

EEN STRUCTUURPLAN
VOOR DE ZUIDELIJKE
IJSELMEERPOLDERS





EEN STRUCTUURPLAN



VOOR DE ZUIDELIJKE IJSELMEERPOLDERS

DIENST DER ZUIDERZEEWERKEN 1961

Kaartbijlage: Marchand – Paap – Strooker

Druk: Staatsdrukkerij- en Uitgeverijbedrijf, 's-Gravenhage 1961

Prijs: f 2,95

INHOUD

TEKST

I	Inleiding	7
II	De uitgangspunten	8
A	Het verband met het omringende land	11
B	Het communicatienet	12
C	De structurele indeling van de polders	19
D	De waterhuishouding	25
E	Het landschap	25
III	Het structuurplan	31

TEKENINGEN

1	De uitstraling van de randstad	10
2	Een prognose voor het doorgaande verkeer	14
3	Het net van hoofdwegen, spoorwegen en kanalen	16
4	Schema van de structurele indeling	18
5	De verzorgingsgebieden, uitgaande van een dorps-samenleving	20
6	De verzorgingsgebieden bij concentratie van de bevolking in de B-kernen	22
7	De waterstaatkundige eisen	24
8	Schematische aangifte van de bouwvoor	26
9	De recreatietrek naar het Enkhuizerzand en de Veluwe	28
10	Het landschapsschema	29
11	De landschapsstructuur	30
12	Enkele fasen in de ontwikkeling van het plan	35

BIJLAGE

Het structuurplan op schaal 1 : 200 000

Dit geschrift is door de Dienst van de Zuiderzeewerken opgesteld en daartoe gemachtigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat gepubliceerd.

Het is ontstaan in nauwe samenwerking met de Directie van de Wieringermeer (IJsselmeerpolders), het Staatsbosbeheer en de adviseurs van de dienst: ir. W. de Bruijn, prof. C. van Eesteren, prof. dr. E. W. Hofstee en ir. L. S. P. Scheffer.

Het is uitvoerig besproken in de Advies-Commissie voor de Zuidelijke polders van de Dienst van de Zuiderzeewerken, waarin naast bovengenoemde diensten en de Directie van de Waterstaat vertegenwoordigd zijn de Ministeries van Binnenlandse Zaken, van Economische Zaken, van Financiën, van Landbouw en Visserij, en van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid (Rijksdienst voor het Nationale Plan).

Met de aanvang van de werkzaamheden aan de twee aan het westen des lands grenzende polders, Zuidelijk Flevoland en de Markerwaard, zijn de Zuiderzeewerken in een nieuwe fase gekomen.

Eerst werd door de afsluiting van de Zuiderzee een verhoogde mate van veiligheid van de daarom gelegen landstreken gewaarborgd en de waterhuishouding daarvan verbeterd o.a. door de vorming van het IJsselmeer. Bij de daarop volgende droogmakerijen was hoofdzakelijk de agrarische productie het uitgangspunt. Nu zullen, naast de veiligheid, de waterhuishouding en de agrarische belangen ook de vermindering van de bevolkingsdruk in het westen, de vermeerdering van het nationale recreatiegebied en de verbetering van het gehele Nederlandse communicatienet, kortom het leveren van een bijdrage tot de harmonische ontwikkeling van ons land als geheel, het plan van deze inpoldering beheersen.

Het is dus nodig zich thans te bezinnen op dit uitgangspunt en op de consequenties ten aanzien van de inrichting van deze polders.

Hierbij zullen ook Oostelijk Flevoland, dat met deze laatste twee polders één geheel uitmaakt en tot op zekere hoogte ook nog de Noordoostpolder, moeten worden betrokken.

Het plan voor de inrichting van deze polders zal vorm moeten geven enerzijds, aan die functionele elementen die het gebied als zodanig kenmerken en anderzijds, aan de sterke binding met de omgeving, voortvloeiend uit de ligging van het poldergebied in het hart van het land. De noodzaak van integratie van het nieuwe gebied in het omringende land vereist een goede samenwerking met de belanghebbenden uit de omringende landstreken.

Om daartoe te kunnen komen is een structurele basis nodig, waarop deze samenwerking kan worden gefundeerd.

Het in dit geschrift ontwikkelde structuurplan poogt een dergelijke basis te verschaffen; het gaat dus aan een nader uitgewerkt inrichtingsplan vooraf en beoogt mede de hoofdlijnen aan te geven, waarbinnen afzonderlijke eenheden zelfstandig kunnen worden uitgewerkt.

Het woord „structuur” betekent: „wijze, waarop de delen onderling ten opzichte van elkaar gerangschikt zijn”. Werd in de vorige eeuw de structuur nog als een statisch beeld beschouwd, nu ziet men deze meer als een betrekkelijke constante, waarvan de onderdelen zich weliswaar geleidelijk, doch voortdurend wijzigen.

Elk ontwerp voor een structuurplan berust op feitelijke gegevens en op verkenningen in de toekomst door middel van prognoses, die behalve op de natuurlijke achtergrond, betrekking hebben op de verdeling van de bevolking en de uitoefening van haar activiteiten. Daarnaast zal het ontwerp in zekere mate een afspiegeling zijn van de tijd, waarin het ontstaan is, wat tot uiting komt in de aesthetische uitwerking en in de sociaal culturele visie, die aan het ontwerp ten grondslag ligt.

Zowel de verkenningen in de toekomst als de sociaal-culturele visie lenen zich voor een steeds verdergaande verdieping en verruiming. De thans ter beschikking staande gegevens laten nog slechts een globale benadering van de problematiek toe, welke aan het maken van een structuurplan van een nieuw gebied als het onderhavige verbonden is. Toch wordt gemeend dat het juist terwille van een verder noodzakelijke verdieping en verruiming der inzichten gewenst is, reeds in dit stadium van het onderzoek een eerste ontwerpplan in de algemene belangstelling te plaatsen.

II DE UITGANGSPUNTEN

De uitgangspunten voor het structuurplan, zoals deze op basis van de voorlopige studie zijn opgesteld, hebben één hoofdthema: het scheppen van een „open” plan. Hiermede wordt bedoeld op de noodzaak in gedachten te houden, dat de toekomst slechts ten dele voorspelbaar is. Een dergelijk open plan mag niet leiden tot vaagheid en zeker niet tot vormloosheid. Zowel de totaliteit als elk onderdeel afzonderlijk zullen een duidelijke vorm moeten verkrijgen, maar deze vorm zal zo moeten zijn, dat de toekomstige ontwikkeling er niet door wordt belemmerd; indien het te volgen beleid tot wijzigingen voert, moeten deze mogelijk zijn.

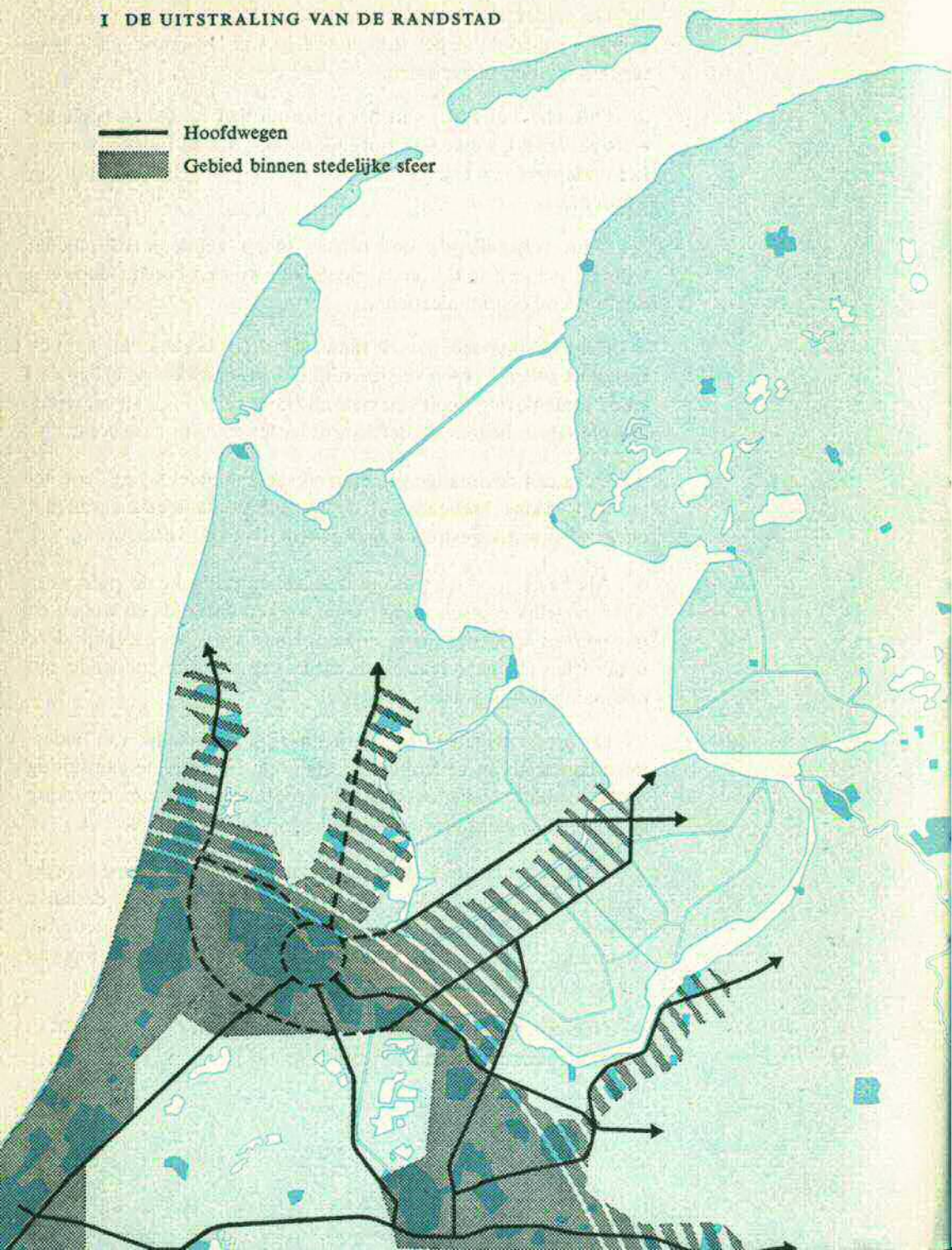
Van de aanvang af zal o.a. ten aanzien van het tracé en de profielen van de kanalen en wegen voorzover de eisen op het gebied van waterhuishouding en verkeer dit toelaten, met deze voorwaarden rekening moeten worden gehouden. Een zekere reserve bij het grondgebruik mag niet ontbreken.

Naast dit hoofdthema gelden de volgende uitgangspunten.

