

DI: 259979-1



VEEREGAT- ZANDKREEK
PLAN AFDAMMING
(1945)

Vereeniging Walcheren en de Bevelanden.

Hoofdstuk I. Afdamming Zandkreek-Veersche Gat.

§ 1. Inleiding.

Kort voor den oorlog was een plan tot overbrugging van de Zandkreek bij Kortgene gemaakt dat begroot was op f 1.500.000. Dit plan zou worden uitbesteed doch de oorlog kwam tusschen beide.

Walcheren zal thans gedeeltelijk moeten worden herschapen, er zal daarbij een ruilverkaveling worden toegepast en het tracé der wegen en wateringen zal herzien worden. Daarbij rijst de vraag in hoeverre de wegverbindingen met Noord- en Zuidbeveland verbeterd kunnen worden.

Ir. M.de Vink van het Nationale Plan te Middelburg vroeg schrijver dezès daarom of het mogelijk zou zijn de Zandkreek af te dammen en of eventueel benoorden den Sloedam een vlegveld gemaakt zou kunnen worden ter vervanging van dat bij Vlissingen. Het onderstaande is het resultaat van een dezerzijds daarop gevolgd voorloopig globaal onderzoek.

§ 2. Globale omschrijving van het plan. (zie bijl. 1)

Eene afdamming van de Zandkreek alleen heeft het bezwaar dat het Veersche Gat een doorlopende zeearm zal worden, die snel zou verlanden. Hierdoor zou Veere binnen afzienbare tijd niet meer aan open water liggen en het zou zijn beroemde water front dus moeten verliezen.

Van groot gewicht is voorts dat een nieuwe waterverbinding tusschen de Zandkreek en het Walcherensch kanaal gemaakt zou moeten worden met twee sluizen waarvan een van 20 m breedte. De thans bestaande groote sluis bij Veere heeft namelijk die breedte.

Er schijnt dan ook geen andere goede oplossing mogelijk dan een dam beneden Veere. De andere dam zou kunnen komen in den oostelijken mond van de Zandkreek bij Kats.

De plaats van den dan beneden Veere kan men tamelijk willekeurig kiezen al naar de wegverbinding die over dezen dam gelegd zal worden dit vereischt. Op bijlage 1 werd een plaats gekozen ongeveer 3 km beneden Veere. Men moet er rekening mee houden dat het gedeelte van het Veersche Gat dat buiten de afdamming valt geheel zal verlanden en dat een doorgaand strand met duinen gevormd zal worden tusschen Oranjezon en de Onrust van Noordbeveland. Dit kan natuurlijk jaren duren.

De plaats van den oostelijken dam is nabij de Oosterschelde te kiezen, omdat in dezen dam een schutsluis moet komen wier buitenhaven met het oog op de aanslibbing er van niet te lang en met het oog op de scheepvaart niet te kort mag zijn. Een goede maat hiervoor is 600 m en dat bedrag werd op bijlage 1 aangehouden. Ook bij de nieuwste sluizen te Wemeldinge en Hansweert treft men die maat aan.

Het peil van het afgesloten boezemwater is gedacht te zijn het LW bij Kats dus ongeveer 1.60 m-. De oppervlakte van den ongeveer 20 km langen boezem is dan ongeveer 1.100 ha, de gemiddelde breedte dus ongeveer $\frac{11.000.000}{20.000} = 550$ meter.

Deze plas zal niet alleen dienen als voorboezem voor de polders welke thans op het Veersche Gat - Zandkreek uitwateren doch tevens als een centraal gelegen water ter beoefening van de watersport en als vaarwater. Gewenscht is het daarbij een doorsteek te maken door de scherpe bocht ten oosten van Veere. Daar er geen stroom meer zal loopen zal het onderhoud hiervan slechts gering of mogelijk wel nihil zijn.

Bijkomstige voordelen van het plan zijn het worden van 53 km buitendijk tot binnendijk, het inpolderen van circa 2.850 ha laag liggend en zandig oeverland en het maken van een gewone beweegbare brug bij Oostkerke-Kortgene inplaats van een groote hooge vaste.

Benoorden den Sloedam ligt ongeveer 300 ha rijpe gors, waarvan een deel vermoedelijk wel als vliegveld gebruikt zou kunnen worden, doch ook goed bouwland zou kunnen leveren. De rest van het door de afdamming ingepolderde land, grootendeels zand, kan als weideland of als bochgrond dienst doen. Het moet met kaden van den boezem afgesloten en bemalen worden.

De loozing van den Zandkreekboezem is gedacht nabij Kats, omdat daar met het oog op de scheepvaart en wegens de nabijheid van de Oosterschelde steeds diepte aanwezig zal zijn. Er zijn hier twee sluizen geprojecteerd van dezelfde afmetingen als die te Veere, n.l. een groote van 20 m breedte en 6.55 - N.A.P. diepte en een kleinere van 8 m breedte en 4.05 - N.A.P. diepte. Daar zij zeer zelden beide tegelijk gebruikt moeten worden, kunnen zij dienen voor suatie.

Verschillende polders zullen door den lagen boezemstand die nimmer veel boven het LW te Kats (1.64 -) zal kunnen rijzen in betere omstandigheden komen.

Het water in den boezem zal brak of zout zijn, omdat door het schutten bij Veere en Kats en ook door lek en kwel voortdurend zout water wordt ingelaten. Bij veel regenval en uitmaling der polders wordt de boezem iets verzoet.

Eenige visserij zal op den boezem mogelijk zijn.

§ 3. Scheepvaart.

De groote schutsluis te Veere is 146,8 x 20 x 6,55 -.

De kleine 64,4 x 8 x 4,05 -.

Dit zijn zeer ruime afmetingen, zoodat kennelijk gerekend is met zeevaart en misschien ook met defensiebelangen.

Er passeerden in de laatste jaren voor den oorlog de volgende aantallen schepen:

1934	16439	schepen met	2.297.000 t.	laadvermogen
1935	16637	" "	1.991.000 t.	"
1936	16104	" "	2.199.000 t.	"
1937	17345	" "	2.323.000 t.	"
1938	10283	" "	2.236.000 t.	"
1939	10013	" "	1.787.000 t.	"

Het gemiddelde laadvermogen was dus slechts 150 à 200 t. Het totaal verkeer van ongeveer 2.000.000 t. per jaar is echter niet gering.

Het kanaal door Walcheren wordt betrekkelijk veel door de kustvaarders gebruikt. In 1938 werden te Veere 791 van deze vaartuigen geschut. De afmetingen van de grootste der gebruikelijke kustvaarders zijn 53 x 8.40 x 3.50 m. Wanneer men dus, afgezien van eischen van Defensie een enkele sluis nam van 9 m breedte zou men vermoedelijk reeds voldoende verantwoord zijn.

Wanneer het sluizencomplex van Veere ook te Kats zal moeten worden gemaakt - en hierop wordt in het plan voorloopig gerekend, dan zal dit sluizenpaar een bedrag van ongeveer f 2.700.000 moeten vorderen. Dit is bijna de helft van de kosten van het geheele afdammingsplan.

Wanneer men één zeer ruime sluis van 12 m bij Kats zou gaan bouwen, benevens een dan noodige suatiesluis, zou men ongeveer f 1.200.000 kunnen bezuinigen. Dit hangt af van Defensie. Eischt dit Departement een sluis bij Kats van de afmetingen van die bij Veere (20 m) dan moet men dus op de

grootere uitgave rekenen.

In 1939 werd te Veere een zeeschip geschut van 510 BRT: in 1938 zelfs een van 3.214 ton (ledig) en tevens drie van 1.821 BRT samen, Zoo'n enkel groot vaartuig als van 3.214 t kan ook over zee varen.

De vaart naar de tijkhaventjes Kampens Nieuwland, Kortgene en Wolfaartsdijk is uiteraard gering van omvang. In Kampens Nieuwland kwamen in 1938: 496 schepen binnen en in 1939: 470

In Kortgene voor beide jaren resp. 378 en 416.

In Wolfaartsdijk 294 en 267.

De visscherij is eveneens van gering belang.

In Veere waren in 1939 gedomicilieerd 14 visschersschepen, te Kampens Nieuwland 1, te Kortgene 2, te Wolfaartsdijk 3. Deze visschers kunnen na de afdamming van de Zandkreek-Veersche Gat hetzij via Kats, hetzij via Kats, hetzij via Vlis-singen de zee bereiken, dan wel op het toekomstig binnenwater, hun brood blijven verdienen.

§ 4. Nadere omschrijving en begrooting.

De gemiddelde waterstanden zijn thans als volgt:

te Veere	HW	1.49 +
	LW	1.47 -

te Goessche	HW	1.50 +
Sas	LW	1.64 -

De standen op de Oosterschelde zullen niet noemenswaard door de veronderstelde afdamming worden beïnvloed. Eene berekening dienaangaande werd evenwel nog niet gemaakt en heeft ook nauwelijks zin.

De dam bij Kats dient gemaakt te worden vóór dien bij Veere, omdat de Zandkreek vrijwel geheel via het Veersche Gat gevuld en geledigd wordt. De lengte van den dam bij Kats is 1750 m (zie bijlage 3) en de kosten er van zijn begroot op f 1.000.000 of f 570 per m. Een profiel van den dam over het diepste gedeelte der af te dammen geul vindt men in bijlage 5.

De dam bij Veere is 1940 m lang, de kostprijs ongeveer f 2.000.000 of f 1030 per m. (zie bijlage 2).

De dam bij Kortgene heeft een lengte van 450 m. Hierin is een beweegbare brug geprojecteerd van 20 m. wijfde (zie bijlage 4). De dam is begroot op f 115.000 of f 240 per m. De beweegbare brug op f 200.000.

Over deze drie dammen zijn wegen gedacht met een wegdek-breedte van 6 m en daarnaast fietspaden.

De buitenhaven bij Kats wordt gevormd door den dijk aldaar en een nieuw te maken leidam, lang 600 m (zie bijlage 3). De haven wordt zoodoende 600 x 100 m. De kosten van den leidam, hoog 3.00 +, worden geraamd op f 215.000 of f 360 per m. De kosten van de haveninrichting (remming-werken) dukdalven) op f 60.000.

Daar de sluizen bij Kats een nieuw binnengeleidingskanaal noodig hebben werd dat ontworpen op 50 x 8 m - NAP. De kosten hiervan zijn nihil, daar de uitkomende grond in den dam wordt verwerkt.

De doorsteek bij Veere kan ook zonder kosten gemaakt worden door de uitkomende specie in den dam aldaar te persen. Overigens behoeft in de Zandkreek niet gebaggerd te worden.

De begfooting zooals die uit bovenstaande globale bedragen volgt is dus:

In 1912 werd de Vlaamse Volksbond opgericht van 21.787: in 1913 van 3.215 (deels) en bovendien van 1.621 (deels) en een enkel groot verschil als van 1.212 kan ook over het water.

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

In 1912 werd de Vlaamse Volksbond opgericht van 21.787: in 1913 van 3.215 (deels) en bovendien van 1.621 (deels) en een enkel groot verschil als van 1.212 kan ook over het water.

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621. Deze Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

4. De Vlaamse Volksbond

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

De Vlaamse Volksbond	21.787
In 1913	3.215
In 1914	1.621

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621. Deze Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621. Deze Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621. Deze Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621. Deze Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621. Deze Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

De Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621. Deze Vlaamse Volksbond is de belangrijkste Vlaamse Beweging, welke een belangrijke rol speelt in het verzet van België. In 1912 waren er 21.787 leden, in 1913 3.215 en in 1914 1.621.

dam bij Kats	f 1.000.000
dam bij Veere	" 2.000.000
dam bij Kortgene + bew. brug	" 315.000
havendam bij Kats	" 215.000
haveninrichting buitenhaven Kats	" 60.000
sluizen van 20 en 8 m	" 2.700.000
onvoorzien	" 210.000
	<hr/>
	f 6.500.000

Dit zijn prijzen van ongeveer het jaar 1939

Indien een goedkooper sluizencomplex gemaakt zal kunnen worden, zal men op ongeveer f 5.300.000 moeten rekenen.

§ 5 Voor- en nadeelen.

Voor het bedrag van $6\frac{1}{2}$ à $5\frac{1}{2}$ millioen gulden heeft men de volgende voordeelen:

1. de wegverbindingen bij Veere, Kortgene en Kats .
2. het vervallen van de veren bij deze plaatsen.
3. het missen van 53 km zeedijk en het niet meer ophoogen er van.
4. het verdwijnen van het oeveronderhoud (oevervallen e.d.)
5. het binnendijken van 300 ha rijpe schorgrond.
6. het verkrijgen van ongeveer 2500 ha zandgrond.
7. het verkrijgen van een boezem met vrijwel constant laag niveau.
8. het verkrijgen van een watersportgelegenheid met stil water.
9. het ontstaan van nieuw land en strand buiten den dam bij Veere.
10. het openen van de mogelijkheid om Walcheren te verzoeten. (zie hoofdstuk II).

De nadeelen zijn de iets grootere vaarafstanden van de visschers indien deze de zee willen bereiken en het passeren van een schutsluis extra voor de vaart Middelburg-Holland. Groot kan men deze bezwaren niet noemen.

Het waardeeren van de voor- en nadeelen is niet eenvoudig. Voor het kunnen laten vervallen van de geprojecteerde groote brug bij Kortgene kan men f 1.500.000 in rekening brengen, voor de hierboven genoemde voordeelen sub 2 t/m 7, kan men na rijpere studie eveneens waarden vinden die behoorlijk betrouwbaar zijn. Onschatbaar zijn daarentegen de factoren sub 1 en 8.

De afwatering behoeft vermoedelijk niet te worden herzien indien, zooals mogelijk is, het zomerboezempeil op ongeveer 1.60 - wordt gehandhaafd.

Op den nieuwen boezem wateren af (zie bijlage 1):

Op Zuidbeveland	7610 ha
Op Noordbeveland	5265 "
Op Walcheren	890 "
Op Walcheren	6500 " ?
Boezemland	2850 "

Totaal 23.115 ha

Het gemaal "De Piet" zal in aanmerkelijk betere positie komen evenals trouwens alle polders, daar zij nu vrijwel gedurende het geheele getij kunnen loozen. Op extra bemalingen is niet gerekend.

Wil men de zandgronden ter grootte van ongeveer 2000 ha behoorlijk in cultuur brengen, dan moeten kaden, slooten, be-

malingen, boerderijen, wegen enz., gemaakt worden. Dit cultuur-technische werk werd niet mede begroot. Misschien strekt zich op geringe diepte een kleilaag onder dit zandoppervlak uit, de beschikbare boringen doen dit vermoeden. Alsdan kan door "woelen", dat tegenwoordig machinaal kan geschieden voor ongeveer f 300 per ha, van den zandgrond zeer vruchtbare zavel worden gemaakt.

Stelt men de waarde van de 300 ha bedijkte, doch nog niet in cultuur gebrachte schorgrond op f 2000 per ha, die van de 2000 ha (welke eveneens stormvloedrij liggen en slechts kaden noodig hebben) op f 500 per ha, dan kan men daarvoor tezamen rekenen f 1.600.000. Hierbij tellend de f 1.500.000 voor de brug bij Kortgene, welker bouw men reeds had voorgenomen, dan komt men tot f 3.100.000. Verder moet men nog de voordeelen van de drie wegverbindingen met Noordbeveland meetellen, alsmede het missen van 53 km zeedijk, het winnen van ongeveer 732 ha land en duin buiten den dam bij Veere en het verkrijgen van een laag boezempeil. Gekapitaliseerd wegen de voordeelen vermoedelijk dus wel tegen de uitgave van f 6.500.000, c.q. f 5.300.000 op.

Eene meer gedetailleerde en gefundeerde berekening kan dit beter uitmaken. Voorshands schijnt het plan tot vereeniging van de drie eilanden niet verwerpelijk.

De vraag of eene afdamming van de Zandkreek onderhandelingen met België noodig zal maken, kan vermoedelijk ontkennend beantwoord worden, omdat geen vaarweg wordt afgesneden die in 1839 reeds bestond.

Hoofdstuk II. Plan met hoogen boezem.

§ 6. Verziltingsbezwaren.

Een der grootste bezwaren van Walcheren is, dat het door zout water is omringd en dat het doorsneden is door een diep kanaal met hoogen waterstand (0,90 +) dat eveneens volledig zout is. Zelfs in het winter halfjaar blijft het polderwater van Walcheren dus veel te zout. Het gemaal "Boreel" maalt zelfs nimmer water uit met minder dan 700 mg chloor per liter en in droge tijden is dit nog zeer veel meer. Als uiterste grens zou een chloorgehalte van niet meer dan 300 mg per liter gewenscht zijn.

Noord- en Zuid Beveland hebben het zoutbezwaar minder, omdat de terreinen hier veelal hooger liggen. Toch zijn er vooral op Zuid Beveland toch nog veel lage terreinen.

Het ware gewenscht van de zoutgehalten op Walcheren en Zuid- en Noord Beveland een studie te bezitten, gemaakt op de wijze zooals onlangs door Ir P. de Gruyter voor Rijnland is geschied. Voor de granslanden alleen kwam deze Ingenieur daarbij op een gekapitaliseerde schade van f 30.000.000, voor de kascultuur van f 22.500.000. Daarbij moet men bedenken, dat de chloorgehalten van Rijnland zeer vele malen kleiner zijn dan die op Walcheren en nagenoeg steeds ver beneden de genoemde grens van 300 mg/l blijven.

Op Voorne wordt door de Commissie tot afdamming van de Brielsche Maas een gekapitaliseerde schade in de druiven- en tomatencultuur ongeveer f 10.000.000 bereken.

Weliswaar is op Walcheren nog weinig tuinbouw en is het vooral deze die gevoelig is voor het chloor, doch Walcheren heeft een goede verbinding met Engeland en zou uit dien hoofde een goed tuinbouwland kunnen worden. Zuid Beveland is dit reeds. Trouwens voor grasland schatte de Commissie Nobel de waarde van goed water op f 25 per ha per jaar en de Staatscommissie Lovink verklaarde zich met die raming in het algemeen te kunnen vereenigen.

Door de vereeniging van de drie eilanden volgens het in Hoofdstuk I beschreven plan zal het zoutbezwaar slechts wei-

nig afnemen. Weliswaar wordt de totale zee-grens bekort, doch het Kanaal door Walcheren blijft zout en de nieuwe boezem, die laag ligt en dus zeer veel zout schutwater en kwel ontvangt, zal eveneens zout worden.

Men zou het peil van het Walcherensch kanaal flink kunnen verlagen en daardoor de kwel door de kanaaldijken beperken of zelfs doen ophouden, doch aan dit verlagen zitten de vrij groote bezwaren ten aanzien van de kaden, oevervoorzieningen, de marinehaven en de werf de Schelde.

Een betere mogelijkheid zou zijn den boezem van de Zandkreek-Veersche Gat tot een betrekkelijk hoog peil met zoet water te vullen. Indien daarvoor het peil van 0,90 + wordt aangehouden, kunnen de bestaande sluizen bij Veere openstaan en kan ook het kanaal door Walcheren zoet worden. Het liefst moet echter een nog hooger peil worden genomen, bv. het peil van HW of 1.50 +, zulks om het zout beter te weren.

Daarbij moeten de afwateringen alle aan den buitenrand van het nieuwe schiereiland komen.

De schaden door het zout zijn te groot dan dat men in de toekomst niet zou trachten hieraan tegemoet te komen. Het hebben van een flinke plas met hoog zoet water in het midden van het schiereilandcomplex, uit welke men de slooten der lage landerijen kan doorspuien is een ideaal dat vroeg of laat wel verwezenlijkt zal worden. Deze toekomstmogelijkheid dient tenminste opengehouden te worden.

Het zoete water moet daarbij van den Amer komen en via de Donge- het Markkanaal, de Mark en een nog te graven verbinding Mark-Bergen op Zoom naar den Zandkreekboezem worden gevoerd.

Hoewel dit op het eerste gezicht bezwaarlijk lijkt, is deze oplossing toch niet à priori te verwerpen, zooals uit de volgende beschouwing mogeblijken.

Gerekend moet worden op een aanvoer in droge tijden van 0.2 m³/sec. per 1000 ha. Daar het complex bewesten den Kreekrakdam 70.000 ha groot is, zou maximaal 14 m³/sec. zoet rivierwater aangevoerd moeten worden. Bij een gemiddelde snelheid van 0,40 m/sec. zou een profiel van 35 m² nodig zijn.

Bij de normalisatie der beken in Drenthe nam men de snelheden van 0,70 m/sec. Het zand was daar doorgaans niet grover dan in Zeeland op 2.5 m diepte.

Men moet zich dus een kanaal denken van 10 m bodembreedte en 2.50 m diepte. Het verhang zou daarbij maximaal 4 cm/km zijn en zou geleverd moeten worden door een gemaal dat bv. bij Bergen op Zoom het peil tot 3.00 + zou moeten opvoeren. (bijlage 7) De genoemde 14 m³/sec. is een uiterst maximum, de coëfficiënt 0,2 geldt feitelijk alleen voor laag verzilt land en lang geen 70.000 ha is verzilt en laag. Vermoedelijk is 10 m³/sec. reeds meer dan genoeg.

Een der redenen waarom de uitvoering van het verzoetingsplan voor Walcheren en de Bevelanden niet à priori verwerpelijk is, doch zelfs kanskan hebben binnen niet zeer langen tijd verwezenlijkt te worden, ligt gedeeltelijk in de huidige onbevredigde afwatering van westelijk Noord Brabant. In het verslag van den Prov. Waterstaat inzake het onderzoek naar verbetering van de afwatering van Mark en Dintel (1936) werd dit grondig onderzocht en wordt vooral een afwatering door de Roode Vaart bij Moerdijk aanbevolen, met daarbij een kanaalverbinding tusschen Vliet en Mark. Het plan van ir. Bongaerts een afwaterings-, tevens scheepvaartkanaal te maken tusschen Vliet en Bergen op Zoom wordt als te kostbaar ter zijde gesteld Het Vliet Mark kanaal, lang 3½ km, wordt begroot op f 600.000 à f 700.000.

... kan worden, welke wordt de totale draagkracht bepaalt.
... door het kanaal door welke de rivier de rivier
... lozen, die laag ligt en het zeer veel water
... kwel ontstaat, zal eveneens voort worden.

... kan ook het geval van het bevochtigde kanaal zijn
... kan verlagen en de bodem de bodem door de kanaal
... kan of zelfs een oever, doch kan dit verlagen zijn
... vlij grote bewaars van water van de bodem, overvloeds
... nieren, de rivierbedding en de rest de bodem.

... Een betere mogelijkheid zou zijn de bodem van de
... kroon-voorwaarde dat het een patroonlijk door het
... water te vullen. Indien daarvan het deel van 0,90 + wordt
... van bodem, kunnen de bodemdeelen zijn bij 0,90 +
... staan en kan ook het kanaal door welke water moet worden. Het
... lokaal moet echter van een hoogte van 0,90 + worden genomen, bv.
... het deel van 0,90 +, zoals op het deel van 0,90 +

... Dit moet de afmetingen alle aan den bodem
... van het kanaal ophoudende.

... De bodem van het kanaal is te groot om dat men in de
... bodem niet kan worden hiervan te komen. Het
... bodem van een kanaal moet hoog genoeg zijn in het
... bodem van het kanaal, de bodem van het kanaal
... van het kanaal, de bodem van het kanaal, de bodem van het kanaal
... of juist wel verhoogd zal worden. Deze bodem
... held bij de bodemde ophoudende te worden.

... Het moet echter moet daarbij van een ander komen en als de
... bodem van het kanaal, de bodem van het kanaal, de bodem van het kanaal
... bodem van het kanaal, de bodem van het kanaal, de bodem van het kanaal
... bodem van het kanaal, de bodem van het kanaal, de bodem van het kanaal

... lozen, die op het eerste gezicht beswaarlijk zijn, in
... deze opzichte toch niet is het te verwateren, zoodat als
... de volgende beschouwing mogelijk is.

... Gerekend moet worden op een aanvoer in drie lijnen van
... 0,9 m/sec. per 100 m. Daar het eenmaal 10 m/sec. moet
... 20,00 m/sec. in groot is, kan maximaal 10 m/sec. moet
... rivierwater aanvoerd moeten worden. Dit kan mogelijk
... omhoog van 0,90 m/sec. kan een tijdelijk van 0,90 m/sec.

... Bij de normalisatie der bodem in de bodem van de bodem
... bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van de bodem niet gro-
... ver van in de bodem van 0,90 m/sec.

... Het moet zijn een kanaal, bodem van 0,90 m/sec.
... te en 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. + 0,90 m/sec.
... zijn en kan verwater worden door het kanaal van 0,90 m/sec.

... bij bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. + 0,90 m/sec.
... (bodem 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.)
... de bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

... land en het kanaal van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.
... lijn is 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

... Een bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.
... plan voor welke en de bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

... lijn is, ook zijn kanaal van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.
... lijn verhoogd te worden. Het kanaal van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

... die bodemde afmeting van het kanaal van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.
... in het kanaal van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

... moet naar verandering van de afmeting van het kanaal van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.
... (1930) werd dit bodemde onderzoek en wordt voort aan de
... water van de bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

... bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.
... bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

... bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.
... bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

... bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.
... bodem van 0,90 m/sec. Het kanaal van 0,90 m/sec. is een kanaal van 0,90 m/sec.

Door belangstellenden werd acties op touw gezet de afwatering van westelijk Noord Brabant vooral naar Bergen op Zoom te richten, mede met de bedoeling deze plaats aan een latere scheepvaartverbinding te helpen met haar achterland. Deze wilden dus het "plan Bongaerts" of iets dergelijks zien uitgevoerd in plaats van de verbetering van de Roode Vaart.

Voorts heeft men nog het vraagstuk van het Antwerpen-Hollandsch Diep kanaal, dat eveneens tusschen Bergen op Zoom en Steenbergsche Sas of Dintelsas zou kunnen lopen en dat ook als zoetwater houdend kanaal zou moeten worden ingericht.

Men moet hier in de westelijk Noord Brabant de afwateringskwestie dus niet als alleenstaande beschouwen. Er zijn hier groote andere belangen die er mede annex zijn, t.w.
1. de zoetwatervoorziening van Zeeland en NW-Noord Brabant.
2. de scheepvaart

Er werd hier geheel Zeeland genoemd, omdat niet alleen Walcheren, Zuid Beveland en Noord Beveland behoefte hebben aan zoet water, doch ook Tholen en Schouwen.

Indien men de handen vrij zou hebben op de Tusschenwateren, hetgeen te eeniger tijd als gevolg van onderhandelingen met België wellicht bereikt zal worden, zal men waarschijnlijk willen trachten Tholen aan het vaste land te verbinden met behulp van twee dammen. Daartusschen komt dan een boezem de Eendrachtboezem, die zijn zoet water eveneens aan het zoetwaterkanaal kan ontleenen. Op dezelfde wijze als bij de afdamming van het Kreekrak worden dan betere wegverbindingen geschapen, laat men verscheidene kilometers zeedijk vervallen en bevordert men de landwinning.

Op bijlage 6 werd deze vasthechting van Tholen tevens schetsmatig aangegeven. In den zuidelijken dam kan een sluis komen van bv. 9 m breedte, de noordelijke dam sluit de Eendracht geheel af, bij Vosmeer en vervangt daar dus de veerverbinding. Ten noorden van dien dam zal 1.760 ha land worden aangewonnen tot aan het Zijpe. De dijk lengte wordt met 16 km bekort. Voor Tholen, dat 11.600 ha groot is, zal max. 2.32 m³/sec. zoet water nodig zijn. Dit moet opgepompt worden in den Eendrachtboezem.

Men laat thans bij de Steenbergsche Sas in droge tijden zout zeewater in. Volgens het genoemd verslag van den Prov. Waterstaat (1936) kan het ontbreken van klachten hieromtrent alleen worden verklaard uit de omstandigheid dat in het gebied van de Vliet weinig of geen onderzoekingen naar de gevolgen van een te groot zoutgehalte van het water hebben plaats gevonden. Ook hieraan zal natuurlijk een eind komen, zoodat NWN.Brabant tevens van het door het Markkanaal te leveren zoet water zal moeten worden voorzien.

Schouwen, dat zéér groote behoefte heeft aan zoet water, is moeilijk te helpen, daar het Zijpe te diep en te breed is om af te dammen, de scheepvaart zich hiertegen ook verzet en een pijpleiding over of onder het Zijpe door misschien te kostbaar zal worden. Een ander middel is het sterk doen verlanden van de wateren benoorden het Zijpe, waardoor het Rijnwater via het Zijpe zou gaan stroomen. Dit duurt echter bijzonder lang.

§ 7. Verzoetingseischen.

Het zoutprobleem is in het lage deel van ons land steeds zoodanig primair dat men bij alle plannen voor soms een verre toekomst reeds thans er mede rekening moet houden. Er moet een doorgaande stroom mogelijk zijn via de Donge het Markkanaal, de Mark, een Mark-Vlietkanaal, de Vliet, een Vliet-Scheldekanaal en een zoetwaterkanaal naar de afge-

damde Zandkreek. Een zijtak moet gaan naar de afgedamde Eendracht en mogelijk zelfs tot naar Schouwen. De plannen tot afdamming van de Donge, die tot de verbetering van de afwatering van westelijk Noord Brabant en die tot het maken van een grootere scheepvaartweg voor Antwerpse Rijnvaart moeten hiermede rekening houden. De peilen van de verschillende kanaalpanden moeten, ten minste des zomers zoodanig zijn, dat deze stroom naar het Zuidwesten mogelijk is. De profielen zoodanig, dat de max. stroomen geen te grooten hinder geven aan de scheepvaart.

