

doc-1d  
35527-V

RIJKS  
DIRG  
„BIBL

VOORLOOPIG VERSLAG OM-  
TRENT DE RESULTATEN VAN  
DE STUDIE DER TOEKOMSTI-  
GE MOGELIJKHEDEN VAN  
DORDRECHT ZEEHAVEN

DOOR

IR. G.P. NIJHOFF  
RAADGEVEND INGENIEUR

S-GRAVENHAGE  
1931

Rijkswaterstaat  
Directie Algemene Dienst  
„BOEKERIJ“



D 167



VOORLOOPIG VERSLAG OMTRENT DE  
RESULTATEN VAN DE STUDIE DER TOEKOMSTIGE MOGELIJKHEDEN VAN  
DORDRECHT - ZEEHAVEN.

door

Ir. G. P. NIJHOFF,- Raadgevend Ingenieur.

--

I. Toekomstige mogelijkheden van de zeehaven.

Het steeds voortschrijdend dienstbaar maken van in de natuur voorkomende energie en grondstoffen aan het productieproces, de vooruitgang der techniek en de toenemende wereldbevolking hebben tot gevolg uitwisseling van een veel grootter aantal en een veel grootere hoeveelheid goederen dan voorheen. Verhoging van tarieven evenals andere invloeden werken internationaal in tegengestelde richting, doch deze hebben tot dusverre de totale toeneming der internationale goederenbeweging niet kunnen tegenhouden.

Bij de uitwisseling van goederen over zee is de betekenis der zeehavens, als te voren, buitengewoon belangrijk gebleven. Deze uitwisseling neemt in het algemeen toe wanneer de prijs daalt. Van dien prijs maken bij zeer vele goederen de transportkosten een belangrijk en soms overheerschen deel uit. In de totale zeetransportkosten vormen de havenkosten een varieerend maar zeer belangrijk deel, soms grooter dan de werkelijke transportkosten over zee tusschen de havens onderling. Naarmate de transportkosten verhoudingsgewijs zwaarder op den uiteind lijken prijs van een bepaald goed wegen, neemt het belang van vermindering van de transportkosten en daaronder van de havenkosten dus toe. Bij het algemeene streven naar goedkoopere productie waarvan goedkooper en meer ge-

rijkswaterstaatdirectie benedenrivieren  
postbus 137  
3300 AC dordrecht

Opgenomen in Bibliotheek

Onder Nr. D 167



bruik afhangt, hetgeen wederom goedkoper productiekan bewerken, past dus het bereik van lager havenkosten volkomen in het algemeene kader.

Het trachten bereiken van lager kosten per ton goed be- durende het geheele verblijf in een haven komt overeen met het parallele streven bij andere onderdeelen van het groote productie- en distributieproces: industrie, handel en bankwezen, naar efficiency. Zoo behoeft het niet te verwonde- ren, dat ook bij de zeehavens zich tendensen hebben vertoond, welke in de juist genoemde takken zich eveneens kenbaar maak- ten: concentratie en specialisatie.

De concentraite deed een gering aantal havens uitgroeien tot complexen van een te voren nooit gekenden omvang ennooit bereikte capaciteit, zoo: Londen, New-York, Shanghai, Rotter- dam, Hamburg, Antwerpen, Liverpool. Maar zij ging gepaard met absoluten of relatieven achteruitgang van een groot aan- tal andere havens, waaruit scheepvaart/ en handel naar de grootere centra wegtrokken, omdat daar beter en alzijdiger kansen aan het bedrijf werden geboden.

De specialisatie, welke aanhoudt en stellig voort zal gaan, werd eerst mogelijk door de concentratie welke de middelen verschafte om voor elke speciale behandeling noodig voor een speciaal goed een daarvoor geeigend, snel en goed- koop werkend, afzonderlijk apparaat beschikbaar te stellen, bestaande uit installaties, waarvan kosten en omvang vaak de inrichting van een haven van den tweeden rang van vijftig jaar geleden overtreffen;

Het is logischer, dat die specialisatie in de grootere havens zelf de concentratie weder bevordert, omdat kleinere havens het voorbeeld van de grootere concurrent en door gebré aan middelen niet kunnen volgen.



Een ver doorgevoerde specialisatie wordt niet alleen binnen het kader der groote havens aangetroffen, maar ook bij de havens afzonderlijk. Er zijn havens, welke niet anders dan één goed verwerken: erts, kolen, petroleum, fosfaat, graan, hout, terwijl andere uitsluitend omliggende industrie bedienen.

Deze beiden tendensen: concentratie en specialisatie, be-  
hooren, wanneer getracht wordt de toekomstige mogelijkheden van Dordrecht te onderkennen, niet uit het oog te worden verloren.

Dordrecht heeft het in de vorige eeuwen, zooals menige andere haven, tegen Rotterdam moeten afleggen aanvankelijk op een basis van vrijwel gelijke krachten. Toen Rotterdam evenwel de overhand kreeg, werkte het concentratieproces steeds sterker ten gunste van Rotterdam, ten nadeele van Dordrecht. Daarbij specialiseerde men het be-rijf te Rotterdam, hoe langer hoe meer, zoodat dáár voor behandeling van goederen voorwaarden werden geboden, waaraan andere kleinere havens niet konden denken.

Zoo sloeg de balans steeds meer door ten gunste van de groote havens ondanks het feit, dat de primaire geografische qualiteiten van de kleinere haven niet minder gunstig waren dan van de groote haven.

De gedachte om een kleinere algemeene haven, welke het onderspit heeft moeten delven tegen een nabij gelegen groote zeehaven weder tot bloei te brengen, schijnt dan ook op het eerste gezicht volkomen in strijd met den ontwikkelingsgang van het productie- en distributieproces.

Zij is dit ook in zooverre, dat elk streven om het groote organisme van de nabije groote zeehaven tot in onderdeelen als het ware in miniatuur te willen nabootsen, bij voorbaat tot mislukking gedoemd is.



Maar er zijn bij de zeehaven van Dordrecht enkele factoren in het spel, die, wanneer zij juist worden geïnterpreteerd, voor de toekomst veel goeds beloven.

De concentratie deed het havenbedrijf van Rotterdam, - zooals de andere grootste havens - uitgroeien buiten Rotterdam's grenzen; Schiedam, Vlaardingen, Maassluis vielen geleidelijk binnen het kader van het groote organisme.

Met deze uitzetting is het nog niet afgelopen.

De waterweg naar Dordrecht opent voor het groote complex de mogelijkheid om ook aan den tweeden tak van den waterweg te beginnen en de uitbreidingsplannen van de Rotterdamse haven houden daar rekeningmede.

