2,17 m + NAP verwacht en dus water op de kade. Men heeft toen als proef de kering pas tijdens de opkomende watergolf (de getijgolf) gesloten en hierdoor kwam het water slechts tot net aan de rand. Na 1980 is in 1989 tot nog toe de hoogste stand (2,54 m +NAP) opgetreden, maar toen waren nog niet alle waterwegen afgesloten! Bij deze stand kwam het water hoger dan de bult vóór de Nieuwstraat en liepen de huizen vol water. Is simpel te voorkomen door het plaatsen van zandzakjes.

Hoogwater door verhoogde rivierafvoer is een technische onmogelijkheid, zoals ik U al meerdere malen heb beschreven. Achter Gorkum is ergens in de 18<sup>e</sup> eeuw de Merwede in breedte praktisch verdubbeld door het graven van de Nieuwe Merwede. Achter deze verbreding komt nooit voldoende water om dezelfde stuwing te geven. Uit de gegevens blijkt gewoon, dat bij een verhoogde waterstand op de Rijn bij Lobith van 4,10 meter boven normaal bij Dordrecht een verhoging van 0,25 m optreedt. (Hoogwater springtij ongeveer 1,20 m + NAP)

Conclusie: Hoogwater op de kade speelt geen enkele rol en hiervoor hoeft dus geen verhoging van de kade worden gerealiseerd. Slechts eens per 5 à 6 jaar treedt een voorspelde (qua hoogte en duur) overloop op, als de Maeslantkering tenminste niet gesloten wordt.

In het hele voorlopige plan wordt geen indruk gegeven van de hoogtes die gerealiseerd gaan worden. Voor de verhoging van de kade worden getallen van 70 á 80 cm (2,70 à 2,80 m + NAP) genoemd. Dat is ongeveer de hoogte van het terras van restaurant Zomerlust en dus hoger dan de ingang van CuCu. Hoe sluit dit aan op het Veerplein, de Schuitenwal, hoe komt men in de Nieuwstraat en tot hoever gaat deze verhoging richting de watertoren? De vloer van de woningen aan het Marsdiep ligt op 2,80 m + NAP. Als ik de impressie van de geplande fietssnelweg bekijk, die alleen maar drommen fietsers naar het restaurant bij de watertoren moet geleiden, ligt die dan op deze hoogte? M.a.w. wordt het hele Maaspad opgehoogd tot boven de bestaande winterdijk? Om de betrokkenen een indruk te geven wat hen eventueel te wachten staat, is het nodig iets over de voorgenomen hoogtes in het voorlopige ontwerp aan te vullen.

Extra kade vóór de Maasflat.

Een kade wordt aangelegd, waar activiteiten plaatsvinden. Op de oever zijn allerlei (industriële) activiteiten, die een interactie hebben met de scheepvaart. Aan- en afvoer van producten die op de wal geproduceerd worden, en afvoer van gereede producten of aanvoer van benodigde grondstoffen per schip. Bekijken we de situatie in Zwijndrecht eind vorige eeuw, dan zien we stroomopwaarts van de brug alleen de kade Zomerlust. In de 80-er jaren werd hier enkel afgemeerd en verder waren er geen activiteiten. De kleinere schepen (5 tot 8 stuks) lagen dagen tot weken leeg te wachten tot ze op de schippersbeurs in Rotterdam een lading toegewezen kregen. In wezen een oneigenlijk gebruik. Ondanks de belofte van de gemeente bij de bouw van de woningen om hiervoor een oplossing te maken, gebeurde er niets. Ironischerwijs kwam de oplossing van de scheepvaart zelf. De schepen werden groter en konden meer lading tegen goedkopere prijzen vervoeren. De schippersbeurs klapte en al deze kleinere schepen kwamen zonder werk. Een grote sanering vond plaats en de kade lag er daarna ongebruikt bij. Na overleg met de gemeente is de huidige regeling (maximale aanlegduur drie uur) tot stand gekomen. Bij handhaving een acceptabele regeling.