Het zoetwaterkanaal, aangegeven op bijlage 6 zou voor gedeelten door de scheepvaart gebruikt mogen worden, gedeeltelijk ook voor de afwatering, mits zijn hoofdfunctie, het leveren van zoetwater, niet in het gedrang komt. De bovenlopen van de Donge, de Mark, de Vliet, de Zoom, enz. zouden eveneens op het Zoetwaterkanaal mogen afwateren, doch dit water zou dan niet vervuיל mogen zijn. Een tweetal of drietal pompen zou noodig zijn het verval te leveren tusschen Geertruidenberg en de Zandkreek. De eerste zou bij den oostelijken mond van het Markkanaal kunnen worden geplaatst, de tweede bezuiden Bergen op Zoom. Mogelijk moet daartusschen nog een komen.

Bij (de) onderhandelingen met België zullen de zoetwatervoorzieningseischen in het vervolg ook als van groote beteekenis moeten worden beschouwd. Deze eischen o.a. afdamming van de Eendracht en van de Zandkreek.

De Zoetwaterboezems van de Zandkreek en de Eendracht zouden peilen moeten kunnen krijgen van ongeveer HW of iets daarboven, omdat zij anders zullen verzilten door schut- en lekwater. Gaat men lagere peilen vaststellen, dan moet men teveel Rijnwater gebruiken (van welke vloeistof men in droge tijden te weinig heeft) voor de verdrijving van het binnengedrongen zoute water. Men moet er dus thans reeds rekening mede houden dat men in de toekomst op den Zandkreekboezem standen van 1.50 + en op den Eendrachtboezem standen van 1.65 + kan verwachten. De steenen van de oeververdediging langs de Zandkreek kunnen daardoor niet worden verkocht.

De urgentie van het leveren van zoet water is niet voor alle gebieden hetzelfde. Hooge nieuwe gronden zullen zelfs nog in geen verre toekomst zoet water noodig hebben. Lage oude gebieden zoals Walcheren zal men reeds spoedig aan zoet water willen helpen.

§ 8. Gewenschte studies.

Uit het voorgaande volgt dat het gewenscht is de volgende studies uit te lokken.

- a. Studie omtrent het zoutbezwaar op Walcheren, de mogelijkheden van tuinbouw op dit eiland en de voordeelen van het hebben van zoet water
- b. Studie omtrent het zoutbezwaar op Zuid Beveland en Noord Beveland.
- c. Idem omtrent het zoutbezwaar op Tholen.
- d. Idem omtrent het zoutbezwaar op Schouwen
- e. Studie nopens het Zoetwaterkanaal Geertruidenberg-Walcheren met een zijtak naar Tholen. Het kanaal Bergen op Zoom-Wilhelminadorp zou niet als scheepvaartweg uitgevoerd behoeven te worden. In plaats van beweegbare of hooge bruggen zouden duikers of lage vaste bruggen kunnen worden gemaakt. Vermoedelijk zal een syphon noodig zijn onder het kanaal van Zuid Beveland door.

Komt men voor a, b en c tot hogere bedragen dan voor e, en dit zal nagenoeg zeker het geval zijn daar de land- en

tuinbouwbelangen spoedig in tientallen millioenen guldens lopen, dan is het denkbaar dat binnen afzienbaren tijd het genoemde Zoetwaterkanaal tot stand komt, te meer omdat daarbij tevens belangrijke afwaterings- en scheepvaartproblemen in Noord Brabant worden opgelost.

De studie e zal moeten omvatten een becijfering van de maximaal benodigde hoeveelheid zoet water. Voor lage gronden is dit - gelijk werd medegedeeld - 0,2 m³/sec. per 1000 ha. Echter bestaan Zuid en Noord Beveland niet uitsluitend uit lage gronden. In plaats van 14 m³/sec. zoals hierboven in § 6 werd genoemd, kan men dus misschien volstaan met 10 m³/sec. of nog minder. Dit maakt het zee-waterkanaal goedkooper in de uitvoering.

Een globale raming wijst uit, dat men voor het Zoetwaterkanaal tusschen Bergen op Zoom en Wilhelminadorp, d.i. een lengte van 42 km, waarvan 39 km nieuw te graven, ongeveer 1.300.000 m³ moet graven en ongeveer f 2.500.000 moet besteden; het maken van nieuwe uitwateringen naar de randen van het nieuwe schiereiland niet inbegrepen. De beste weg schijnt het zoetwatertraject de spoorbaan te doen volgen en daarna de Goessche Haven (bijlage 6).

Op het eerste gezicht schijnt de zoetwatervoorziening van Walcheren dus goed loonend. Rekent men op Walcheren 16.000 ha land, dat een voordeel zal hebben van f 25 per jaar per ha (volgens de Commissie Nobel en Lovink) dan wordt dit per jaar f 400.000 of gekapitaliseerd ongeveer f 10.000.000.

Neemt men volgens dienzelfden maatstaf voor Tholen 11.600 x f 25 = f 290.000 per jaar of ~~gepa~~ gekapitaliseerd f 7.250.000 en voor Zuid en Noord Beveland nog f 5.000.000 dan wordt het voordeel samen ruim f 22.000.000. De voordelen van een zoetwatervoorziening van westelijk Noord Brabant (in het verslag van den Prov. Waterstaat inzake de verbetering van de afwatering van Mark en Vliet komt daarover veel lezenswaardigs voor, ook wat betreft het zoutbezwaar voor de industrieën) zijn daarbij nog niet medegerekend. Verondersteld is hierbij dat de werken in Noord Brabant benoorden Bergen op Zoom zich zelf moeten laten betalen (scheepvaart, afwatering, zoetwatervoorziening).

Doordat het Zoetwaterkanaal bewesten Bergen op Zoom een hoog peil moet verkrijgen blijft het grondverzet betrekkelijk gering. De uitkomende grond moet in de kaden worden geborgen, die op Zuid Beveland een kruinshoogte van gem. 2½ m + moeten verkrijgen.

§ 9. Andere toekomstmogelijkheden.

De vraag zou nog kunnen rijzen of niet andere toekomstmogelijkheden betreffende het Veersche Gat-Zandkreek aanwezig zijn. Wil men dezen stroom en diens oevers meer productief maken, dan kan men óf er land van maken, óf het als water meer laten opleveren.

Bij het laatste geval denkt men aan oestercultuur of aan een getijwaterkracht. De oestercultuur heeft bij Ierseke-Bergen op Zoom nog gelegenheid zich uit te breiden en is in verband met het voorkomen van de slippen ook niet zoo loonend meer; een getijwaterkracht is oogenschijnlijk te fantastisch. Beide mogelijkheden zouden echter eenigszins kunnen worden onderzocht.

In het geval men er land van wil maken, zou men één enkelen dam maken, bv. bij Kortgene. Aan weerszijden van dien dam zou men dan land winnen, zoodat binnen bv. 200 jaren de drie "eilanden" Walcheren en de Bevelanden tot één enkel aaneengegroeid zouden zijn.

De scheepvaart naar het Walcherensch kanaal dient dan via het Veersche Gat, dus om de westpunt van Noord Beveland heen onderhouden te worden. Dit levert bezwaar op wegens het blootgestelde traject bij die westpunt. Een sluis in den dam bij Kortgene zou geen of weinig nut hebben tenzij men \pm voortdurend ging baggeren en bij elke nieuwe inpoldering weer nieuwe sluisen ging maken. De bestaande uitwateringen zouden ook voortdurend verlanden en voorzieningen vereischen.

Niet alleen uit het oogpunt van scheepvaart en economie schijnt het maken van een enkelen dam dus niet gunstig, ook in het belang van den goeden toestand op het toekomstig schiereiland, waarbij in het midden een flinken boezem voor zoetwater zal komen te liggen, schijnt het plan met twee dammen de voorkeur te verdienen. Men scheidt er een stabiel toestand mede; bij het plan met den enkelen dam een labiel, die doorloopt nieuwe voorzieningen eischt.

Men kan de mogelijkheid nog bezien langs de oevers van de Zandkreek land te gaan winnen door opslibbing. Dit zal niet alleen kostbaar land worden, aangezien vele kribben noodig zijn, doch er zal slechts weinig land worden gewonnen, omdat de stroomsnelheden in het resterende deel zullen toenemen. Slechts in wateren wier stroomkracht afneemt door landwinnen, kan men met veel succes de aanslibbingsmethode volgen. Een dergelijk plan heeft hier dus geen kans op verwezenlijking.

De hoofdingenieur

(get.) J. van Veen

's-GRAVENHAGE,
14 - 8 - 1945.

Bijlage 8.

Globale begroting dam Veersche Gat, lengte 1940 m.

Hoeveelheid	Omschrijving	Eenh. prijs	T o t a a l
1.200.000 m3	zand zuigen, vervoeren persen. (incl. 30% uitlevering)	f 0,35	f 420.000.--
57.300 m3	klei steken, vervoeren en verwerken	" 1,50	" 85.950.--
64.640 m2	zinkstuk (incl. bestorting)	" 4,50	" 290.880.--
17.190 m2	kraagstuk (incl. bestorting)	" 4.--	" 68.760.--
22.920 st	perkoenen	" 0,70	" 16.044.--
43.166 m2	steenglooiing	" 8.--	" 335.328.--
11.460 m2	wegverharding	" 2.50	" 28.650.--
71.780 m2	bezaaien	" 0.02	" 1.435,60
	diversen, afronding onvoorzien		" <u>52.952,40</u>
			f 1.300.000.--
	In verband met ervaring op Walcheren verhoogd tot		f 2.000.000.--

Indien gebruik wordt gemaakt van klei keileem in plaats van zinkstukken wordt de hoeveelheid keileem:

75.000 m3 à f 1,40 = f 105.000

zand 1.100.000 m3 à f 0,35 = f 385.000

post zinkstukken vervalt.

Hierdoor wordt totaalbedrag met rond f 220.880 verminderd.

Bijlage 9.

Globale begrooting dam Zandkreek bij Kats, lengte
1750 m.

Hoeveelheid	Omschrijving	Eenh. prijs	T o t a a l
620.000 m3	zand zuigen enz.	f 0,35	f 217.000
51.000 m3	klei steken enz.	" 1,50	" 76.500
6.310 m2	zinkstukken incl. bestorting	" 4,50	" 28.395
14.000 m2	kraagst.incl. best.	" 4.--	" 56.000
21.000 st.	perkoenen	" 0.70	" 14.700
31.500 m2	steenglooing	" 8.--	" 252.000
10.500 m2	wegverharding	" 2.50	" 26.250
70.000 m2	bezaaien	" 0.02	" 1.400
	afronding enz.		" 47.755
			<u>f 720.000</u>
			Verhoogd tot f 1.000.000

Bij gebruik van keileem vervalt post zinkstukken en wordt benodigd:

4.500 m3 keileem à f 1.40
614.000 m3 zand à " 0.35

waardoor totaal bedrag wordt verminderd met f 24.200.

Bijlage 10.

Globale begrooting dam met brug bij Kortgene, lengte 480 m

Hoeveelheid	Omschrijving	Eenh. prijs	Totaal
170.000 m3	zand zuigen enz.	f 0.35	f 59.500
5.400 m3	klei steken enz.	" 1.50	" 8.100
3.600 m2	kraagstukken	" 4.--	" 14.400
5.400 st	perkoenen	" 0.70	" 3.780
2.250 m2	steenglooiing	" 8.--	" 18.000
2.700 m2	wegverharding	" 2.50	" 6.750
8.550 m2	bezaaien	" 0.02	" 171
	afrondding enz.		" <u>14.299</u>
			f 115.000
	Beweegbare brug (20 m wijd)		" <u>200.000</u>
			f 315.000
			=====

Bijlage 11.

Afdamming met boezemstand 1.50 m -

Leidam en buitenhaven.

Leidam

Hoeveelheid	Omschrijving	Eenh. prijs	T o t a a l
140.000 m3	zand	f 0.35	f 49.000
13.200 m3	klei	" 1.50	" 19.800
11.000 m2	steenglooiing	" 8.--	" 88.000
7.200 st.	perkoenen	" 0.70	" 5.040
9.600 m2	kraagstukken	" 4.--	" 38.400
	afrondding		" 14.760
			<u>f 215.000</u>
			=====

Buitenhaven (zonder baggerwerk).

3.600 m2	kraagstukken	f 4.--	f 14.400
3.600 st.	perkoenen	" 0.70	" 2.520
4.800 m2	steenglooiing	" 8.--	" 38.400
	afrondding		" 4.680
			<u>f 60.000</u>
			=====

450.000 m3 baggerwerk (p.m.) zie eindbegrooting.

B I J L A G E N.

1. Overzichtsteekening met afwaterend gebied.
2. Situatie dam in Veersche Gat.
3. Idem in Zandkreek bij Kats
4. Idem in Zandkreek bij Kortgene.
5. Dwarsprofielen dam.
6. Zoetwaterkanaal Donge-Zandkreek
- 7.. Lengteprofiel Zoetwaterkanaal Bergen op Zoom - Zandkreek.
8. Begrooting dam Veersche Gat
9. " " bij Kats
10. " " bij Kortgene
11. " " leidam buitenhaven
- 1a. Peilgegevens Zandkreek - Veersche Gat.

1. Übersicht über die verschiedenen Arten der ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...
6. ...
7. ...
8. ...
9. ...
10. ...
11. ...
12. ...

Brief van 26 Nov. 1945,
No. 6877 Z.

Studiedienst.
Afdamming Zandkreek enz.

Bijlagen: 2 terug.

In antwoord op Uw nevensgenoemd schrijven doe ik U hierbij toekomen mijn opmerkingen over de nota en over den ontwerp brief.

A. Nota.

1. Het peil van den lagen boezem lijkt mij met 1.60 - NAP wel heel laag gekozen te zijn om dat zonder bemaling te kunnen handhaven. Principieel zal het echter niet zooveel verschil maken wanneer bij nauwkeurige berekening zou blijken, dat het peil 10 à 20 cm hooger zou moeten worden.
2. Ook over het te verwachten chloorgehalte zullen meer uitvoeriger berekeningen beter licht moeten verschaffen. Wellicht zou met het oog op de zoutbestrijding nog overwogen kunnen worden om ook in de toekomst, wanneer de sluizen te Vlissingen weer hersteld zullen zijn de nu tot schutsluis in te richten binnenkeersluis als zoodanig in dienst te laten eventueel met eenige verlaging van het peil van het Kanaal door Walcheren.
3. Bldz. 2 onderaan. Een breedte van 9 m voor één enkele sluis zou toch wel heel erg weinig zijn. Dit zou met het oog op Rijnschepen toch tenminste 12 m moeten zijn.
4. Onder de voordeelen op bldz. 4 wordt onder le genoemd het openen van de mogelijkheid om Walcheren te verzoeten. Het komt mij voor, dat òf het plan met lagen òf dat met hoogen boezem kan worden uitgevoerd, maar dat het niet wel mogelijk is, eerst het werk met lagen boezem tot stand te brengen en later den boezem 2.50 à 3.00 m te verhoogen. Al het lage land, dat dan in cultuur gebracht zou zijn, zou daarbij weer moeten worden bedijkt en bemalen òf verloren gaan. In dit verband merk ik nog op, dat op de teekening no. 6 de begrenzing van het zoetwater-meer dezelfde is als die van het meer met lagen boezem. Dit is niet

AAN

Den Heer Hoofdingenieur van den
Rijkswaterstaat, waarnemende den
dienst in de directie Benedenrivieren
te 's-GRAVENHAGE.

- juist, -

juist, zoodat de teekening ware te wijzigen.

5. Laatste alinea. Hoofdstuk I. Naar mijn meening zou wel overleg met België noodig zijn vanwege de afdamming van het Veeregat.
6. Verlaging van het peil van het Kanaal door Walcheren zou mogelijk zijn door gesloten houden van de sluis tusschen binnenhaven en Kanaal te Vlissingen. (Zie ook punt 2).
De Schelde en de Haven van Vlissingen hebben dan geen last, maar de scheepvaart ondervindt wel hinder. Ook zouden voorzieningen noodig zijn voor de loskade en de havens te Middelburg.

B. Ontwerp brief.

1. De opmerkingen onder punten 3 en 5 zou ik liever weg laten. De kwestie van het verband met de annexatie kunnen wij in onze waterstaatkundige beschouwing gerust achterwege laten, terwijl de onduidelijkheid in den brief niet zoo groot is, dat daarop speciaal de aandacht moet worden gevestigd. Ten overvloede informeerde ik even bij den Directeur van den Planologischen Dienst alhier waar hij den dam gedacht had. Hij deelde mij mede, dat hij den dam in elk geval zeewaarts van Veere had gedacht, dus zoo ongeveer op dezelfde plaats als waar de heer van Veen dezen heeft geprojecteerd.
2. In alinea 7 wordt van het standpunt uitgegaan, dat het mogelijk zou zijn eerst het meer met laag peil en later eventueel dat met hoog peil tot stand te brengen. Onder A 4 van dezen brief vermeldde ik reeds, dat dat naar mijn meening niet mogelijk zou zijn. Het zal dunkt me daarom beter zijn, bij het eerste onderzoek daarover principieel te beslissen, zoodat de nota met beide plannen ware over te leggen. De zinsneden, bedoeld onder no. 8 zou de heer van Veen misschien wel uit de nota willen schrappen.
3. De ontwerp brief zou dan kunnen worden zooals door mij gewijzigd. Indien U daarmede kunt instemmen verzoek ik U de stukken spoedig voor verzending gereed te maken, opdat wij deze nog kunnen onderteekenen op de plaats waar we nu zitten.

De Hoofdingenieur van den
Rijkswaterstaat, waarnemende den
dienst in de directie Zeeland,
get. onleesbaar.

Brief van 13 Augustus 1945
No. 633 Afd. A.

Betreffende: Studiedienst.
Afdamming en droogmaking
Zandkreek en Sloe.

Bijlage: nieuw 1.

1. Ter voldoening aan de bij nevenvermeld schrijven ontvangen opdracht hebben wij de eer UHoogEdelGestrenge het volgende te berichten.

2. De directeur van het bureau van den Rijksdienst voor het Nationale plan verzoekt U te mogen vernemen of U bereid bent een onderzoek te doen instellen als bedoeld in het schrijven van den wnd. directeur van het bureau van den Provincialen planologischen dienst voor Zeeland, betreffende "de mogelijkheid van afdamming "aan beide zijden van de Zandkreek en droogmaking van dit gedeelte "met het Noordelijke Sloegedeelte."

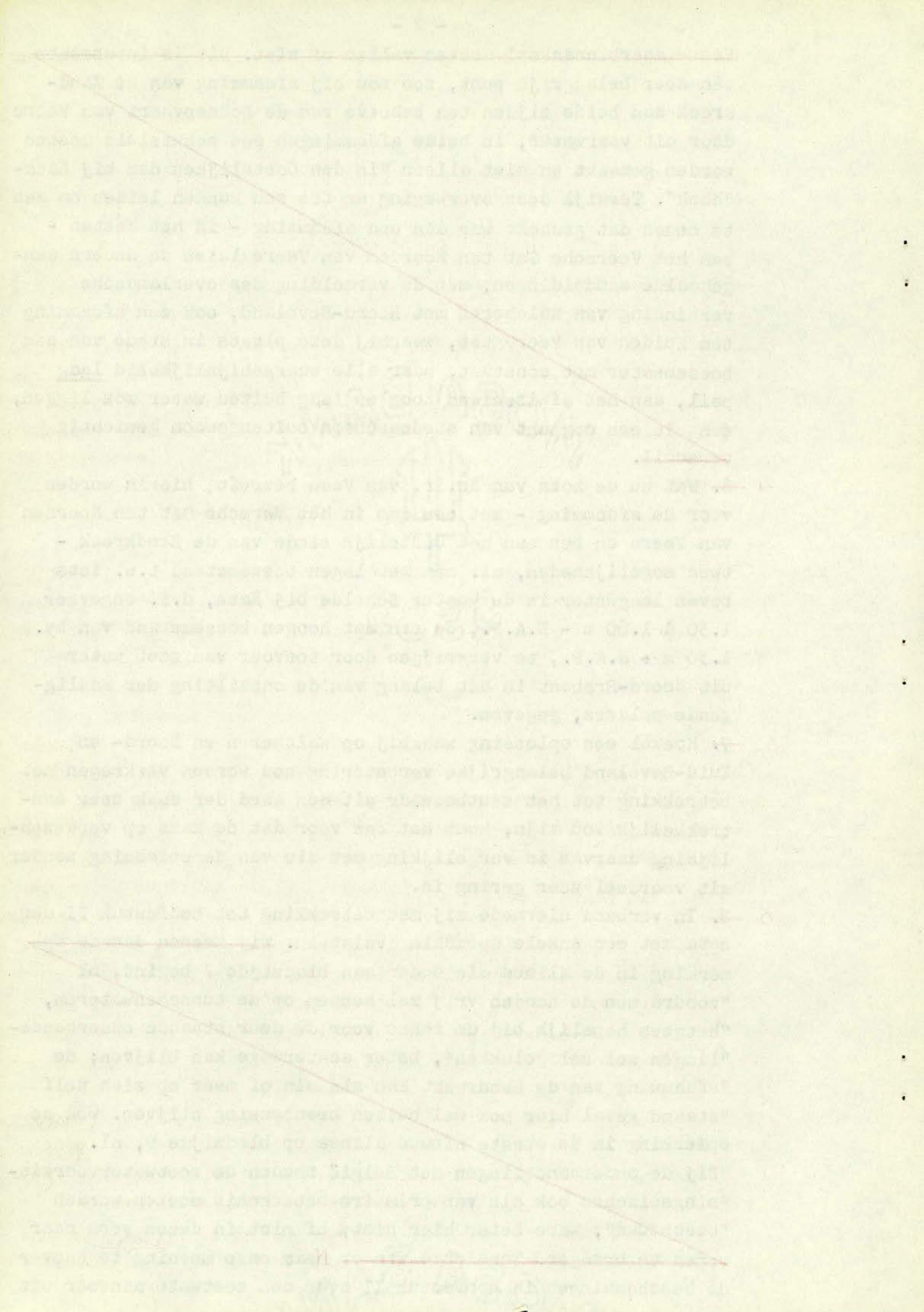
~~3. Eerstgenoemde directeur acht het van groot belang dat een landaanwinning als bedoeld in het schrijven van den in de tweede plaats genoemden wnd. directeur zoo spoedig mogelijk zou worden bevorderd "tenzij een gebiedsvergroting in Oostelijke richting "tot stand zou komen"; naar onze meening zou de landaanwinning in Zeeland ook met de gebiedsuitbreiding in Oostelijke richting wel zeer gewenscht kunnen worden geacht.~~

5. ~~4.~~ Een voorloopig onderzoek naar de mogelijkheden der afdamming en de voor- en nadeelen aan het plan daartoe verbonden, is ingesteld en het resultaat van dit onderzoek is neergelegd in de hierbij gaande nota van den Hoofdingenieur dr.ir. J. van Veen, hoofd der Afdeling Studiedienst van de directie Benedenrivieren.

~~5. Alvorens tot behandeling van deze nota over te gaan moge een opmerking worden gemaakt naar aanleiding van den brief van den wnd. directeur van het bureau van den Provincialen planologischen dienst voor Zeeland: gesproken wordt in dit schrijven eerst over "de afdamming van de Zandkreek en het Noordelijke Sloegedeelte "en de inpoldering van het Zuidelijke Sloegedeelte", dan over "een "overlandsche verbinding tusschen Walcheren en Noord-Beveland", daarna over "afdamming en droogmaking van de Zandkreek met het "noordelijk Sloegedeelte", later over "afdamming aan beide zijden "van de Zandkreek en droogmaking van dit gedeelte met het noordelijke Sloegedeelte" en tenslotte over "een sluis in den Oostelijken dam bij Katshoek". Uit een en ander wordt niet duidelijk hoe het af te dammen gebied is gedacht, met name of gerekend is dat~~

~~Veere daarbinnen zal moeten vallen of niet. Dit is intusschen een zeer belangrijk punt, zoo zou bij afdamming van de Zandkreek aan beide zijden ten behoeve van de scheepvaart van Veere door dit vaarwater, in beide afdammingen een schutsluis moeten worden gemaakt en niet alleen "in den Oostelijken dam bij Kats-hoek". Terwijl deze overweging er toe zou kunnen leiden om aan te nemen dat gedacht was aan een afdamming - in het Westen - van het Veersche Gat ten Noorden van Veere laten de andere aangehaalde aanduidingen, met de vermelding der overlandsche verbinding van Walcheren met Noord-Beveland, ook een afdamming ten Zuiden van Veere toe, waarbij deze plaats in stede van aan boezemwater met constant, naar alle waarschijnlijkheid laag peil, aan het afwisselend hoog en laag buiten water zou liggen, een uit een oogpunt van stedenschoon buitengewoon gewichtig verschil.~~

- ~~4. 6.~~ Wat nu de nota van dr.ir. van Veen betreft, hierin worden voor de afdamming - met een dam in het Veersche Gat ten Noorden van Veere en een aan het Oostelijk einde van de Zandkreek - twee mogelijkheden, nl. een met lagen boezemstand t.w. iets boven laagwater in de Ooster Schelde bij Kats, d.i. ongeveer 1.50 à 1.60 m - N.A.P., en een met hoogen boezemstand van bv. 1.50 m + N.A.P., te verkrijgen door toevoer van zoet water uit Noord-Brabant in het belang van de ontzilting der aanliggende polders, gegeven.
- ~~5. 7.~~ Hoewel een oplossing waarbij op Walcheren en Noord- en Zuid-Beveland belangrijke verbetering zou worden verkregen met betrekking tot het zoutbezwaar uit den aard der zaak zeer aantrekkelijk zou zijn, komt het ons voor dat de kans op verwezenlijking daarvan in vergelijking met die van de oplossing zonder dit voordeel zeer gering is.
- ~~6. 8.~~ In verband hiermede zij met betrekking tot hoofdstuk II der nota met een enkele opmerking volstaan. ~~Wij meenen dat de opmerking in de alinea die onder aan bladzijde 7 begint, nl "zoodra men de handen vrij zal hebben op de tusschenwateren, "hetgeen hopelijk bij de thans voor de deur staande onderhandelingen wel zal gelukken", beter achterwege kan blijven; de "afdamming van de Eendracht kan als min of meer op zich zelf "staand geval hier ook wel buiten beschouwing blijven. Ook de opmerking in de eerste nieuwe alinea op bladzijde 9, nl. "Bij de onderhandelingen met België zouden de zoetwatervoorzieningseischen ook als van primaire beteekenis moeten worden "beschouwd", ware beter hier niet, of niet in dezen vorm naar voren te brengen. Tenslotte was er ^(ZOU ER) Naar onze meening tegenover de beschouwingen in hoofdstuk II over den zoetwateraanvoer uit~~



Noord-Brabant, wel aanleiding geweest tot een uitvoeriger beschouwing in hoofdstuk I over den invloed op het zoutgehalte in het gebied van den nieuwen boezem van de nieuwe situatie, waarin nl. rond 23000 ha afwateren op dien boezem en rond 53 km dijk langs dezen boezem niet meer tweemaal daags tot een hoog peil door het zeewater worden bespoeld, en dus eenige verbetering met betrekking tot de verzoeting niet uitgesloten schijnt.

7. ~~9.~~ Als boven reeds gezegd meenen wij dat voorloopig slechts een oplossing met lagen boezemstand, dus als aangegeven in hoofdstuk I der nota, behoeft te worden nagegaan.
8. ~~10.~~ Met betrekking tot de landaanwinning en tot de scheepvaartbelangen is een oplossing met de dammen ter plaatse als door dir van Veen aangegeven wel de gunstigste; deze heeft echter het vooral niet te gering te schatten bezwaar - boven reeds terloops vermeld - dat Veere aan water met een constant laag peil, van ongeveer 1.50 à 1.60 m - N.A.P. zal komen te liggen.
9. ~~11.~~ Kan over laatstbedoeld bezwaar worden heen gestapt, dan schijnt het plan in dezen vorm hoofdzakelijk slechts voordeelen te hebben, waarvan naast het winnen van vermoedelijk 2500 à 3000 ha grond, het tot binnendijk worden van rond 53 Km Zeedijk (waarvoor slechts ongeveer 3.75 Km afdamming in de plaats komt) en het verkrijgen van een drietal vaste verbindingen met het vervallen van veren, alsmede afwatering van een groot gebied op een boezem met constant laag peil, wel de voornaamste zijn;; tegenover het nadeel van één sluis méér in den vaarweg over Veere door fx Zandkreek staat nog het voordeel dat na de afdamming in het Veersche Gat en de Zandkreek stil water wordt aangetroffen, resp. een beweégbare brug (onbeperkt doorvaarthoogte) in plaats van den vaste bij Kortgene. In hoever de afdammingen met de hiervoor bedoelde tweede sluis eenig bezwaar van Belgische zijde zou kunnen ontmoeten is nog niet nader onderzocht; voorloopig schijnt het ternauwernood denkbaar dat ernstig tegen het plan zou kunnen worden opgekomen. Overleg met België zal in elk geval noodig zijn.
10. ~~12.~~ Wij zijn van oordeel dat bij de verhouding der voor- en nadeelen zooals deze reeds bij een eerste beschouwing is te zien, de tot standkoming der afdamming in den geest als door dir. ir. van Veen aangegeven bevorderd dient te worden en dat de kosten daarbij geenszins een overwegend bezwaar zullen behoeven te vormen, te minder waar, als in de nota opgemerkt, voor den oorlog reeds besloten was tot den bouw van een brug over de Zandkreek bij Kortgene, van welke brug de kosten toen op f. 1.500.000 waren te stellen. Van belang is thans slechts tot zekerheid te geraken omtrent de eischen welke aan de sluis, respectievelijk het sluis-

complex, in den dam bij Katshoek (en dus ook aan de beweegbare brug bij Kortgene) zullen zijn te stellen, aangezien deze eischen, zooals uit de nota blijkt, een belangrijken invloed hebben op de totale kosten van het plan.