Wanneer men een kaart beziet, waarop de reeds bestaande en ontworpen havens en industriele bedrijven aangegeven staan, langs Waterweg, N.Maas, Dordtsche Waterweg, Lek en Noord, dan kan er bij dit geheel feitelijk geen sprake zijn van de "Rotterdamse Haven", maar vertoont zich een conglomeraat, dat beter "Haven van den Rijnmond" zou heeten.

Daarom vormt Rotterdam zelf zeer stellig de hoofdkern, maar het organisme heeft in allerlei opzicht de structuur van de stad en de Gemeente Rotterdam doorbreeken.

Van dit samenstel zijn de gemeenschappelijke belangen grooter dan de tegenstrijdige welke nu eenmaal ten allen tijde het meest aan de oppervlakte liggen en het eerst in het oog vallen.

Dit complex vertegenwoordigt naast Amsterdam, feitelijk de Nederlandsche overzeesche handel, de Nederlandsche scheepvaart, de Nederlandsche scheepsbouw, een groot aantal takken van handel en zeer vele industriën. De zee, het voorland, is gemeenschappelijk, de toegang uit zee eveneens; het achterland is hetzelfde en de verbindingen daarmede eveneens. Het zijn dezelfde menschen, met dezelfde energie die met kapitaal, grootendeels uit dezelfde bronnen, hier tot stand hebben gebracht wat er aan havens, handel en industrie bestaat en die moeten samenwerken voor de toekomst.



De groote concurrenten van allen zijn dezelfde; zij heeten allereerst Antwerpen en Hamburg.

Wanneer men het groote complex aan den Rijnmond, en zijn mogelijke ontwikkeling in de toekomst beschouwt, mede rekening houdend met de structuur van de twee grootste concurrenten: Antwerpen en Hamburg, dan vertoonen de mogelijkheden van de haven van Dordrecht zich in een ander licht, dan wanneer men die toekomst uitsluitend uit het oogpunt van concurrentie met Rotterdam beziet.

Dan heet het toch om elk onderdeel van het groote geheel uit te rusten voor die functie waarvoor dat onderdeel zich het beste leent en het groote complex te verrijken door inrichtingen en organisaties, welke nieuwe waarden aan het samenstel toevoegen en de gezamenlijke concurrentiekracht groter maken.

Hieruit volgt, dat zonder of met medewerking van Rotterdam, Dordrecht zich vooral zal moeten toespitsen op die zijden van het havenbedrijf, waarin Rotterdam of de overige havens van den Waterweg een zwakke zijde toonen en op die takken, waarvoor Dordrecht gunstiger geconditionneerd is dan de mededingers buiten het grootere organisme aan den Rijnmond.

In twee opzichten heeft het Rotterdamsche complex tegenover de groote concurrenten zwakke zijden, n.l. een betrekkelijk zwak stukgoederenverkeer en een tekort aan industrie.

Het stukgoedervervoer heeft zich te Hamburg en vooral te Antwerpen veel beter ontwikkeld dan te Rotterdam, hetgeen ten deele te wijten is aan de omstandigheid, dat te Rotterdam van den beginnen af aan de scheepvaart met het achterland als eenige, algemeene bron van bevruchting werd beschouwd, de beteekenis van het spoorwegverkeer zeer sterk onderschat werd



Elke doelbewuste, deskundige poging om het stukgoederenverkeer te bevorderen, is niet alleen daarom toe te juichen omdat stukgoederenverkeer direct veel meer voordeel oplevert per eenheid dan massagoederen, maar ook omdat dit verkeer op het havengebied zelf bevruchtend werkt, o.m. door het aantrekken van lijnbooten, welke de actiestraal van de haven helpen vergrooten.

Dit is de richting, waarlangs zich mogelijkheden voor de haven van Dordrecht voordoen. Het opbouwen van een dergelijke tak van bedrijf moet echter met de uiterste zorg en kennis van zaken geschieden en er is meer toe noodig dan goede wil en durf, omdat ook de spoorwegen en ook de lijnscheepvaart moeten medewerken en de eerste niet met halve maatregelen.

De tweede hier aangegeven richting betreft de industrie. Ook het belang van industrie in en rondom een haven is te Rotterdam sterk onderschat (getuige Ford).

De meerwaarde, welke een aangevoerd goed en product, verkrijgt door industriele bewerking, komt voor een belangrijk deel ter beschikking van het centrum waar die bewerking geschiedt en is per gewichtseenheid vele malen groter dan hetgeen overladen van een ton massagoed afwerpt. Deze industrie eischt aanvoer van grondstoffen of halffabrikaten en afvoer van halffabrikaten of eindproducten, maar verwekt bovendien secundair naar het centrum zelf, aanvoer van machines, brandstof (direct of indirect via een centrale) kleedings- en voedingsstoffen, bouwmaterialen, enz. enz., en dit in aanzienlijk groter mate dan omslag of zelfs handel. Industrie geeft bovendien stabiliteit aan een zeehaven en werkt anderzijds in de hand waaraan het in en om Rotterdam hapert, : stukgoederenverkeer.

Dordrecht is sedert lang een industrieel centrum, vooral wanneer men de bedrijven in de Gemeente Zwijndrecht, langs de



Noord en Merwede, welke alle in meerdere of mindere mate van Dordrecht als centrum partij trekken, meer kent. Het is de kern van een industriele bevolking, met arbeiders geschoold in vele takken van nijverheid, van rond 100.000 zielen.

De industriën zijn, wanneer men het geheele gebied der twee waterwegen beschouwt, veel meer om Dordrecht gegroepeerd dan om Rotterdam.

Deze positie der industrie is niet toevallig, Zoo vindt men ook naar het binnenland toe te Hamburg vele industriën en te Antwerpen treft men ze aan meer bovenwaarts aan de Schelde, langs de Rupel en steeds meerom het Brusselsche zeekanaal.

Voor Dordrecht en niet slechts ten eigen bate - komt het er op aan, industriele bedrijven aan te lokken ter vestiging en daarvoor gunstige voorwaarden aan te bieden en doelbewust een politiek op langen termijn te volgen, welke versterking van de industrie tengevolge heeft.