Bij de bouw van de woningen stroomopwaarts van de brug is een verticale oever gemaakt. Dit is mogelijk gebeurd op instigatie van RWS, die op dit relatief smalle deel van de rivier de bevaarbare breedte zo groot mogelijk wil hebben. Hierdoor is over een zeer grote afstand (tot de Maasflat) de mogelijkheid ontstaan om aan te leggen. De prangende vraag is: waarvoor is zo'n kade nodig, omdat hier geen enkele activiteit plaatsvindt of zal plaatsvinden. Dat de scheepvaart zelf het daar mee eens is, blijkt uit het feit, dat een groot deel van de kade onbruikbaar is door de plaatsing van twee bunkerstations. Deze stations liggen verankerd op palen buiten de kade en hebben een loopbrug naar de wal. In principe kan zo'n station willekeurig ergens langs de oever liggen met de mogelijkheid van een toegangsweg vanaf de wal. Een duidelijk voorbeeld heeft enkele jaren geleden plaats gevonden, toen het bunkerstation aan de Buiten Walevest in Dordrecht is verplaatst naar een positie stroomopwaarts van de ingang van het Wantij.

Conclusie: er is in het plangebied veel kadelengte, die in wezen onnodig is, omdat er geen activiteiten op plaats vinden of zullen vinden. De geplande aanleg van een extra kade aan het Torhoofd is dan ook een zinloze geldverspilling en dient achterwege te blijven. De opmerking van de heer Geuze (hier kan een schip aanleggen, als het moet wachten voor de brug) was voor mij het lachertje van de bijeenkomst. De frequentie van voorkomen kan ik hem nu al vertellen: NUL. Het geld moet uit de zakken van de burgers komen en ik denk niet, dat daar velen enthousiast over zullen zijn.

Als ik in de krant lees, dat de 40 grootste gemeenten G40 klagen dat "het geld voor zwembaden, minima en de bieb is op", dan mogen we ons in Zwijndrecht klaarblijkelijk gelukkig prijzen, dat we niet tot deze groep behoren. Wij schudden zo'n zinloze investering gewoon uit de mouw.

## Parkeren

Dit is verreweg het grootste probleem. In Uw toekomstvisie worden veel mensen "van buiten" aangetrokken om hier te genieten van het prachtige zicht op Dordrecht. De strook langs het water wordt autoluw. Er is nu al een gebrek aan parkeerruimte en ik mis een toekomstvisie Uwerzijds om dit probleem aan te pakken. Er worden wat auto's weggemoffeld naast restaurant Zomerlust. Hoe dat precies gebeurt, is een raadsel. Wordt het terrein ontgraven of opgehoogd? Hoe is de toegankelijkheid geregeld? Moeten de auto's over het (woonerf) Marsdiep en dan via de Texelstroom (juist breed genoeg voor één auto) de dijk op? Kunnen ze de andere kant op via het Veerplein of het Maasplein? Bij windstil weer blijven de uitlaatgasdampen hangen, dus op het balkon

zitten is dan uitgesloten. Komt er een milieuraapportage? Hoe wordt de handhaving geregeld, als auto's willekeurig parkeren op het Marsdiep? Deze plek is niet geschikt voor een overmaat aan auto's, die U toe wilt laten. Hetzelfde geldt voor meerdere plekken in het gebied. En waar moeten de mensen "van buiten" blijven?

Dit overziend is er slechts één reële oplossing voor de lange termijn en dat is de bouw van een parkeergarage. Op het Maasplein is klaarblijkelijk de mogelijkheid om een verzonken garage van twee lagen te bouwen, die geen hinder biedt aan de woningen langs de dijk. Het geld, dat verkwest dreigt te worden aan de extra kade, kan hiervoor uitstekend gebruikt worden.

Algemene indruk van de inspraakavond.

Door (te) veel details weg te laten kan men zich geen goed beeld vormen van de problemen die op gaan treden. Veel zaken zijn vaag. "Men" heeft de mogelijkheid gehad om zich uit te spreken. De evaluatie van opmerkingen gebeurt door Uzelf. Nu wordt een definitief ontwerp opgesteld geheel volgens Uw eigen plannen. Als daarna bezwaren komen, kunnen die afgedaan worden met de opmerking dat U na zorgvuldige bestudering van de ingediende opmerkingen dit als beste plan naar voren brengt. Dus duidelijk een geval van een leuke show voor de Bühne.

Ir. G.L.M. van Helden