11. ~~13.~~ Komt uitvoering van het plan reeds bij oppervlakkige beschouwing aanbevelenswaard voor, het moet naar onze meening toch aanstonds gewenscht geacht worden nauwkeuriger dan in de nota nog is geschied, in te gaan op de juiste ligging, oppervlakte, hoogte en geaardheid van het te winnen land; daarbij rijst b.v. ook de vraag of het wel aanbeveling zou verdienen de te winnen 300 ha rijpe gors te bestemmen voor vliegveld, dit is echter een questie die nog nader kan worden bezien.
12. ~~14.~~ Op grond van het bovenstaande zijn wij van meening dat op het schrijven van den directeur van het bureau voor het Nationale plan zou kunnen worden geantwoord dat U gaarne bereid bent een onderzoek als bedoeld te doen instellen en dat inmiddels een zéér voorloopig onderzoek reeds heeft plaats gehad, waarbij o.m. is gebleken dat afdamming van de Zandkreek met het Noordelijke Sloegedeelte en een gedeelte ~~xxxx~~ van het Veersche Gat door twee dammen respectievelijk ongeveer 3 Km ten Noorden van Veere en aan het Oostelijke einde van de Zandkreek zeer wel mogelijk is, dat daarbij door het maken van een sluis in laatstbedoelden dam en een beweegbare brug in een eventueel nog bij Kortgene door de Zandkreek te leggen dam, alsmede door het verrichten van baggerwerk in den door de afdamming ontstaanden boezem met laag peil (ongeveer 1.50 à 1.60 M - N.A.P.) naar behooren rekening kan worden gehouden met de belangen van de scheepvaart, dat het voordeel wordt verkregen van ongeveer 2000 à 3000 ha landwinning, van het vervallen van rond 53 Km zeedijk als zoodanig tegenover den nieuwen "last" van nog niet 4 Km gezamenlijke lengte der afdammingen, van de afwatering van meer dan 20000 ha op Walcheren en Noord- en Zuid-Beveland op den vorenbedoelden laaggelegen boezem, van een twee of drietal vaste verbindingen tusschen de hiervoorgenoemde eilanden gepaard met het vervallen van veren, en van de vaart door den rustigen boezem van Veere tot Katshoek tegenover het nadeel van het passeren van een sluis meer. Overlegging van een korte nota zou in uitzicht gesteld kunnen worden zoodra het nader onderzoek op enkele punten (plaats en hoogteligging enz. der te winnen gronden; invloed op zoutgehalte van den te vormen boezem) voltooid zal zijn en meer zekerheid zal zijn verkregen omtrent de door anderen dan den Rijkswaterstaatsdienst (i.c. b.v. het Ministerie van Marine) aan de sluis of het sluizencomplex, bij Katshoek en aan de brug in den dam bij Kortgene te stellen eischen. Omtrent de kosten van het plan zou

misschien reeds kunnen worden medegedeeld dat deze naar de prijzen van Mei 1940 zéér globaal te stellen zijn op rond f. 6.000.000 à f. 7.000.000 met sluizen bij Katshoek van dezelfde afmetingen als die te Veere en aanzienlijk minder wanneer de sluisafmetingen be- teekenend kleiner zouden kunnen blijven, waarbij dan tevens in herinnering zou kunnen worden gebracht dat destijds het plan voor een hooge vaste overbrugging van de Zandkreek bij Kortgene, waarvan de kosten op f. 1.500.000.- waren te stellen, in een vergevorderd stadium (aanbesteding) was gekomen.

13. ~~15.~~ Op grond van vorenstaande overwegingen stellen wij U voor den Directeur van het bureau voor het Nationale Plan in den hiervoor aangegeven zin te antwoorden, te bevorderen dat spoedig het oordeel van het betrokken Ministerie - vermoedelijk alleen dat van Marine - over de aan de sluis of het sluizencomplex bij Katshoek te geven afmetingen worde ingewonnen en ons op te dragen een nieuwe korte nota, als bedoeld in het voorgestelde antwoord aan den hiervoor genoemden directeur, aan U in te zenden.

Hey.
Typ.: Ma

De Hoofdingenieur,
wnd. den dienst van den Hoofd-
ingenieur-Directeur in de dir.
Zeeland,

De Hoofdingenieur,
wnd. den dienst van den Hoofd-
ingenieur-Directeur in de dir.
Benedenrivieren,

AFSCHRIFT.

RIJKSWATERSTAAT
DIRECTIE BENEDENRIVIEREN

No. 2094 Z

's-Gravenhage, 26 Februari 1946.
Van Speykstraat 50-56
Tel. 390195

Brief van: 1 Februari 1946
No. 549.Z

Betr.: Studiedienst.
Afdamming Zandkreek.
Ontwerp-advies aan
Directeur-Generaal.

Bijl.: nieuw 3.

1. Ook ik ben van meening dat 1.60 M - NAP op den te vormen boezem wel niet bereikt zal kunnen worden en heb in mijn ontwerp-brief dan ook maar vast van ongeveer 1.50 à 1.60 M - NAP gesproken.

2. In alinea 8 van mijn ontwerp-brief heb ik ook de wenselijkheid van nadere beschouwingen over de mogelijke verzoeting, ook voor het geval van den lagen boezemstand, naar voren gebracht.

3. Met een grootere wijdte voor de sluis - b.v. 12 M in plaats van 9 M - kan ik me natuurlijk uitstekend vereenigen; dit punt is overigens toch beschouwd als voor verder onderzoek in aanmerking te komen.

4. Bij de uitvoering van het plan met lagen boezemstand is ook een omkading van de te winnen oppervlakte grond gedacht, hetgeen tevens de reden is waarom op de tekening No. 6 de begrenzing van het Zoetwatermeer (den boezem) dezelfde is als die voor het plan met lage boezem. De omkading welke voor de oplossing met lagen boezemstand uit den aard der zaak laag kan blijven, moet bij een lateren overgang naar een hooger boezemstand in het belang van de verzoeting, dan vrij aanzienlijk worden verhoogd.

In verband met een en ander zou m.i. de tekening zoo kunnen blijven.

5. In de nota wordt gezegd dat de vraag of onderhandelingen met België noodig zullen zijn inzake de afdamming van de Zandkreek vermoedelijk ontkennend kan worden beantwoord; ik ben daarvan ook niet zeker, maar acht het toch mogelijk en zou op dit punt de nota niet willen laten veranderen. Verwezen moge hierbij worden naar wat ik in mijn ontwerp-brief daarover opmerkte, nl. "voorloopig schijnt het ternauwernood denkbaar dat ernstig tegen het plan zou kunnen worden opgekomen".

6. Het door U met betrekking tot de Nota onder 6 opgemerkte kan m.i. te zijner tijd nog nader worden onderzocht en uitgewerkt.

7. Wat den ontwerp-brief betreft kan ik mij met het weglaten der opmerkingen in de (oorspronkelijke) alinea's 2 en 3 wel vereenigen.

8. De aanvankelijke redactie van alinea 5(oud 7) blijft mij beter voorkomen, dan de door U voorgestelde: m.i. is het voldoende op te merken dat nu van de betere oplossing nog moet worden afgezien omdat alles wat daaraan verbonden is niet op betrekkelijk korten termijn zou kunnen worden verwezenlijkt, voor een wat verdere toekomst behoeft de kans daarop nu niet als zeer gering te worden aangemerkt. Ik heb aangenomen dat Ge na deze en de boven, in de derde alinea van dit schrijven gegeven toelichting tegen behoud op dit punt van de oorspronkelijke redactie geen overwegend bezwaar meer zult hebben.

9. De Heer dr.ir. van Veen heeft aan het verzoek de zinsneden, bedoeld onder 8 in den ontwerp-brief, te schrappen wel gevolg willen geven maar door dit enkele schrappen wordt het verband in de nota verbroken, waarom thans met eenige wijziging van de redactie is volstaan. Mijn oorspronkelijke bedoeling was meer te doen uitkomen dat wij de bewuste passages minder geschikt achtten voor opneming in de nader op te maken en buiten den Rijkswaterstaatsdienst over te leggen nota.

10. Na het wegvallen van de oorspronkelijke alinea 5 uit den ontwerp-brief heb ik de redactie van alinea 8 (oud 10) aan den nieuwen vorm aangepast.

11. Uw toevoeging aan alinea 11 (oud) komt mij in haat zoo positieven vorm minder aanbevelenswaardig voor, zij kan den indruk wekken dat dezerzijds het plan alsvoor de Belgische belangen van grootere beteekenis wordt gezien dan m.i. noodig is; ik acht het beter in dit stadium onzerzijds de noodzakelijkheid van het overleg nog niet zoo op den voorgrond te stellen en zou er dus de voorkeur aan geven de toevoeging nog weg te laten.

12. Een nieuwe (ontwerp-) brief, waarin dus met Uw opmerkingen behoudens wat betreft de wijziging en aanvulling van de oorspronkelijke alinea's 5 en 11 is rekening gehouden, gaat hierbij; indien Ge U met een en ander kunt vereenigen moge ik om ondertekening, respectievelijk parafeering van beide minutes en terugzending der stukken verzoeken, waarna voor verzending zal worden zorg gedragen en t.z.t. één der minuut-brieven voor Uw archief aan U zal worden toegezonden.

DE HOOFDINGENIEUR,
wnd. den dienst van den
Hoofdingenieur-Directeur,

w.g. Th. Heijblom.

RIJKSWATERSTAAT
Directie Zeeland.

Middelburg, 28 Febr.1946.

R I J K S W A T E R S T A A T
Directie Benedenrivieren

's-Gravenhage, 28 Febr. 1946.
Van Speykstraat 50-56
Tel. 390195.

No. 1052
2219 Z

Brief van 13 Augustus 1945
No. 633 Afd. A.

Betreffende: Studiedienst.
Afdamming en droogmaking
Zandkreek en Sloe.

Bijl.: nieuw: 1.

1. Ter voldoening aan de bij nevenvermeld schrijven ontvangen opdracht hebben wij de eer U Hoogedelgestrenge het volgende te berichten.

2. De directeur van het bureau van den Rijksdienst voor het Nationale plan verzoekt U te mogen vernemen of U bereid bent een onderzoek te doen instellen als bedoeld in het schrijven van den wnd. directeur van het bureau van den Provincialen planologischen dienst voor Zeeland, betreffende "de mogelijkheid van afdamming aan beide zijden van de Zandkreek en droogmaking van dit gedeelte met het Noordelijke Sloegedeelte".

3. Een voorloopig onderzoek naar de mogelijkheden der afdamming en de voor- en nadeelen aan het plan daartoe verbonden, is gesteld en het resultaat van dit onderzoek is neergelegd in de hierbij gaande nota van den Hoofdingenieur dr. ir. J. van Veen, hoofd der Afdeeling Studiedienst van de directie Benedenrivieren.

4. Wat nu de nota van dr. ir. van Veen betreft, hierin worden voor de afdamming met een dam in het Veersche Gat ten Noorden van Veere en een aan het Oostelijk einde van de Zandkreek- twee mogelijkheden, nl. een met lagen boezemstand t.w. iets boven laagwater in de Ooster Schelde bij Kats, d.i. ongeveer 1,50 à 1,60 M - NAP. en een met hoogen boezemstand van bv. 1.50 m + NAP., te verkrijgen door toevvoer van zoet water uit Noordbrabant, in het belang van de ontziltling der aanliggende polders, gegeven.

5. Hoewel een oplossing waarbij op Walcheren en Noord- en Zuid-Beveland belangrijke verbetering zou worden verkregen met betrekking tot het zoutbezwaar uit den aard der zaak zeer aantrekkelijk zou zijn, komt het ons voor dat de verwezenlijking daarvan in vergelijking met die van de oplossing zonder dit voordeel zooveel meer complicaties met zich brengt dat daarvan in ieder geval voorloopig zal moeten worden afgezien.

6. In verband hiermede zij met betrekking tot hoofdstuk II der nota met een enkele opmerking volstaan. Naar onze meening zou er tegenover de beschouwingen in hoofdstuk II over den zoetwateraanvoer uit Noord-Brabant, wel aanleiding geweest zijn tot een uitvoeriger beschouwing in hoofdstuk I over den invloed op het zoutgehalte in het gebied van den nieuwen boezem van de nieuwe situatie, waarin nl. rond 23 000 ha afwateren op dien boezem en rond 53 km dijk langs den boezem niet meer tweemaal daags tot een hoog peil door het zeewater worden bespoeld, en dus eenige verbetering met betrekking tot de verzoeting niet uitgesloten schijnt.

7. Als boven reeds gezegd meenen wij dat voorloopig slechts een oplossing met lagen boezemstand, dus als aangegeven in hoofdstuk I der nota, behoeft te worden nagegaan.

8. Met betrekking tot de landaanwinning en tot de scheepvaartbelangen is een oplossing met de dammen ter plaatse als door dr. ir. van Veen aangegeven wel de gunstigste; deze heeft echter het vooral niet te gering te schatten bezwaar - van aesthetischen aard - dat Veere aan water met een constant laag peil, van ongeveer 1,50 à 1,60 m - NAP zal komen te liggen.

9. Kan over laatstbedoeld bezwaar worden heen gestapt, dan schijnt het plan in deze vorm hoofdzakelijk slechts voordeelen te hebben, waarvan naast het winnen van vermoedelijk 2500 à 3000 ha grond, het tot binnendijk worden van rond 53 Km Zeedijk (waarvoor slechts ongeveer 3,75 Km afdamming in de plaats komt) en het verkrijgen van een drietal vaste verbindingen met het vervallen van veren, alsmede afwatering van een groot gebied op een boezem met constant laag peil, wel de voornaamste zijn; tegenover het nadeel van één sluis méér in den vaarweg over Veere door de Zandkreek staat nog het voordeel dat na de afdemming in het Veersche Gat en de Zandkreek stil water wordt aangetroffen, resp. een beweegbare brug (onbepaalde doorvaarthoogte) in plaats van den vaste bij Kortgene. In hoever de afdammingen met de hiervoor bedoelde tweede sluis eenig bezwaar van Belgische zijde zouden kunnen ontmoeten is nog niet nader onderzocht; voorloopig schijnt het ternauwernood denkbaar dat ernstig tegen het plan zou kunnen worden opgekomen.

10. Wij zijn van oordeel dat bij de verhouding der voor- en nadeelen zooals deze reeds bij een eerste beschouwing is te zien, de tot standkoming der afdamming in den geest als door dr. ir. van Veen aangegeven bevorderd dient te worden en dat de kosten

daarbij geenszins een overwegend bezwaar zullen behoeven te vormen, te minder waar, als in de nota opgemerkt, voor den oorlog reeds besloten was tot den bouw van een brug over de Zandkreek bij Kortgene, van welke brug de kosten toen op f. 1.500.000 waren te stellen. Van belang is thans slechts tot zekerheid te geraken omtrent de eischen welke aan de sluis, respectievelijk het sluiscomplex, in den dam bij Katshoek (en dus ook aan de beweegbare brug bij Kortgene) zullen zijn te stellen, aangezien deze eischen, zooals uit de nota blijkt, een belangrijken invloed hebben op de totale kosten van het plan.

11. Komt uitvoering van het plan reeds bij oppervlakkige beschouwing aanbevelenswaard voor, het moet naar onze meening toch aanstonds gewenscht geacht worden nauwkeureriger dan in de nota nog is geschied, in te gaan op de juiste ligging, oppervlakte, hoogte en geaardheid van het te winnen land; daarbij rijst b.v. ook de vraag of het wel aanbeveling zou verdienen de te winnen 300 ha rijpe gors te bestemmen voor vliegveld, dit is echter een kwestie die nog nader kan worden gezien.

12. Op grond van het bovenstaande zijn wij van meening dat op het schrijven van den directeur van het bureau voor het Nationale plan zou kunnen worden geantwoord dat U gaarne bereid bent een onderzoek als bedoeld te doen instellen en dat inmiddels een zéér voorloopig onderzoek reeds heeft plaats gehad, waarbij o.m. is gebleken dat afdamming van de Zandkreek met het Noordelijke Sloegedeelte en een gedeelte van het Veersche Gat door twee dammen respectievelijk ongeveer 3 Km ten Noorden van Veere en aan het Oostelijk einde van de Zandkreek zeer wel mogelijk is, dat daarbij door het maken van een sluis in laatstbedoelden dam en een beweegbare brug in een eventueel nog bij Kortgene door de Zandkreek te leggen dam, alsmede door het verrichten van baggerwerk in den door de afdamming onstaanden boezem met laag peil (ongeveer 1.50 à 1,60 M - NAP) naar behooren rekening kan worden gehouden met de belangen van de scheepvaart, dat het voordeel wordt verkregen van ongeveer 2000 à 3000 ha landwinning, van het vervallen van rond 53 Km zeedijk als zoodanig tegenover den nieuwen "last" van nog niet 4 Km gezamenlijke lengte der afdammingen, van de afwatering van meer dan 20 000 ha op Walcheren en Noord- en Zuid-Beveland op den vorenbedoelden laaggelegen boezem, van een twee of drietal vaste verbindingen tusschen de hiervorengenoemde eilanden gepaard met het vervallen van veren, en van de vaart door den rustigen boezem van Veere tot Katshoek tegenover het nadeel van het passeeren van een sluis meer. Overlegging van een korte nota zou in

uitzicht gesteld kunnen worden zoodra het nader onderzoek op enkele punten (plaats en hoogteligging enz. der te winnen gronden; invloed op zoutgehalte van den te vormen boezem) voltooid zal zijn en meer zekerheid zal zijn verkregen omtrent de door anderen dan den Rijkswaterstaatsdienst (i.c. b.v. het Ministerie van Marine) aan de sluis of het sluizencomplex bij Katshoek en aan de brug in den dam bij Kortgene te stellen eischen. Omtrent de kosten van het plan zou misschien reeds kunnen worden medegedeeld dat deze naar de prijzen van Mei 1940 zéér globaal te stellen zij op rond f. 6.000.000 à f. 7.000.000 met sluizen bij Katshoek van dezelfde afmetingen als die te Veere en aanzienlijk minder wanneer de sluisafmetingen beteekenend kleiner zouden kunnen blijven, waarbij dan teven in herinnering zou kunnen worden gebracht dat destijds het plan voor een hooger vaste overbrugging van de Zandkreek bij Kortgene waarvan de kosten op f. 1.500.000,- waren te stellen, in een vergevorderd stadium (aanbesteding) was gekomen.

13. Op grond van vorenstaande overwegingen stellen wij U voor den Directeur van het bureau voor het Nationale Plan in den hiervoor aangegeven zin te antwoorden, te bevorderen dat spoedig het oordeel van het betrokken Ministerie - vermoedelijk alleen dat van Marine - over de aan de sluis of het sluizencomplex bij Katshoek te geven afmetingen worden ingewonnen en ons op te dragen een nieuwe korte nota, als bedoeld in het voorgestelde antwoord aan den hiervoor genoemden directeur, aan U in te zenden.

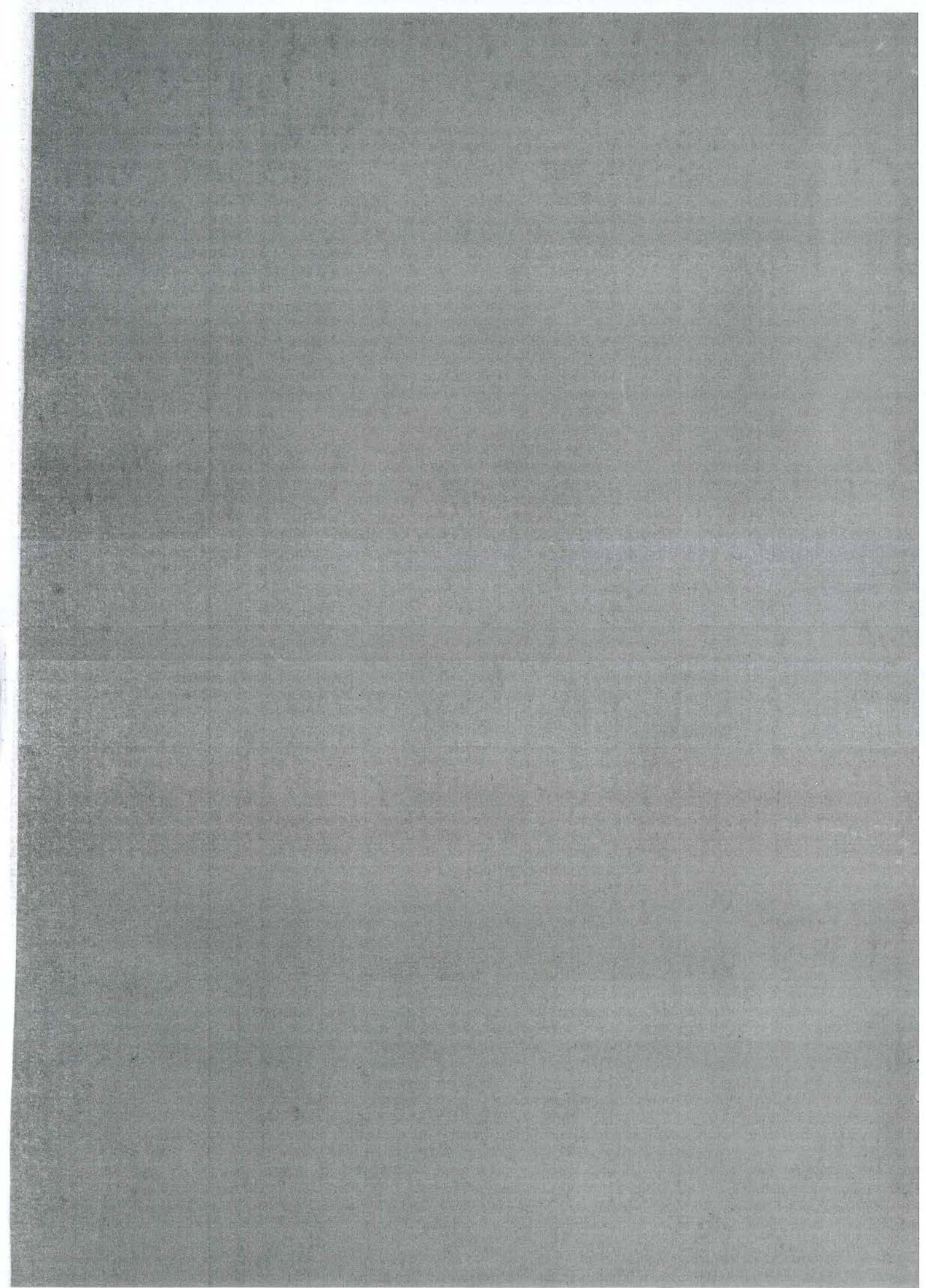
Typ.: Ma.

De hoofdingenieur,
wnd. den dienst van den Hoofdingenieur-Directeur in de dir.
Zeeland,

w.g. onleesbaar.

De Hoofdingenieur
wnd. den dienst van den Hoofdingenieur-Directeur in de dir.
Benedenrivieren,

w.g. Th. Heijblom.



DI: 259979-2

Afschrift.

No. 259 DED.

Met 5 tekeningen nrs. 58.5.206; 58.5.207;
58.5.208; 58.5.209; 58.5.210.

Tweede gedeelte afsluitdam
Veersche Gat.

ONDERHANDSE OVEREENKOMST VOOR HET
MAKEN VAN HET TWEDE GEDeelTE VAN
DE AFSLUITDAM IN DE MOND VAN HET
VEERSCHE GAT, MET BIJKOMENDE WER-
KEN, ONDER DE GEMEENTEN VROUWEN-
POLDER, VEERE EN WISSENKERKE.

De ondergetekenden:

IR. H.A.M.C. DIBBITS, hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Deltawerken Zuid te 's-Gravenhage, handelende namens het Rijk, daartoe gemachtigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, krachtens Koninklijk Besluit van 17 december 1949, No. 15 (brief van de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat dd. 12 augustus 1959, nr 46560, Afd. A/U), contractant ter ene zijde, verder genoemd "het Rijk"

en

N.V. AANNEMING MAATSCHAPPIJ "DIJKSBOUW" in oprichting te 's-Gravenhage ten deze vertegenwoordigd door haar oprichters en bestuurders zijnde:

de Hollandsche Aanneming Maatschappij N.V. te 's-Gravenhage;
de Koninklijke Maatschappij tot het Uitvoeren van Openbare
Werken "Adriaan Volker" N.V. te Sliedrecht;
Van Hattum en Blankevoort N.V. te Beverwijk;
de N.V. Aannemersbedrijf v/h Firma T. den Breejen van den
Bout te Aerdenhout,

die voor zoveel nodig eveneens uit eigen hoofde aan deze overeenkomst deelnemen,
contractanten ter andere zijde, zijn overeengekomen als volgt:

A. 1. Door de Hollandsche Aanneming Maatschappij N.V. te 's-Gravenhage, de Koninklijke Maatschappij tot het Uitvoeren van Openbare Werken "Adriaan Volker" N.V. te

- Sliedrecht -

Sliedrecht,

Van Hattum en Blankevoort N.V. te Beverwijk,

de N.V. Aannemersbedrijf v/h Firma T. den Breejen van den Bout te Aerdenhout zal worden opgericht zonder dat anderen daaraan mogen deelnemen de Naamloze Vennootschap Aanneming Maatschappij "Dijksbouw" te 's-Gravenhage met een maatschappelijk kapitaal van f 4.000.000,-- .

Dit kapitaal wordt door genoemde N.V. voor tenminste 10% in contanten volgestort. De N.V. "Dijksbouw" zal worden bestuurd door een Raad van Bestuur, gevormd door de genoemde vier Naamloze Vennootschappen.

2. Deze vier Naamloze Vennootschappen zullen jegens het Rijk hoofdelijk verantwoordelijk zijn voor het nakomen van de verplichtingen, die krachtens deze akte op de N.V. Aanneming Maatschappij "Dijksbouw" in oprichting drukken en wel totdat de oprichting van de N.V. "Dijksbouw" geheel haar beslag heeft gekregen, deze laatste N.V. schriftelijk tegenover het Rijk heeft verklaard de uit deze overeenkomst voor de N.V. Aanneming Maatschappij "Dijksbouw" in oprichting voortvloeiende rechten en verplichtingen te aanvaarden en het Rijk deze aanvaarding schriftelijk heeft geaccepteerd.

3. Voor de tijd, voorafgaande aan de in het vorige lid bedoelde schriftelijke aanvaarding door het Rijk, wijzen contractanten ter andere zijde gezamenlijk aan als gemachtigde om hen in alle zaken deze overeenkomst betreffende te vertegenwoordigen:

Hollandsche Aanneming Mij N.V. te 's-Gravenhage,
Groot Hertoginnelaan 258.

- B. 1. De ontwerp-akte van oprichting van de N.V. "Dijksbouw" behoeft de goedkeuring van het Rijk.
2. Het wijzigen van de statuten van genoemde N.V., voordat het hierna onder D omschreven werk is beëindigd en de eindoplevering ervan heeft plaats gehad, behoeft eveneens de goedkeuring van het Rijk.
- C. Contractanten ter andere zijde verbinden zich vóór de beëindiging en eindoplevering van het hierna onder D omschreven werk niet een of meer aandelen van de N.V. Aanneming Maatschappij

"Dijksbouw" aan derden te zullen overdragen zonder toestemming van het Rijk.

- D. Het Rijk draagt aan contractanten ter andere zijde, hierna genoemd "de aannemer" op en de aannemer verbindt zich tegenover het Rijk tot het maken van het tweede gedeelte van de afsluitdam in de mond van het Veersche Gat met bijkomende werken, onder de gemeenten Vrouwenpolder, Veere en Wissenkerke volgens de hierna volgende voorwaarden en bepalingen.

Art. 1. Algemene beschrijving.