Men mag, waar het hier om de toekomst, zelfs een verre toekomst gaat, zich niet laten verleiden het hoofd in den schoot te leggen bij de gedachte dat de crisis waaronder wij lijden wel 10 jaar, misschien wel "altijd" kan duren. Zeker is, dat onder de talrijke verschijnselen welke zich samen uiteten als "crisis" er verscheidenen zijn van blijvenden aard, zoo het toegenomen en toehemende aandeel van de machine in de productie. Maar even zeker is, dat het proces hetwelk meer en meer goedkooper productie geeft en ondanks alle tekortkomingen en schaduwzijden mogelijk maakte, dat reeds 90% der blanke bevolking vóór betere materiele levenscondities heeft dan voorheen, verder om zich heen zal grijpen. Techniek en organisatie staan nog lang niet stil.

Maar daarmee is gezegd, dat concentratie van alle takken van zware en halfzware industrie om de havens, een be-



zich reeds voor den oorlog afteekende, ook verder zal aanhouden omdat daaraan gunstiger productievoorwaarden verbonden zijn. Bovendien verandert de industrie zelf voortdurend en worden steeds nieuwe takken of zijtakken geboren, welke bij een energieke en doelbewuste politiek kunnen worden aangetrokken (men danke aan een vroeger onbekend montagebedrijf van auto's als dat van Ford; aan nieuwe chemische industriën, enz.).

De hypnose der crisis-schrikbeelden mag niet zoover gaan, dat men de toekomst er voor verwaarloost. Wel behoort van dezen tijd de waarschuwing onthouden te worden, dat elke uiting van havenpolitiek bepaald moet worden door wel overwogen richtlijnen en gefundeerde verwachtingen en dat elke uitgave voor havenuitbreiding behoort te geschieden op grond van minimum kosten en een maximum rendement.

Voor Dordrecht spruit hieruit voort, dat men een actieve verziende politiek behoort te volgen voor vestiging van industrieële bedrijven en dat bij havenuitbreiding in de toekomst allereerst vereischt wordt dat industrieële bedrijven er alle accomodaties aantreffen, welke bij hun bedrijf passen.

Met deze twee factoren, industrie en stukgoederenverkeer, waarop het havenbedrijf te Rotterdam wijst, heeft men de mogelijkheden echter niet uitegeput. Het is wijs, het vraagstuk van een paar andere zijden ~~te te lichten~~ te onderzoeken.

Allereerst kan men zich afvragen of Dordrecht boven Rotterdam niet zekere voordeelen kan bieden voor bepaalde gedeelten van het gemeenschappelijk achterland, zoodat dit achterland, tenminste voor sommige producten beter bediend kan worden, hetgeen aan dit achterland voordeel brengt, maar middellijk weer op het geheele havencomplex aan den Rijnmond bevruchtend werkt.

Dit is naar mijn meenig mogelijk voor deelen van Brabant, het direct omliggende land van Dordrecht en de VBetuwe



vooral wanneer de bruggen bij de Moerdijk, Dordt en naar de Betuwe gereed zullen zijn en alsdan vrachtautoverkeer, het buurtschippers- en spoorwegverkeer kan aanvullen. Echter dient er op gewezen te worden, dat een gedeeltelijke drainage van dit achenland veronderstelt, dat de zeehaven van Dordrecht evenals Rotterdam of gezamenlijk met Rotterdam over genoegzame lijnbootverbindingen beschikt om die producten snel en goedkoop af te voeren naar de bestemming. Hierbij stuit men dus weer op hetzelfde vraagstuk als bij het stukgoederenverkeer.

Men heeft hier dus stellig mogelijkheden, maar zij behoren zeer scherp nader te worden bestudeerd, vooral ook omdat b.v. Brabant met vrachtautoverkeer zeer veel goederen over Antwerpen verzendt en Dordrecht en Rotterdam samen het dus moeten opnemen tegen de groote Belgische haven, waarvan het lijnbootverkeer dat van Rotterdam en zelfs van Hambrug overtreft.

Een andere wijze van onderzoek bestaat hierin, dat verschillende van de belangrijkste goederen stuk voor stuk worden beschouwd teneinde na te gaan of zij mogelijkerwijze voor de zeehaven van Dordrecht van belang kunnen zijn.

Men kan dan noemen steenkolen, petroleum, asphalt, ertsen, hout, ijzer, graan, kali, enz..

Al deze goederen worden in Rotterdam, doch ook te Amsterdam, te Hamburg en te Antwerpen aangevoerd, overgeladen, resp. opgeslagen.

Opslag van ijzer is er te Dordrecht altijd geweest en zij zal er ook wel blijven in verband met de daaromheen liggende industriën, welke ijzer gebruiken.

Bij steenkolen is in het oog te vatten, dat de aanvoer naar de zeehavens ten opzichte van den vooroorlogischen tijd sterk is afgenomen. Een steeds grooter percentage zeeschepen



stookt olie of verwerkt olie in motoren. De steenkooltransporten zijn in totaal bovendien afgenomen, omdat zuiniger gestookt wordt. Echter blijven steenkolen belangrijk en behoort op dit punt voorraad aanwezig te zijn. Een speciale reden ~~waarom~~ den omslag van ertsen ten nadeele van Rotterdam naar Dordrecht te doen verhuizen, bestaat nu reeds in zooverre, dat Dordrecht daar met de nieuwe overlaadhaven op ingericht is. In verdere toekomst zal speciaal het oog te vestigen zijn op nieuw op te richten hoogoverbedrijven, hetzij in de Nederlandsche steenkolengebieden, hetzij aan de kust.

Voor een petroleumopslag en distributiebedrijf biedt Dordrecht goede kansen. Echter dient daarvoor de Dordtsche Waterweg te worden verdiept.

Een houthaven is Dordrecht in het verleden geweest. Er is geen reden waarom, wanneer speciaal werk wordt gemaakt van hout in allerlei vormen en voor allerlei doeleinden, daarvan Dordrecht niet meer dan thans zou kunnen profiteeren. steeds

Van graan kan gezegd worden, dat de mogelijkheid om een deel over Dordrecht te leiden stellig bestaat, maar dat evenals voor petroleum, het meer dan gewenscht is den Waterweg op 9 M. te verdiepen.

Studie van bepaalde goederen als oliehoudende zaden welke te Antwerpen worden verwerkt, moet worden ter hand genomen.

Resumeerend kan gezegd worden, dat voor Dordrecht zelf, zoowel als voor het geheele complex van havens aan den Rijnmond ontwikkeling van de industrie in en om de zeehaven van Dordrecht een allereerste plicht is, welke geheel strookt met de beteekenis welke Dordrecht reeds nu heeft als industrieel centrum en dat langs een vaste lijn een zeer actieve politiek ~~voert~~ gevoerd behoort te worden om industriën aan te trekken.