- 1 De Zuiderzeepolders vormen tot op zekere hoogte een eenheid; evenwel zullen zij in het structuurbeeld van het omringende land moeten worden opgenomen.
- 2 Ook elk onderdeel van het structuurplan heeft een bepaalde zelfstandigheid, welke het mogelijk maakt, dat de functie, waarop het onderdeel betrekking heeft, zo volledig mogelijk vervuld kan worden.
- 3 Deze verschillende onderdelen zullen geïntegreerd moeten worden, hetgeen in de eerste plaats kan worden bereikt door een doeltreffend communicatienet.
- 4 Daar het onmogelijk is de mate, waarin de bestemmingen in de toekomst zullen worden verwezenlijkt, thans nauwkeurig te bepalen en de samenleving nooit een statisch beeld vertoont, kan het structuurplan geen begrensde definitieve bestemmingen aangeven.
- 5 Door een doelmatige geleding en samenbundeling en door het tot uitdrukking brengen van de wezenlijke kenmerken van het onderwerp wordt gestreefd naar eenvoud van de vormgeving.
- 6 Als basis voor de toekomstige samenleving in de polders is waar mogelijk een scheiding tussen werken enerzijds en wonen en ontspannen anderzijds aangenomen. Hierdoor is het mogelijk deze onderdelen elk naar hun eigen aard te vormen en zodoende een optimale gebruikswaarde te geven.
- 7 De productiviteit in het werkgebied is afhankelijk van onderlinge contacten en verlening van diensten. Een directe aansluiting op het communicatienet en een zo groot mogelijke samenwerking van de elkaar diensten verlenende bedrijven is hiertoe vereist.
- 8 Daar in het begin de behoefte aan niet-agrarisch gebied beperkt is, zal een overgangszône nodig zijn; hiermede wordt derhalve bedoeld een gebied, dat aanvankelijk ten volle een agrarische bestemming verkrijgt, maar waarin mettertijd een verschuiving van functies zal kunnen optreden.
- 9 Het structuurplan is geen eindplan maar een beginplan, dat in verschillende richtingen kan worden geleid.

I DE UITSTRALING VAN DE RANDSTAD

- Hoofdwegen
- ▨ Gebied binnen stedelijke sfeer



Deze uitgangspunten zullen worden geconcretiseerd aan de hand van:

- A het verband met het omringende land;
- B het communicatienet;
- C de structurele indeling van de polders;
- D de waterhuishouding;
- E het landschap.

A HET VERBAND MET HET OMRINGENDE LAND

In de eerste plaats moet het verband met de structuur van de omgeving in beschouwing worden genomen. Structuurbepalend voor de Zuidelijke polders is de randstad met zijn economische uitstraling; daarnaast verdienen het bestaande landschap en het steeds groeiende weggennet in het bijzonder de aandacht.

Het rapport „De ontwikkeling van het Westen des lands” geeft een ontwikkelingsschema voor de randstad Holland, dat gebaseerd is op de volgende grondgedachten (pag. 32):

- 1 duidelijke afbakening van gebieden voor agrarische ontwikkeling en gebieden in de stedelijke sfeer;
- 2 behoud van de grote agglomeraties als ruimtelijk zelfstandige elementen van goed bewoonbaar formaat;
- 3 expansie van de Randstad naar buiten.

De afbakening van stedelijk gebied in dit ontwikkelingsschema is gebaseerd op de wens, de stadsbevolking een mogelijkheid van werkelijk contact met het open land te laten behouden. Hiervoor is een afstand van globaal 4 km van het midden van de stad tot het open land aangehouden. Bij de uitgroei van de randstad naar buiten zijn, met behoud van dit uitgangspunt, twee beginselen voor de vormgeving mogelijk:

- 1 de groei wordt op enige afstand van de randstad opgevangen, waarbij een landelijke, open zone tussen de randstad en de nieuw te vormen concentrische stedelijke ring om de randstad wordt gespaard;
- 2 er ontstaat een straalsgewijze stedelijke uitgroei in onderling door voldoende landelijke, open ruimte gescheiden stroken.

Dit betekent dat gekozen zou kunnen worden tussen een verstedelijking van de ring, waarin plaatsen zijn gelegen als Alkmaar,

Hoorn, Lelystad, Harderwijk en Arnhem of een verstedelijking van stroken, die van de randstad uitgaan in de richting van de genoemde plaatsen.

Het eerste principe vereist een sterk ingrijpend beleid om verstedelijking van de ruimte tussen de randstad en de nieuwe stedelijke ring te voorkomen. Het gaat bovendien in tegen de reeds bestaande situatie.

Het tweede principe kan meer natuurlijk tot stand komen en is gedeeltelijk reeds verwerkelijk, o.a. in de richting Alkmaar, Harderwijk en Arnhem. Bovendien wordt op deze wijze de randstad naar buiten uitgerekt, waardoor overig Nederland zich meer met de randstad verbonden zal voelen. Dit tweede principe is voor het in deze nota ontwikkelde structuurplan gekozen; het is aangegeven op tekening 1, waarbij de uitstralingszônes langs enkele van de reeds bestaande of ontworpen vervoerslijnen zijn geprojecteerd.

Hierbij is dus het wegennet als basis voor de uitgroei gezien.

Deze overwegingen bepalen een duidelijk verband van de polders met de omgeving.

Voorts zal ook het landschap hier een zodanige vorm moeten verkrijgen, dat met behoud van het zelfstandige karakter dit nieuwe land toch opgenomen wordt in het gehele Nederlandse landschapsbeeld. Het wegennet in de polders zal niet alleen moeten aansluiten op de bestaande en ontworpen wegen op het oude land, maar bovendien zich aan het vormbepalende karakter van het landelijke wegennet moeten aanpassen.

B HET COMMUNICATIENET

Het communicatienet is van groot belang voor de ontwikkeling van de polders. De dienstverlening vormt een der fundamentele factoren van onze huidige maatschappij, waardoor hoge eisen worden gesteld aan het vervoersapparaat. Zowel het goederen- als personenvervoer zullen dan ook zo goed mogelijk georganiseerd moeten worden, hetgeen echter alleen mogelijk is bij een doeltreffend communicatienet.

Het meest ruimtevragende en daardoor richting bepalende onderdeel hiervan is het wegennet. Door dit net een duidelijk patroon te geven, krijgt de gehele verkaveling een overzichtelijke bepaaldheid, welke de oriëntering in dit nieuwe gebied ten goede komt.

Dit patroon wordt bepaald door de hoofdrichting van de verkeersrelaties.

Om nu het patroon van het wegennet in de polders te kunnen bepalen is enig inzicht in de verhouding van de intensiteiten van de optredende verkeersstromen gewenst.

De omvang van het verkeer is in hoofdzaak afhankelijk van de bevolkingsverdeling en de onderlinge afstand tussen de bevolkingsconcentraties, waardoor het mogelijk is aan de hand van deze gegevens de intensiteit globaal te berekenen.

Volgens de methode van ir. F. M. van Veen is de omvang van het autoverkeer in de Zuidelijke polders berekend. Hierbij zijn niet reeds bij voorbaat wegtracé's aangenomen doch is slechts uitgegaan van de bruggen over de randmeren. De op deze wijze berekende intensiteit van het doorgaande autoverkeer is weergegeven op tekening 2. Hieruit blijkt duidelijk dat er twee hoofdstromen zullen optreden; een stroom langs de zuidelijke rand van de polders en een stroom van zuidwest naar noordoost. Deze laatste stroom is de belangrijkste en bepaalt, mede omdat het Oostvaardersdiep dezelfde richting heeft, in overwegende mate het patroon van het wegennet door de polders.

Het bij deze hoofdstromen aangepaste wegennet wordt gekenmerkt door de volgende belangrijke hoofdwegen.

In de eerste plaats de weg, welke aansluit aan de zuidelijke buitenringweg om Amsterdam en via Muiderberg en Lelystad het westen verbindt met het noordoosten van ons land. Deze zuidelijke ringweg is een verzamelweg voor het verkeer van de gehele westelijke kuststrook van IJmuiden tot 's-Gravenhage en mogelijk Rotterdam met een bestemming in het noordoosten van ons land. Het verkeer uit Rotterdam kan echter ook over Utrecht naar Lelystad rijden.

Om het karakter van het wegennet om Amsterdam te handhaven en gezien de belangen van het industriegebied benoorden het IJ is voor de toekomst parallel aan de eerste een tweede hoofdweg van Amsterdam-Noord door de Markerwaard geprojecteerd, welke de eerstgenoemde snelweg kruist bij Lelystad en verder via Kampen en Zwolle een verbinding geeft naar het oosten. Hierdoor is het mogelijk op twee manieren vanuit het westen naar Lelystad te komen, waar gekozen kan worden tussen een verbinding naar het noorden of naar het oosten.

Een derde belangrijke hoofdweg is de verlenging van Rijksweg 30 van Arnhem langs het Gooimeer naar Amsterdam en verder, ter ontlasting van Rijksweg 1. Deze zou – in groot verband beschouwd – kunnen dienen voor de relatie IJmond-Ruhrgebied. Aangezien een ontwikkeling van Amsterdam in noordelijke richting te verwachten is als eenmaal de tunnels onder het IJ en het Noordzeekanaal gereed zijn en gezien ook het al eerder genoemde karakter van het wegennet om Amsterdam, is voor een toekomstige ontlasting van de binnenringweg om Amsterdam-Noord, met de mogelijkheid rekening gehouden, dat later een noordelijke buitenringweg om de Amsterdamse agglomeratie ter hoogte van Ilpendam nodig kan zijn. Rijksweg 30 zou dan voorbij het Oostvaardersdiep via de oeververbinding bij Marken in deze ringweg kunnen overgaan. Hierdoor zou de duidelijke structuur in het wegennet rondom Amsterdam gehandhaafd en mogelijk nog versterkt worden. Een volgende belangrijke hoofdweg wordt gevormd door Rijksweg 22 van Utrecht langs Huizen naar Hoorn. Deze weg zal een vloeiende aansluiting met de weg van Amsterdam naar Lelystad moeten krijgen en zodoende ook een goede verbinding geven tussen Utrecht en het noorden.

Het verkeer uit het noorden, met een bestemming buiten het westen des lands zal langs deze weg op een eenvoudige wijze om het verkeersintensieve deel van ons land heen moeten worden geleid.

De weg over de Knardijk is doorgetrokken langs de B-kern in de Markerwaard naar Alkmaar met een aftakking naar Enkhuizen, waarmee de Kop van Noordholland een goede verbinding met het oosten heeft gekregen.

Ook de weg Huizen–Harderwijk is in dit hoofdwegenstelsel opgenomen. Deze weg dient niet alleen als verbinding van de Zuiderzeestraatweg (Rijksweg 28) met Amsterdam, doch mede voor het recreatieverkeer uit het westen met de Veluwe en de randmeren.