De werken bestaan in hoofdzaak uit:

- A. Het maken van een dijkvak, enerzijds aansluitende op de Walcherense zeekering en anderzijds voorzien van een tijdelijke verdediging;
- B. Het maken van een dijkvak, enerzijds aansluitende op het dijkvak over de Plaat van Onrust en anderzijds voorzien van een tijdelijk verdediging;
- C. Het profileren en verdedigen van de bodem ter plaatse van het sluitgat;
- D. Het opbouwen van een drempel in het sluitgat;
- E. Het aanvoeren, in het sluitgat plaatsen, inpakken en dichtzetten van doorlaatcaissons en het treffen van alle overige voorzieningen ter volledige afdichting van het sluitgat;
- F. Het maken van het dijkvak ter plaatse van het sluitgat;
- G. Het maken van een duinverzwaring op de Walcherense oever, aansluitende op de dam en het maken van een strandaanvulling;
- H. Het maken van bijkomende werken;
- I. Het onderhouden van de gemakte werken gedurende 1 jaar na de eerste oplevering;

een en ander volgens de bepalingen van deze overeenkomst en de daarbij behorende tekeningen, benevens de nader door de directie te verstrekken detailtekeningen en de door haar te geven aanwijzingen, met bijlevering van alle voor de uitvoering benodigde materialen, voor zover deze niet krachtens

deze overeenkomst door het Rijk ter beschikking van de aannemer worden gesteld.

Art. 2. Plaatsbepaling, Hoofdafmetingen, Peil, Waterstanden en gegevens bodemgesteldheid en stroomsnelheden.

1. De werken worden gemaakt onder de gemeenten Vrouwenpolder en Wissenkerke en zijn gelegen in het stroombed van het Veersche Gat en op de Walcherense oever. De oriëntering van de te maken dijkvakken is ongeveer WZW - ONO. Kortheidshalve worden in de overeenkomst de zeezijde met noord, de binnenzijde met zuid en de overige zijden der onderdelen dienovereenkomstig aangeduid.
2. De hoofdafmetingen en peilen zijn op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen aangegeven, met dien verstande, dat de werken zoveel hoger worden opgeleverd als in verband met de te verwachten zetting van de ondergrond nader door de directie zal worden aangegeven.
3. De totale lengte van de te maken dijkvakken bedraagt ongeveer 1200 m, gemeten langs de buitenkruinlijn. De dijk verkrijgt, met inachtnaam van het in het vorige lid bepaalde, de navolgende kruinhoogten:
 - over ca. 280 m lengte, een hoogte oplopend van ongeveer 10,5 m + naar 13,5 m + N.A.P.;
 - over ca 920 m lengte, een hoogte van 13,5 + N.A.P.
4. Het sluitgat heeft een breedte van 324 m. De as van het sluitgat ligt ongeveer 500 m uit de verdedigde duinvoet op de Walcherense oever.
5. De duinverzwaring, lang ca. 600 m, sluit aan op het westelijk einde van de dam en is gelegen ten dele vóór en ten dele in de bestaande duinformatie van het eiland Walcheren. Het zandlichaam verkrijgt een breedte van ca. 40 m op ongeveer 12 m + N.A.P..
6. Enkele hoofdlijnen, alsmede enkele punten, van waaruit afstanden kunnen worden bepaald en één of meer hoogtemerken, zullen door de directie op het werk worden aangegeven. De aannemer stelt daarbij zonder verrekening beschikbaar het door de directie nodig geoordeelde hulppersoneel, uitzet-

materiaal, instrumenten, enz.

7. Het in deze overeenkomst met tekeningen bedoelde peil is N.A.P.
8. Ter inlichting van de aannemer volgen onderstaand enkele gegevens omtrent de waterstanden te Veere, welke bij benadering ook gelden voor de bouwplaats. De gegevens zijn ontleend aan het Tienjarig overzicht van de waterstanden, samengesteld door de directie Algemene Dienst en Waterhuishouding van de Rijkswaterstaat, over de periode 1941 - 1950:

Waterstand	Hoogten in m t.o.v. N.A.P.			
	Spring- tij	Gemidd- tij	Doodtij	
Hoogst bekende stand				4,50 +
Gemiddeld HW	1,77 +	1,54 +	1,25 +	
Gemiddeld LW	1,57 -	1,46 -	1,28 -	
Laagst bekende stand				2,98 -

Eveneens ter inlichting van de aannemer, volgt hieronder een overzicht van de frequenties van bereiken of overschrijden van bepaalde waterstanden te Veere:

Waterstand	Frequentie		
2,00 +	35	x	per jaar
2,20 +	16	x	" "
2,40 +	6,0	x	" "
2,60 +	2,7	x	" "
2,80 +	1,3	x	" "
3,00 +	1	x	" 2 jaren
3,50 +	1	x	" 8 jaren
4,00 +	1	x	" 45 jaren

Als gevolg van de plaatsing van de doorlaatcaissons in het sluitgat treden wijzigingen op in de waterstanden aan de

binnenzijde van de dam. Met name worden de hoogwaterstanden successievelijk lager en de laagwaterstanden idem hoger. Deze wijzigingen liggen in de grootte-orde van 10 - 35 cm voor de hoogwaterstanden en van 0 - 10 cm voor de laagwaterstanden.

9. De op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen aangegeven dieptelijnen zijn afgeleid uit opnemingen, verricht in oktober 1958, welke ter inzage liggen op het bureau Werken Drie-eilandenplan, Parallelweg 48, te Goes.
10. Overigens liggen peilkaarten, boorprofielen, grondmonsters, alsmede de resultaten van stroomsnelheidsmetingen en verrichte sonderingen ter inzage op bovengenoemd bureau.
11. Ter inlichting van de aannemer volgen onderstaand enkele berekende stroomsnelheden voor het Veersche Gat bij verschillende fasen van de afsluiting. De waarden moeten worden beschouwd als maximum oppervlaktesnelheden in het hart van de doorstroomopening bij gemiddeld tij.

Bestaande toestand	ca 1,20 m/sec.
Westkop gereed	ca 1,25 m/sec.
Oostkop gereed	ca 1,90 m/sec.

De snelheden bij gemiddeld springtij liggen van 40% tot 25% hoger; die bij gemiddeld doottij liggen van 30% tot 20% lager.
12. Nadere gegevens omtrent de wijziging in de waterstanden binnendijks, alsmede resultaten van modelonderzoek kunnen de aannemer op bovengenoemd bureau ter inlichting worden verstrekt. Voor belanghebbenden bestaat de mogelijkheid de betreffende hydraulische modellen in het Waterloopkundig Laboratorium de Voorst in de Noordoostpolder in werking te zien. Over de voortgang van het modelonderzoek, dat lopende de uitvoering van het werk plaats vindt, zal de aannemer in hoofdlijnen worden ingelicht.

Art. 3. Nadere beschrijving.

A. Het dijkvak, aansluitende op de Walcherense oever.

1. Het dijkslichaam wordt samengesteld uit zand, dat wordt afgedekt met een nader in dit artikel omschreven bekleding.

2. Ten behoeve van de opbouw van het zandlichaam tot boven HW, worden de volgende voorzieningen getroffen:
 - a. aan de zuidzijde, voor zover de bestaande zandbodem is gelegen hoger dan ca 5,5 m - N.A.P., een mijnsteendam;
 - b. aan de zuidzijde, voor zover de bestaande zandbodem is gelegen dieper dan ca 5,5 m - N.A.P., een reeks caissons, geplaatst op een grondslag van mijnsteen;
 - c. aan de oostzijde, een reeks caissons, geplaatst op een grondslag van mijnsteen;
 - d. aan de noordzijde een kade van mijnsteen op een voet van zand, welke voet reikt tot 1 m - N.A.P.
3. De mijnsteendam (lid 2 sub a) verkrijgt een kruinsbreedte van 3 m op een hoogte van 2,5 m + N.A.P. Het buitenbeloop verkrijgt een helling van 1 : 3, het binnenbeloop wordt zo steil mogelijk opgewerkt. Het buitenbeloop, voor zover gelegen onder 1 m - N.A.P., wordt afgedekt met 500 kg/m² zware stortsteen; voor zover gelegen boven 1 m - N.A.P. wordt dit beloop evenals de kruin afgedekt met 300 kg/m² lichte zink- en stortsteen, welke wordt gepenetreerd met gietasfalt tot een hoeveelheid van 0,2 m³/m².
4. De grondslag voor de caissons (lid 2, sub b en c) wordt gevormd door een opstorting van mijnsteen. Daar waar de bestaande bodem is gelegen beneden een peil van 7 m - N.A.P. wordt de mijnsteen aangebracht met een dikte van 1,5 m over een opstorting van zand. Deze mijnsteen-opstorting wordt vlak gebaggerd, zodanig, dat op een peil van 5 m - N.A.P. een breedte wordt verkregen van 15 m. De belopen krijgen een helling van 1 : 6.
5. De caissons (lid 2, sub b en c) zijn van gewapend beton en bestaan uit een bak met afmetingen 11 x 7,5 x 6 m met een opzetstuk (manchet) van 11 x 7,5 x 2 m. Na de plaatsing worden de caissons gevuld met zand, afgedekt met een laag mijnsteen ter dikte van 50 cm. Op de grondslag komt tegen de buitenwanden van de caissons een aanstorting van 2 ton/m' mijnsteen en 2 ton/m' fijn stortmateriaal voor zover het zandlichaam van de dijk op de caissons aansluit en overigens een aanstorting groot 2 ton/m', van zware stortsteen.

6. In afwijking van het bepaalde in het vorige lid worden de 4 meest noordelijk gelegen caissons niet voorzien van een manchets doch verkrijgen een ronde kop van mijnsteen ter hoogte van 80 cm, welke wordt bekleed met een laag van 20 cm grindasfaltbeton.
7. De mijnsteenkade (lid 2, sub d) verkrijgt een kruinsbreedte van 3 m op een hoogte van ca 2,75 m + N.A.P. Het buitenbeloop verkrijgt een helling van ca. 1 : 4, het binnenbeloop wordt zo steil mogelijk opgezet.
8. De bekleding van het dijkslichaam bestaat:
 - a. voor het buitenbeloop nabij de aansluiting op de Walcherense zeekering uit een basaltglooiing op een laag van klei;
 - b. voor het overige buitenbeloop en voor de kruin uit grindasfaltbeton, waarop gedeeltelijk asfaltbeton en gedeeltelijk betonplaten;
 - c. voor het binnenbeloop, voor zover dit aansluit op de kruin van de dam, uit grindasfaltbeton, waarop gedeeltelijk betonplaten;
 - d. voor het kopeinde, voor zover gelegen boven 3 m N.A.P., uit grindasfaltbeton;
 - e. voor het overige, behoudens de nader te noemen verhardingen, uit klei, waarop gedeeltelijk een licht rijsbeslag.

De dikte en samenstelling van de aan te brengen bekledingslagen, alsmede de afmetingen en de vorm van de betonplaten zijn nader aangegeven op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen.
9. De aansluitingen van de belopen aan de kruin en aan de bermen worden afgerond volgens een nader door de directie aan te geven straal. In afwijking van par. 118a van de A.V. verkrijgen de belopen op $\frac{2}{3}$ van de hoogte een tonronde van $\frac{1}{100}$ voor het buitenbeloop en van $\frac{1}{75}$ voor het binnenbeloop, beide berekend naar de breedte, schuin gemeten.
10. De teenconstructies bestaan ter plaatse van:
 - a. de basaltglooiing (lid 8, sub a) uit een gecreosoteerd,

opgeklampt grenehouten schot, zwaar 2,5 x 50 cm, gespijkerd tegen gecreosoteerd grenehouten perkoenen, lang 1.6 m h.o.h. 50 cm. Aansluitend tegen het teen-schot worden kraagstukken aangebracht, breed 5 en 8 m, bestort met 200 kg lichte zink- en stortsteen en 200 kg zware stortsteen per m²;

- b. de buitenteen overigens uit aaneensluitende gecreosoteerde grenehouten damplanken, dik 8 cm, lang 2.5 m en een met asfalt gepenetreerde nylonslab, breed 1 m. Aansluitend tegen de damwand worden, voor zover op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen geen uitgebreidere bezinking is aangegeven, 8 m brede kraagstukken aangebracht, waarop inclusief de steen benodigd voor het zinken, per m² wordt aangebracht 250 kg lichte zink- en stortsteen en 250 kg zware stortsteen;
- c. de aan de zuidzijde gelegen mijnsteendam (lid 2, sub a) voor zover gelegen boven het peil van 1 m - N.A.P., uit een gevlochten scherm van hardhout, hoog 50 cm, met 3 staken per m'.

11. Op 43 m voor de caissonreeks in de kop van de dijk wordt geplaatst een Phoenixcaisson type AX, afmetingen 62,18 x 18,90 x 18,29 m, op de nader omschreven drempel, waarvan de bovenkant is gelegen op een peil van 11 m - N.A.P. Na de plaatsing wordt de caisson gevuld met zand. De openingen in het dek worden afgesloten met opgeklampte houten schotten.
12. De aansluiting van de AX-caisson met de dijkskop wordt gevormd door twee reeksen caissons, als beschreven in lid 5 van dit artikel, welke worden geplaatst op een grondslag van mijnsteen. De bovenkant van deze grondslag verkrijgt een breedte van minimaal 42 m op een peil van 5 m - N.A.P. Tussen de beide caissonreeksen wordt een vul-ling aangebracht door achtereenvolgens in te brengen een laag mijnsteen, gemiddeld dik 2 m, een laag-fijn stort-materiaal, dik 50 cm, waarboven zand.
13. Op deze aansluiting wordt een oprit van zand aangebracht, waarvan de kruin ter plaatse van de overgang op de AX-

caisson een breedte heeft van 10 m op een peil van 9 m + N.A.P. De oprit loopt af naar de dijkskop onder een helling van ca 1 : 15; de belopen krijgen een helling van ca 1 : 2. De oprit wordt volledig bekleed met een laag grindasfaltbeton, als nader is aangegeven op tekening blad nr 2.

14. Op het kopeinde, voor zover gelegen zuidelijk van de aansluiting met de AX-caisson, wordt overeenkomstig tekening blad nr 2 een met grindasfaltbeton beklede zandkade gemaakt, waarvan de kruin is gelogen op 5 m + N.A.P.
15. Langs de voet van het binnenbeloop (lid 8, sub c) wordt een afvoergoot gemaakt van grindasfaltbeton. De scheiding tussen het grindasfaltbeton en de kleibekleding van de binnenberm wordt gevormd door een gevlochten scherm, hoog 50 cm, van hardhout. In de goot wordt een verzamelput van gewapend beton opgenomen. Vanuit deze put wordt in de binnenberm een leiding gelegd van eternietbuizen, inwendig \emptyset 30 cm, wanddikte 14 mm, met simplexkoppelingen. De leiding reikt tot buiten de bekleding van het beneden deze berm gelegen binnenbeloop. Een en ander is nader aangegeven op tekening blad nr 2.
16. Op de binnenberm en ter plaatse van de loswal worden verhardingen aangebracht, zoals nader aangegeven op tekening blad nr 2. De verhardingen worden uitgevoerd als middelzware fundering volgens par. 139 van de A.V., echter met dien verstande, dat de tweede stortlaag niet wordt aangebracht, de eerste stortlaag bestaat uit steenslag, en geen kantstroken worden aangebracht. De verhardingen worden zo spoedig mogelijk aangebracht. Horizontale en verticale bogen, alsmede eventuele verkantingen, worden nader door de directie aangegeven.

B. Het dijkvak, aansluitende aan het dijkvak op de
Plaats van Onrust.

17. Het dijkslichaam wordt samengesteld uit zand, dat wordt afgedekt met een nader in dit artikel omschreven bekleding.

18. Ten behoeve van de opbouw van het zandlichaam tot boven HW, worden de volgende voorzieningen getroffen:
- a. aan de noordzijde een mijnsteenkade zoals beschreven in lid 7 van dit artikel (mijnsteenkade noordzijde dijkvak A), op een voet van zand, welke reikt tot een peil van 1 m - N.A.P.;
 - b. aan de westzijde een reeks caissons, geplaatst op een grondslag van mijnsteen, een en ander als beschreven in de leden 4 en 5 van dit artikel (dijkvak A);
 - c. aan de zuidzijde een mijnsteenkade op een voet van zand, welke voet reikt tot een peil van 1 m - N.A.P.;
 - d. een hulpdam ter beteugeling van de stroom, als nader beschreven in art. 20.
19. De mijnsteenkade aan de zuidzijde (lid 18, sub c), heeft een kruinsbreedte van 3 m op een hoogte van 2 m + N.A.P. Het buitenbeloop verkrijgt een helling van 1 : 3, het binnenbeloop wordt zo steil mogelijk opgezet.
20. De 3 meest noordelijk gelegen caissons worden in afwijking van het bepaalde in lid 18, sub b, niet voorzien van een manchet, doch verkrijgen een ronde kop van mijnsteen ter hoogte van 80 cm, welke wordt bekleed met een laag van 20 cm grindasfaltbeton.
21. De bekleding van het dijkslichaam bestaat:
- a. voor het buitenbeloop en de kruin uit grindasfaltbeton, waarop gedeeltelijk asfaltbeton en gedeeltelijk betonplaten;
 - b. voor het binnenbeloop, voor zover gelegen boven 3 m + N.A.P., uit grindasfaltbeton, waarop gedeeltelijk betonplaten;
 - c. voor het kopeinde uit grindasfaltbeton;
 - d. voor het binnenbeloop, voor zover gelegen tussen 3 m + N.A.P. en 2 m + N.A.P., uit een laag klei waarop betonblokken, en voor zover gelegen beneden 2 m + N.A.P. uit betonblokken;
 - e. voor de binnenberm, behoudens de nader te noemen verhardingen, uit klei, waarop over 2,5 m breedte een winterkrammat.

De dikte en samenstelling van de aan te brengen bekledingslagen, alsmede de afmetingen en de vorm van de betonplaten en -blokken zijn nader aangegeven op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen.

22. De aansluitingen van de belopen aan de kruin en aan de bermen worden afgerond volgens een nader door de directie aan te geven straal. In afwijking van par. 118a van de A.V. verkrijgen de belopen op $\frac{2}{3}$ van de hoogte een tonronde van $\frac{1}{100}$ voor het buitenbeloop en van $\frac{1}{75}$ voor het binnenbeloop, beide berekend naar de breedte, schuin gemeten.
23. De teenconstructies bestaan ter plaatse van:
- a. de buitenteen uit aaneensluitende gecreosoteerde grenenhouten damplanken, dik 8 cm, lang 2.5 m en een met asfalt gepenetreerde nylonslab, breed 1 m. Aansluitend tegen de damwand worden, voor zover op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen geen uitgebreidere bezinking is aangegeven, 8 m brede kraagstukken aangebracht, waarop inclusief de steen, benodigd voor het zinken, per m² wordt aangebracht 250 kg lichte zink- en stortsteen en 250 kg zware stortsteen;
 - b. de binnenteen uit een betonband tegen een gecreosoteerd, opgeklampt grenenhouten schot, zwaar 2,5 x 40 cm, gespijkerd tegen gecreosoteerde grenenhouten perkoenen lang 1.6 m, h.o.h. 50 cm. Aansluitend tegen het teen-schot worden, voor zover op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen geen uitgebreidere bezinking is aangegeven, 5 m brede kraagstukken aangebracht, waarop inclusief de steen, benodigd voor het zinken, per m² wordt aangebracht 250 kg lichte zink- en stortsteen en 250 kg zware stortsteen. Vóór het aanbrengen van de kraagstukken wordt op het zand een laag mijnsteen gestort.
24. De mijnsteenkaden, bekledingen en teenconstructies worden aangesloten op de overeenkomstige constructies van het dijkvak op de Plaat van Onrust. Het plaatselijk opruimen van het bestaande tijdelijke werk geschiedt volgens lid 2 art. 29.

25. Vóór de kop van het dijkvak wordt een Phoenix-caisson type AX geplaatst en daarmee verbonden geheel overeenkomstig de leden 11, 12 en 13 van dit artikel.
26. Rond het kopeinde van het dijkvak wordt een bezinking aangebracht. De aard van de bezinking en de omvang van de bestorting worden nader aangegeven in art. 22 en op tekening blad nr 3.
27. Op het kopeinde, voor zover gelegen zuidelijk van de aansluiting met de AX-caisson, wordt overeenkomstig de tekening blad nr 3 een met grindasfaltbeton beklede zandkade gemaakt, waarvan de kruin gelegen is op 5 m + N.A.P.
28. Op de binnenberm wordt langs de voet van het hoger gelegen binnenbeloop een goot met bijbehorende voorzieningen gemaakt overeenkomstig lid 15 van dit artikel, echter met dien verstande dat in dit gootgedeelte meerdere verzamelputten met bijbehorende afvoerleidingen worden aangebracht. De onderlinge afstand tussen de putten is 100 m.
29. Op de binnenberm, wordt, zoals aangegeven op tekening blad nr 3, een verharding aangebracht overeenkomstig lid 16 van dit artikel. Deze verharding wordt doorgetrokken over de binnenberm van het dijkvak op de Plaat van Onrust tot op het werkterrein achter de loswal. De verhardingen worden zo spoedig mogelijk aangebracht.

C. Het profileren en verdedigen van de bodem ter plaatse van het sluitgat.

30. Ter plaatse van het sluitgat wordt de bodem afgebaggerd over een lengte van ca 335 m en een breedte van ca 100 m tot op een peil van 14 m - N.A.P. De belopen van de korte zijden van deze inbaggering verkrijgen een helling van ca 1 : 6.
31. Ter weerszijden van de in het vorige lid genoemde inbaggering worden verdiepingen gemaakt, waarvan de bodem hoofdzakelijk is gelegen op een peil van 20 m - N.A.P., een en ander zoals nader is aangegeven op tekening blad nr 2.

32. De belopen, waarmede deze verdiepingen aansluiten op het in lid 30 genoemde vlak en op de beide dijkskoppen worden gebaggerd en verkrijgen een helling van ca 1 : 6.
33. De ontgravingen, beschreven in de voorgaande leden, worden uitgevoerd met inachtneming van de volgende toleranties:
- 10 cm voor het vlak op 14 m - N.A.P., als bedoeld in lid 30;
 - 50 cm voor de taluds, als bedoeld in de leden 30 en 32;
 - 50 cm voor de bodem en de zijvleugels van de verdiepingen, als bedoeld in lid 31, voor zover deze zich uitstrekken tot \pm 15 m uit de rand van het bezinkveld;
 - 2 m voor het overig gedeelte van de vorenbedoelde verdiepingen.

De belopen mogen noch in hun geheel, noch in gedeelten steiler worden dan 1 : 5 of flauwer dan 1 : 7.

De belopen van de inbaggering volgens lid 30, voor zover gelegen achter de Phoenix-caissons, type AX, mogen in afwijking van het hierboven gestelde niet flauwer worden dan 1 : 6.

34. Op de tot 14 m - N.A.P. afgebaggerde bodem ter plaatse van het sluitgat wordt over de volledige lengte van ca 335 m en over een breedte van ca 75 m een bekleding aangebracht van een nylonweefsel, zoals nader beschreven in art. 23.
35. De bodem van de in lid 30 genoemde inbaggering verkrijgt, behalve in de het vorige lid genoemde bekleding, over het volledige oppervlak een afdekking van fijn stortmateriaal als aangegeven op tekening blad nr 2.
36. Op de belopen en in de verdiepingen wordt een bezinking aangebracht, welke enerzijds aansluit op het dijkvak, beschreven onder A van dit artikel en anderzijds wordt beëindigd, zoals aangegeven op tekening blad nr 2. De aard van de bezinking en de omvang van de bestorting wordt nader aangegeven in art. 22 en op tekening blad nr 2.

37. Met het maken van de verdiepingen ter weerszijden van het vlak op 14 m - N.A.P. (lid 30) mag eerst worden aangevangen wanneer het naastgelegen deel van dit vlak voldoende is afgedekt met nylonweefsel en fijn stortmateriaal, zulks ter beoordeling van de directie.

D. Het opstorten van de drempel in het sluitgat.

38. In het sluitgat wordt over een lengte van ca 370 m een drempel opgebouwd met belopen onder een helling van 1 : 6, zodanig, dat op een peil van 11 m - N.A.P. een breedte wordt verkregen van 65 m.
39. De drempel wordt opgebouwd door het achtereenvolgens storten van lagen fijn stortmateriaal, lichte- en zware stortsteen. De laagdikten en de te verwerken stortmaterialen en steensoorten zullen nader door de directie worden opgegeven. Alvorens de stortsteen wordt aangebracht, moet de bovenkant van het reeds gestorte deel van de drempel door baggeren worden afgevlakt, met inachtneming van een tolerantie van 10 cm.
40. De stortsteen wordt aangebracht in gelijkmatige lagen, zodanig dat de kruinshoogte plaatselijk ten hoogste 20 cm afwijkt van de gemiddelde diepte op een peil van 11 m - N.A.P.

E. Het dichten van het sluitgat.

41. Voordat een aanvang wordt gemaakt met de dichting van het sluitgat, worden op de wal in de werkhaven nabij Veere een depot van 10.000 ton stortsteen en op ieder van de aan het sluitgat grenzende dijkvakken de volgende depots aangelegd en onderhouden:
- a. een depot van 20.000 ton mijnsteen;
 - b. een depot van 5.000 ton stortsteen;
 - c. een opslag van nog nader in overleg tussen directie en aannemer te bepalen materialen, welke verrekend worden op het onder nr 36 van staat A van art. 4 opgenomen bedrag in geld.

Van de stortsteendepots dient tenminste de helft te zijn aangevoerd op 15 oktober 1960. Met de aanvoer van de mijnsteen mag eerst worden aangevangen 1 januari 1961.

Vanaf de dag voorafgaande aan die, waarop de eerste caisson wordt geplaatst tot 4 weken na het tijdstip, waarop de openingen in de reeks doorlaatcaissons zijn gesloten, stelt de aannemer overslagmaterieel in bedrijfsvaardige toestand beschikbaar ter eventuele verwerking van bovenbedoelde materialen. De kosten hiervan worden verrekend op post 35 van de in artikel 4 vermelde staat A. Dit materieel, dat gereserveerd dient te blijven uitsluitend voor de eventuele verwerking van deze materialen, dient een gezamenlijke capaciteit te hebben van 100 ton mijnsteen en 50 ton stortsteen per uur, verdeeld over de werkhaven en de beide aan het sluitgat grenzende dijkvakken.

42. Bovendien moet, alvorens tot het dichtten van het sluitgat over te gaan, zijn voldaan aan de volgende voorwaarden:
- a. de belopen van de aan het sluitgat grenzende dijkvakken moeten naar het oordeel van de directie volledig zijn beveiligd;
 - b. de onder C en D van dit artikel beschreven bodembescherming en drempel moeten door de directie geheel in orde zijn bevonden;
 - c. De werkzaamheden als beschreven in art. 7 lid 6, aan de als reserve-element te gebruiken Phoenix-caisson, type BX dienen geheel voltooid te zijn.
43. Voor het dichtten van het sluitgat wordt gebruik gemaakt van 7 doorlaatcaissons, die daartoe door de aannemer worden aangevoerd, in het sluitgat worden gebracht en daarin tijdens de LW-kentering worden gezonken. De laatste caisson wordt uiterlijk 1 juni 1961 geplaatst.
44. De datum en het tijdstip van het tot zinken brengen van iedere doorlaatcaisson worden door de directie in overleg met de aannemer bepaald. Wordt een dergelijke caisson in de onmiddellijke nabijheid van het sluitgat gereed gelegd, dan dient de uiterste zorg te worden besteed aan een deugdelijke verankering; de aannemer is aansprakelijk

voor alle gevolgen, welke een ondeugdelijke verankering van de caisson zal kunnen hebben.

45. Vóór het plaatsen van een caisson wordt het bovenvlak van de drempelbestorting nauwkeurig gepeild. Indien zich afwijkingen voordoen van meer dan 20 cm van de hoogte waarop het vlak is geprojecteerd, moeten of wel stenen worden verwijderd, dan wel stenen worden bijgestort. De directie kan verlangen, dat daarbij gebruik wordt gemaakt van een duiker. Verrekening hierop vindt plaats krachtens post 31 van staat A van art. 4.
46. De wijze, waarop iedere caisson op zijn plaats wordt aangebracht en wordt gezonken, wordt vastgesteld in overleg met de directie. Wanneer de caissons in het sluitgat worden gebracht, moeten zij zodanig zijn gemeerd, dat de aannemer de verplaatsing van de caisson in iedere richting volledig in de hand heeft. Zo nodig worden één of meer caissons zodanig geplaatst, dat de kopwand-ribben langs elkaar schieten. De geleidebalken op de buitenste ribben dienen daartoe te worden verwijderd.
47. Ter weerszijden van de caissons worden laagsgewijze bestortingen aangebracht van achtereenvolgens fijn stortmateriaal, lichte- en zware stortsteen. Deze bestortingen worden, voor zover zulks mogelijk is met het oog op het plaatsen van een volgende caisson, onmiddellijk na plaatsing van elke caisson aangebracht.
48. Zodra een caisson in het sluitgat tot zinken is gebracht, wordt de ruimte tussen deze en de aangrenzende caisson gevuld. De vulling bestaat voor de buitenste vakken uit zware stortsteen en voor de tussenliggende vakken uit fijner stortmateriaal, een en ander als nader aangegeven op tekening blad nr 4. In het algemeen zullen de aan de kopwanden aangebrachte ribben elkaar niet overlappen. Ter afdichting van de alsdan ontstane verticale naad worden langs de ribben die de buitenste vakken begrenzen, over de volle hoogte van de caisson kettingnetten aangebracht, waarvan de einden worden geschoven in daartoe in deze ribben aangebrachte glijdsponningen. De kettingnetten worden de aan-

- nemer beschikbaar gesteld. Zo nodig worden de netten op de vereiste breedte door de aannemer pasgemaakt.
49. Onmiddellijk na het plaatsen wordt in de daartoe bestemde bak bovenop de caisson, een ballast aangebracht van ca 2800 ton zand. Op de zandballast worden zo spoedig mogelijk met behulp van dubbel gelegde rijplaten 2 rijbanen gemaakt en onderhouden. De aansluiting van de rijbanen op de dijkskoppen, alsmede de wijze, waarop de rijbanen worden doorgevoerd over de openingen tussen de caissons, zijn in principe aangegeven op tekening blad nr 4.
50. Hoe ver en wanneer schuiven van de doorlaatcaissons worden geopend of gesloten, wordt bepaald door de directie in overleg met de aannemer.
51. Vanaf de dag, dat de vierde doorlaatcaisson wordt geplaatst tot en met de dag, waarop het volledige zandprofiel beneden 1 m - N.A.P., zoals aangegeven op tekening blad nr 4, is aangebracht, dient een zandverwerkingsapparaat beschikbaar te zijn. Dit zandverwerkingsapparaat dient zodanig te zijn ingericht, dat op ieder van de beide dijkskoppen een capaciteit beschikbaar is van tenminste 1500 m³ zand per uur, welke zowel geheel aan de noordzijde, als geheel aan de zuidzijde van de caissonreeksen kan worden ingezet. De tijdstippen, waarop dit apparaat in werking komt en de plaatsen, waar het zand wordt aangebracht, worden door de directie vastgesteld in overleg met de aannemer. De aannemer houdt er rekening mede, dat vanaf het moment, dat de openingen in de caissonreeks worden gesloten, dit zandverwerkingsapparaat gedurende de eerstvolgende 4 weken dag en nacht en gedurende het weekeinde continu in bedrijf blijft.
52. Naast het verrichten van de bovengenoemde werkzaamheden dient de aannemer in overleg met de directie alle overige maatregelen te treffen, nodig voor volledige dichting van het sluitgat, daarbij zonodig gebruik makend van de in lid 41 genoemde voorzieningen.