In de tweede plaats behoort het oog te worden gericht op de ontwikkeling van het verkeer met/ de Betuwe en Brabant.

In de derde plaats behoort het aantrekken van stukgoederenverkeer nader te worden aangevat, waaraan op den duur de onliggende industriën automatisch steun zullen verleen.

Tenslotte zijn de hiervoor genoemde zoowel alsongenoemde speciale goederen scherp in het oog te vatten en behoort, zoodra er zich een kans voordoet op vestiging van een tak van transport, handel of bedrijf, daarmede in verband staande, alles in het werk te stellen om dat bedrijf aan te trekken.

-----



## II. Uitbreiding van de Haven van Dordrecht.

In het voorgaande hoofdstuk zijn de mogelijkheden geschetst, welke de toekomst aan de zeehaven van Dordrecht biedt.

Deze mogelijkheden bepalen tevens de te volgen havenpolitiek. Deze is als het ware tweeledig. Er behoort een nooit in kracht verminderend streven te bestaan om de industrie te ontwikkelen en het stukgoederenverkeer te bevorderen: werk van langen adem met resultaten op langen termijn, maar welke een zekere en blijvende basis kunnen scheppen voor de toekomst van de zeehaven.

Daarnaast behoort een opportuniteitspolitiek te worden gevolgd, welke er op gericht is, zoodra er zich mogelijkheden voordoen, op vestiging van handels- en transportbedrijven, deze aan te trekken.

Het eerste streven kan geschieden volgens vaste lijn.

Het tweede streven verlangt uiterste elasticiteit, daar te voren de mogelijkheden welke kunnen opdoemen, niet te overzien zijn.

Bij de beschouwing van de uitbreidingsmogelijkheden van de zeehaven van Dordrecht behooren deze gezichtspunten niet uit het oog te worden verloren.

De terreinen, welke voor uitbreiding van de zeehaven beschikbaar zijn, kunnen in den ruimsten zin als volgt worden aangegeven:

A. Het terrein ten zuiden van de bestaande zeehaven, gelegen binnen de Gemeente Dordrecht en daarop aansluitende de terreinen in de Gemeente Dubbeldam, langs den oostelijken oever van de Dordtsche Kil gelegen.



B. De terreinen op de eilanden tusschen Mallegat, Oude Maas, Doorvaring en tusschen Mallegat, Doorgraving, Krabbegeul.

C. De achter de onder B genoemde terreinen gelegen in den Hoekschen Waard aan den Linker Oever van de Oude Maas.

D. Terreinen op den rechteroever van de Oude Maas, meer in het bijzonder de buitendijksche terreinen genaamd de "Buitenlanden", gelegen in de Gemeente Dordrecht.

De gunstigst gelegen terreinen voor het overgrootte deel van industrieele, handels- en transportbedrijven zijn die, genoemd onder A en D, daar hier zonder enorme uitgaven spoorwegverbinding te verkrijgen is en beide - het terrein D zoodra de brug voor gewoon verkeer geopend zal zijn - gemakkelijk van uit het centrum van Dordt te bereiken zijn; beide eveneens in de toekomst voor vrachtautoverkeer gunstig liggen.

De onder C genoemde terreinen zouden permanente spoorwegaansluiting slechts kunnen verkrijgen door een brug over den Dordtschen Kil of wel door een brug over de Oude Maas, tenzij met een spoorwegpont genoeg wordt genomen. Ook wat de wegaansluitingen betreft, liggen deze terreinen thans aanmerkelijk ongunstiger dan die genoemd onder A en B.

De onder B genoemde terreinen zijn momenteel eveneens gesloten. In hun tegenwoordigen staat zijn zij dus slechts bruikbaar voor bedrijven welke noch spoorwegaansluiting, noch autoaansluiting behoeven, hoewel door ponten hieraan eenigermate kan worden tegemoet gekomen.

Bij een zeer groote aanbod in Nederland van terreinen, welke aansluiting hebben op diep water (zeevaart) en binnenwater, is vooral de kwaliteit dat tevens spoorweg- en vrachtautoaansluiting aanwezig is, van groote waarde. Deze kunnen alleen bij de terreinen A en D op betrekkelijke gemakkelijke en weinig kostbare wijze worden verkregen.



De onder B genoemde terreinen gelegen op de eilanden tusschen Mallegat - Oude Maas - Doorgraving en tusschen Mallegat - Doorgraving - Krabbegeul zijn zooals gezegd, thans van alle spoorweg- en straatwegverbinding afgesloten. Hier bestaat evenwel de mogelijkheid dit te veranderen door uitvoering van de destijds door den ingenieur van den Rijkswaterstaat Schorp voorgestelde oplossing welke daarin bestaat, dat de vaargeul door het Mallegat wordt omgelegd, de Krabbegeul wordt verbeterd en uitgediept en het Mallegat wordt afgedamd zoodat de eilanden aan den Dortschen wal worden aangesloten.

Dit plan werd eenige jaren geleden om financieele redenen verworpen.

Wanneer wij bezwaren van politieken aard (verlegging van de vaart op België) buiten beschouwing laten, heeft dit plan ontegenzeggelijk kwaliteiten. Daardoor toch wordt de mogelijkheid geopend haventerreinen in de Gemeente Dordrecht bij den Dortschen wal aan te sluiten.

Waar echter deze oplossing niet zonder complicaties gepaard gaat, schijnt het mij zaak, dat deze oplossing in elk geval voor de toekomst als een steeds mogelijke reserve wordt beschouwd en de weg behoort te worden geëffend, dat zoo ooit de tijd rijp is voor deze aansluiting de daartoe ook noodige vergunningen worden verleend.

Doch voorloopig zijn de terreinen onder B en C alleen bruikbaar voor die doeleinden waarvoor geen directe spoorwegaansluiting en straatwegaansluiting noodig is.

Deze terreinen zijn dus geschikt voor "overslag op stroom", wanneer de beschikbare ruimte in de haven niet toereikend is en b.v. voor houthaven.