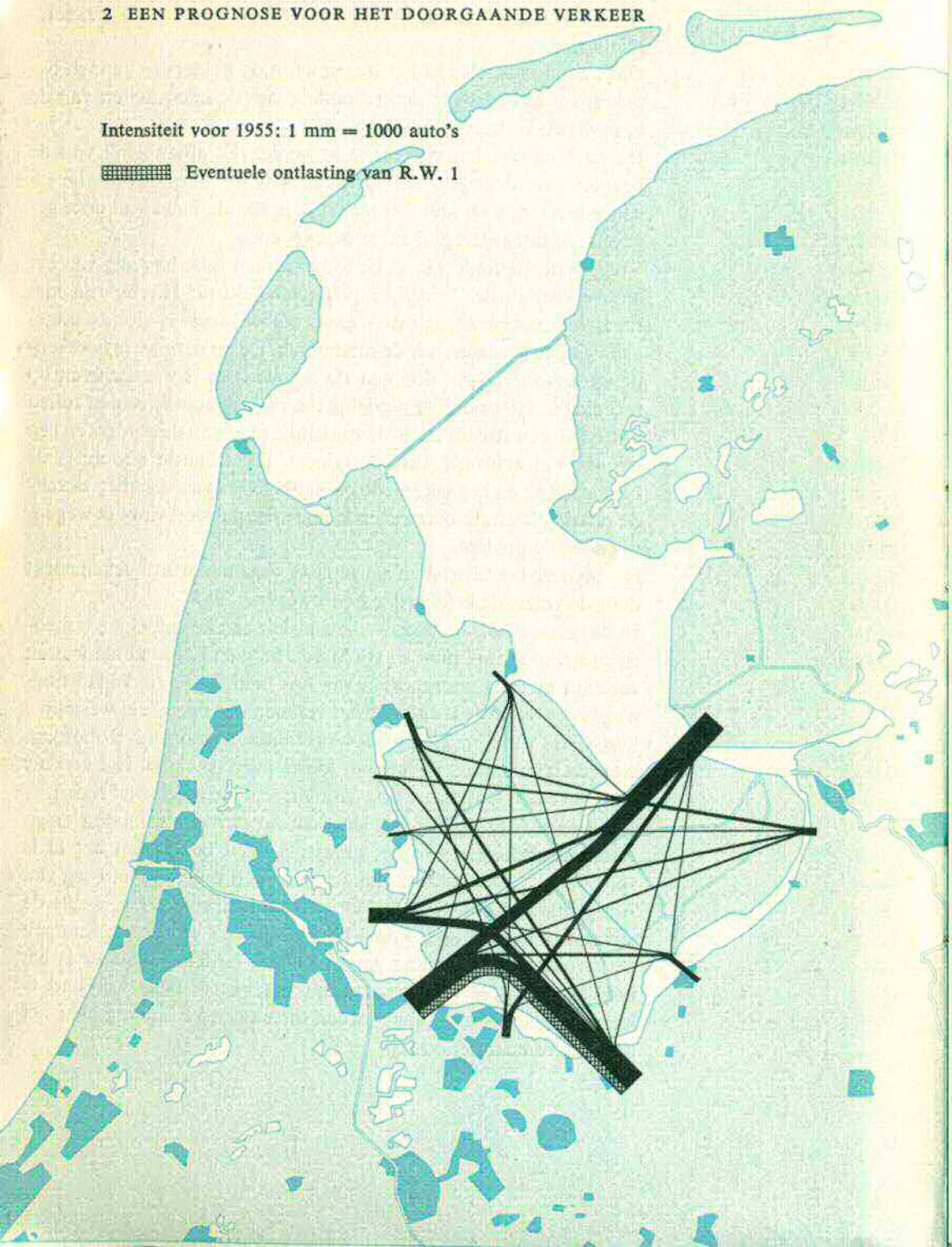
Naast deze hoofdwegen zijn er nog enkele verbindingswegen, die behalve voor de interne structuur, ook voor het interlokale verkeer van belang zijn. Deze zijn niet op het hoofdwegenschema in tekening 3 weergegeven, doch komen wel voor op de kaart van het totale plan, welke als bijlage 1 aan de nota is toegevoegd.

Tevens zijn op het oude land zeer schematisch enkele mogelijke uitbreidingen van het wegennet aangegeven.

2 EEN PROGNOSE VOOR HET DOORGAANDE VERKEER

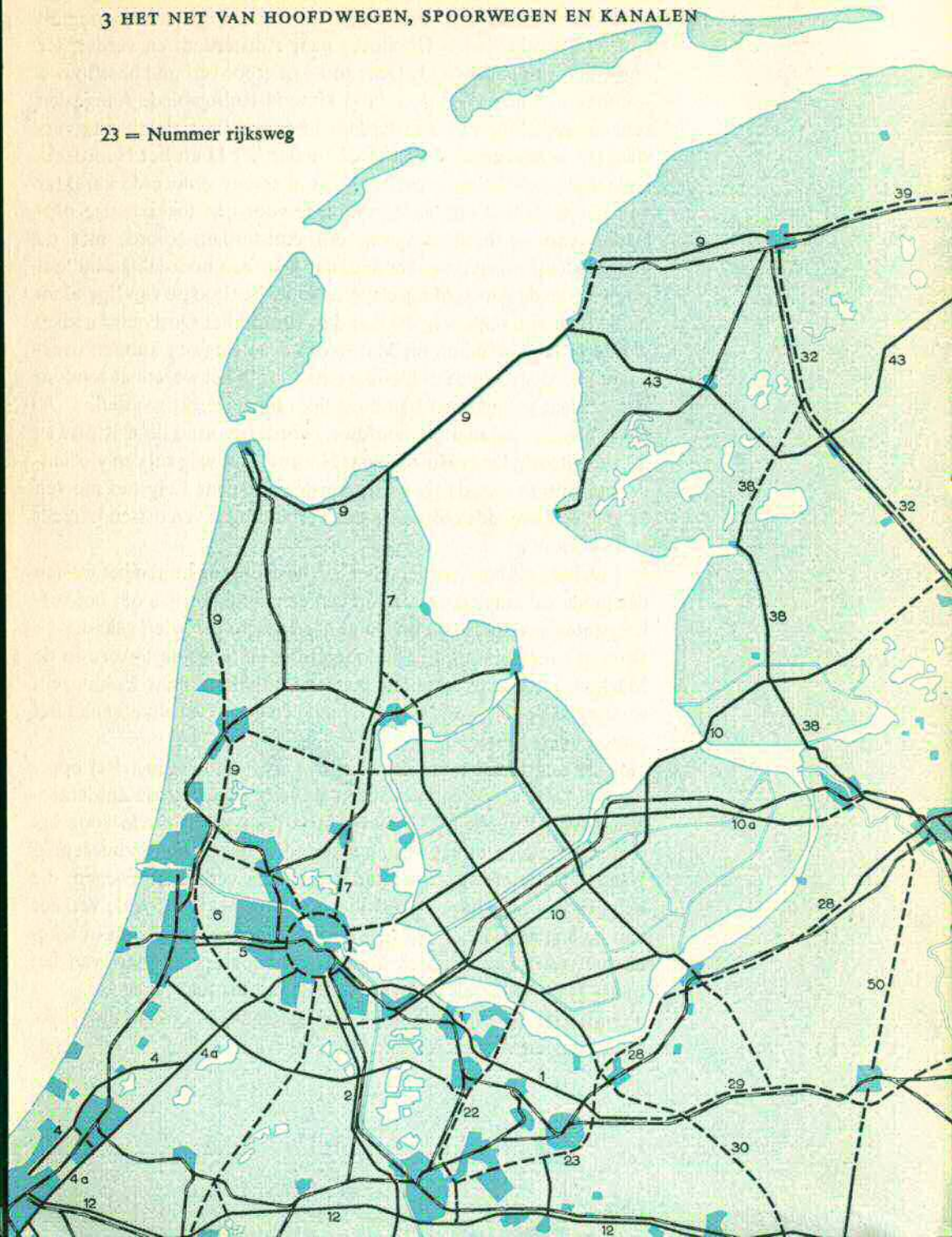
Intensiteit voor 1955: 1 mm = 1000 auto's

 Eventuele ontlasting van R.W. 1



3 HET NET VAN HOOFDWEGEN, SPOORWEGEN EN KANALEN

23 = Nummer rijksweg



Gemeend wordt, dat hiermede een overzichtelijk wegenschema is verkregen, waarbij de verschillende omliggende landsdelen op een zo direct mogelijke wijze verbonden zijn.

Een spoorwegverbinding moet noodzakelijk worden geacht voor een industriële uitstraling van de randstad en voor het hier te verwachten forensenverkeer met Amsterdam. Uiteraard zal deze spoorweg in dit uitstralingsgebied gesitueerd moeten worden. De aansluiting bij Muiderberg-Weesp op het bestaande spoorwegnet, zoals in het rapport over de ontwikkeling van het Westen des lands werd voorgesteld, is overgenomen. Van Muiderberg zal de spoorlijn langs het Oostvaardersdiep op een zodanige afstand van dit kanaal naar Lelystad moeten lopen, dat hier een goede industriële ontwikkeling mogelijk is. Eenmaal tot stand gekomen zal een verlenging tot Kampen waarschijnlijk verantwoord zijn.

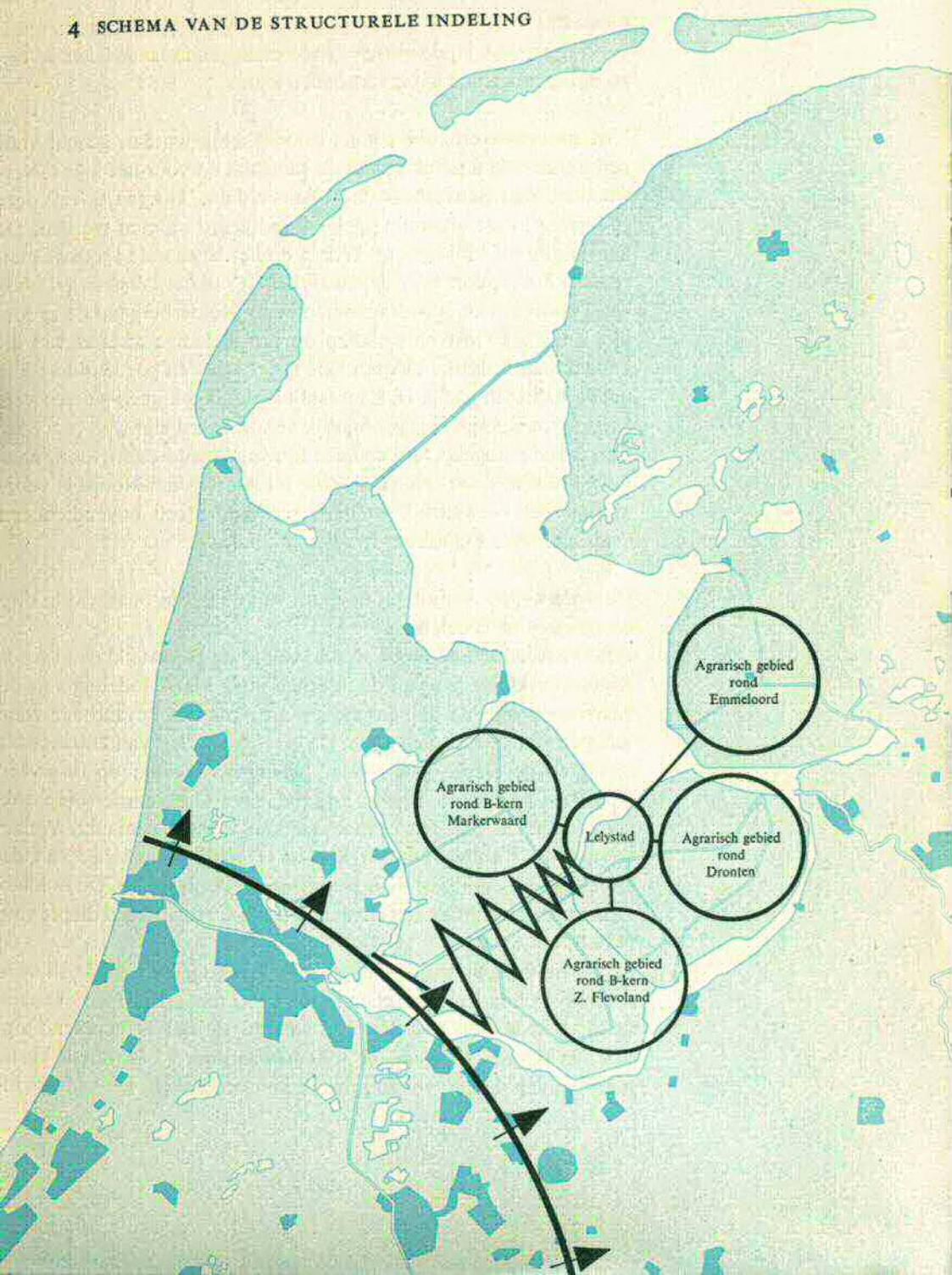
Een tweede mogelijkheid zou een lijn van Amsterdam-Noord naar Lelystad zijn, doch een aansluiting bij Amsterdam-Noord is voorts nog zeer bezwaarlijk en deze verbinding zou bovendien een kruising met het Oostvaardersdiep inhouden.