F. Het dijkvak ter plaatse van het sluitgat.

53. Het dijkslichaam wordt samengesteld uit zand, dat wordt afgedekt met een nader in dit artikel omschreven bekleding.
54. Ten behoeve van de opbouw van het zandlichaam tot boven HW, wordt aan de noordzijde gemaakt een kade van mijnsteen op een voet van zand, welke voet reikt tot 1 m - N.A.P. Deze kade wordt uitgevoerd zoals beschreven in lid 7 van dit artikel.
55. De doorlaatcaissons en de AX-caissons worden geheel opgenomen in het zandlichaam. Ter vermindering van holle ruimten zal het bovendeck van de caissons zonodig dienen te worden opgebroken. De aan dit opbreken verbonden kosten worden op afzonderlijke declaratie verrekend.
56. De bekleding van het dijkslichaam bestaat:
- voor het buitenbeloop en de kruin uit grindasfaltbeton, waarop gedeeltelijk asfaltbeton en gedeeltelijk betonplaten;
 - voor het binnenbeloop, voor zover gelegen boven 3 m + N.A.P., uit grindasfaltbeton, waarop gedeeltelijk betonplaten;
 - voor het binnenbeloop tussen 3 m + N.A.P. en 2 m + N.A.P. uit een laag klei en voor zover gelegen beneden 2 m + N.A.P. uit betonblokken op een laag mijnsteen.
 - voor de binnenberm, behoudens de nader te noemen verhardingen, uit een laag klei.
- De dikte en samenstelling van de aan te brengen bekledingslagen, alsmede de afmetingen en de vorm van de betonplaten en -blokken zijn nader aangegeven op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen.
57. De aansluitingen van de belopen aan de kruin en aan de bermen worden afgerond volgens een nader door de directie aan te geven straal. In afwijking van par. 118a van de A.V. verkrijgen de belopen op $\frac{2}{3}$ van de hoogte een tonronde van $\frac{1}{100}$ voor het buitenbeloop en van $\frac{1}{75}$ voor het binnenbeloop, beide berekend naar de breedte, schuin gemeten.

58. De teenconstructies worden geheel uitgevoerd overeenkomstig lid 23 van dit artikel.
59. De bekleding van het binnenbeloop beneden het peil van 1 m + N.A.P. en de binnenteenconstructie sluiten aan op de caissonreeksen, genoemd in lid 2, sub c en lid 18, sub b van dit artikel. Overigens worden de bekledingen, mijnsteenkade en buitenteenconstructie aangesloten op de overeenkomstige constructies van de aangrenzende dijkvakken. Het plaatselijk opruimen van het bestaande tijdelijke werk geschiedt volgens art. 29.
60. Op de binnenberm wordt langs de voet van het hoger gelegen binnenbeloop een goot met bijbehorende voorzieningen gemaakt, overeenkomstig lid 15 van dit artikel echter met dien verstande dat in dit gootgedeelte meerdere verzamelputten met bijbehorende afvoerleidingen worden aangebracht. De onderlinge afstand van de putten is 100 m. Deze goot wordt aangesloten op de overeenkomstige constructie op de aangrenzende dijkvakken.
61. Op de binnenberm wordt, zoals aangegeven op de tekening blad nr 1, een verharding aangebracht overeenkomstig lid 16 van dit artikel. Deze verharding wordt zo spoedig mogelijk aangebracht en wordt aangesloten op die van de aangrenzende dijkvakken.

G. Duinverzwaring en strandaanvulling.

62. De duinverzwaring wordt gevormd door een te maken zandlichaam, over een lengte van ca 250 m gelegen in de bestaande duinformatie en over een lengte van ca 350 m, gelegen op het strand voor de zeereep en de aansluiting van het buitentalud van de dam.
63. Het zandlichaam heeft een breedte van ca 40 m op een peil van ca 12 m + N.A.P. en wordt slechts ruw geprofileerd. De belopen verkrijgen een helling van ca. 1 : 4.
64. In de bestaande duinformatie wordt de vegetatie met een laag bovengrond opzij geschoven en naderhand verwerkt op de belopen van het zandlichaam. Bovendien wordt in het

hart van de te maken verzwaring in de grondslag een cunet gegraven met een bodem, ter breedte van 3 m, gelijkmatig aflopend van 6 m + N.A.P. naar 3 m + N.A.P. op het zee-strand. Het zand wordt aangebracht, werkend van west naar oost, op een open stort met de uitloop in bovengenoemd cunet. Het tempo van aanbrengen van het zand wordt mede door de directie bepaald, rekening houdend met de stijging van de grondwaterspiegel, zoals die aan door de directie te plaatsen peilbuizen zal worden opgemeten.

65. Voor zover de teen van het zandlichaam is gelegen op het zeestrand, wordt hierlangs zo spoedig mogelijk een bestorting aangebracht van 10 ton/m' mijnsteen, zodanig, dat de mijnsteen het beloop afdekt tot een peil van 6 m + N.A.P.
66. Het gehele oppervlak van het aangebrachte zandlichaam moet vaksgewijze worden voorzien van rijsschuttingen volgens par. 170 van de A.V. en voorts met helm worden beplant, welke gestoken kan worden in de omgeving van het te maken werk. Direct na het aanbrengen van het zand wordt de verzwaring ruwweg geprofileerd en worden de rijzen-schermen aangebracht.
67. Gelijktijdig met het maken van de duinverzwaring wordt een aanvulling van het hiervoor gelegen zeestrand uitgevoerd. Na de dichting van het sluitgat wordt deze strand-aanvulling uitgebreid en voortgezet in een eveneens te maken strand, dat, voor de dam langs, aansluit op het buitendijks gelegen gedeelte van de Plaat van Onrust. Een en ander wordt uitgevoerd zoals aangegeven op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen.

H. Bijkomende werken.

68. In de dijkskruin worden op onderlinge afstanden van 25 m stalen ontluichtingspijpen aangebracht, \varnothing 100 mm, lang 50 cm. De buizen worden gevuld met grind 5/20 mm en aan de bovenzijde afgesloten met een schroefdop, waarin gaten \varnothing 5 mm moeten worden geboord.
69. Op het binnenbeloop wordt ter plaatse van hm 5, 10 en 15 een trap van betonblokken gemaakt, breed 1,4 m, vanaf de

hoogte van de binnenberm tot aan de betonplatenbekleding langs de binnenkruinlijn. De trapblokken verkrijgen een vorm als aangegeven op de tekening blad nr 5. De blokken worden op de grindasfaltbeton gekleefd.

70. De kleibekledingen worden ingezaaid met graszaad. Waar nodig geschiedt dit, nadat het rijbeslag of de krammat is opgenomen. De bestaande grasoppervlakten, die door de uitvoering van het in deze overeenkomst omschreven werk hebben geleden worden bijgezaaid.
71. Een nader door de directie op te geven struik- en heesterbeplanting wordt door de aannemer aangebracht op de binnenberm en nabij de beide aansluitingen van de dam op het oude land. Het plantmateriaal wordt de aannemer op het werk beschikbaar gesteld. De voor deze beplantingen te verrichten werkzaamheden en leveringen worden verrekend op het onder volgnr 39 van staat A van art. 4 genoemde bedrag in geld.
72. Op de Walcherense oever, nabij het werk, wordt een zanddepot aangelegd ter grootte van 80.000 m³, een en ander als nader aangegeven op de tekening blad nr 1. In het terrein wordt tevoren een cunet gegraven, aflopend tot op het zeestrand. Het zand wordt aangebracht op een open stort met de uitloop in het cunet.
73. Op de binnenberm van het op de Plaat van Onrust gelegen dijkvak wordt, zoals aangegeven op de tekening blad nr 1, een werkweg gemaakt, overeenkomstig lid 16 van dit artikel. Deze werkweg moet gereed zijn op 1 juni 1959. Horizontale en verticale bogen, alsmede verkantingen, worden nader door de directie aangegeven. De ter plaatse te ontgraven kleibekleding wordt gelijkmatig over de breedte van de binnenberm verspreid.
74. De caissons van de als loswal te gebruiken reeks (lid 2 sub b) worden ieder voorzien van een bolder en 3 verticale hardhouten wrijfstijlen met afmetingen van 30 x 25 cm in staalprofiel LNP 27, reikende van 2 m - N.A.P. tot 3 m + N.A.P. Bovendien worden over de volle lengte van deze loswal drijfgordingen aangebracht, tenminste bestaande

uit rondhout van 20 cm doorsnede. Van de loswal mag niet als zodanig gebruik worden gemaakt, voordat de in dit lid beschreven voorzieningen zijn aangebracht.

75. De voetsteiger nabij het werk op de Walcherense oever wordt binnen 2 weken na de aanvang van het werk geheel hersteld.
76. De toegangsgeul van de werkhaven nabij Veere moet over een breedte van 40 m door middel van baggeren op een diepte van 5,5 m - N.A.P. worden gebracht. De werkzaamheden moeten uiterlijk zes weken na de datum van aanvang zijn voltooid.
77. Ten gebreuke als rijswerkzate dient het langs de oostelijke rand van de werkhaven op de Plaats van Onrust gelegen strand over een oppervlakte van 40 x 200 m² te worden gebracht op een peil van ongeveer N.A.P. Het ontgraven beloop aan de oostzijde af te dekken met 5 ton/m mijnsteen.
78. Op de toegangswegen, aansluitende op de kruin van de dam, wordt puin ingewalst tot een hoeveelheid van 110 kg/m².
79. Ongeveer op de vier op de tekening blad nr 1 aangegeven punten worden door de aannemer, binnen 4 weken na de datum van aanvang hardhouten meetpalen geslagen, lang 15 m, 35 cm, met de koppen op 5 m + N.A.P.
80. Na de sluiting worden de caissons voor zover gelegen buiten het binnenbeloop, waaronder begrepen de caissons van de beide loswallen, verlaagd tot een peil van ca 1 m + N.A.P. De wrijfstijlen worden tot eenzelfde peil ingekort. Over de buitenranden van de aldus verlaagde caissons worden doorlopende, gewapend betonnen sloven, breed 40 cm, gemaakt, waarvan de bovenkant is gelegen op een peil van 1,25 m + N.A.P. Het achterliggende terrein, voor zover gelegen buiten het vlak van het binnenbeloop, wordt, behoudens de te maken opritten, tot het peil van 1,25 m + N.A.P. verlaagd, een en ander als aangegeven op de tekening blad nr 1. De afkomende mijnsteen en verhardingsmaterialen worden, gelijkmatig verdeeld, op de afritten en boven de caissons verwerkt. De bolders worden opnieuw aangebracht.
81. De betonblokken van de bekleding van het binnenbeloop van het dijkvak genoemd onder B van dit artikel (lid 21 d)

- worden na de sluiting opgenomen en overeenkomstig de bij deze overeenkomst behorende tekeningen, beneden het peil van 2 m + N.A.P., opnieuw verwerkt in het binnenbeloop terzelfder plaatse en ter plaatse van het sluitgat (lid 56 c).
82. De bekleding en de teenconstructie van het binnenbeloop beneden het peil van 3 m + N.A.P., voor zover behorende tot het dijkvak op de Plaat van Onrust en gelegen westelijk van de loswal, worden in overeenstemming gebracht met en aangesloten op de in het vorige lid en lid 23 sub b van dit art. beschreven constructies. Het opbreken van het bestaande werk wordt uitgevoerd volgens art. 29 en verrekend krachtens post 28 t/m 30 van staat A van art. 4.
83. De basaltzuilen van de verdedigde duinvoet op de Walchereuse oever ter plaatse van de aansluiting van de dam worden opgenomen. De zuilen worden zonodig tijdelijk opgeslagen en naderhand verwerkt in de bekleding bedoeld in lid 8a. De aannemer dient ermee rekening te houden dat een deel van de glooiing moet worden uitgegraven. Het tijdstip en de volgorde van opnemen worden door de directie bepaald.
84. Alle tijdelijk aangebrachte verhardingen worden voor de eerste oplevering opgenomen en vervangen door een kleibekleding. Afkomend verhardingsmateriaal moet worden verwerkt in de verharding op de loswallen.

I. Onderhoud.

85. De aannemer onderhoudt de door hem gemaakte werken gedurende de in artikel 1 beschreven termijn en herstelt op eerste aanzegging en tot genoegen van de directie alle zich in die tijd voordoende gebreken.
86. De in de onderhoudstermijn te verrichten werkzaamheden zullen worden verrekend, tenzij zij het gevolg zijn van nalatigheid van de aannemer of ondeugdelijk werk, zulks ter beoordeling van de directie.
87. Voor elk onderdeel van het werk, genoemd in art. 37 (lid 2) zal de in het vorige lid bedoelde verrekening bovendien plaats vinden gedurende de periode, gelegen tussen de aldaar voor het desbetreffende onderdeel bedoelde datum en het tijdstip, waarop het gehele werk voor de eerste maal wordt opgeleverd.

Art. 4. Hoeveelheden en eenheidsprijzen.

1. De voor de uit te voeren werken te leveren en te verwerken materialen en te verrichten werkzaamheden zijn, voor zover daarop verrekening plaats vindt, opgenomen in de hierna volgende staat A. De in de 4e kolom van de staat genoemde hoeveelheden zijn derhalve verbindend.
2. De verrekening zal geschieden naar de eenheidsprijzen, welke door de aannemer bij zijn inschrijving zijn opgegeven en zijn vermeld in de laatste kolom van staat A. Deze eenheidsprijzen zijn die, bedoeld in par. 12 van de A.V. Indien uit de omschrijving niet uitdrukkelijk het tegendeel blijkt, zijn daarin zowel het leveren als het verwerken van de materialen begrepen.
3. MijNSTEEN, lichte zink- en stortsteen, zware stortsteen, fijn stortmateriaal, steenslag en puin worden op of in de middelen van vervoer gemeten door opname van de ijk of weging over de weegbrug.
 Bij aanvoer per as moet een weegbrief worden overgelegd. De kosten van weging zijn voor rekening van de aannemer. Bij aanvoer over water geldt het volgende.
 De vaartuigen, welke voor het vervoer van deze materialen worden gebruikt, moeten zijn voorzien van een meetbrief zoals bedoeld in het Metingsbesluit (St. 634) en van een ijschaal. De in het Metingsbesluit bedoelde ijkplaten moeten duidelijk zichtbaar en helder wit geverfd zijn. De aannemer draagt zorg dat de vaartuigen niet zo diep worden geladen, dat de merken, welke de lijn van de grootste inzinking volgens de meetbrief aangeven, niet meer boven de waterspiegel zichtbaar zijn en is verplicht de directie steeds in de gelegenheid te stellen de vaartuigen tijdig op het werk op te meten. Bij de metingen wordt rekening gehouden met het s.g. van zeewater, waarvan het zoutgehalte door de directie wordt bepaald.
4. De voor kleef- en afwerkklagen te gebruiken hoeveelheid asfaltprodukten wordt bepaald door weging in de middelen van aanvoer op het werk.

5. De hoeveelheid klei wordt bepaald door de in het blijvende werk opgemeten oppervlakken te vermenigvuldigen met de op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen aangegeven dikten.

6. De hoeveelheid zand in de met het oog op zetting van de ondergrond aan te brengen overhoogte wordt bepaald op basis van de formule

$$q = flL$$

waarin:

q = de hoeveelheid zand in m³;

f = de met het oog op zetting van de ondergrond door de directie aangegeven overhoogte ter plaatse van de betreffende zakbakens in m;

l = de basisbreedte van het dijklichaam, gemeten tussen het hart van de teenconstructies in m;

L = de lengte van het dijkvak dat door de betreffende zakbaak wordt bestreken, zijnde de som van de halve afstanden tot de eerstvolgende zakbakens in m.

Deze overhoogte, waarmede wordt bedoeld de totale overhoogte, welke aan het werk moet worden gegeven om de tijdens de uitvoering reeds opgetreden en in de toekomst nog te verwachten zetting van de ondergrond te compenseren, wordt door de directie vastgesteld aan de hand van de zettingen die gemeten worden aan de zakbakens, bedoeld in art. 30.

Indien tengevolge van gebreken of beschadigingen van de zakbakens tijdens de uitvoering van het werk, deze metingen onmogelijk of onbetrouwbaar worden, zal voor het betreffende dijkgedeelte wel een overhoogte door de directie worden vastgesteld, doch geen verrekening op deze post plaats vinden. De in staat A onder volgnummer 2 vermelde hoeveelheid is bepaald met behulp van de bovenvermelde formule, waarin voor f is uitgegaan van de voorlopige, door het laboratorium voor Grondmechanica te Delft bepaalde grootten van de zettingen van de ondergrond.

7. De hoeveelheden zand aangebracht in het depot (art. 3 lid 72), het dijkvak F en de strandaanvulling na de sluiting,

- worden bepaald naar de theoretische inhoud van de ophoging. Hiertoe worden voor en na het ophogen de inhouden van de nodige profielen door de directie door meting bepaald, desgewenst in tegenwoordigheid van de aannemer. De in- en uitpeiling t.b.v. de bepaling van de hoeveelheid van staat A, volgnummer 4, wordt uitgevoerd over stroken, ter breedte van 400 m ter weerszijden van de buitenkruinlijn.
8. De hoeveelheden grindasfaltbeton, asfaltbeton en gietasfalt worden bepaald door weging bij de asfaltmolens. Van ieder uit het gemaakte werk genomen monster wordt het s.g. bepaald in het laboratorium. Voor elk van de te verwerken hoeveelheden wordt het gemiddelde van deze s.g.-bepalingen aangenomen voor het s.g. van de totaal verwerkte hoeveelheden. Aan de hand van dit s.g. en het wiskundige volume volgens de bij deze overeenkomst behorende tekeningen zullen de theoretische hoeveelheden in tonnen worden bepaald. Voor zover de bij de molens gewogen hoeveelheden deze theoretische hoeveelheden met meer dan 5% overtreffen, vindt over dit meerdere geen verrekening plaats.
 9. De hoeveelheden op te breken asfaltbekleding en kraagstuk worden in het bestaande werk gemeten.
 10. Overigens worden de verbindende hoeveelheden bepaald door meting in het blijvende werk. Voor de glooiing van betonblokken op het binnenbeloop geschiedt dit tussen de banden.
 11. De kosten van het overslagmaterieel bedoeld in art. 3, lid 41, worden verrekend op post 35 van Staat A op basis van een door de aannemer over te leggen en door de directie goed te keuren specificatie. Deze specificatie moet bevatten de huurprijzen van het in bedrijfsvaardige toestand beschikbaar te houden overslagmaterieel. Bovendien worden daarin de bedragen opgenomen, waarmee deze huurprijzen moeten worden verhoogd, indien bedoeld materieel in bedrijf komt.
 12. De gebaggerde en gezogen hoeveelheden, genoemd in staat A, volgnummers 33 en 34, worden gemeten in de middelen van vervoer.

13. De werkelijke uitgaven, welke naar het oordeel van de directie vallen onder de onder volgnummers 35 t/m 39 van staat A genoemde bedragen in geld, worden volgens aanwijzing van de directie en binnen de daarbij gestelde termijn door de aannemer betaald en zonder provisie of vergoeding voor renteverlies, administratiekosten, enz. op het daarvoor verrekenbaar gestelde bedrag verrekend tegen overlegging van de nodige bewijzen van betaling. De bedragen moeten in de aannemingssom zijn begrepen. In geval van overschrijding van het totaal der gestelde bedragen wordt het meerdere aan de aannemer vergoed, verhoogd met 10% van de overschrijding. In geval van onderschrijding van het gestelde bedrag wordt het mindere op de aannemingssom gekort. Bij toepassing van par. 12 van de A.V. blijven deze posten buiten beschouwing.

(verbindende hoeveelheden)

volg- nr	omschrijving	een- heid	hoeveel- heid	eenheids- prijs in gulden
1.	klei voor bekledingen	m ³	23.000	12,--
2.	zand in overhoogten ten behoeve van zettingen beneden 1 m - N.A.P.	m ³	62.000	1,20
3.	zand in depot (art. 3, lid 72)	m ³	80.000	1,25
4.	zand in dijkvak F en in strandaanvulling na de sluiting	m ³	3.900.000	0,90
5.	vervoeren en verwerken c.q. opslaan in depot van ter beschikking gestelde mijnsteen.	ton	395.000	6,80
6.	verwerken van mijnsteen uit depot in binnen- en buitendoelen van het dijkvak art. 3 sub F	ton	40.000	1,60
7.	verwerken van ter beschikking gesteld fijn stortmateriaal	ton	110.000	2,85
8.	ter beschikking gestelde lichte zink- en stortsteen:			
	a) laden, c.q. overslaan, vervoeren en verwerken	ton	66.000	5,25
	b) idem, doch mechanisch verwerken	ton	20.000	2,90
	c) overslaan in depot (art. 3 lid 41)	ton	10.000	1,85
	d) verwerken uit depot (art. 3 lid 41) op kraagstukken	ton	1.500	5,50
9.	ter beschikking gestelde zware stortsteen:			
	a) laden, c.q. overslaan, vervoeren en verwerken	ton	70.000	5,70
	b) idem, doch mechanisch verwerken	ton	30.000	2,90
	c) overslaan in depot (art. 3 lid 41)	ton	10.000	4,20
	d) verwerken uit depot (art. 3 lid 41) op kraagstukken	ton	1.500	5,50
10.	ter beschikking gestelde basaltstortsteen:			
	a) overslaan, vervoeren en verwerken	ton	28.000	7,25
	b) idem, doch mechanisch verwerken	ton	30.000	2,90
11.	kraagstukken	m ²	12.700	9,75
12.	zinkstukken	m ²	184.000	10,65
13.	krammat	m ²	2.000	1,35
14.	licht rijsbeslag	m ²	1.000	5,15
15.	opnemen, tijdelijk opslaan en herzetten van basaltglooiing met bijlevering van puin en krammat	m ²	2.900	16,--

vervolg STAAT A
(verbindende hoeveelheden)

volg- nr	omschrijving	een- heid	hoeveel- heid	eenheids- prijs in gulden
16.	betonblokken 40x25x15 cm le- veren en verwerken:			
	a) in laag, dikte 25 cm	m2	2.800	32,20
	b) in laag, dikte 15 cm	m2	1.800	18,90
17.	betonblokken, bedoeld onder volgnummer 16 opnemen en her- zetten in laag, dikte 15 cm	m2	6.400	4,35
18.	grindasfaltbeton	ton	46.000	38,70
19.	asfaltbeton	ton	38.000	41,60
20.	gietasfalt	ton	800	81,60
21.	kleeflaag tussen asfaltbekte- dingslagen.	ton	175	460,--
22.	afwerklaag op asfaltbekleding	ton	276	430,--
23.	afstrooilaag van gebroken grind	ton	1.170	27,--
24.	kleeflaag voor betonblokken- bekleding dijkskruin met aan- sluitende belopen	ton	14	460,--
25.	laden, vervoeren en verwer- ken van ter beschikking ge- steld paklaagmateriaal	ton	9.700	11,85
26.	steenslag voor verhardingen	ton	2.200	21,60
27.	puin voor verhardingen	ton	400	20,50
28.	opbreken, afvoeren, c.q. storten asfaltbekleding	m3	6.000	6,65
29.	opnemen en opnieuw verwerken zink- en stortsteen	ton	2.000	5,40
30.	opruimen van zink- en kraag- stukken	m2	2.600	3,05
31.	uren werkens van een duiker	uur	110	55,--
32.	ijzer aan zakbakens	kg	800	1,--
33.	Baggeren in de havens van Zijpe en Kruiningen	m3	195.000	0,85
34.	Zuigen bij Kroonton mond Veersche Gat	m3	66.000	1,--
35.	beschikbaar stellen van over- slagmaterieel volgens art. 3, lid 41.	post	f 18.800,--	

vervolg STAAT A
(verbindende hoeveelheden)

volg- nr	omschrijving	een- heid	hoeveel- heid	Eenheids- prijs in gulden
36.	kosten van aankoop en opslag van materialen ten behoeve van depot (art. 3, lid 41, sub c)	stel- post	ƒ 250.000,--	
37.	kosten van voorbereiding enz. van mechanisch steenstorten volgens art. 24 lid 6.	"	" 350.000,--	
38.	vergoeding voor het gebruik van bromfietsen overeenkomstig art. 12, lid 13.	"	" 3.000,--	
39.	kosten van door de directie aan derden op te dragen leveringen en werkzaamheden, van door de directie gevoerde telefoongesprekken, foto's e.d.	"	" 90.000,--	

14. Zonder verrekening geschieden alle niet in staat A genoemde leveringen en werkzaamheden, welke uit de bepalingen van deze overeenkomst of de A.V. volgen, of door de aard van goed werk worden geeïst, behoudens het bepaalde in art. 5.
15. Ter inlichting van de aannemer zijn in de hierna volgende staat B opgenomen de belangrijkste voor de uit te voeren werken te leveren en te verwerken materialen en te verrichten werkzaamheden waarop geen verrekening plaats vindt.
16. De onder de volgnummers 1 en 2 vermelde hoeveelheden zijn berekend volgens het theoretische profiel, zoals dit op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen is aangegeven. Deze hoeveelheden zijn derhalve vastgesteld zonder dat rekening is gehouden met uitlevering, inklinking van de specie, vereiste tonrondten, verlies bij het verwerken, stuifverliezen enz.

STAAT B
(hoeveelheden ter inlichting)

volg- nr	omschrijving	een- heid	hoeveel- heid
1.	zand uit inbaggeringen en verdiepingen nabij sluitgat.	m ³	850.000
2.	zand in ophogingen t.b.v. dijkvakken A en B, duinverzwaring en eerste strand-aanvulling.	m ³	1.710.000
3.	caissons (bakken + opzetstukken), aanvoeren en plaatsen	st	82
4.	phoenix-caissons, type AX, aanvoeren en plaatsen, type BX gereed houden.	st	3
5.	doorlaat-caissons, aanvoeren en plaatsen.	st	7
6.	nylonmatten, 17 x 75 m, vullen en verwerken.	st	30
7.	teenconstructie basaltglooiing, leveren en verwerken	m'	70
8.	buitenteenconstructie, bestaande uit houten damwand en geïmpregneerde nylon-slab, leveren en verwerken	m	1.170
9.	binnenteenconstructie, bestaande uit betonband, teenschot en perkoenen, leveren en verwerken.	m	845
10.	binnenteenconstructie, bestaande uit teenschot en perkoenen, trekken en herzetten met bijlevering van betonband.	m	100
11.	hardhoutvlechting, leveren en verwerken	m ²	840
12.	betonblokkenbekleding dijkskruin met aansluitende belopen, exclusief kleeflaag leveren en verwerken	m	1.200
13.	gewapend betonnen verzamelputten, leveren en verwerken.	st	11
14.	eternietbuizen, leveren en verwerken	m	560
15.	betonnen trappen, breed 1,40 m in binnenbeloop leveren en verwerken	st	3
16.	ontluchtingspijppjes in dijkskruin, leveren en verwerken.	st	47
17.	rijsschuttingen leveren en verwerken.	m	3.800
18.	helm steken en planten	ha	4
19.	bezaaiing met graszaad	ha	7

Vervolg STAAT B
(hoeveelheden ter inlichting)

volg- nr	omschrijving	een- heid	hoeveel- heid
20.	lichten en opslaan caisson-opzetstukken	st	32
21.	slopen en opruimen caisson-onderdelen	m ³	400
22.	trekken en opslaan van houten damwand uit de buitenteenconstructie	m	45
23.	leveren en heien hardhouten meetpalen	st	4
24.	op diepte baggeren toegangseuul werkhaven nabij Veere en specie afvoeren	m ³	20.000

Art. 5. Ter beschikking van de directie te stellen arbeiders.