Voor directe uitbreiding van de zeehaven komt dus allereerst in aanmerking die genoemd onder A en D. Bij vergelijking valt het volgende op te merken:



1. de afstand tot zee is voor beide nagenoeg dezelfde, het verschil in afstand mag geen naam hebben;

2. de haveninvaart is bij D (Zwijndrecht) gemakkelijker; de stroomsnelheden zijn aan den mond van beide havens vrijwel gelijk;

3. een nadeel van het Dordtsche terrein is, dat de zeescheepvaart de drukke Rijn- en binnenvaart op Antwerpen kruist; wordt evenwel van het uitbreidingsplan van Rotterdam de Rijnvaart langs een kanaal naar de Oude Maas afgevoerd, dan zal men voor den havenmond op den Zwijndrechtschen wal eveneens een zeer drukke riviervaart hebben;

4. technisch is spoorwegaansluiting bij beide terreinen goed te verwezenlijken; op den Dordtschen oever moet men reeds nu echter de spoorwegaansluiting verbeteren; op den anderen oever moet nog alles worden gemaakt;

5. wanneer over eenige jaren de brug voor gewoon verkeer bij Dordrecht gereed zal zijn, is de ligging van beide terreinen t.o.v. Dordrecht als city vrijwel dezelfde; echter liggen de terreinen onder Zwijndrecht gunstiger t.o.v. Rotterdam dan de Dordtsche terreinen;

6. bij de terreinen op Dordtschen oever welke omligging van dijken noodig maakt, heeft men met een waterschap te maken, onder Zwijndrecht niet.

Voor de toekomst kan men beide terreinen dus als zeer gunstig beschouwen voor de uitbreiding van de Zeehaven van Dordrecht.

Over beide terreinen is nog het volgende op te merken:

Op den Dordtschen oever biedt het terrein in de Gemeente Dordrecht zelf in den aanvang zeer behoorlijk plaats. Maakt men tevens gebruik van terreinen in de Gemeente Dubbeldam, dan is er voor de nadere toekomst voldoende uitbreidingsmogelijkheid.



16

Hieruit volgt, dat wanneer op de een of andere wijze het terrein aan de overzijde onder Zwijndrecht (D) niet te verkrijgen is, of tegen te hooge offers, dit uitbreiding van de zeehaven niet onmogelijk maakt.

Aan den anderen kant dient overwogen te worden, dat men op den Dordtschen oever een kostbare haven bezit, welke nog gedurende minstens de naaste toekomst niet volbelast zal zijn en met niet te hooge kosten uitgebreid kan worden. Bedrijfs-technisch is het niet verantwoord om, voordat de eerste haven flink belast is, een haven op een anderen oever te openen waaraan groote offers moeten worden gebracht, tenzij met een klein gedeelte daarvan een aanvang kan worden gemaakt op grond van reële bedrijfsaanbiedingen.

Golden er geen andere overwegingen dan zou gezegd kunnen worden, dat de juiste politiek voor Dordrecht is, deze, dat op den Zuidelijken (Dordtschen oever) met uitbreiding wordt voortgegaan, de terreinen onder Zwijndrecht gereserveerd worden voor de verdere toekomst en met een gedeeltelijke uitvoering van havenplannen aldaar eerst wordt aangevangen zoodra er groote reële mogelijkheden: petroleum, graan, bepaalde groote industriele bedrijven, voordoen.

Er kunnen zich echter complicaties voordoen wanneer de terreinen onder Zwijndrecht door anderen worden geëxploiteerd voor industrie- en haventerreinen. Vooral wanneer de brug voor gewoon verkeer te Dordt over eenige jaren gereed zal zijn, zou dit er toe leiden, dat de exploitant dier terreinen wel van Dordrecht als city op allerlei wijzen voordeel zal trekken, zonder dat daarvoor voor Dordrecht evenredige baten tegenover staan, terwijl dan een vreemde hand de haven op Dordtsche oever met directe concurrentie bedreigt. Uit het oogpunt van algemeen belang kan gezegd worden, dat afgezien van Rotterdam, dat den Zuiden en Zuidwesten van de Waalhaventerreinen aan de Oude Maas reserveert en meer dan voldoende uitbreidingsmogelijkheid heeft, terreinen in de omgeving van Dordrecht, onder welke Gemeente deze ook liggen, het beste door



17

Dordrecht als Zeehaven en als industrieterreinen kunnen worden geëxploiteerd en Dordrecht voor goede uitbuiting meer garanties kan bieden dan Gemeenten als Zwijndrecht.

Zoowel het algemeen als het speciaal Dordrechtsche belang dekken elkander wanneer de eisch gesteld wordt, dat de terreinen onder Zwijndrecht aan de Oude Maas (D) voor toekomstige havenuitbreiding van Dordrecht gereserveerd kan blijven, tenminste aan Dordrecht een overheerschende zeggingschap over de bestemming dier terreinen wordt toegekend, evenwel met dien verstande, dat de plannen zoodanig worden uitgewerkt, dat de Zwijndrechtsche industrie uitbreidingsmogelijkheid behoudt.

Op welke wijze dit reserveer<sup>ten</sup> moet geschieden valt thans niet te zeggen. Het meest juiste schijnt, te trachten om een claim op de terreinen te verkrijgen en daarna te trachten zich met Zwijndrecht te verstaan over alle haven- en industrieplannen op een Zwijndrechtschen oever.

De lijn welke zich voor Dordrecht afteekent is dus deze:

a) zich voor de toekomst de terreinen onder Zwijndrecht reserveeren;

b) geleidelijk uitbreiden in aansluiting met de bestaande haven op den Dordtschen oever en spoorwegaansluiting verbeteren;

c) de terreinen onder Zwijndrecht eerst geleidelijk bij deelen exploiteeren zoodra een reële basis voor grote mogelijkheden verkregen is, maar reeds terstond voor die grote mogelijkheden moeite doen;

d) de eilanden als reserve gebruiken en tevens als uiteindelijk mogelijkheid om door omlegging van den vaargeul met deze terreinen de haven op Dordtschen bodem te vergrooten.



Dit program houdt rekening met de mogelijkheden in een nabije maar ook in een verre toekomst.

Deze kunnen echter alleen werkelijkheid worden, wanneer niet uit het oog wordt verloren, dat de opbouw van een bloeiend zeehavenbedrijf te Dordrecht een taak is van langen adem, nauwgezette studie van alle mogelijkheden welke zich voordoen en nooit verflauwende energie om nieuwe takken van bedrijf naar de haven te trekken, maar dat aan den anderen kant door te snel en grootsch verwezenlijken van een bouwprogram en te spoedig vastleggen van te groote kapitalen, de betere toekomst wel eens vernietigd kan worden door het slechtere heden.

Bij de uitvoering van de werken dient dus wel degelijk een groote lijn te worden aanvaard, maar dient de verwezenlijking tred te houden met reële aanbiedingen van transport, handel en industrie.