De waterwegen zijn uit het oogpunt van de bevaarbaarheid in drie categorieën in te delen.

Het Oostvaardersdiep tot Lelystad valt in de grootste klasse (groot Rijnschip; klasse V) van de internationale klasse-indeling van de vaarwegen voor de binnenscheepvaart en is dus bevaarbaar voor schepen van 2000 ton en meer. De breedte varieert van 200 tot 400 meter en de diepte kan zonder belangrijke kosten op ongeveer N.A.P. - 7 m worden gebracht, zodat het Oostvaardersdiep ook voor kleine zeeschepen bevaarbaar kan worden gemaakt. Welke schepen hier zullen kunnen komen is mede afhankelijk van de afmeting van eventuele nieuwe sluizen bij Amsterdam. De huidige Oranjesluizen hebben een capaciteit tot 2000 ton bij een diepte van N.A.P. - 4,5 m.

Bij de randmeren wordt met de scheepvaartgeulen en de sluizen rekening gehouden met schepen tot 1350 ton (Rijn-Hernekanal schip; klasse IV). De drempel van de sluizen is berekend op schepen met een diepgang tot 3.70 m, waardoor 95 % van de kustvaarders van deze vaarweg gebruik kunnen maken. De vaarten in

4 SCHEMA VAN DE STRUCTURELE INDELING



de polders zijn berekend op schepen tot 600 ton (Kempenaar, klasse II) en zijn noodzakelijk voor de belangen van de landbouw. Een nadere precisering van deze verschillende grootten komt bij de uitwerking aan de orde.

Voor een toekomstige industriële ontwikkeling zal, indien dit nodig mocht zijn, op een daartoe geschikte plaats een nieuwe toegangsluis van voldoende afmeting kunnen worden gebouwd.

De loop van de hoogspanningsleidingen door de polders is afhankelijk van de plaats van een centrale en de nodige aansluitingen op het bestaande net. Zij zullen echter met zorg in het landschap dienen te worden gevoegd, waarbij in ieder geval in de landbouwgebieden rekening gehouden moet worden met de eisen van de moderne productie.

C DE STRUCTURELE INDELING

De indeling van het plan in een stedelijk- en een agrarisch gebied wordt bepaald door de verzorgingsstructuur van de polders en de uitstraling van de randstad. Voor deze belangen moeten een ruim gebied ter plaatse van het te vormen hoofdcentrum Lelystad en een gebied in de directe omgeving van de Randstad gereserveerd worden. Dit laatste dient om het gedeelte van de economische groei van het westen des lands met de daarbij behorende verstedelijking, dat zich niet leent voor een situering buiten het westen in eerste instantie op te vangen. Deze reserveringen zijn in het structuurplan verwerkt binnen de reeds eerder vermelde uitstralingszone langs het Oostvaardersdiep.

In de op bijlage 1 voor deze reservering aangegeven gebieden is, rekening houdend met de algemene belangen van de recreatie, plaats voor een vestiging van – in orde van grootte – een half miljoen personen. Aangenomen mag worden dat een dergelijk aantal voldoende is om in de behoefte aan nieuwe woon- en werkruimte in deze gebieden tot het jaar 2000 te voldoen.

Het overblijvende gedeelte van deze uitstralingszone is als overgangsg gebied aangegeven.

Naast deze uitstraling heeft, zoals op tekening 4 schematisch is weergegeven, de totale polderindeling een duidelijke verzorgingsstructuur gekregen, waarvoor de basis reeds door dr. Takes is ge-

5 DE VERZORGINGSGEBIEDEN, UITGAANDE VAN EEN DORPSSAMENLEVING

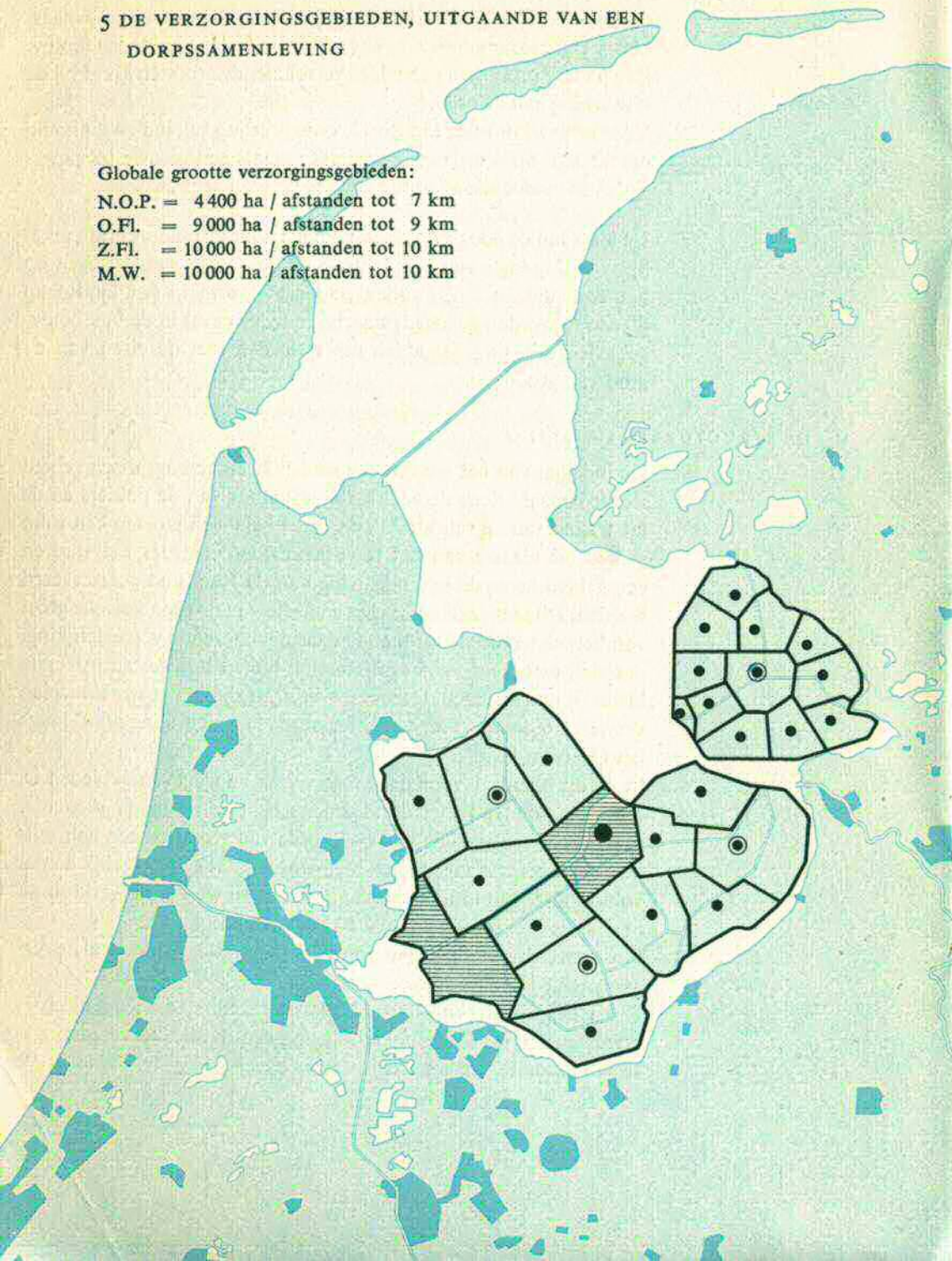
Globale grootte verzorgingsgebieden:

N.O.P. = 4400 ha / afstanden tot 7 km

O.Fl. = 9000 ha / afstanden tot 9 km

Z.Fl. = 10000 ha / afstanden tot 10 km

M.W. = 10000 ha / afstanden tot 10 km



legd *. Alhoewel zijn studie op vele punten door de ontwikkeling is achterhaald, blijft het uitgangspunt bestaan: dit grote nieuwe gebied in het hart van Nederland vraagt om een duidelijk centrum, een z.g. C-kern, met daaromheen regionale centra, de B-kernen. De geprojecteerde C-kern Lelystad moet, om zijn functie te kunnen uitoefenen, tijdig een voldoende omvang verkrijgen.

Naast de economische, sociale, culturele en administratieve functie heeft dit centrum tot taak werkgelegenheid te verschaffen aan de bevolking die niet in de agrarische sector te werk gesteld kan worden. Door de voor de industrialisatie noodzakelijke outillage, zoals industrieterrein e.d. zoveel mogelijk in Lelystad te concentreren, kan zowel het een als het ander worden bevorderd, terwijl tevens het Westen wordt ontlast.

De agrarische gebieden met hun B-centra kunnen weer onderverdeeld worden in dorpsgebieden met een A-kern als centrum. De grootte van een dorpsgebied dient zodanig te zijn, dat het aantal inwoners, nodig om een dorp volwaardig te doen zijn, wordt bereikt.