1. Telkens wanneer de directie dit verlangt en zolang zij dit nodig oordeelt, stelt de aannemer een of meer naar het oordeel van de directie geschikte arbeiders tot haar beschikking.
2. Deze arbeiders moeten zijn voorzien van het gereedschap, nodig voor de hun op te dragen werkzaamheden.
3. Hiervoor wordt de aannemer boven de aannemingsom vergoed:
 - a. het bedrag van het belasting- en premieplichtig loon van de ter beschikking gestelde arbeiders, op basis van de kosten op 5 februari 1959;
 - b. een opslag groot 45% van het onder A bedoelde bedrag;
 - c. voor elke week, dat een arbeider ter beschikking wordt gesteld, een bedrag gelijk aan de som van de voor de betrokken arbeider geldende kosten van de halve verzilvingswaarde van de vakantiezegel, de totale premie van het bedrijfspensioenfonds, de rentezegel en de risicozegel; voor de tijd, korter dan een werkweek, wordt bedoeld bedrag naar evenredigheid verlaagd;
 - d. een opslag groot 25% van het onder c bedoelde bedrag;
 - e. de kosten van vergoedingen, welke volgens de door het College van Rijksbemiddelaars goedgekeurde arbeidsvoorwaarden aan de betrokken arbeiders worden uitbetaald, verhoogd met een opslag van 13%.

4. Bij de vergoeding van het belasting- en premieplichtig loon als bedoeld in lid 3 sub a van dit artikel wordt rekening gehouden met de geldende loonregelingen. Lonen, welke de rechtens geldende lonen te boven gaan, komen voor vergoeding in aanmerking indien en voor zoveel het College van Rijksbemiddelaars voor betaling van hogere lonen toestemming heeft verleend.
5. In de aan de aannemer toekomende vergoeding overeenkomstig lid 3 van dit artikel worden geacht te zijn begrepen de kosten van sociale lasten, gereedschap, renteverlies, algemene onkosten, winst en omzetbelasting.
6. Indien na 5 februari 1959 wijziging optreedt in de lonen en/of sociale lasten van de ter beschikking gestelde arbeiders, vindt hiervan verrekening plaats overeenkomstig de bepalingen in verband met wijziging van lonen en sociale lasten.
7. Ter inlichting van de aannemer wordt medegedeeld, dat het aantal uren van ter beschikking te stellen arbeiders wordt geschat op:
 - 9000 uren van een ongeoefende arbeider
 - 4500 uren van een geoefende arbeider
 - 4500 uren van een vakman.
8. Verrekening met de aannemer op grond van het vorenstaande zal geschieden op afzonderlijke declaratie.

Art. 6. Door het Rijk ter beschikking te stellen materialen.

1. Uitsluitend ten behoeve van de uitvoering van de in deze overeenkomst beschreven werken, worden op de hieronder vermelde plaatsen en wijze door het Rijk aan de aannemer ter beschikking gesteld de volgende materialen:
 - a. caissons als beschreven in art. 7;
 - b. 39.000 ton lichte zink- en stortsteen, op de wal langs het kanaal door Walcheren, stukgewicht circa 10 - 50 kg;
 - c. 57.000 ton lichte zink- en stortsteen in het schip voor de wal in één der werkhavens in het Veersche Gat;

- d. 18.000 ton zware stortsteen, op de wal langs het kanaal door Walcheren, stukgewicht 50 - 150 kg;
- e. 92.000 ton zware stortsteen in het schip voor de wal in één der werkhavens in het Veersche Gat;
- f. 58.000 ton basaltstortsteen in het schip voor de wal in één der werkhavens in het Veersche Gat;
- g. 9.700 ton verhardingsmateriaal, paklaag en steengruis op de wal langs het kanaal door Walcheren, afmetingen 5 - 20 cm.
- h. 395.000 ton mijnsteen, in het schip in de haven van Stein of op de wagon in Lutterade, zulks ter keuze van de aannemer;
- i. 110.000 ton fijn stortmateriaal, in het schip voor de wal in één der werkhavens in het Veersche Gat;
- j. Kettingnetten voor afdichting van de naden tussen de doorlaatcaissons, op de caissons;
- k. 30 st nylonmatten van 75 x 17 m, op het werk;
- l. rolwagen . op het werk;
- m. bok met sleepboot, inclusief bemanning, op het werk, binnen 2 x 24 uur na afroep.
2. De aannemer draagt zorg voor het laden, vervoeren, lossen, de opslag en de bewaking van de door het Rijk verstrekte materialen en onderdelen.
- Het bepaalde in par. 44 van de A.V. wordt op de materialen en onderdelen van toepassing verklaard van het oogenblik dat de materialen ter beschikking van de aannemer zijn gesteld. Voor nadien geconstateerde tekorten van deze materialen en onderdelen is de aannemer verantwoordelijk. Onverminderd het bepaalde in par. 44 van de A.V. zal voor elk geval waarin naar het oordeel van de directie gebreken of tekorten een gevolg zijn van nalatigheid van de aannemer, een korting van f 100,-- (honderd gulden) op de aannemingssom worden toegepast, in te houden op de eerstvolgende betalingstermijn.

3. Het tijdstip of de tijdstippen waarop materialen, materieel en caissons beschikbaar worden gesteld, blijven ter keuze van de directie, met dien verstande, dat hieromtrent overleg met de aannemer zal worden gepleegd. Eventuele vertraging of onregelmatigheid in de tijdstippen van beschikbaarstelling van materialen en materieel geven de aannemer geen aanspraak op bijbetaling of schadevergoeding.
4. Eventuele liggelden van schepen, statiegelden, enz. zijn voor rekening van de aannemer, alsmede alle kosten, welke worden veroorzaakt door het niet tijdig laden, c.q. lossen van de ter beschikking gestelde materialen.
5. Alle door het Rijk beschikbaar gestelde, niet voor het werk benodigde hoeveelheden materialen, alsmede resten daarvan, op welker behoud de directie prijs stelt, blijven Rijkseigendom. Deze materialen en onderdelen worden, voor zover zij reeds op het werk zijn aangevoerd, door de aannemer naar door de directie aan te wijzen plaatsen op of nabij het werk vervoerd en opgeslagen.
6. Het ontlenen van de in lid 1 van dit artikel sub b, d en g genoemde materialen aan de opslag langs het kanaal door Walcheren geschiedt op aanwijzing van de directie, afzonderlijke bressen mogen niet worden gemaakt.
Ter plaatse achterblijvend steengruis en/of onbruikbare steenresten moeten van de grondslag verwijderd en volgens aanwijzing van de directie op één verzamelplaats langs het kanaal worden gedeponerd.

Art. 7. Door het Rijk ter beschikking te stellen caissons.

1. Behalve het in art. 6 genoemde materieel en materiaal, worden de aannemer ter beschikking gesteld de volgende betonnen caissons:
 - a. 82 rechthoekige bakken met opzetstukken;
 - b. 2 Phoenixcaissons type AX, alsmede 1 type BX;
 - c. 7 doorlaatcaissons.
2. De afmetingen van de bakken, genoemd in het vorige lid sub a, zijn 11 x 7,5 x 6 m; de afmetingen van de opzetstukken zijn 11 x 7,5 x 2 m. De bakken en opzetstukken

zijn aan beide zijden voorzien van uitstekende ribben. Deze caissons worden beschikbaar gesteld binnen een straal van 125 km van het werk, vanaf medio mei 1959 of zoveel eerder als mogelijk zal blijken. De bakken worden drijvend beschikbaar gesteld, de opzetstukken op de wal, beiden nabij open vaarwater. De aannemer zorgt tijdens het transport voor een afdoende bufferconstructie tussen de caissons. Ten behoeve van het transport van de bakken worden de aannemer ter beschikking gesteld een aantal houten looppaden en oude autobanden. Deze dienen door de aannemer na het plaatsen van de bakken onmiddellijk te worden teruggebracht naar de plaats van beschikbaarstelling.

3. De hoofdafmetingen van de Phoenixcaissons type AX zijn 62,18 x 18,90 x 18,29 m. Alle Phoenixcaissons staan aan de grond, één in de vluchthaven aan het Zijpe en twee in de haven van Kruiningen. De AX-caisson, gelegen in de vluchthaven aan het Zijpe, moet voor 1 september 1959 uit deze haven zijn verwijderd. Boven de gangboorden, tegen de wanden van de AX-caissons worden overeenkomstig de tekening blad nr 5 door de aannemer gewapend betonnen vleugels aangebracht.
4. De hoofdafmetingen van de doorlaatcaissons zijn 45,50 x 20 x 18 m. Deze caissons staan aan de grond in een bouwput, gelegen op 2,5 km van het werk. Uiterlijk 1 april 1961 zal een toegang tot deze bouwput zijn gebaggerd. De bodem van deze toegang heeft een breedte van 40 m. op een peil van tenminste 5 m - N.A.P.
5. De aannemer zorgt voor het vlot brengen, respectievelijk laden, voor het vervoeren naar en het plaatsen in het werk van alle caissons. De aannemer draagt voor deze werkzaamheden de volle verantwoordelijkheid en neemt in het algemeen alle maatregelen, welke een veilig transport vereist. Bij beschadiging, aanvaring en het eventueel zinken van schepen of een van de caissons is de aannemer verplicht de aangebrachte schade en de eventueel gezonken schepen of caissons binnen een door de directie te stellen termijn te herstellen respectievelijk te lichten. Indien de aan-

nemer hierbij niet de nodige voortvarendheid betracht, heeft de directie de bevoegdheid om de vereiste werkzaamheden door derden te doen verrichten. De daaraan verbonden kosten zullen op de eerstvolgende betalingstermijn worden gekort.

6. In aanvulling op het vorige lid wordt ten aanzien van de Phoenixcaissons bepaald dat:
 - a. slib- en zandafzettingen in de caissons moeten worden verwijderd en het inwendige van de caisson schoon gemaakt;
 - b. alle afsluiters met inbegrip van het bijbehorende bewegingsmechanisme moeten worden gedemonteerd, goed gangbaar gemaakt en weer gemonteerd;
 - c. de caissons moeten ter beproefing éénmaal worden vlotgebracht en vervolgens weer aan de grond worden gezet in afwachting van de afvoer;
 - d. tijdens het vervoer van de caissons twee pompboten van voldoende capaciteit langszij dienen te liggen teneinde zonodig te kunnen lenzen;
 - e. voor het afvoeren van de caissons uit de havens baggerwerk zal moeten worden verricht; (art. 4 staat A volgnummer 33)
 - f. ten behoeve van de aanvoer van de caissons zuigwerk zal moeten worden verricht nabij de Kroonton in de mond van het Voersche Gat (art. 4 staat A volgnummer 34). Eventuele reparatiekosten aan afsluiters en bewegingsmechanismen worden verrekend op het onder volgnummer 39 van staat A van art. 4 opgenomen bedrag in geld.
7. Ten aanzien van de Phoenixcaisson type BX wordt bovendien bepaald dat deze slechts behoeft te worden aangevoerd, indien het verloop van de sluiting dit naar het oordeel van de directie nodig maakt. Hiertoe wordt de caisson, vanaf de dag dat de 6e doorlaatcaisson in het sluitgat is geplaatst, gedurende 10 dagen in gereedheid gehouden voor aanvoer naar het werk. Hieronder te verstaan het bij de caisson gereed houden van pomp- en sleepboten. Op deze werkzaamheden vindt geen verrekening plaats; wel zullen

worden vergoed (op aparte declaratie) de meerdere kosten van eventuele aanvoer en verwerking in het Veersche Gat.

8. Indien bij afloop van het werk caissons overblijven, blijven deze het eigendom van het Rijk, zij worden op een plaats, ter keuze van de directie, opgelegd.
9. In geval van verlies van een ter beschikking gestelde caisson zal het Rijk voor dit verlies van de aannemer een vergoeding vorderen, welke per object ten hoogste zal bedragen:
 - a. voor een rechthoekige bak met afmetingen
11 x 7,5 x 6 m: f 20.000,--
 - b. voor een opzetstuk met afmetingen
11 x 7,5 x 2 m: f 5.000,--
 - c. voor een Phoenixcaisson type AX of BX: f 1.000.000,--
 - d. voor een doorlaatcaisson: f 1.000.000,--

Art. 8. Algemene voorschriften.

1. Voor zover in deze overeenkomst geen afwijkende of aanvullende bepalingen zijn opgenomen zijn op het werk van toepassing:
 - a. de Algemene Voorschriften voor de uitvoering en het onderhoud van werken onder beheer van het Departement van Waterstaat, vastgesteld bij beschikking van de Minister van Waterstaat van 25 maart 1938, La. V., Directie van de Waterstaat en aangevuld bij die van 26 oktober 1939 La. Q 1, Directie van de Waterstaat;
 - b. de "Eisen door de Rijkswaterstaat gesteld aan de bouwstoffen voor de Wegenbouw 1957" (Eisen).
2. Voor zover de "Eisen" in de plaats treden, respectievelijk wijzigingen, aanvullingen of uitbreidingen zijn van de bepalingen van de vierde afdeling van de A.V. gaan de bepalingen van de "Eisen" boven die van de A.V.
In afwijking van par. 69 (lid 1) van de A.V. is op deze overeenkomst van toepassing de G.B.V. 1950.
Waar in de A.V. wordt verwezen naar de K.V.B.B., moet worden gelezen "K.V.B.B. 1955" met overeenkomstige wijzigingen in de paragrafen.

3. Het bepaalde in par. 25 (lid 5) van de A.V. vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:

"Indien bij de uitvoering van het werk moeilijkheden of oponthoud ontstaan ten gevolge van na 5 februari 1959 afgekondigde na te leven wetten en wettelijke voorschriften, is de aannemer voor de gevolgen daarvan aansprakelijk, tenzij redelijkerwijs moet worden aangenomen dat hij deze niet had kunnen voorzien. In het laatste geval heeft hij aanspraak op een billijke bijbetaling of schadevergoeding. Verhoging van prijzen, huren, vrachten, lonen, sociale lasten e.d. valt niet onder het begrip moeilijkheden als in dit lid bedoeld".

4. In par. 26 lid 3 van de A.V. worden de woorden "de Motor- en Rijwielbeschikking" vervangen door "Het Wegenverkeersreglement".

Art. 9. Tewerkstelling van leerling-steenzetter.

1. De directie houdt zich de bevoegdheid voor van de aannemer te verlangen, dat hij bij de uitvoering van steenzetwerk leerling-steenzetter, waarvan de opleiding door de Stichting Productiviteit Rijswerkers en Steenzetter wordt verzorgd, tewerkstelt. De aannemer verplicht zich aan deze tewerkstelling alle gewenste medewerking te verlenen.
2. De meerdere kosten van tewerkstelling van leerling-steenzetter ten opzichte van normale volwaardige steenzetter worden in overleg tussen directie en aannemer bepaald en zullen aan de aannemer door tussenkomst van de directie op afzonderlijke declaratie boven de aannemingsom worden vergoed.

Art. 10. Baggervergunning en vergoeding.

1. Voor de in deze overeenkomst beschreven bagger- en zuigwerken is geen vergunning vanwege de dienst der Domeinen nodig en behoeft geen vergoeding aan deze dienst te worden betaald.

2. Tijdens het baggeren c.q. zuigen moet zich aan boord van elk bagger- c.q. zuigwerktuig een op verzoek van de aannemer door de directie afgegeven verklaring bevinden, waaruit blijkt, dat met het onderhavige met name genoemde bagger- c.q. zuigwerktuig op de betreffende plaats en tijd mag worden gewerkt ter uitvoering van deze overeenkomst. Deze verklaring moet op eerste aanvraag aan de ambtenaren van Rijkswaterstaat, het Domeinbestuur en de Rijkspolitie worden getoond; voor iedere keer, dat de aannemer te dien aanzien in gebreke is, zal hem f 25,-- (vijf en twintig gulden) op de aannemingssom worden gekort overeenkomstig par. 18 (lid 6) van de A.V.

Art. 11. Kleiontlening aan schorgronden.

1. De aannemer houdt er rekening mede, dat indien ter voorziening in de behoefte aan bekledingsklei voor het werk klei aan schorgronden wordt ontleend, voor deze ontgraving de goedkeuring is vereist van Gedeputeerde Staten van Zeeland. De bovenbedoelde goedkeuring ontslaat de aannemer niet van zijn verplichtingen tegenover de eigenaar van de betreffende gronden en de beheerders van de aangrenzende vaarwaters en zeeweringen.

Art. 12. Directiebehoeften.

1. Van de dag van aanvang van de werkzaamheden tot de datum van de eerste oplevering stelt de aannemer op het terrein van de werkhaven nabij Veere ter beschikking van de directie een dubbelwandig directieverblijf met een vloeroppervlak van tenminste 50 m² en bevattende:
- a. een kamer, groot 24 m², voorzien van 1 bureau, 1 tafel, 1 afsluitbare kast en verder meubilair;
 - b. een kamer, groot 16 m², voorzien van 1 bureau, 1 teken-tafel, 1 afsluitbare kast en verder meubilair;
 - c. een keukentje met benodigd servies;
 - d. een portaal met handwasbak;
 - e. een privaat met waterspoeling.

2. Van de dag van aanvang van de werkzaamheden tot de datum van de eindoplevering stelt de aannemer ter beschikking van de directie de meubilering en de stoffering voor het directieverblijf nabij de loswal op het dijkvak op de Plaat van Onrust.
3. Vanaf de dertigste dag na de aanvang van de werkzaamheden tot de datum van eerste oplevering stelt de aannemer op aanwijzing van de directie op de Walcherense oever nabij het werk tot haar beschikking een gemeubileerd en gestoffeerd directieverblijf met een vloeroppervlak van ca 270 m². Dit directieverblijf dient behalve de benodigde kasten te bevatten:
 - a. een zaaltje, groot 50 m², met enige tafels en 40 stoelen;
 - b. een kamer groot 30 m², voorzien van een conferentietafel voor 10 personen, een bureau, enige archiefkasten en verder meubilair;
 - c. drie kamers, groot ca 20 m², ieder voorzien van een te-
kentangefel, een bureau, een tafel en verder meubilair;
 - d. vier kamers, groot ca 14 m², ieder voorzien van een
bureau, een tafel en verder meubilair;
 - e. een keukentje met benodigd servies;
 - f. een gang met kapstokken en handwasbak;
 - g. twee privaten en een urinoir met waterspoeling.
4. De in de voorgaande leden genoemde directieverblijven moeten tijdens de hele duur van de beschikbaarstelling zijn aangesloten op het interlocale telefoonnet; de eerste 2 verblijven verkrijgen 1 buitenlijn, het in lid 3 genoemde verblijf verkrijgt 2 buitenlijnen. In de in lid 2 en 3 genoemde verblijven worden ieder 5 telefoontoestellen aangesloten. De kosten van aansluiting en abonnement zijn voor rekening van de aannemer. De kosten van door de directie te voeren telefoongesprekken worden verrekend op het onder volgnr 39 van staat A in art. 4 genoemde bedrag in geld.
5. Tijdens de gehele duur van de beschikbaarstelling van de in de leden 1, 2 en 3 genoemde verblijven, onderhoudt de

aannemer de genoemde verblijven met inventaris tot genoegen van de directie in goede staat en draagt zorg voor het bedienen, schoonhouden, verwarmen en verlichten daarvan, alsmede voor het verstrekken van een toereikende hoeveelheid goed was- en drinkwater en het driemaal daags verstrekken van warme dranken. Voorts stelt de aannemer ter beschikking van de directie een schrijfmachine met brede wagen en een persoon, die kan worden belast met het verrichten van type-werk en het bedienen van de telefoon.

6. De aannemer stelt binnen één week na afroep door de directie op de wal langs het kanaal door Walcheren een wagen met een vloeroppervlak van tenminste 6 m² beschikbaar. Deze wagen wordt door de aannemer schoongehouden, verlicht en verwarmd en zodikwijls de directie dit nodig oordeelt, verplaatst.
7. Tijdens de gehele duur van het werk stelt de aannemer aan de directie ter beschikking, zulks in aanvulling op het gestelde in par. 27 van de A.V.:
 - a. een bemande zeewaardige motorboot met een motorvermogen 100 PK en een minste lengte en breedte van resp. 14 m en 3,5 m en voorzien van een overdekte stuurhut en gesloten kajuit;
 - b. twee bemande zeewaardige motorvletten, waarvan één uitgerust met een echolood en Decca-apparatuur;
 - c. een bemande, flinke roei- tevens peilboot, uitgerust met een afstandslijn van 400 m met lier, een peillood van 20 m met haspel en een peilstok van 6 m lengte;
 - d. een goed geregeld waterpasinstrument van moderne constructie met twee waterpasbaken en punaises;
 - e. twee prismakijkers ter goedkeuring van de directie;
 - f. een theodoliet;
 - g. twee sextanten, benevens op ieder zandwinwerktuig één sextant, alle met centecimale randverdeling.
 - h. drie pentagon prisma's;
 - i. ten minste 24 jalons, lang 3 m en 24 jalons, lang 2 m;
 - j. twee kadastermeetbanden, respectievelijk lang 20 m en 50 m en twee stalen meetveren, respectievelijk lang 10 m

- en 20 m alsmede een voldoende aantal 2- en 5 m latten;
- k. een veldlaboratorium, als nader omschreven in art. 27 (lid 22) van deze overeenkomst;
- l. twee pontons met aanbruggen ten gebruike als aanleggelegenheid voor vletten.
8. De aannemer draagt zorg voor het leveren, opstellen en onderhouden van enige hulppeilschalen in de nabijheid van het werk ten dienste van de bagger- en zuigwerktuigen, alsmede voor het aanwezig zijn van een peilstok en een peillood op ieder van deze vaartuigen.
9. Bovendien stelt de aannemer ten behoeve van een door de directie aan te stellen en te bezoldigen waker, op ieder der bagger- of zuigwerktuigen een dag- en nachtverblijf, voorzien van het nodige kooigoed, beschikbaar.
10. De aannemer draagt zorg voor het vervoer van toezichthoudend personeel van en naar de bagger- en zuigwerktuigen.
11. De met echolood en Decca-apparatuur uitgeruste motorvlet (lid 7, sub b) moet bemand zijn met vier personen. De aanstelling van deze personen behoeft de goedkeuring van de directie. Zij behoren niet tot de ter beschikking gestelde personen als bedoeld in art. 5 van deze overeenkomst. Ter inlichting van de aannemer wordt medegedeeld dat tenminste twee van deze personen met het oog op de bediening van echolood en Decca-apparatuur enigermate technisch geschoold dienen te zijn. Gegevens omtrent de Decca-apparatuur en de in verband daarmee aan de uitrusting van de motorvlet te stellen eisen zullen de aannemer door de directie worden medegedeeld.
12. De ter beschikking van de directie gestelde gereedschappen, enz. worden door de aannemer in goede staat onderhouden en bij verlies, c.q. onbruikbaar zijn, door nieuwe vervangen binnen een door de directie te stellen termijn.
13. Tijdens de gehele duur van het werk stelt de aannemer ter beschikking van de directie vier bromfietsen van een door de directie goed te keuren type met bijlevering van de benodigde brandstof en olie. In geval van reparatie moeten de vervoermiddelen door andere worden vervangen. De vervoermiddelen zullen worden gestald op een nader door de directie

te bepalen plaats. De aannemer moet voor de bromfietsen een "All risk" verzekering afsluiten ter goedkeuring van de directie. In de polis van deze verzekering dient de Staat mede als verzekerde te worden aangewezen. De kosten van verzekering, stalling, onderhoud, enz. zijn voor rekening van de aannemer. De bromfietsen blijven het eigendom van de aannemer. De aannemer ontvangt f 0,04 per verreden km, te verrekenen op het onder volgnr 38 van staat A, art. 4 opgenomen bedrag in geld.

Art. 13. Verbandkisten, reddingsmiddelen en ongevallen.

1. Tijdens de gehele duur van de uitvoering stelt de aannemer een verbandkist beschikbaar;
 - a. op beide dijkskoppen;
 - b. op het terrein van de werkhaven nabij Veere;
 - c. op ieder bagger-, zuig- en perswerktuig.
2. Op het werk stelt de aannemer voorts op nader aan te wijzen plaatsen twee brancards beschikbaar en moet op verschillende uit elkaar gelegen onderdelen van het werk van het aannemerspersoneel steeds tenminste één persoon aanwezig zijn, die in het bezit is van een geldig E.H.B.O.-diploma.
3. Op elk in dienst van de aannemer zijnd vaartuig dient een reddingsboei met lijn aanwezig te zijn.
4. De aannemer is verplicht van alle op of in verband met het werk voorkomende ongevallen, van welke aard ook, onverwijld kennis te geven aan de directie, met verstrekking van alle gewenste inlichtingen.

Art. 14. Schaftlokalen en schuilketen.

De aannemer stelt nabij de plaatsen waar gewerkt wordt de nodige schaftlokalen, alsmede voldoende schuilketen ter beschikking van de aldaar te werk gestelde arbeiders.

Art. 15. Huisvesting van arbeiders.

1. De volksverblijven, welke de aannemer ten behoeve van dit werk neerzet, moeten voldoen aan de daarvoor gestelde wettelijke voorschriften.
2. De aannemer zorgt voor het onderhoud van de door hem geplaatste volksverblijven en van hun inrichting, voor het schoonhouden daarvan en voor verwarming en verlichting.
3. Indien de huisvesting wordt verleend in verblijven te land, waaronder begrepen woonwagens, wordt met uitbreiding van hetgeen dienaangaande in het Ketenbesluit 1924 is bepaald, voorgeschreven dat in elk verblijf, behalve de ruimte voor de slaapgelegenheid, aanwezig moet zijn een behoorlijk afsluitbare ruimte geschikt voor zit- en eetgelegenheid en voorzien van de nodige tafels en banken en stoelen, verder een ruimte, waar natte kleren kunnen worden gedroogd en, zo de directie dit nodig zal oordelen, een afzonderlijke ruimte voor koken. Voorts moet aanwezig zijn voldoende woonruimte voor een persoon of gezin, waaraan de zorg voor de huishouding in de keet, zonodig met inbegrip van het bereiden van voedsel, moet zijn opgedragen. Zo de directie dit nodig oordeelt, stelt de aannemer deze persoon of dit gezin tot haar genoegen aan en moet hij eventueel verder die maatregelen nemen, welke de directie wenselijk of nodig oordeelt.
4. Indien de huisvesting wordt verleend in verblijven aan boord van woonschepen, wordt met uitbreiding van hetgeen dienaangaande in Reglementen op woonwagens en woonschepen is bepaald voorgeschreven, dat deze verblijven aan de volgende eisen moeten voldoen:
 - a. wanden en daken moeten waterdicht en tochtvrij zijn; de vloer, de zoldering en wanden moeten bestaan uit of beschoten zijn met geploegde en geschaafde delen;
 - b. de tot nachtverblijf of tot dag- en nachtverblijf bestemde ruimte moet zijn ingericht overeenkomstig de voorschriften van artikel 14, 1e lid van het Ketenbesluit 1924, met dien verstande dat voor 7 m³ wordt gelezen 6 m³ en voor 1,9 m wordt gelezen 1,8 m;

- c. de luchtverversing en de lichttoelating moeten tot genoegen van de directie zijn, die tevens zal bepalen, hoeveel personen in elk verblijf mogen worden gehuisvest;
 - d. voor elk in het woonschip aanwezig gezin moet een geheel afsluitbaar slaapvertrek aanwezig zijn, uitsluitend voor de leden van het gezin bestemd.
5. Het in de leden 3 en 4 van dit artikel bepaalde is niet van toepassing op keten, woonwagens, woonschepen, waarin slechts één gezin wordt gehuisvest en evenmin op voor de bemanning van vaartuigen bestemd logies.

Art. 16. Maatregelen in het belang van de scheepvaart.

1. De aannemer neemt alle maatregelen in het belang van de scheepvaart, welke in het Algemeen Reglement van Politie voor Rivieren en Rijkskanalen en in het Binnenaanvaringsreglement zijn voorgeschreven. In het bijzonder neemt hij maatregelen, betrekking hebbende op het aanbrengen van seinen en verlichting aan het drijvend materieel en voor zover de directie zulks nodig oordeelt aan caissons, steigers en andere werken.
2. Gedurende de uitvoering van de werken mag het verkeer te water niet worden gestremd of gehinderd voor zover dit naar het oordeel van de directie met de uitvoering van de werken in overeenstemming is te brengen. De aannemer verleent zijn volledige medewerking aan door het Loodswezen, op verzoek van de directie, te treffen maatregelen ter regeling van de geregelde doorvaart, in het bijzonder van vissersvaartuigen.
3. De aannemer is voorts gehouden alle voorschriften en aanwijzingen op te volgen, welke hem, in verband met de veiligheid van de scheepvaart, door de directie zullen worden gegeven.

Art. 17. Werkterreinen.

1. Voor de opslag van materialen en materieel, het plaatsen van loodsen, keten, enz. en voor het verrichten van met

de uitvoering van het werk verband houdende werkzaamheden verkrijgt de aannemer, voor zolang de directie zulks nodig acht, de beschikking over de terreinen, welke zijn gelegen binnen de op de tekening blad 1 aangegeven grenslijnen.