-----

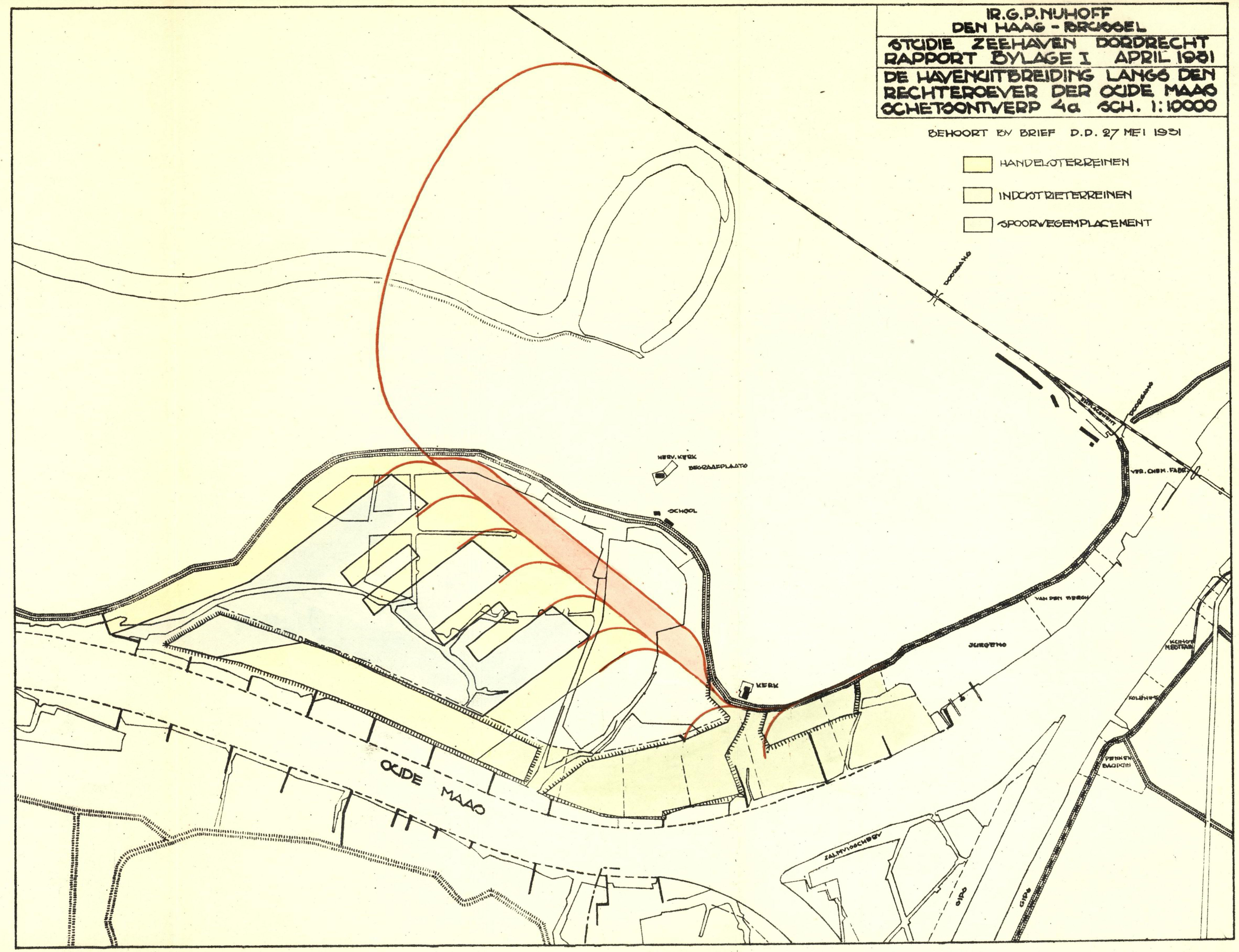
s'Gravenhage, Mei 1931.



IR. G. P. NUHOFF  
DEN HAAG - BRUGGEL  
STUDIE ZEEHAVEN DORDRECHT  
RAPPORT BYLAGE I APRIL 1931  
DE HAVENUITBREIDING LANGS DEN  
RECHTEROEVER DER OUDE MAAS  
SCHETSONTWERP 4a SCH. 1:10000