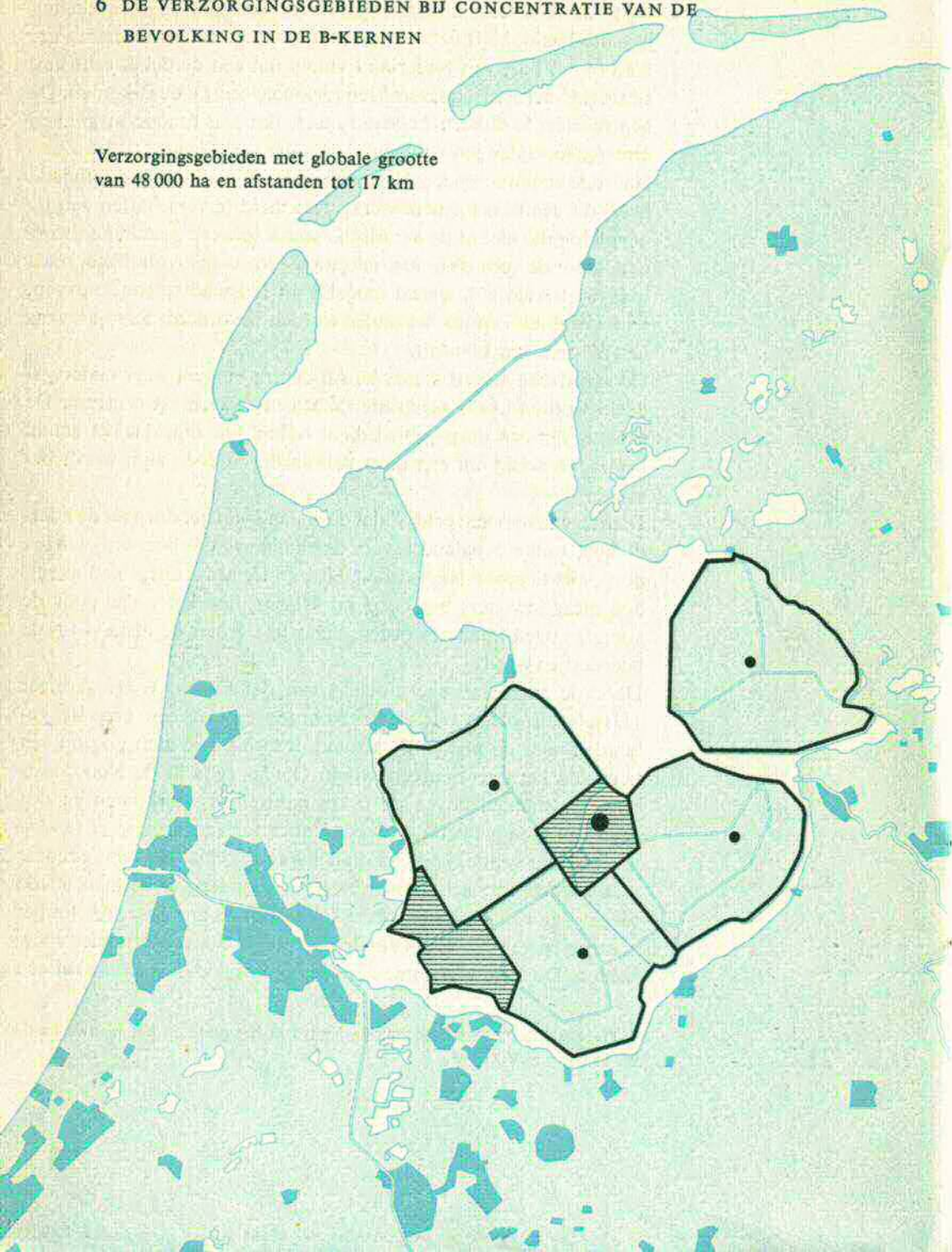
Daartegenover staat echter, dat de afstand van het dorp tot de boerderijen, welke bepalend is voor de binding van de boerderij aan het dorp, niet te groot mag worden. Hoe groter het dorpsgebied wordt, hoe meer inwoners het dorp zal krijgen, hoe beter daardoor de voorzieningen kunnen worden, maar hoe groter de afstand tot de boerderijen wordt.

Door de sociografische afdeling van de directie Wieringermeer (IJsselmeerpolders) is in de Noordoostpolder een enquête gehouden naar de maximale afstand, waarbij men zich nog op één bepaalde kern georiënteerd voelt. Omdat zelfs in de Noordoostpolder afstanden boven de 6 km nauwelijks voorkomen en dus geen der geënquêteerden de consequenties van grotere afstanden uit ervaring kende, kon een duidelijke uitkomst van deze enquête niet worden verwacht. Toch bleek een tendens te bestaan, mede tengevolge van de snelle ontwikkeling van de motorisering, tot het accepteren van grotere afstanden dan in de Noordoostpolder voorkomen. De zich wijzigende agrarische bevolkingsstructuur zal een

* Dr. Ch. A. P. Takes: Bevolkingscentra in het oude en het nieuwe land/ N. Samson N.V./1948

6 DE VERZORGINGSGEBIEDEN BIJ CONCENTRATIE VAN DE BEVOLKING IN DE B-KERNEN

Verzorgingsgebieden met globale grootte
van 48 000 ha en afstanden tot 17 km



steeds terugkerend onderwerp voor het onderzoek vormen. Enerzijds treedt een sterke vermindering van het aantal werkkrachten op door de voortschrijdende mechanisering; anderzijds trekt de stadsbevolking meer en meer naar het platteland om van daar uit te forensen op de stad.

Deze polders zijn met hun zware grond en moderne verkaveling en een ligging naast het Westen des lands een gebied waar beide tendenzen sterk zullen optreden.

Voorlopig blijkt * dat een dorp, waarin plaats is voor drie lagere scholen van verschillende levensbeschouwelijke richting, voor kerken van de drie voornaamste kerkgenootschappen, voor een winkelapparaat dat in de dagelijkse behoefte kan voorzien en voor de ontwikkeling van een normaal plaatselijk verenigingsleven binnen de grenzen van zijn gebied ± 3000 inwoners dient te bergen. Daartoe zullen de dorpsgebieden een oppervlakte van gemiddeld 9000 ha moeten krijgen, waarbij afstanden van rond 10 km van de dorpskern tot de verst gelegen boerderij voorkomen. Stelt men de eisen ten aanzien van de voorzieningen hoger, dan moet het dorpsgebied groter worden en krijgt men afstanden die groter zijn dan 10 km.

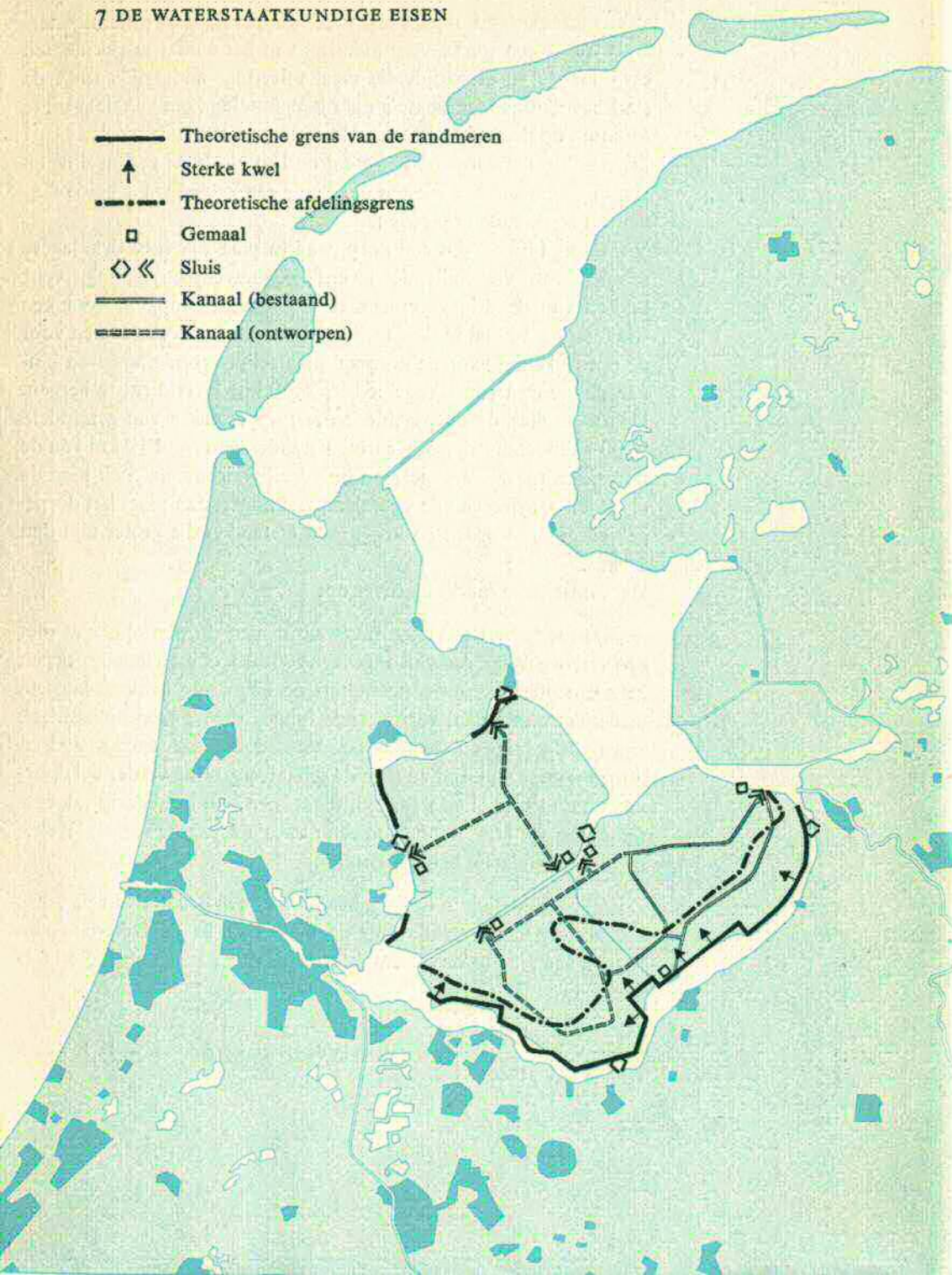
Dr. Constandse merkt hierover op:

„ofwel men voert een plan uit, waarin men dorpen opneemt met een verzorgingsgebied van ongeveer 9000 ha, of men laat de dorpen geheel achterwege en concentreert de bevolking in de B-kernen, met meer dan lokaal verzorgende functie dus. Tusseloplossingen zijn halfslachtig, omdat men dan de nederzetting tegelijk stad en dorp wil doen zijn. Indien men de schaalvergroting verder wil doorvoeren dan hier is voorgesteld, dient men van het begrip „dorps-samenleving” af te stappen en een radicale wijziging van de levensstijl ten plattelande te bevorderen”.

Zowel een indeling in dorpsgebieden met een grootte van ± 9000 ha, als een concentratie van de bevolking in de B-kernen zijn binnen één plan te verwezenlijken, zoals op de tekeningen 5 en 6 is aangegeven.

7 DE WATERSTAATKUNDIGE EISEN

- Theoretische grens van de randmeren
- ↑ Sterke kwel
- Theoretische afdelingsgrens
- Gemaal
- ⟨ ⟩ Sluis
- === Kanaal (bestaand)
- ==== Kanaal (ontworpen)



D DE WATERHUISHOUDING

Daar het hier een poldergebied betreft, zal uiteraard bij de verkaveling en verdere inrichting in belangrijke mate rekening moeten worden gehouden met de eisen, die de waterhuishouding stelt. Daarnaast zullen de uitkomsten van het geohydrologische onderzoek mede bepalend zijn voor de minimum breedte en de oppervlakte van de randmeren teneinde schadelijke gevolgen van de inpoldering voor de waterhuishouding van het omliggende land te voorkomen. Ook moet bij deze randmeren rekening gehouden worden met het minimum doorstromingsprofiel zodat bij grote waterverplaatsing geen te grote snelheden en vervallen zullen optreden. De optredende kwel heeft invloed op de landbouwkundige waarde van de grond en maakt, waar deze belangrijk is, een kortere kavellengte dan de gebruikelijke, noodzakelijk.