2. Behoudens het in het vorige lid bedoelde werkterrein wordt de aannemer mede ter beschikking gesteld de aan de Walcherense oever op ca 1,5 km ten noordwesten van Veere gelegen werkhaven met aangrenzende haventerreinen. De aannemer dient er echter rekening mede te houden dat tijdens de uitvoering van de in deze overeenkomst omschreven werken van deze havens en haventerreinen mede door derden gebruik zal worden gemaakt, terwijl voorts in deze werkhaven door derden werken zullen worden uitgevoerd, welke verband houden met de verdere outillage van deze haven en het door hem van deze haven te maken gebruik hiernaar dient te worden geregeld.
3. De aannemer dient zijn rijswerkzaten binnen 2 maanden na aanvang van het werk gebruiksklaar te hebben. Als zate kan worden gebruik gemaakt van het ten oosten van de havenkom op de Plaat van Onrust gelegen strand met daarachter gelegen ophoging.
4. De directie zal gedeelten van het in lid 2 van dit artikel genoemde werkterrein voor bepaalde tijden ter beschikking stellen van derden, zonder dat de aannemer deswege aanspraak op schadevergoeding of verlenging van opleveringstermijnen kan doen gelden.
5. Voor zover de aannemer buiten de in de leden 1 en 2 van dit artikel genoemde terreinen meer werk- en/of opslagterrein nodig heeft, moet hij daarin zelf voorzien en komen de terzake verschuldigde vergoedingen te zijnen laste. Vertraging of oponthoud in het werk, als gevolg hiervan ontstaan, geven de aannemer geen aanspraak op uitstel van oplevering, noch op het toekennen van schadevergoeding.
6. Bij de eerste oplevering moeten, tenzij in deze overeenkomst anders is bepaald, alle aan de aannemer toebehorende verblijven, keten, loodsen, hulpmiddelen, materialen, materieel, enz. zijn verwijderd en moeten de terreinen tot genoegen van de directie zijn opgeruimd en in orde gebracht.

Art. 18. Werkplan en wijze van uitvoering van het werk.

1. Bij de inschrijving moet door de aannemer worden ingediend een werkplan, omvattende een duidelijke beschrijving van:
 - a. de wijze, waarop en de volgorde, waarin hij de werkzaamheden denkt uit te voeren, toegelicht door een tijdschema;
 - b. het bij de uitvoering te bezigen materieel, met vermelding van de capaciteiten.
2. Bovendien legt de aannemer telkenjare een volledig, gedetailleerd werkplan over betreffende de werkzaamheden van het komende jaar, waarin behalve een uitvoerige beschrijving van wijze en volgorde van werkzaamheden en een gedetailleerd tijdschema, is opgenomen een volledig gespecificeerde lijst van het te bezigen materieel. Deze lijst bevat behalve soort en naam van ieder werktuig, de meest kenmerkende technische gegevens en de naam van de eigenaar.
 Het in dit lid bedoelde werkplan wordt voor de eerste maal overgelegd binnen 2 weken nadat schriftelijk aan de aannemer mededeling is gedaan van de gunning. In de volgende jaren wordt het plan steeds voor 1 februari overgelegd.
3. Bij het opstellen van de werkplannen houdt de aannemer rekening met het in art. 37 van deze overeenkomst bepaalde en voorts met de bepaling, dat geen asfaltbekleding mag worden aangebracht zolang er uittreding van perswater uit het te bekleden beloop mogelijk is.
4. Met het werk wordt niet begonnen dan nadat het betreffende werkplan, c.q. zoals het na overleg met de directie is gewijzigd, is goedgekeurd.
5. De goedkeuring van het werkplan ontheft de aannemer in generlei opzicht van zijn verantwoordelijkheid en verplichting tot een goede uitvoering van het werk binnen de daarvoor gestelde tijd.
6. Voorts wordt tijdens de uitvoering van het werk tussen de aannemer en de directie geregeld overleg gepleegd over de onderdelen van het werkplan. Alle in het werkplan aan te brengen wijzigingen, ook die in de opgegeven materieelbe-

zetting, behoeven vooraf de schriftelijke goedkeuring van de directie. Eventuele wijzigingen of aanvullingen, welke door de directie nodig worden geoordeeld om aan de verplichtingen ten aanzien van de goede uitvoering van het werk te voldoen, moeten na overleg tussen de directie en de aannemer steeds ten spoedigste worden aangebracht.

7. Blijkt tijdens de uitvoering, dat de aannemer met de door hem in het werkplan beschreven middelen het tijdschema niet kan aanhouden, dan is hij verplicht door gebruik van meer personeel en materieel de achterstand in te halen.
8. Indien tijdens de uitvoering blijkt, dat het gebruikte materieel niet voldoet aan naar redelijkheid te stellen eisen, zo kan de directie, ongeacht vroegere bewilliging tot aanvoer, alsnog vervanging of aanvulling eisen, aan welk verlangen de aannemer binnen een door de directie te stellen termijn heeft te voldoen.

Art. 19. Plaatsen van de caissonreeksen.

1. Van de caissons, beschreven in art. 7, lid 1 sub A, worden de bakken en de opzetstukken afzonderlijk in het werk geplaatst. De bakken kunnen ofwel één voor één, ofwel met meerdere tegelijk worden geplaatst. De opzetstukken worden één voor één met behulp van een bok gesteld.
2. Ter afdichting van de naad tussen bak en opzetstuk zijn de bakken op de bovenrand voorzien van getoerd touw. In geval van beschadiging is de aannemer gehouden deze naadafdichting tijdig te vervangen. Eventuele openingen en sparingen in de buitenwanden van de caissons worden met houten proppen gedicht.
3. De ruimten tussen de kopwanden van de caissons worden na de plaatsing gevuld met mijnsteen.
4. Ten aanzien van de caissonreeksen in de beide dijkskoppen, de loswal aan de Walcherense zijde en de aansluitingen tussen dijkskoppen en AX-caissons wordt bovendien het volgende bepaald:
 - a. de caissons moeten in een behoorlijke rechte lijn in het werk worden geplaatst. Indien de plaatsafwijking

van enige caissons meer dan 0.25 m bedraagt, kan de directie eisen, dat de caisson van de grondslag wordt gelicht en zover nodig wordt omgezet;

- b. alvorens de mijnsteenvulling tussen de kopwanden der caissons wordt aangebracht, dienen de verticale naden tussen de buitenste vleugels te worden afgesloten met houten dam- en spieplanken.

Art. 20. De hulpdam nabij de oostelijke dijkskop.

1. Bij de uitbouw van de mijnsteenkade in de buitenteen van het onder B van art. 3 beschreven dijkvak, dient de aannemer rekening te houden met de mogelijkheid, dat de aansluiting van deze kade op de caissonreeks van de dijkskop (art. 3, lid 18, sub b) eerst kan worden verkregen nadat een hulpdam is aangelegd.
2. De lengte van deze hulpdam is afhankelijk van de snelheid waarmee het werk wordt uitgevoerd.
3. Deze hulpdam wordt samengesteld uit een reeks caissons, als beschreven in art. 7, lid 1, sub a, geplaatst op een opstorting van mijnsteen waarvan de bovenkant is gelegen op 5 m - N.A.P., op dit peil een breedte heeft van 15 m en zo vlak mogelijk is afgestort.
De caissons worden na het plaatsen gevuld met zand. Langs de caissons wordt ter weerszijden een mijnsteenbestorting aangebracht tot een hoeveelheid van 2 ton/m, zijde.
4. De mijnsteenkade in de buitenteen wordt aangesloten op de hulpdam.
5. De hulpdam wordt geheel opgenomen in het zandlichaam van de dijk. De bovenkant van de caissons moet tenminste 2 m beneden het oppervlak van het buitentalud blijven.
6. In verband met het gestelde in lid 2 van dit artikel ontvangt de aannemer voor iedere caisson die hij minder in de hulpdam verwerkt dan het op de tekening blad nr 3 aangegeven aantal van 13 stuks, een premie van f 5.000,--, welke bij de eerstvolgende betalingstermijn op afzonderlijke declaratie zal worden uitbetaald.

Art. 21. Grondwerk.

1. Het voor het werk benodigde zand moet worden ontleend aan:
 - a. de te maken inbaggeringen en verdiepingen in de nabijheid van het sluitgat;
 - b. de bodem van het Versche Gat ten zuiden van de dam, niet dichterbij dan 300 m, niet verder weg dan 2 km, tenminste 250 m uit de laagwaterlijn van Schotsman en Ruitersplaat en tenminste 100 m oostelijk van de lijn der rode tonnen.
 - c. de bodem van de Roompot aan de zuidelijke rand van de Hompels tussen de rode tonnen nr 8 en nr 10.
2. De zandwinning mag geschieden tot een blijvende diepte van maximaal 15 m - N.A.P. De directie kan verlangen, dat de zandwinning zodanig geschiedt, dat bepaalde ondiepten worden opgeruimd.
3. Het beneden 1 m - N.A.P. gelegen deel van het zandlichaam van de dijk mag worden gespoten of geklapt.
4. Het boven 1 m - N.A.P. gelegen deel van het zandlichaam van de dijk, alsmede dat van de duinverzwaring, zal over vrijwel de volle hoogte door middel van opspuiten moeten worden aangebracht.

Een werkwijze, waarbij, nadat het zand is opgespoten, grotere wijzigingen in het verkregen profiel moeten worden aangebracht dan naar het oordeel van de directie toelaatbaar is, wordt niet toegestaan. Eventuele plaatselijk ontstane veen- of slibresten, zullen moeten worden verwijderd en vervangen door zuiver zand, dat zorgvuldig wordt ingewaterd.

Gedeelten van het profiel, welke niet door opspuiten worden gevormd, moeten tot genoegen van de directie worden verdicht, b.v. met behulp van een bulldozer. Afvoer van perswater buiten het werk dient op zodanige wijze te geschieden, dat geen beschadiging van het terrein plaats vindt. Hierdoor ontstane schade is voor rekening van de aannemer. Afvoer van perswater direct langs of in de nabijheid van de dijksteen is verboden.

5. Indien bij het afwerken van het zandprofiel blijkt, dat plaatselijk te veel of te weinig zand aanwezig is, zal transport van zand in de lengterichting van het werk nodig zijn. Dit transport geeft de aannemer geen recht op vergoeding.
6. De aannemer treft tijdens de uitvoering afdoende maatregelen ter tijdelijke bescherming van het zandstort en van het nog niet beklede zandlichaam.
7. Behalve de door de aannemer, in overleg met de directie te bepalen en aan te brengen overhoogte met het oog op klink van het zandlichaam, moet bovendien overhoogte worden aangebracht met het oog op te verwachten zetting van de ondergrond. De laatstgenoemde overhoogte wordt door de directie vastgesteld; de in verband daarmee te verwerken hoeveelheid zand is die bedoeld onder volgnr 2 van staat A van art. 4.
8. De voor dit werk benodigde klei wordt door de aannemer geleverd. De klei mag zijn rivierklei of schorklei, doch niet zijn gebaggerd en moet geschikt zijn voor grasgroei. Deze klei moet een afslibbaar gehalte hebben van ten minste 30% en ten hoogste 60% en overigens voldoen aan door de directie te stellen eisen wat betreft consistentie en chemische hoedanigheid. Onder "afslibbaar gehalte" wordt verstaan het gehalte aan deeltjes kleiner dan 0,016 mm.
9. Scheuren, welke tijdens of na het aanbrengen van de klei mochten optreden, worden volgens aanwijzing van de directie gedicht.
10. Bekledingsklei moet tot genoegen van de directie worden verdicht. Transport van klei over de asfaltbekleding wordt niet toegestaan.
11. De in het zandlichaam op te nemen mijnsteenkaden moeten op zodanige wijze worden opgezet, dat zij tengevolge van het persen van zand in het dijkslichaam zo volledig mogelijk worden ingewassen.
12. De aannemer dient erop te rekenen, dat het buitenbeloop van de mijnsteenkade meerdere malen opnieuw onder profiel zal moeten worden gebracht. Vóór het opbrengen van de asfalt-

bekleding wordt het mijnsteenoppervlak met behulp van een bulldozer tot genoegen van de directie verdicht.

Art. 22. Rijswerken en bestorting.

1. Zinkstukken en kraagstukken worden, tenzij anders aangegeven, samengesteld uit twee lagen griendhout, elk dik 11 cm en een tussenlaag van bladriet, dik 12 cm. De deklaag van de kraagstukken wordt gemaakt van Hollandse rijsbossen; overigens moeten Gelderse bossen (fijn gesorteerd voor wiepen) worden gebruikt. Het gebruik van Gelders boshout in de onderlaag kan worden toegestaan, mits het te zware hout wordt uitgeschoten.
2. Plaat en afmetingen van de zinkstukken worden door de directie in overleg met de aannemer vastgesteld. De aannemer dient er rekening mede te houden, dat de directie kan verlangen dat bezinking wordt aangebracht op andere dan op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen aangegeven plaatsen.
3. De zinkstukken worden gezonken met een overlapping van 2 m. Onmiddellijk na het zinken wordt nabestort tot in totaal 250 kg/m² lichte zink- en stortsteen. De nabestorting wordt, tenzij op de bij deze overeenkomst behorende tekeningen anders is aangegeven, uitgevoerd tot een hoeveelheid van 600 kg/m² zware stortsteen. Deze nabestorting wordt uitgevoerd met inachtneming van par. 235 van de A.V., doch met dien verstande, dat een hoeveelheid van 200 kg/m² binnen twee weken na het zinken van de overlappende stukken moet zijn aangebracht. De bestortingen worden voor een deel uitgevoerd met het in art. 24 beschreven steenstortapparaat.
4. De sjorringtouwen worden om de andere vervangen door een sjorring van 3 mm dik nylontouw. De tuinen worden om de andere wiep met nylontouw, dik 3 mm, gesjord aan het bovenroosterwerk.

5. Het rijsbeslag wordt uitgevoerd als licht rijsbeslag volgens par. 180 van de A.V. en aangebracht op een krammat volgens par. 187 van de A.V. Rijsbeslag en krammat worden apart verrekend krachtens de posten 13 en 14 van staat A van art. 4.

Art. 23. Nylon bodembescherming.

1. De nylon bodembescherming, genoemd in art. 3 lid 34, wordt aangebracht met behulp van een rolwagen en van een drijvende bok. De rolwagen wordt met de te leggen mat, drijvend aangevoerd, vervolgens tot zinken gebracht en over de bodem van de inbaggering voortgetrokken, waarbij de mat wordt afgewikkeld.
2. Ter inlichting van de aannemer volgen de onderstaande gegevens:

De nylonmat is voorzien van ingeweven slangen, \emptyset 10 cm, in de breedterichting van de mat.

De slangen moeten met behulp van een zandperspomp worden gevuld met zand. Bij het vullen moet de persslang zijn omhuld met een afzonderlijke nylon slang, welke in de eerder genoemde, ingeweven slang achterblijft.

Voor het vullen van de slangen van de nylon mat is een zandpompje nodig. De matten worden gelegd met een overlap van 5 m.
3. Van het materieel benodigd voor het uitleggen van de nylon wordt de aannemer ter beschikking gesteld:
 - a. de rolwagen;
 - b. een bok met een sleepboot.

Art. 24. Mechanisch storten.

1. Voor het aanbrengen van een deel van de steenbestortingen wordt, in overleg met de directie, gebruik gemaakt van een gemechaniseerde steenstortbak.
2. De aannemer verzorgt de bouw van de in het vorige lid genoemde steenstortbak, naar een door de directie goed te keuren ontwerp. De aanbouwkosten worden verrekend voor

zover deze betrekking hebben op de laadbakken, de hydraulische installatie en het losmechanisme met de bijbehorende aandrijving.

3. Deze onderdelen, eigendom van het Rijk, kunnen door de aannemer tegen een nader vast te stellen bedrag worden overgenomen. Heeft geen overdracht van eigendom plaats voor de datum van eerste oplevering van het werk, dan worden de in lid 2 van dit artikel genoemde onderdelen door de aannemer van het casco verwijderd. De kosten van deze laatstgenoemde werkzaamheden worden eveneens verrekend.
4. Bij de voorbereiding van het ontwerp en na de afbouw van de steenstortbak, worden proeven genomen door de aannemer in samenwerking met de directie. De kosten van deze proeven worden verrekend voor zover deze voortkomen uit:
 - manuren van arbeiders;
 - uren van sleepboot;
 - verbouwing en reparatie, verricht door derden;
 - assistentie, verleend door derden.
5. De directie bepaalt, in overleg met de aannemer, het tijdstip, waarop de steenstortbak geschikt is voor de in lid 1 van dit artikel genoemde werkzaamheden. De steen, welke na dit tijdstip met de bak wordt verwerkt is die, bedoeld in post 8^b, 9^b en 10^b van staat A, van art. 4.
6. Voor de verwerking van de in het vorige lid bedoelde steen wordt de aannemer ten gebuik als afvierponton ter beschikking gesteld een bok als onder art. 6 lid 1 sub m. genoemd.
7. De verrekening genoemd in de leden 2, 3 en 4 vindt plaats op het onder volgnr 37 van staat A van art. 4 opgenomen bedrag in geld.

Art. 25. Teenvoorzieningen en hardhoutvlechtingen.

1. De grenen damplanken sluiten met een visbek in elkaar. Zij mogen aan de benedenzijde worden voorzien van een afschuining.
2. De met asfalt gepenetreerde nylonslab, breed 1 m, wordt tegen de damwand gespijkerd met 2½" koperen bootnagels met

- koperen volgplaat, h.o.h. 15 cm.
3. Het grenehouten teenschot langs de binnenteen van het dijks-
lichaam wordt met 3 gegalvaniseerde taaie spijkers aan ie-
dere perkoen bevestigd. De stuiknaden in de samenstellende
delen van het teenschot moeten worden aangebracht ter plaat-
se van een perkoen en dienen onderling ten minste 2 m te
verspringen.
 4. De bovengenoemde houten teenvoorzieningen, alsmede alle
perkoenen, moeten worden gecreosoteerd. De in te persen
hoeveelheid creosootolie bedraagt 300 l per m³.
 5. De hardhoutvlechtingen worden gevlochten van latten, dik
6 à 7 mm, breed ca. 6 cm. De 50 cm hoge vlechtingen worden
gesteund door daarnaast geplaatste staken van hardhout,
zwaar 2 x 5 cm, lang 1 m, h.o.h. 50 cm, tenzij anders aan-
gegeven; de 1 m hoge vlechtingen worden gesteund door daar-
naast geplaatste staken van hardhout, zwaar 3 x 8 cm, h.o.h.
50 cm, lang 2 m. Het hardhout behoeft niet te worden ge-
creosoteerd.
 6. Damplanken en perkoenen mogen worden gespoten.

Art. 26. Bezaaiing en helmbeplanting.

1. Het bezaaien van de kleibekledingen moet geschieden met
een mengsel van graszaden en witte klaverzaad, waarbij 55
kg per ha moet worden verwerkt van een nader door de direc-
tie op te geven samenstelling.
2. Vóór het inzaaien worden de te bezaaien oppervlakken be-
mest met nader door de directie op te geven kunstmeststof-
fen. De kosten van aankoop van deze kunstmeststoffen worden
verrekend op het onder volgnr. 39 van staat A van art. 4
opgenomen bedrag in geld.
3. Vóór en na het inzaaien worden de te bezaaien oppervlakken,
na van onkruid te zijn gezuiverd, gerold met een cambridge-
rol, zulks in afwijking van par. 161 (lid 2) van de A.V.
4. De helmbeplanting wordt uitgevoerd volgens par. 167 van de
A.V.

Art. 27. Asfaltbekleding.

1. Het asfaltbeton moet als volgt worden samengesteld uit steenslag 5/15, gegradeerd zand, zwakke vulstof en asfaltbitumen 80/100:

materiaal		gewichtspcenten	
door zeef N-480-d	op zeef N-480-d	gewenst	grenzen
16	2,4	48	43-53
2,4	0,075	45	40-50
0,075	-	7	6-8
asfaltbitumen 80/100		8	7,5-8,5

2. Het grindasfaltbeton moet als volgt worden samengesteld uit grind 5/20 mm, gegradeerd zand, zwakke vulstof en asfaltbitumen 80/100:

materiaal		gewichtspcenten	
door zeef N-480-d	op zeef N-480-d	gewenst	grenzen
23	2,4	45	40-50
2,4	0,075	48	43-53
0,075	-	7	6-8
asfaltbitumen 80/100		7	6,5-7,5

3. Het gietasfalt moet als volgt worden samengesteld uit grind 5/20 mm, gegradeerd zand, zwakke vulstof en asfaltbitumen 50/60:

materiaal		gewichtspcenten	
door zeef N-480-d	op zeef N-480-d	gewenst	grenzen
23	2,4	30	25-35
2,4	0,075	61	56-66
0,075	-	9	8-10
asfaltbitumen 50/60		18	17-19

4. Als steenslag moet worden gebruikt porfierslag, kiezel-slag of een ander door de directie goed te keuren materiaal.
5. Grind voor grindasfaltbeton en gietasfalt moet zijn zuiver en schoon gewassen riviergrind met een regelmatige gradering tussen 5 en 20 mm.

6. Het gegradeerde zand moet worden samengesteld uit schoon plaatszand en van elders aan te voeren schoon scherp rivierzand. Overigens moet het mengsel voldoen aan het gestelde in de "Eisen".
7. De vulstof moet voldoen aan de eisen voor zwakke vulstof, met dien verstande, dat het bitumengehalte bij maximale treksterkte van mengsels van vulstof en asfaltbitumen van 14-20 gewichtsprocenten moet bedragen. Overigens moet de vulstof van een door de directie goed te keuren fabrikaat en samenstelling zijn. Afhankelijk van de kwaliteit van de aangevoerde vulstof, is de directie bevoegd geringe wijzigingen aan te brengen in de percentages asfaltbitumen van de verschillende mengsels, zonder dat dit de aannemer aanspraak geeft op verrekening.
8. Voor het gebruik van een afwijkend zandmengsel voor het gietasfalt en het grindasfaltbeton kan door de directie toestemming worden verleend. Aan de hand van de zandgrade-ring kunnen dan door de directie geringe wijzigingen in de eerder genoemde mengverhoudingen worden aangebracht, zonder dat zulks de aannemer aanspraak geeft op verrekening.
9. De directie heeft overigens de bevoegdheid de in dit artikel genoemde mengverhoudingen te wijzigen. Hierbij zal alleen verrekening plaats hebben voor de meerdere of mindere hoeveelheid verwerkte asfaltbitumen en vulstof, volgens de alsdan geldende standaardprijzen, zonder bijberekening van de vrachtkosten. Een en ander gemeten overeenkomstig art. 4 van deze overeenkomst.
10. Het asfaltbeton wordt na verwerking verdicht tot een holle-ruimtepercentage van maximaal 5%. Hiertoe wordt het materiaal, na zuiver onder profiel te zijn afgewerkt, tijdig gewalst, zodat tevens een gesloten en effen oppervlak wordt verkregen.
11. Bij het aanbrennen van de grindasfaltbeton wordt het afge- maakte zandbeloop zo min mogelijk betreden. Op het mijn-steenbeloop en de beide aangrenzende bermen wordt het asfaltbeton aangebracht in drie lagen, waarvan de boven- ste tenminste een dikte heeft van 10 cm. Iedere laag moet

- afzonderlijk worden verdicht, afgesproeid met zure emulsie tot een hoeveelheid van 0.5 kg/m² en zo spoedig mogelijk worden afgedekt met de volgende laag.
12. Het grindasfaltbeton wordt na verwerking verdicht tot een holleruimtepercentage van maximaal 10%. Hiertoe wordt het materiaal, na zuiver onder profiel te zijn afgewerkt, tijdig gewalst, zodat tevens een gesloten en effen oppervlak wordt verkregen. Bij het verdichten moet de wals uitlopen op aansluitend gemaakt werk en over de bekisting, welke over de stortnaden wordt gesteld. De bekleding van de belopen met een helling van 1 : 3 wordt gewalst met een rol met een diameter van 1 m en een gewicht van tenminste 1000 kg per m lengte.
 13. Het verdichtingsmaterieel behoeft vooraf de goedkeuring van de directie. Geëist wordt, dat per stort tenminste één verdichtingsapparaat in bedrijf is.
 14. Tussen het grindasfaltbeton en het asfaltbeton wordt een kleeflaag aangebracht van emulsie type 0. De kleeflaag wordt op de nog warme onderlaag aangebracht tot een hoeveelheid van 1 kg/m², terwijl kort voor het aanbrengen van de top laag van asfaltbeton een tweede bewerking met emulsie volgt tot een hoeveelheid van 0,8 kg/m². Voor zover delen van het beloop in aanraking zijn geweest met zeewater wordt hier voor de kleeflaag een zure emulsie toegepast.
 15. De betonblokken op de kruin en aansluitende belopen van de dam worden gekleefd in een op de onderlaag van grindasfaltbeton aan te brengen laag emulsie type 0 tot een hoeveelheid van 1,5 kg/m². De in het zicht blijvende betonvlakken worden voor het plaatsen met kalk bestreken; de zijkanten van de blokken worden voor het plaatsen met emulsie type 0 bestreken en de voegen tussen de blokken zonodig ingegoten. De aannemer draagt er zorg voor, dat de onderlaag van grindasfaltbeton, zonodig door het daarop aanbrengen van een uitvullaag van een asfaltmortel, volledig vlak is alvorens de betonblokken worden geplaatst.

Op deze uitvullaag vindt geen verrekening plaats; de samenstelling van de mortel behoeft de goedkeuring van de directie. De directie behoudt zich de bevoegdheid voor, zo vaak zij zulks nodig acht, voor de kleeflaag emulsie type OM in stede van emulsie type O te doen toepassen, in welk geval verrekening plaats vindt tegen dezelfde eenheidsprijs.

16. Op het asfaltbeton van de dijkskruin en het buitenbeloop, met uitzondering van het beloop onder 1 : 4, en het grind-asfaltbeton van het binnenbeloop wordt emulsie type O tot een hoeveelheid van 0,6 kg/m² aangebracht op de nog warme laag. Naderhand wordt in grote oppervlakken een laag emulsie type O aangebracht tot een hoeveelheid van 1,2 kg/m², welke wordt afgestrooid met gebroken grind, tot een hoeveelheid van 10 kg/m². In het beloop onder 1 : 4 wordt op het nog warme asfaltbeton een laag bitumen 280/320 aangebracht tot een hoeveelheid van 1.5 kg/m², welke niet wordt afgestrooid.
17. Alvorens een volgende laag van de asfaltbekleding wordt aangebracht dient de onderlaag schoongemaakt en droog te zijn.
18. Alle stortnaden moeten recht en volgens aanwijzing van de directie worden uitgevoerd. Hierbij wordt, voor het verdichten, een bekisting over de naad gesteld. Ter plaatse van de stortnaden wordt het nog warme materiaal bestreken met zure emulsie, welke behandeling wordt herhaald voor het aanbrengen van de aansluitende bekledingen.
19. In de asfaltbekleding mogen geen langsnaden gemaakt worden beneden 3 m + N.A.P. Zowel de stortnaden als de overgangen in laagdikten in boven- en onderlaag moeten onderling ten minste 1 m verspringen. De plaats van de stortnaden behoeft de goedkeuring van de directie.
20. Bij de penetratie van stortsteen worden de naden met aansluitende constructiedelen volledig volgegoten.
21. De directie kan de verwerking van asfalt bij regen of harde wind stopzetten. De afwerklagen mogen uitsluitend bij droog weer worden aangebracht.

22. De aannemer stelt een veldlaboratorium ter beschikking, waarin de benodigde apparatuur voor het verrichten van extractie, om de samenstelling van de gebruikte asfaltmengsels te onderzoeken, een boorapparaat voor het steken van monsters, en een microburet voor vulstofonderzoek.
23. De in par. 143 (leden 8, 9 en 15) van de A.V. genoemde temperaturen worden met 20° verlaagd, behoudens voor de gietasfalt.
24. De aannemer wordt erop gewezen, dat het gestelde in art. 32 van de A.V. op het werk van toepassing is, met uitzondering van het gestelde in de laatste zin van par. 152, lid 1. Ter contrôle dient tenminste 1 tegel te worden genomen per dagproductie.
25. Op iedere asfaltmenginstallatie wordt door de directie een asfaltmengtjdmeter gemonteerd.
In afwijking van het bepaalde in par. 143, lid 18 van de A.V., worden de daarin genoemde kosten niet ten laste van de aannemer gebracht, terwijl lid 19 vervalt en wordt vervangen door de volgende bepaling:
De werkelijke kosten voor tussentijdse reparaties, verhoogd met f 25,-- per reparatie, alsmede de kosten voor vervanging van beschadigde of zoekgeraakte onderdelen, zijn voor rekening van de aannemer. Deze kosten zullen overeenkomstig par. 18, lid 6 van de A.V. op de aannemingssom worden gekort.

Art. 28. Bouwstoffen.

1. De bouwstoffen moeten zo tijdig worden aangevoerd, dat zij niet behoeven te worden gebruikt, alvorens de uitslagen van de daarop te verrichten laboratoriumproeven bekend zijn.
2. Ten laste van de aannemer komende kosten, als bedoeld in par. 38 (lid 2) en par. 287 (lid 4) van de A.V. worden gekort op de aannemingssom overeenkomstig par. 18 (lid 8) van de A.V.