BEHOORT BIJ BRIEF D.D. 27 MEI 1931

-  HANDELOTERREINEN
-  INDUSTRIETERREINEN
-  SPOORVEGEMPLACEMENT

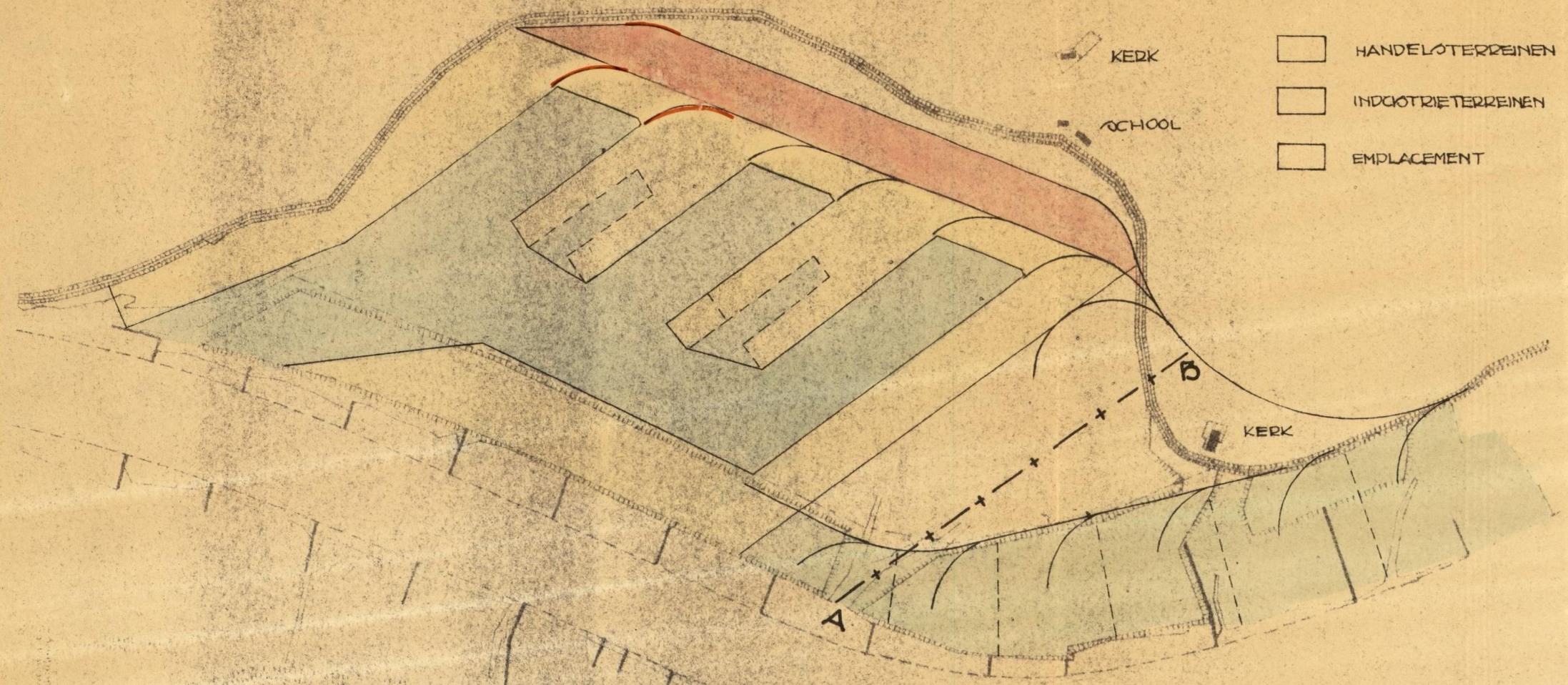




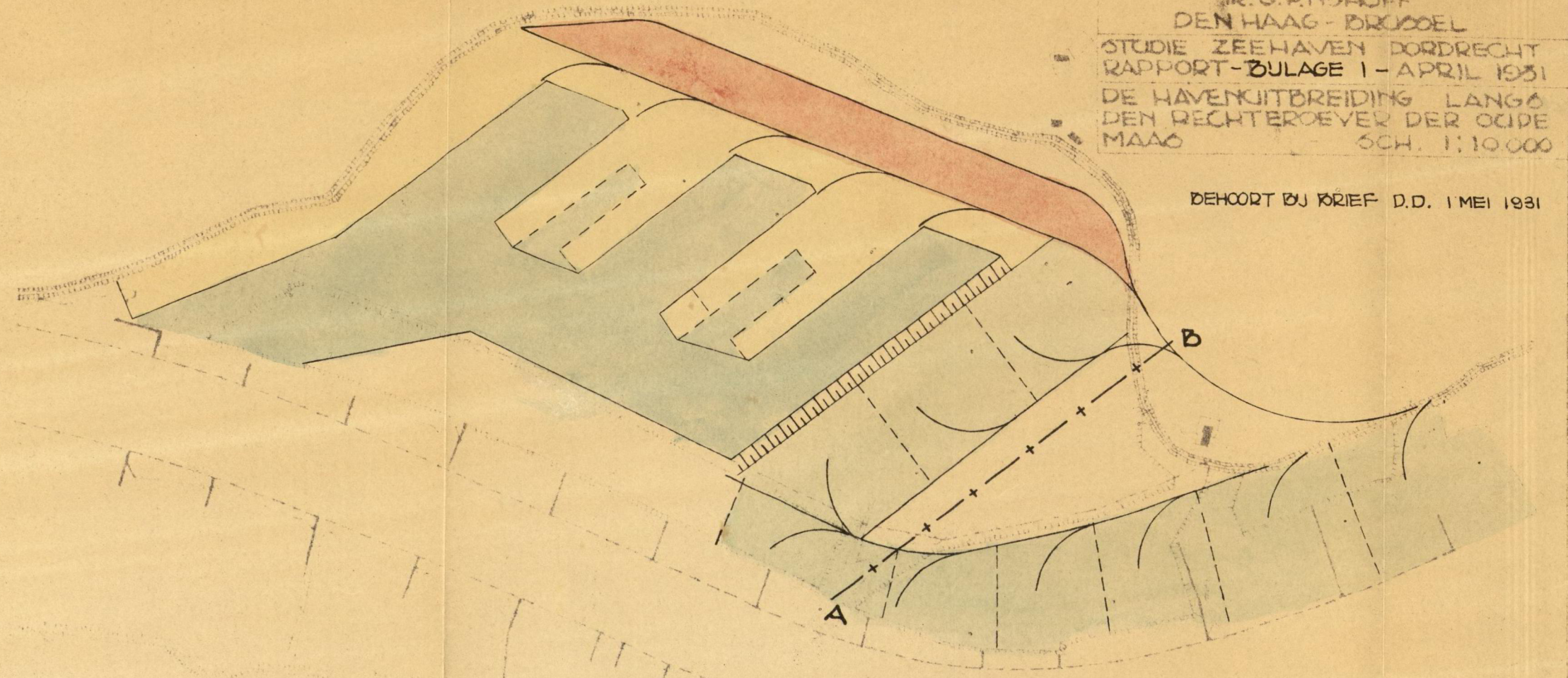
IR. G. P. NIJHOFF  
 DEN HAAG - BRUSSEL  
 STUDIE ZEEHAVEN DORDRECHT  
 RAPPORT-BIJLAGE 1 - APRIL 1931  
 DE HAVENUITBREIDING LANGS  
 DEN RECHTEROEVER DER OUDE  
 MAAS SCH. 1:10.000