Het vaartenstelsel wordt mede door het bodemreliëf en de te verwachten inklinking bepaald.

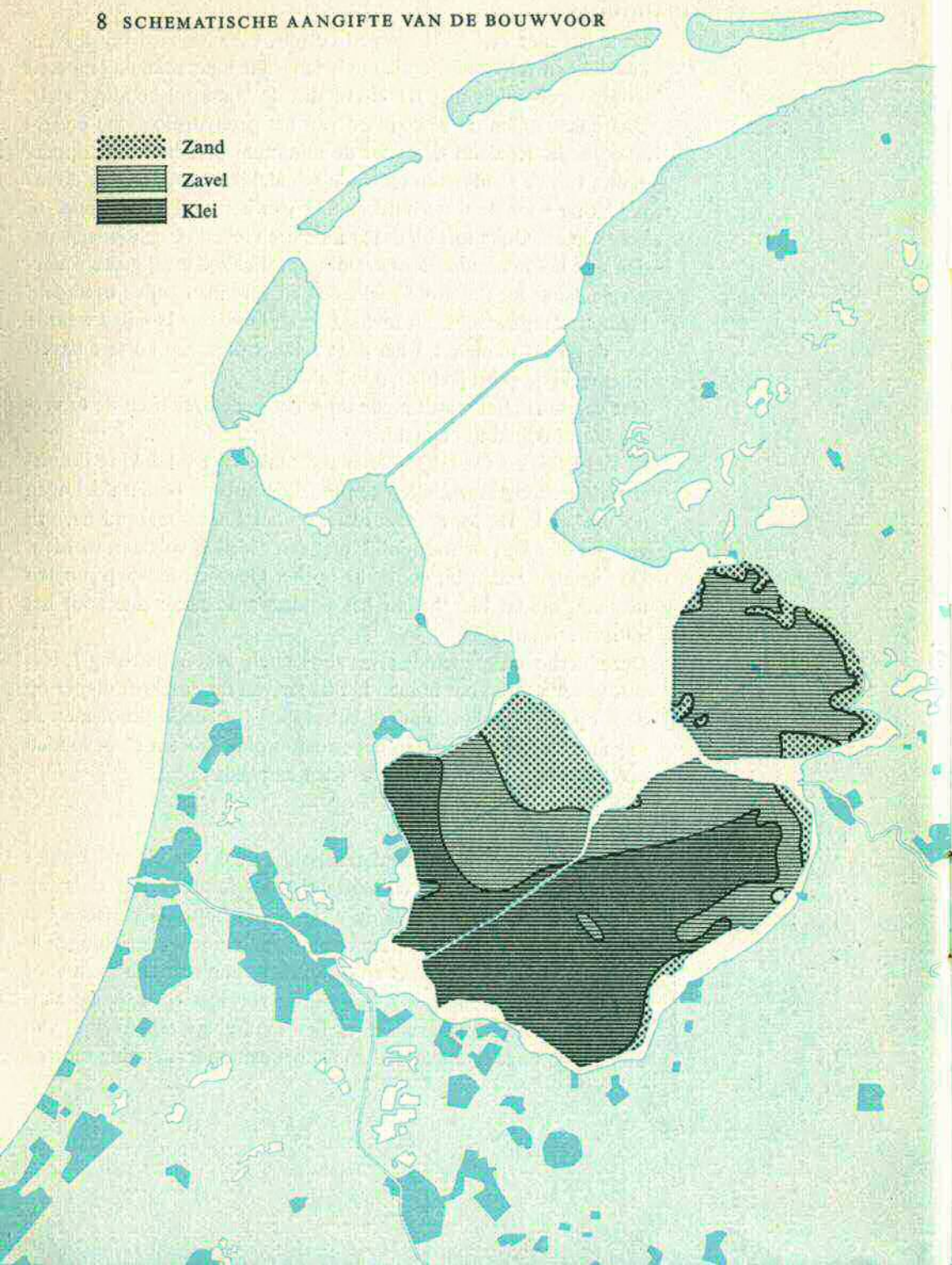
In Zuidelijk en Oostelijk Flevoland maken na inklinking de uiteindelijke hoogteverschillen een indeling in twee polderafdelingen noodzakelijk. De Markerwaard is, op het Enkhuizerzand na, vrij vlak en hier kan waarschijnlijk met één afdeling volstaan worden. De gemalen zullen bij voorkeur op het Oostvaardersdiep moeten uitslaan, omdat hier het in het polderwater aanwezige zout het minst bezwaarlijk is.

Deze hierboven genoemde eisen zijn samengevat in tekening 7. Het zou te ver voeren om binnen het kader van dit geschrift dieper op deze op de waterhuishouding betrekking hebbende problemen in te gaan. Voor de opzet van het structuurplan moeten de gevonden oplossingen als een gegeven worden aanvaard.

E HET LANDSCHAP

Het landschap van de Zuiderzeepolders zal een eigen karakter krijgen, omdat het als cultuurlandschap in deze tijd ontstaat. Eigentijdse motieven, zoals de moderne technisch-agrarische bedrijfsvoering, de steeds grotere behoefte aan groenvoorzieningen in en buiten de stedelijke sfeer en de huidige kennis van de eisen voor een biologisch evenwicht zullen bij de vormgeving de volle aandacht ontvangen. Daarnaast is het landschap afhankelijk van klimaat en bodemgesteldheid en zal het een ondersteuning moeten

8 SCHEMATISCHE AANGIFTE VAN DE BOUWVOOR



betekenen van de structurele indeling. De polders zullen, met behoud van het eigen karakter, duidelijk een deel moeten uitmaken van het gehele Nederlandse landschapsbeeld. De grote uitgestrektheid van het agrarische productiegebied in dit nieuwe land vereist hiertoe een nadere indeling van het landschap terwille van een goede schaal en maat.

De zandgronden, waarvan de globale bouwvoor op tekening 8 een beeld geeft, zijn als overgangsgebied voor de recreatie te beschouwen zodat de inrichting daarop moet worden afgestemd.

Het zijn verder vooral de randmeren, welke uitgebreide mogelijkheden voor de recreatie kunnen bieden. Hier zullen de oevers moeten worden ingericht voor de dagrecreatie, terwijl achter deze oeverstrook op verscheidene plaatsen in voldoende mate een omgeving moet worden gecreëerd voor een gevarieerde en doelmatige verblijfsaccommodatie.

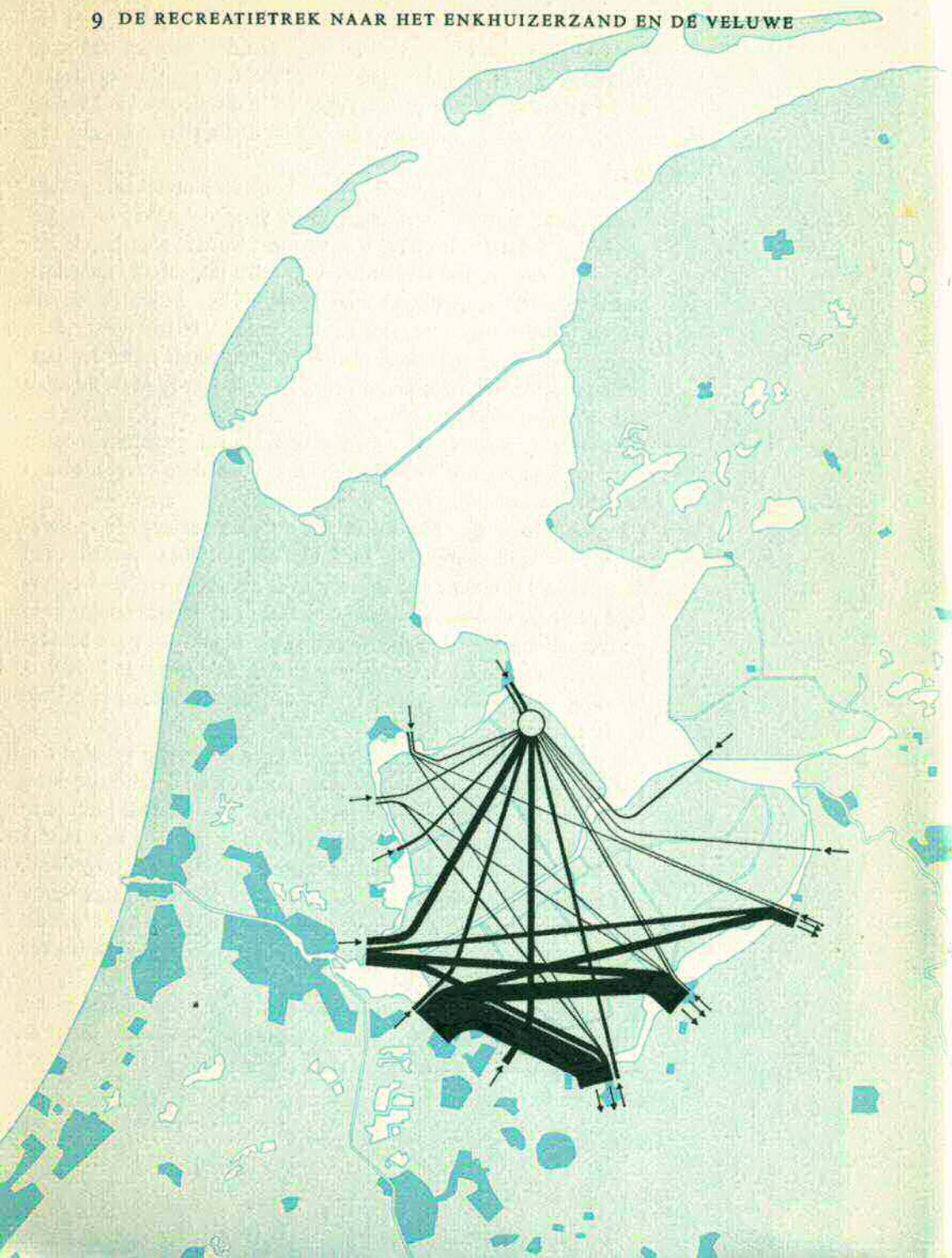
Ook voor de watersport zullen voorzieningen getroffen moeten worden, waardoor de randmeren ook voor deze recreatievorm bruikbaar worden.

Daarnaast vragen de recreatieroutes door de polders om voorzieningen van landschappelijke aard. Om enig inzicht te verkrijgen in de betekenis van deze recreatieroutes is evenals voor het wegverkeer een zeer globale berekening gemaakt om de verhoudingen in de recreatietrek te bepalen. Hierbij is uitgegaan van twee belangrijke recreatiegebieden: de Veluwe en het Enkhuizerzand; de verhouding van de aantrekkingskracht van deze gebieden is gesteld op 10 : 1.

Als rekenmethode is hier een eenvoudiger werkwijze gevolgd dan die door ir. Van Veen is aangegeven, doch die op dezelfde beginselen berust en waarmee goede resultaten zijn bereikt. De uitkomst geeft de verhouding van de intensiteiten, waardoor een indruk wordt verkregen van deze trek, zoals op tekening 9 is uitgebeeld. Dit beeld is verre van volledig, omdat noch de toekomstige bevolkingscentra, noch de andere recreatiegebieden, noch het afstandsbereik van de verschillende voertuigen in de berekening betrokken zijn.