3. De kosten van emballage en verzending van monsters zijn, ook bij goedkeuring, ten laste van de aannemer en zullen zo nodig op de in het vorige lid van dit artikel aangegeven wijze worden gekort.
4. Betonartikelen moeten worden betrokken van een fabriek, waarvan de keuze is ter beoordeling van de directie. Deze artikelen moeten voldoen aan de volgende eisen:
- a. uit het beton gezaagde kuben van 5 cm hebben een drukvastheid van tenminste 450 kg/cm²; uit het beton gezaagde blokjes van 10 x 10 x 5 cm vertonen, na bij 100° C. tot constant gewicht te zijn gedroogd, geen grotere wateropname dan 10%; als drukvastheid en wateropname gelden voor elke aan de directie aangeboden partij van ten hoogste de helft der gehele levering, de gemiddelden van respectievelijk 4 drukproeven en 2 wateropnameproeven. De ter keuring aangeboden partij wordt afgekeurd, indien één der proefstukken een lagere drukvastheid heeft dan 425 kg/cm². Het aantal te beproeven banden bedraagt twee voor iedere ter keuring aangeboden partij;
 - b. de artikelen zijn vlak en vertonen geen holten of spleten. Zij zijn niet gesausd. Maatafwijkingen bedragen niet meer dan 2 mm. De te gebruiken cement is hoogovencement;
 - c. het volumegewicht van het beton mag niet kleiner zijn dan 2,25.
- De directie heeft te allen tijde toegang tot de fabrieken, werkplaatsen of terreinen, waar de voor levering bestemde betonartikelen worden vervaardigd of zijn opgeslagen.
5. Puin voor verharding van de toegangswegen is geklopte klinkerpuin en bevat geen kleinere stukken dan 3 cm en geen grotere stukken dan 7 cm kantzijde.
6. Perkoenen zijn van grenehout, machinaal geschild, gepunt en gekruind. De perkoenen zijn volgewassen en recht.
7. Gelderse rijsbossen (fijn griendhout) moeten zijn van hetzelfde sortiment als hollandse bossen volgens het normblad N 747. De doorsnede is nagenoeg cirkelvormig. De omtrek bij

de onderste band tenminste 70 cm; op 2,8 m uit de bout-einden (samengeknepen) tenminste 30 cm. De lengte is tenminste 3,5 m, de bossen moeten goed gevuld zijn tot genoegen van de directie. Ze mogen ten hoogste drie takken bevatten met omtrek 10-12 cm aan het stameinde.

8. Nylon.

a. Nylontouw heeft een treksterkte van 140 kg.

b. De geïmpregneerde nylonslabben, ter breedte van 1m, volgens art. 3 (lid 10^b.) moeten worden betrokken van een fabriek waarvan de keuze is ter beoordeling van de directie. De 5 cm strooksterkte van het nylonweefsel moet, zowel voor als na het aanbrengen van de asfalthuid voor zowel de ketting als de inslag ten minste 250 kg bedragen. Het nylonweefsel verkrijgt aan beide zijden een asfalthuid van een door de directie goed te keuren samenstelling. Het gewicht van de slabben moet tenminste 2 kg/m² bedragen.

9. Graszaad moet worden betrokken van een handelaar, waarvan de keuze is ter beoordeling van de directie en dient door deze handelaar te worden geleverd in geplombeerde zakken, voorzien van een getekende mengselverklaring. Het klaverzaad moet apart worden geleverd, zoals voor het graszaad is aangegeven.
10. Alle bouwstoffen moeten door de directie zijn goedgekeurd, alvorens zij mogen worden verwerkt.
11. De eindkeuring van alle materialen geschiedt op het werk na de lossing. Indien de directie reeds vóór of tijdens de lossing tot afkeuring moet besluiten, mag de lossing niet worden begonnen, of kan de directie eisen, dat de lossing wordt stopgezet.
12. Alle afgekeurde materialen moeten door de aannemer binnen 4 weken, nadat hem van de afkeuring kennis is gegeven, van het terrein worden verwijderd. Voldoet de aannemer hieraan niet, dan worden de materialen zonder verrekening eigendom van het Rijk of zullen deze door de directie op kosten van de aannemer van het terrein worden verwijderd. Deze kosten zullen op de eerstvolgende betalingstermijn worden gekort.

13. Voor het meten en wegen ten behoeve van het vaststellen der verwerkte bouwstoffen, stelt de aannemer zonder verrekening de door de directie nodig geachte arbeiders en hulpmiddelen beschikbaar. De hoeveelheden worden gemeten of gewogen door de directie in tegenwoordigheid van de aannemer of zijn gemachtigde.

Art. 29. Het opbreken van tijdelijk werk.

1. Ter plaatse van de aansluiting van de dijkvakken, genoemd onder B en F van artikel 3, op bestaand werk, worden delen van de caissons en de bekleding verwijderd. Het tijdstip, waarop met deze werkzaamheden een aanvang mag worden gemaakt, behoeft de goedkeuring van de directie, evenals de werkwijze.
2. De plaats van de op te breken bekledingen wordt door de directie aangegeven. De afkomende materialen worden afgevoerd en gestort of opgeslagen in de directe omgeving van het werk op een nader door de directie aan te wijzen plaats. De hoeveelheden zijn die, vermeld onder de posten 28 t/m 30 van staat A art. 4.
3. De opzetstukken en zonodig overige caissondelen, welke gelegen zijn binnen 2 m van de omtrekslijnen van het dijksprofiel, worden verwijderd, met dien verstande, dat dit niet beneden het peil van 1,5 m - N.A.P. behoeft te geschieden. De afkomende materialen worden afgevoerd en gestort of opgeslagen in de directe omgeving van het werk op een nader door de directie aan te wijzen plaats. Op de in dit lid genoemde werkzaamheden vindt geen verrekening plaats.
4. Rijsbeslag en krammat worden opgeruimd vóór het inzaaien van de onderliggende kleibekleding.

Art. 30 Zakbakens.

1. Op nader door de directie aan te wijzen plaatsen in de buitenkruinlijn van de dijk, worden zakbakens gesteld, elk bestaande uit een gasbuis N 236 - 1½" - n Zw, gelast

op een stalen voetplaat, groot 60 x 60 cm, dik 8 mm. De zakbakens worden vierzijdig getuid. De zakbakens worden gesteld wanneer de grondslag tot 1 m - N.A.P. is opgewerkt.

2. De aannemer is verplicht er zorg voor te dragen, dat de in het werk geplaatste zakbakens in geen enkel opzicht worden beschadigd.

Art. 31. Lodingen en stroommetingen.

1. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zullen door de directie regelmatig lodingen en stroomsnelheidsmetingen worden verricht.
2. De aannemer dient hiermede rekening te houden bij de plaatsing van het drijvend materieel en de regeling van de materiaalaanvoer; ook overigens verleent de aannemer zijn volle medewerking.

Art. 32. Verrekening en dagboek.

1. In de plaats van het tweede tot en met het vierde lid van par. 288 van de A.V. wordt bepaald, dat uiterlijk op de derde dag van elke week door de directie en de aannemer of zijn gemachtigde gezamenlijk wordt vastgesteld hetgeen aan verrekenbaar werk in de voorafgaande week is verricht of geleverd. De uitkomsten van deze vaststellingen worden aangetekend op door de directie beschikbaar gestelde staten in tweevoud.
2. De staten worden opgemaakt door de met het dagelijks toezicht belaste ambtenaren van de Rijkswaterstaat en moeten door de aannemer of zijn gemachtigde binnen een week zijn ondertekend en aan de directie toegezonden. Een staat behoudt de directie, de tweede wordt na goedkeuring aan de aannemer uitgereikt.
3. Geen leveringen of werkzaamheden worden bij de afrekening in aanmerking genomen dan die, welke in bovengenoemde staten zijn vermeld.
4. Indien de aannemer en de directie verschil van mening hebben omtrent enige levering of werkzaamheid wordt daar-

- van op bovenbedoelde staten aantekening gehouden. In afwachting van de beslissing in het geschil worden de leveringen en de werkzaamheden op de staten ingevuld, zoals zij door de directie als juist worden beschouwd.
5. Door de directie wordt een dagboek bijgehouden. In dit dagboek worden onder meer alle omtrent de uitvoering van het werk gemaakte afspraken vastgelegd. Deze afspraken worden, ten bewijze dat de aannemer zich er mede heeft verenigd, door hem of zijn gemachtigde voor akkoord getekend. Het dagboek wordt wekelijks door de aannemer of zijn gemachtigde voor gezien getekend.

Art. 33. Gegevens materieel en personeel.

1. Tijdens de gehele duur van het werk verstrekt de aannemer aan de directie wekelijks een lijst met alle door de directie gewenste gegevens betreffende het in gebruik zijnde materieel met inbegrip van de bemanning en van de aangevoerde materialen.
2. Mede ten behoeve van de berekening van het in art. 35 (lid 4) bedoelde bedrag is de aannemer verplicht binnen een week na de datum van loonbetaling afschriften van alle loonlijsten aan de directie te verstrekken. Op deze loonlijsten moet duidelijk zijn aangegeven, onder welke collectieve arbeidsovereenkomst en welke bijlage daarvan de werknemers vallen; zij moeten daarnaar gerangschikt, groepswijze onder elkaar worden geplaatst.
Uit deze loonlijsten dient zowel voor elke werknemer als voor elke C.A.O. of bijlage daarvan tot genoegen van de directie te blijken:
 - a. het bruto loonbedrag;
 - b. het aantal mandagen;
 - c. de kosten, zowel ten tijde van de aanbesteding als ten tijde van de uitvoering, afzonderlijk van de vakantiezegels, pensioenzegels, rentezegels en risicozegels.

Art. 34. Gemachtigde, bevelen en aanwijzingen.

1. Met uitbreiding van het bepaalde in par. 6 (eerste lid) van de A.V. wordt bepaald, dat de aannemer, indien de directie zulks eist, een gemachtigde moet aanstellen, die tijdens de uitvoering van de werken dagelijks op het werk aanwezig is.
2. In aanvulling van het bepaalde in par. 3 van de A.V. wordt bepaald, dat de aannemer verplicht is zorg te dragen, dat bij elk onderdeel van het werk, dat naar het oordeel van de directie daarvoor in aanmerking komt gedurende de uitvoering van dit onderdeel steeds een persoon aanwezig is aan wie is opgedragen bevelen en aanwijzingen van de directie, als bedoeld in het derde lid van par. 3 van de A.V., desverlangd onmiddellijk op te volgen en overigens onverwijld aan hem of zijn gemachtigde over te brengen.

Art. 35. Bepalingen in verband met wijzigingen van prijzen, lonen en sociale lasten.

1. Indien tijdens de uitvoering van het werk wijzigingen optreden in:
 - de prijzen der te leveren materialen, uitgezonderd hulpmaterialen en uitgezonderd grond en zand voor grondwerken;
 - de prijzen van de voor de uitvoering van het werk benodigde brandstoffen;
 - de lonen en/of de daarop rustende sociale lasten van de bij de uitvoering van het werk tewerkgestelden; zullen de daaruit voortvloeiende hogere of lagere kosten, met inachtneming van het in de volgende leden bepaalde, aan de aannemer worden vergoed respectievelijk op de aannemingsom worden gekort.
2. Voor verrekening wegens prijswijziging als in het eerste lid bedoeld, komen uitsluitend in aanmerking die materialen en/of die brandstoffen, welke in lid 7 van dit artikel daarvoor zijn aangewezen.

3. Geen vergoeding zal worden gegeven, indien en voor zoveel de aannemer heeft nagelaten al datgene te doen wat redelijkerwijs van hem kan worden gevorderd om risico bij de aanschaffing van materialen, brandstoffen en bij het bevrachten van mijnsteen te beperken.
4. De vergoeding of korting zal bedragen 100% van het verschil in prijs van de voor verrekening in aanmerking komende materialen en brandstoffen en 100% van het verschil van de lonen en/of sociale lasten.
5. Onder verschil in prijs wordt in dit artikel verstaan het verschil tussen de standaardprijs geldende op het tijdstip waarop de aanschaffing geschiedde of met inachtneming van het bepaalde in lid 3 behoren te zijn geschied en de standaardprijs geldende op 5 februari 1959.
Onder het verschil in lonen respectievelijk sociale lasten wordt hier verstaan het verschil tussen het standaardloon respectievelijk het standaardpercentage voor sociale lasten op het tijdstip van de loonbetaling en het standaardloon resp. het standaardpercentage op 5 februari 1959, met dien verstande, dat voor het baggerbedrijf geldt het standaardloon respectievelijk het standaardpercentage van 18 juni 1959.
6. Onder standaardprijzen, standaardlonen en standaardpercentages, in het vorige lid bedoeld, worden verstaan de prijzen, lonen en percentages, welke periodiek zullen worden vastgesteld door een commissie. De leden van deze commissie worden door de Minister van Verkeer en Waterstaat benoemd en ontslagen. Door de commissie vastgestelde prijzen, lonen en percentages zijn bindend voor beide partijen.
7. Voor verrekening als bedoeld in lid 2 komen uitsluitend in aanmerking asfaltbitumen, vaste en vloeibare brandstoffen, rivierzand, grind, rijsmaterialen en riet.
8. Behalve over het hierboven genoemde zal verrekening plaats vinden op de in de aannemingsom begrepen scheepsvrachten voor mijnsteen. De vergoeding of korting zal

bedragen, met inachtneming van het bepaalde in lid 3, 100% van de som van de bedragen B, waarbij $B = (V - v) T$.

Hierin is:

V = de betaalde vrachtprijs in guldens per ton van een schip mijnsteen, gerekend vanaf de plaats van herkomst tot franco voor de wal in een der werkhavens.

T = de uit het bovenbedoelde schip geloste hoeveelheid mijnsteen in tonnen.

v = drie gulden vijf en dertig cent (ƒ 3,35).

9. De aannemer is verplicht, ter bepaling van de werkelijk betaalde scheepsvrachten, alle door de directie gewenste gegevens te verstrekken.
10. Het op grond van vorenstaande bepalingen te vergoeden of te korten bedrag zal worden verhoogd met de daarvan te berekenen omzetbelasting.

Art. 36. Omzetbelasting.

1. De kosten van de verschuldigde omzetbelasting moeten zijn begrepen in de inschrijvingsom en worden geacht te zijn begrepen in de eenheidsprijzen, met dien verstande, dat voor het onderhavige werk omzetbelasting zal worden gegeven naar een tarief van 3%.
Ingeval de heffing naar een hoger of lager percentage mocht plaats vinden zal bijbetaling of korting geschieden.
2. Heffingen wegens het beschikken over goederen ten behoeve van een onroerend goed waarvan zij deel gaan uitmaken, door de fabrikant van die goederen, blijven voor deze verrekening buiten beschouwing.
3. De verschuldigde omzetbelasting terzake van de door het Rijk ter beschikking te stellen materialen is niet in de inschrijvingsom begrepen, doch zal op afzonderlijke declaratie aan de aannemer worden vergoed.

Art. 37. Tijdsbepaling.

1. Als datum van aanvang, bedoeld in par. 8 van de A.V. wordt

vastgesteld 16 maart 1959.

2. Op de hieronder genoemde data dienen de daarachter genoemde onderdelen van het werk, zoals beschreven in art. 3. van deze overeenkomst, geheel voltooid te zijn.
 - a. 1 juni 1959 - de werkweg sub H, lid 73;
 - b. 1 oktober 1959 - het zanddepot sub H, lid 72;
 - c. 1 november 1959 - de asfaltbekleding van het dijkvak, sub A;
 - d. 1 december 1959 - de bodemverdichting sub C;
 - e. 1 maart 1960 - het gehele dijkvak sub A;
 - f. 1 maart 1960 - de duinverzwaring sub G;
 - g. 1 november 1960 - de asfaltbekleding en de Phoenix-caissons type AX van het dijkvak sub B;
 - h. 1 november 1960 - de drempel van stortmateriaal sub D;
 - i. 1 maart 1961 - het gehele dijkvak sub B;
 - j. 1 juni 1961 - het plaatsen van de doorlaatcaissons sub E;
 - k. 1 november 1961 - de asfaltbekleding van het dijkvak sub F.
3. Het gehele werk moet voor de eerste maal voltooid worden opgeleverd op 1 mei 1962.
4. Na afloop van de in art. 1 van deze overeenkomst genoemde onderhoudstermijn moet het werk voor de tweede maal worden opgeleverd.
5. Voor elke dag, waarmede een van de in de leden 2, 3, en 4 genoemde data worden overschreden, zal een bedrag van f 500,-- (vijfhonderd gulden) op de aannemingsom worden gekort.
6. In verband met par. 18, lid 4 van de A.V. wordt bepaald, dat de bovenstaande, onder de leden 2, 3 en 4 van dit artikel genoemde data worden geacht niet met elkaar in verband te staan.

Art. 38. Aannemingssom en betaling.

1. Voor de uitvoering van de in deze overeenkomst beschreven werken ontvangt de aannemer de som van drie en twintig miljoen tweehonderd en negentig duizend gulden (f 23.290.000,--).
2. Bij aanvang van het werk wordt door de directie na overleg met de aannemer een betalingsstaat in tweevoud opgemaakt, welke alle tot het werk behorende hoeveelheden, leveringen en werkzaamheden met bijbehorende, zo goed mogelijk aan de begroting aangepaste betalingsprijzen bevat en welke sluit op de aannemingssom.
3. De in lid 2 genoemde betalingsstaat en betalingsprijzen dienen slechts voor de in lid 4 van dit artikel omschreven doeleinden en hebben generlei betekenis voor de verrekening van verbindende hoeveelheden of meer en minder werk.
4. Na elke periode van twee weken, te rekenen van de datum van aanvang af, tot de datum van eerste oplevering bepaalt de directie tot hoever het werk is gevorderd door aan de hand van de in lid 2 bedoelde betalingsstaat te berekenen welk bedrag van de aannemingssom in totaal werd verwerkt.
Op het aldus berekende bedrag, dat dus de stand van het werk aan het einde van de afgelopen twee wekelijkse periode aangeeft, wordt 5% ingehouden. Het aldus gevonden bedrag verminderd met de som van de reeds eerder vervallen termijnen verschijnt dan als betalingstermijn.
5. Ingeval van overschrijding der verbindende hoeveelheden zal deze overschrijding bij de betrokken en voor zoveel nodig volgende betalingstermijnen op afzonderlijke declaratie in voorschot op de eindafrekening van het werk worden verrekend tegen de voor verrekening van meer en minder werk op de verbindende hoeveelheden geldende eenheidsprijzen.

Ingeval van overschrijding van onverbindende hoeveelheden blijft deze overschrijding bij de berekening als bedoeld in lid 4 buiten beschouwing.

6. Wanneer het werk voor de eerste maal is opgeleverd en goedgekeurd, verschijnt de voorlaatste termijn ter grootte van het verschil tussen de met 2% verminderde aannemingssom en de som der reeds verschenen termijnen en overigens met toepassing van het bepaalde in paragraaf 17, lid 6 der A.V.
7. Wanneer het werk voor de tweede maal is opgeleverd en goedgekeurd en de aannemer aan al zijn verplichtingen heeft voldaan, verschijnt de laatste termijn ter grootte van 2% van de aannemingssom.
8. De directie zal de aannemer steeds zo spoedig mogelijk en in ieder geval binnen tien dagen, nadat een termijn is verschenen, opgave verstrekken van het bedrag, waarvoor hij de in lid 3 van paragraaf 17 der A.V. genoemde declaratie kan inzenden.
9. Samenvallende met de eerste termijn na de partiële oplevering van het dijkvak aansluitende op de Walcherense oever (art. 37, lid 2, sub e), wordt de aannemer op aparte declaratie uitbetaald een bedrag groot 3% van het bedrag dat, blijkens de termijnberekening, van de aannemingssom in totaal werd verwerkt ten behoeve van de inmiddels partiëel opgeleverde werkonderdelen.
10. Samenvallende met de eerste termijn na de partiële oplevering van het dijkvak aansluitende op dat over de Plaat van Onrust (art. 37, lid 2 sub i), wordt de aannemer op aparte declaratie uitbetaald een bedrag groot 3% van het bedrag dat, blijkens de termijnberekening van de aannemingssom in totaal werd verwerkt ten behoeve van de inmiddels partiëel opgeleverde werkonderdelen, verminderd met het in het vorige lid bedoelde bedrag.
11. De bedragen, welke krachtens de beide vorige leden op aparte declaratie aan de aannemer werden uitbetaald,

worden in mindering gebracht op de voorlaatste termijn
als bedoeld in het 6e lid van dit artikel.

Art. 39. Kosten.

Alle op deze overeenkomst vallende kosten komen ten laste
van het Rijk.

Aldus in tweevoud opgemaakt en getekend,

's-Gravenhage, 17 augustus 1959.

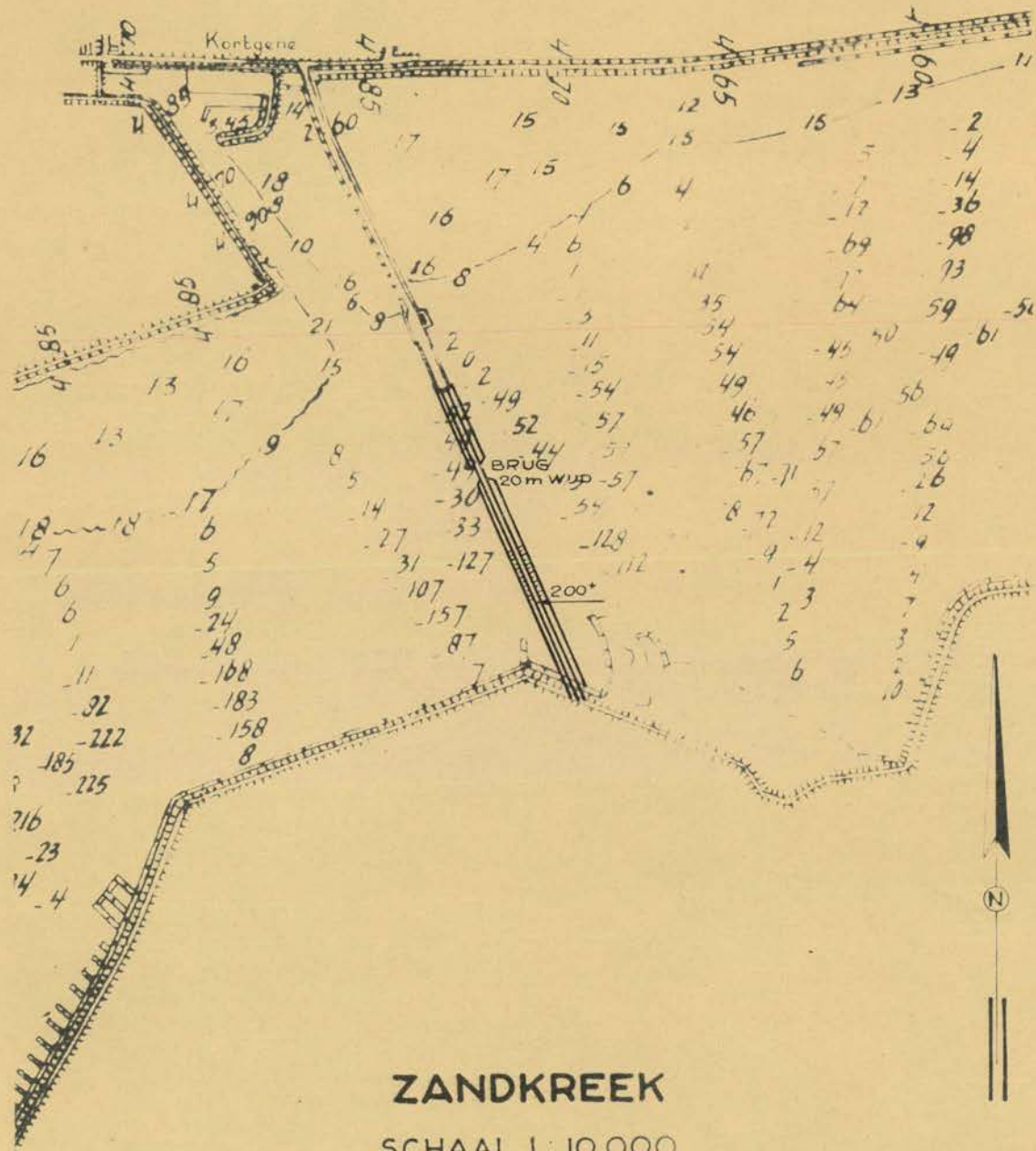
De contractant
ter ene zijde,
get. H.A.M.C. Dibbits

De contractanten
ter andere zijde,
get. Hollandsche Aanneming
Maatschappij N.V.
get. "Adriaan Volker" N.V.
get. Van Hattum en Blanke-
voort N.V.
get. N.V. v/h Fa. T. den
Breejen van den Bout.
volgen handtekeningen.

I N H O U D .

	blz.
Art. 1. Algemene beschrijving.	3.
" 2. Plaatsbepaling, hoofdafmetingen, peil, water- standen gegevens bodemgesteldheid en stroom- snelheden.	4.
" 3. Nadere beschrijving.	6.
" 4. Hoeveelheden en eenheidsprijzen.	25.
" 5. Ter beschikking van de directie te stellen arbeiders.	33.
" 6. Door het Rijk ter beschikking te stellen materialen.	34.
" 7. Door het Rijk ter beschikking te stellen caissons.	36.
" 8. Algemene voorschriften.	39.
" 9. Tewerkstelling van leerling steenzetters.	40.
" 10. Baggervergunning en vergoeding.	40.
" 11. Kleiontlening aan schorgronden.	41.
" 12. Directiebehoeften.	41.
" 13. Verbandkisten, reddingsmiddelen en ongevallen.	45.
" 14. Schaftlokaal en schuilketen.	45.
" 15. Huisvesting van arbeiders.	45.
" 16. Maatregelen in het belang van de scheepvaart.	47.
" 17. Werkterreinen.	47.
" 18. Werkplan en wijze van uitvoering van het werk.	49.
" 19. Plaatsen van de caissonreeksen.	50.
" 20. De hulpdam nabij de oostelijke dijkskop.	51.
" 21. Grondwerk.	52.
" 22. Rijswerken en bestorting.	54.
" 23. Nylon bodembescherming.	55.
" 24. Mechanisch storten.	55.
" 25. Teenvoorzieningen en hardhout-vlechtelingen.	56.
" 26. Bezaaiing en helmbepanting.	57.
" 27. Asfaltbekleding.	58.
" 28. Bouwstoffen.	62.
" 29. Het opbreken van tijdelijk werk.	65.
" 30. Zakbakens.	65.

	blz.
Art. 31. Lodingen en stroommetingen.	66.
" 32. Verrekening en dagboek.	66.
" 33. Gegevens materieel en personeel.	67.
" 34. Gemachtigde, bevelen en aanwijzingen.	68.
" 35. Bepalingen in verband met wijzigingen van prijzen, lonen en sociale lasten.	68.
" 36. Omzetbelasting.	70.
" 37. Tijdsbepaling.	70.
" 38. Betaling.	72.
" 39. Kosten.	74.



99302659

3939 A1

BULAGE 4

A1

53-298

BIJLAGENLIJST VAN HET RAPPORT VEEREGAT-ZANDKREEK PLAN AFDAMMING (1945)

N ^o	OMSCHRIJVING	SCHAAL 1:	FOR- MAAT	STAM- BOEK- N ^o
1	VEEREGAT-ZANDKREEK PLAN AFDAMMING (1945)	50.000	B2	53.294
1a	VEEREGAT-ZANDKREEK PLAN AFDAMMING (1945)	25.000	A4	53.295
2	VEEREGAT-OMGEVING VROUWENPOLDER PLAN AFDAMMING (1945) VEEREGAT-ZANDKREEK SITUATIE AFSLUITDAM ONRUSTPOLDER-OOSTER- NIEUWLANDPR.	10.000	A2	53.296
3	ZANDKREEK-OOSTMOND PLAN AFDAMMING (1945) VEEREGAT-ZANDKREEK SITUATIE AFSLUITDAM MET SLUIS KATS-WILHELMINADORP	10.000	A2	53.297
4	ZANDKREEK-OMGEVING KORTGENE PLAN AFDAMMING (1945) VEEREGAT-ZANDKREEK SITUATIE DAM MET BRUG KORTGENE-OOSTKERKE	10.000	A1	53.298
5	VEEREGAT-ZANDKREEK PLAN AFDAMMING (1945) LENGTE-EN DWARSPROFIELEN AFSLUITDAMMEN	DIV.	A3	53.299
5a	ZANDKREEK PLAN AFDAMMING (1945) VEEREGAT-ZANDKREEK LENGTE-EN DWARSPROFIELEN DAM KORTGENE- OOSTKERKE EN DWARSPROFIEL BUITENHAVEN BIJ KATS	DIV.	A5	53.300
6	VEEREGAT-ZANDKREEK PLAN AFDAMMING (1945) SITUATIE ZOETWATERVOORZIENINGSKANAAL BERGEN OP ZOOM-ZANDKREEK C.A.	100.000	A5	53.301
7	VEEREGAT-ZANDKREEK PLAN AFDAMMING (1945) LENGTE-EN DWARSPROFIELEN ZOETWATERVOORZIE- NINGSKANAAL BERGEN OP ZOOM-ZANDKREEK	DIV.	A5	53.302