BEHOORT BIJ BRIEF D.D. 1 MEI 1931

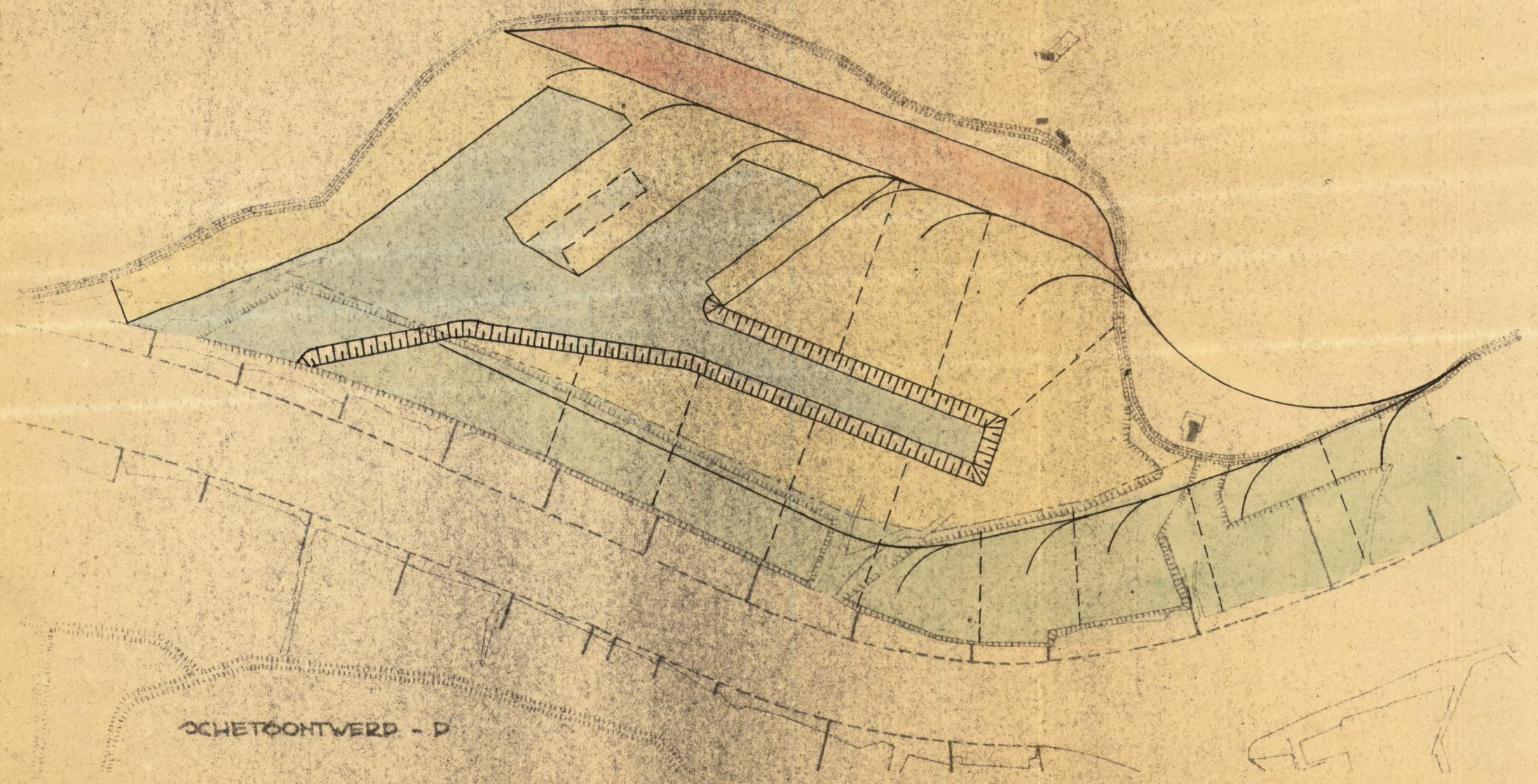
-  HANDELS TERREINEN
-  INDUSTRIË TERREINEN
-  EMPLACEMENT



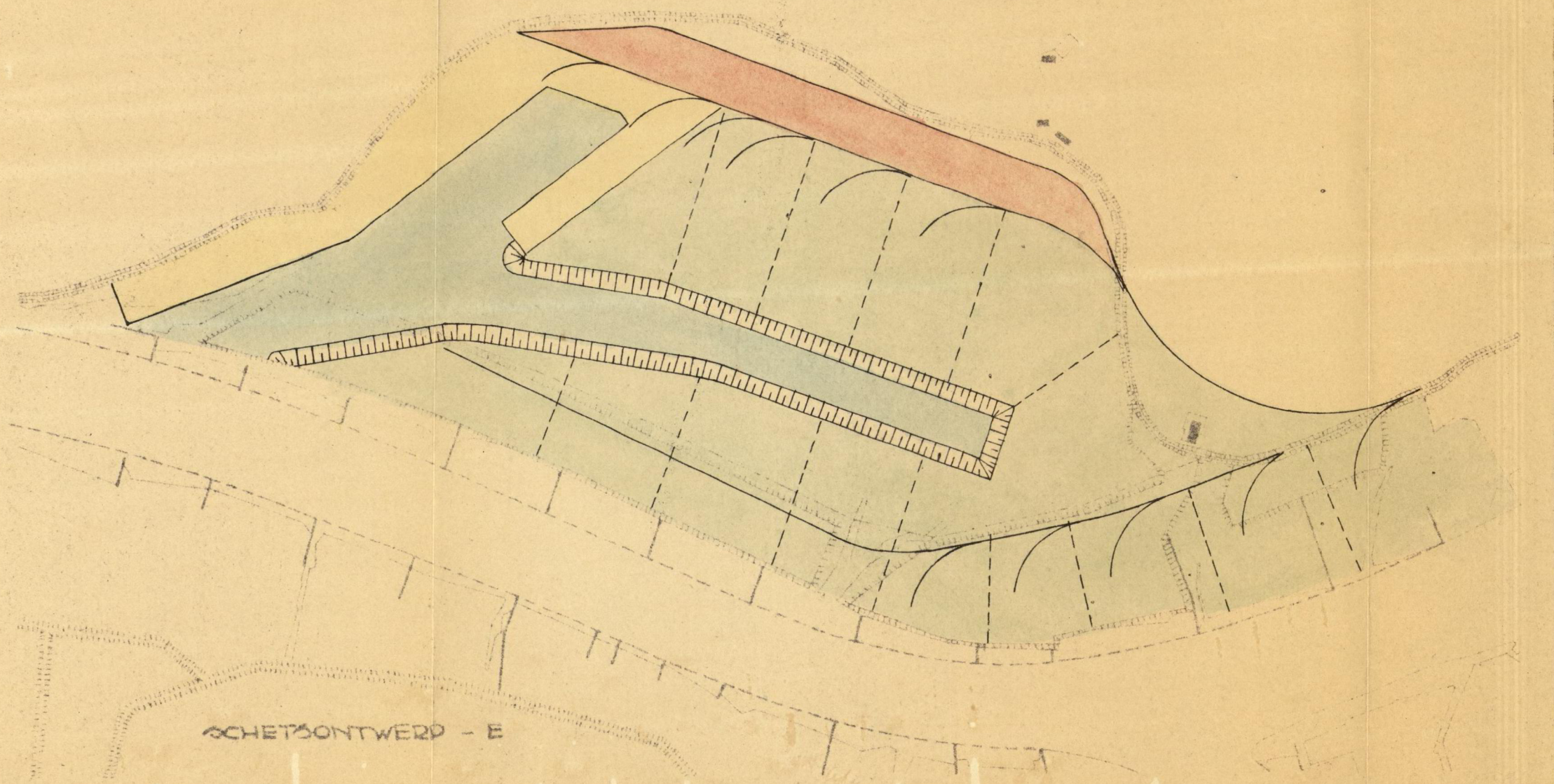
SKETCHONTWERP B



SKETCHONTWERP C



SKETCHONTWERP - D



SKETCHONTWERP - E