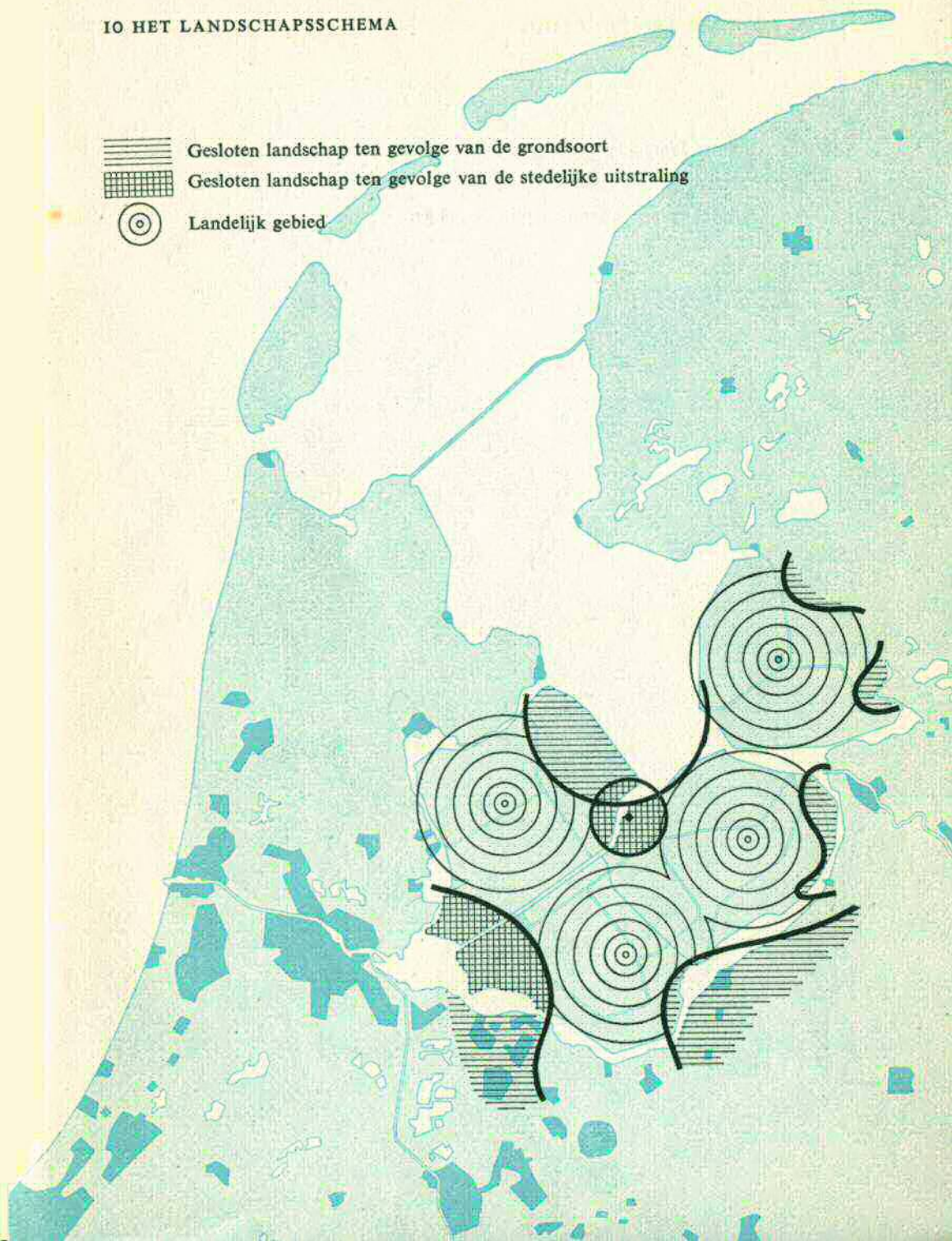
Wel blijkt, zoals te verwachten was, dat de omgeving van Amsterdam de grootste bijdrage tot de trek naar deze gebieden levert en dat dit ook bij een uitstraling van de randstad voorlopig zo zal

9 DE RECREATIETREK NAAR HET ENKHUIZERZAND EN DE VELUWE



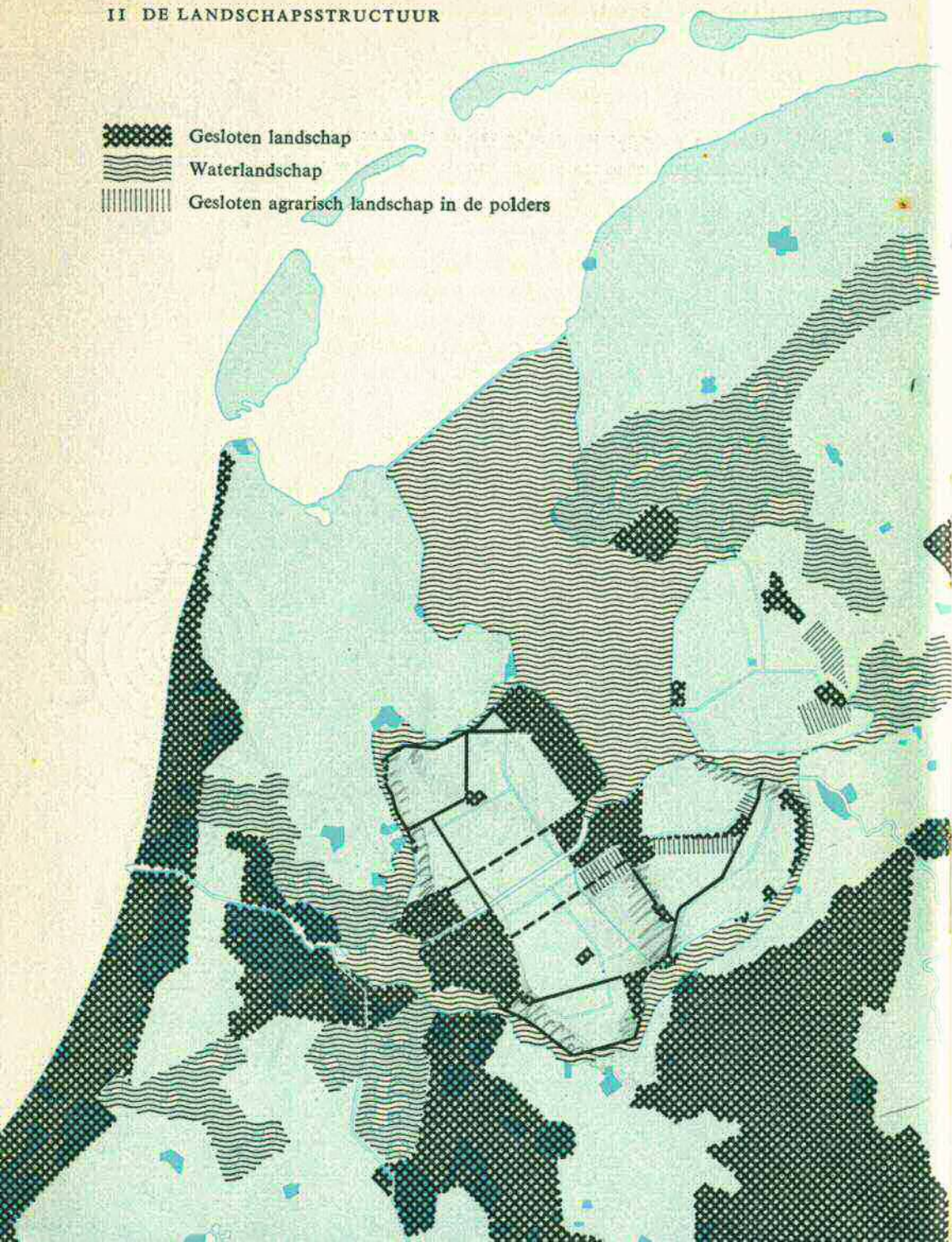
10 HET LANDSCHAPSSCHEMA

-  Gesloten landschap ten gevolge van de grondsoort
-  Gesloten landschap ten gevolge van de stedelijke uitstraling
-  Landelijk gebied



II DE LANDSCHAPSSTRUCTUUR

-  Gesloten landschap
-  Waterlandschap
-  Gesloten agrarisch landschap in de polders



blijven. De routes uit dit zwaartepunt naar de verschillende recreatiegebieden komen dus voor speciale verzorging in aanmerking.

De aantrekkingskracht van de recreatiegebieden zelf is in hoge mate afhankelijk van de attractiepunten, die in een dergelijk gebied zullen voorkomen. Door de situering van deze punten is dus enige invloed op de recreatietrek uit te oefenen, waardoor het gebruik van bepaalde, hiervoor in aanmerking komende routes gestimuleerd kan worden.

Naast de recreatiegebieden zal het gewenst zijn in de polders ook terreinen te reserveren als natuurgebied om de verschillende unieke biotopen, die hier kunnen ontstaan voor de wetenschap te behouden. De plaats en de grootte der natuurgebieden zullen aan de hand van een onderzoek naar de hiervoor in aanmerking komende terreinen bepaald worden.

Om de eisen voor het landschap, voortvloeiend uit de grondgesteldheid en de structurele indeling, op elkaar af te stemmen, is een schema ontworpen, dat is weergegeven in tekening 10. Dit is uitgewerkt tot het in tekening 11 voorgestelde plan voor de landschapsstructuur, waaruit blijkt dat het gesloten landschap van de Utrechtse heuvelrug en het Gooi overgaat in het zuidwestelijke uitstralingsgebied in de polders en dat het bosgebied op het Enkhuizerzand zich langs het IJsselmeer voortzet tot nabij Lelystad.

De randmeren zullen zoveel mogelijk behandeld moeten worden als zelfstandige elementen met een specifieke recreatieve waarde.

De recreatieroutes door de polders, welk niet nader in dit structuurplan zijn aangegeven, zullen veelal geen bossen, maar extra brede beplantingsstroken langs de wegen vergen.

III HET STRUCTUURPLAN

Zoals reeds in de inleiding werd opgemerkt, zal een uit deze voortgaande facetten opgebouwd structuurplan als basis kunnen dienen voor de samenwerking met de verschillende diensten, die medewerken aan de totstandkoming van dit nieuwe land en die belast zijn met de ontwikkeling van de omliggende landsdelen.

Een vruchtbare samenwerking is echter slechts mogelijk, indien alle belanghebbenden deze basis kunnen aanvoelen en aanvaarden. Deze eerste opzet wordt dan ook in dit geschrift ter discussie gesteld, opdat de problematiek van het nieuwe land voor een ieder die hiermee te maken heeft, zal kunnen gaan leven. Met het plan wordt niets vastgelegd; het geeft slechts grondprincipes waarop de uitwerking gebaseerd kan worden.

Deze grondprincipes zijn in eerste instantie vermeld als uitgangspunten. Zij zijn in bijlage 1 in beeld gebracht en kunnen nu, opnieuw, na de behandeling van de verschillende facetten, in relatie tot het totale plan als volgt worden gegroepeerd en geformuleerd.

1 Het structuurplan bestaat uit onderdelen, die met elkaar een eenheid moeten vormen, doch die een, op hun functie gerichte, eigenvorm behouden.

In het structuurplan moeten deze fundamentele onderdelen duidelijk tot uitdrukking gebracht worden, ook al zullen zij in werkelijkheid in elkaar overgaan. Zo zijn afzonderlijk aangegeven: het stedelijk gebied, het agrarisch gebied, de groenzônes en de verkeersnetten.

Wat als stedelijk gebied is aangeduid omvat het gehele gebied, dat in de stedelijke sfeer zou kunnen komen te liggen; een overeenkomstige aanduiding komt in het oude land voor. Derhalve is slechts een betrekkelijk klein deel van het „stedelijk gebied” te zien als „bebouwde kom”.

2 De indeling in een stedelijk en een agrarisch gebied is aangehouden, omdat de functies ervan geheel eigen eisen stellen aan de vormgeving en verkaveling. Bij de uitwerking zal in beide een productiegebied moeten worden aangegeven, waarbij naast het optimale grondgebruik ook de recreatieve waarde aandacht moet krijgen.

De dynamiek van de samenleving laat niet toe dat zowel het agrarisch als het stedelijk gebied een definitieve grens krijgen. Een zekere reserve is gevonden in het overgangsgebied, dat door zijn ligging of door zijn grondgesteldheid naar zijn bestemming gezien noch zuiver stedelijk, noch zuiver agrarisch genoemd mag worden. Intussen zal dit gebied in het algemeen aanvankelijk ten dienste van de agrarische productie worden ingericht; teneinde bij een

eventuele overgang tot een andere bestemming economische verliezen te beperken, zal men hier de investeringen in het agrarische bedrijf zo klein mogelijk houden.

3 De groenzônes vormen een dermate integrerend deel van het gehele plan, dat bij de uitwerking van elk onderdeel dit aspect opnieuw behandeld zal moeten worden. Ook in de gebieden, die in het globale landschapsbeeld niet direct zijn betrokken, zal het „groen” een essentiële plaats innemen. Het vormt de verbindende schakel tussen de andere facetten van het plan, door van het ene gebied in het andere door te lopen en kanalen, wegen, spoorwegen, hoogspanningslijnen e.d. in de totaliteit op te nemen.

4 Voor de indeling van de wegen wordt de volgende hiërarchie * voorgesteld: hoofdwegen, verbindingswegen, verzamelwegen en polder- of lokale wegen, waarbij in de stad nog een schakel tussen verzamelweg en verbindingsweg voorkomt, n.l. de uit- of invalsweg. Aan de polderwegen wordt gewoond; de verzamelwegen verzamelen het verkeer uit deze boerderijwegen en brengen het naar de verbindingsweg; een verbindingsweg kan dan nog aansluiting geven met het net van hoofdwegen.

Bij de hoofdwegen is van het principe uitgegaan dat deze niet zozeer de stedelijke centra verbinden, doch dat zij als een netwerk over het gebied verdeeld liggen, volgens een patroon, dat gebaseerd is op de verkeersrelaties in groter verband. Voor de duidelijkheid is het gewenst hierbij een eenvoudig patroon aan te houden; bij een onbestemde richting van het wegennet kan men het patroon niet meer onthouden en raakt men het gevoel voor „richting” kwijt.

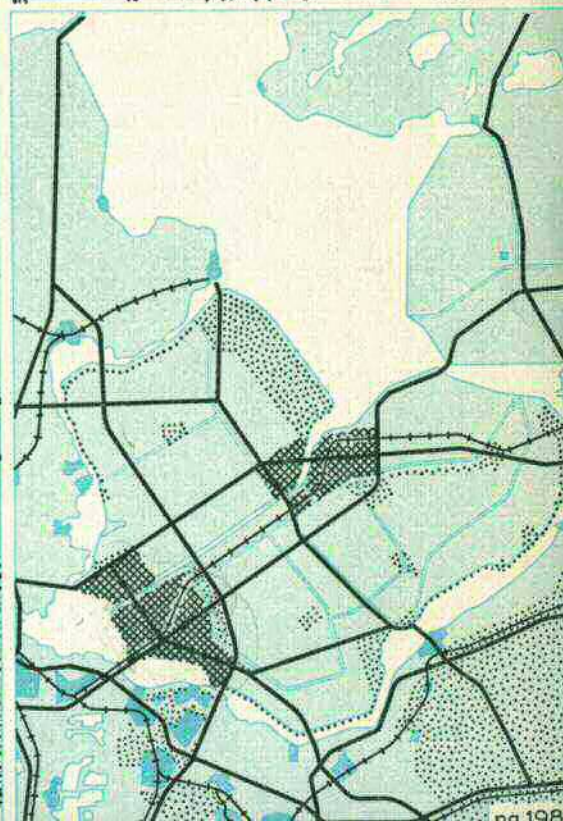
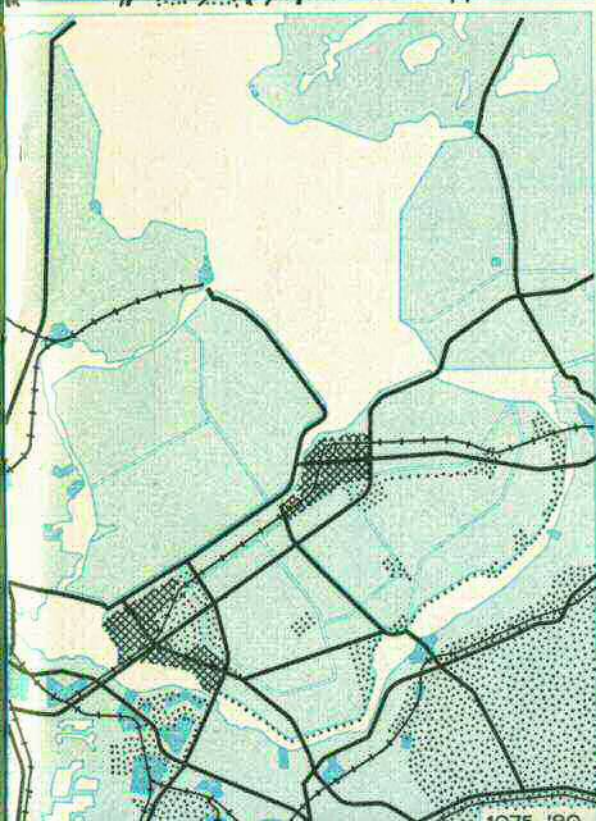
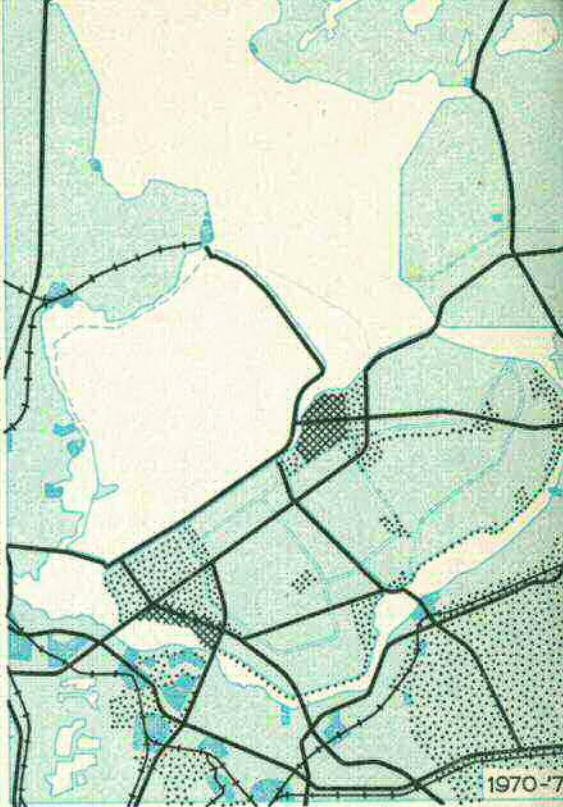
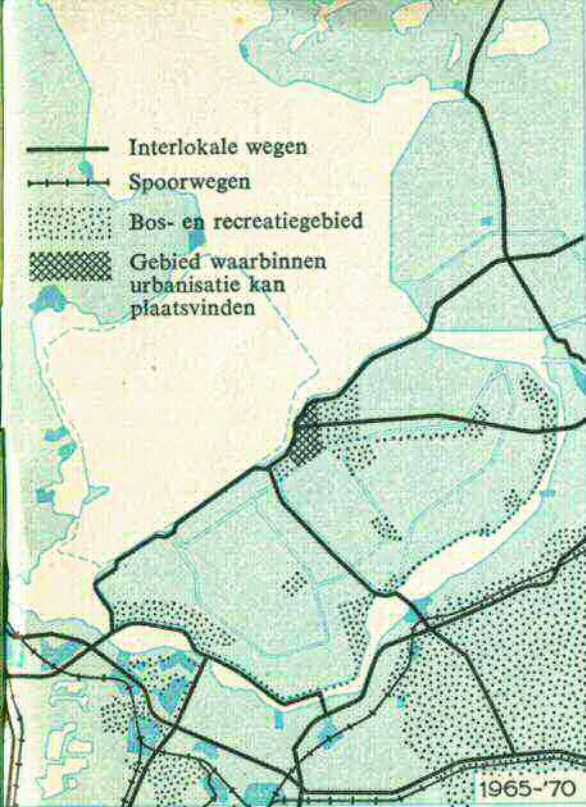
5 Het plan is gericht op het leven in dit nieuwe gebied. Dit leven is dynamisch en vereist een „open” plan, dat op essentiële punten een thans nog niet voorspelbare ontwikkeling mogelijk maakt.

De flexibiliteit in dit „open” plan is, zoals reeds onder punt 2 werd gesteld, gezocht in een expansiemogelijkheid van zowel het landelijk als het stedelijk gebied. Het is ook gezocht in het wegennet.

De aanduiding „weg” heeft in het structuurplan vooral het karak-

* De terminologie wijkt af van de gebruikelijke, aangezien deze laatste nauw gerelateerd is aan de beheersvorm, welke uiteraard thans nog niet in beschouwing kan worden genomen.

- Interlokale wegen
—+— Spoorwegen
••••• Bos- en recreatiegebied
▨ Gebied waarbinnen
urbanisatie kan
plaatsvinden



Het structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders, waaraan dit speciale nummer van de driemaandelijks berichten betreffende de Zuiderzeewerken is gewijd, beoogt een basis te leggen voor de samenwerking met de verschillende diensten, die medewerken aan de totstandkoming van het nieuwe land in de voormalige Zuiderzee en die belast zijn met de ontwikkeling van de omliggende landsdelen.

Een vruchtbare samenwerking is slechts mogelijk indien alle belanghebbenden deze basis kennen en aanvaarden.

De thans ter beschikking staande gegevens laten nog slechts een globale benadering toe van de problematiek, welke aan het maken van een structuurplan van een nieuw gebied als het onderhavige verbonden is. Toch wordt gemeend dat het terwille van de verdere noodzakelijke verdieping en verruiming der inzichten gewenst is, reeds in dit stadium van het onderzoek een eerste ontwerp voor het plan in de algemene belangstelling te plaatsen.

Deze eerste opzet wordt in dit geschrift ter discussie gesteld, opdat de problematiek van het nieuwe land voor een ieder die er mee te maken heeft zal kunnen gaan leven.

