

**bx**

DER ZUIDERZEEWERKEN.

80177

ota Nr 242.

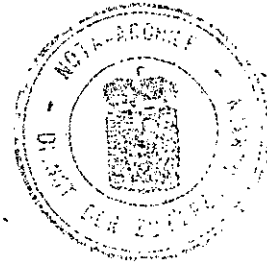
DE VOLGORDE VAN UITVOERING VAN DE VERDERE  
INPOLDERINGEN IN HET IJSSELMEER.

=====

26 Februari 1955.



Rijkswaterstaat  
directie IJsselmeergebied  
bibliotheek  
postbus 600  
8200 AP Lelystad



DE VOLGORDE VAN UITVOERING  
VAN DE VERDERE INPOLDERINGEN IN HET IJSSELMEER.

I n h o u d :

- Par. 1. Inleiding.
- Par. 2. Waterloopkundige beschouwingen.
  - a. De regeling van het peil van de boezems.
  - b. De beweging van het slib.
  - c. Waterstanden en waterkering.
  - d. Geo-hydrologische overwegingen.
- Par. 3. De ontwikkeling van Lelystad.
- Par. 4. De belangen van de scheepvaart.
- Par. 5. Andere belangen.
- Par. 6. De kosten van uitvoering.
- Par. 7. Conclusie.

Bijlage. (tekening)

Algemeen overzicht verkeerswegen Zuidelijke polders.

26 FEBRUARI 1955.

BK  
80177

3570

DE VOLGORDE VAN UITVOERING VAN DE VERDERE INPOLDERINGEN

IN HET IJSSELMEER.

Par. 1. Inleiding.

Na de voltooiing van de bedijking van Oostelijk Flevoland, die in 1956 is te wachten, kan het inpolderingswerk in het IJsselmeer worden voortgezet door hetzij de Markerwaard (de westelijke polder), hetzij Zuidelijk Flevoland (de zuidelijke polder) te doen volgen. Met de bedijking van elk van deze polders, die van dezelfde orde van grootte zijn, is een periode van telkens ongeveer 6 jaar gemoeid, zodat met een interval van een dergelijke duur de verschillende polders gereed zullen komen. Wanneer de verdere indijkingen in het IJsselmeer zonder grote onderbrekingen worden voortgezet, komt dus omstreeks 1970 de grond in de laatste polder beschikbaar, waarna nog weer 6 à 8 jaar verlopen vóór deze geheel zal zijn afgewerkt en uitgegeven.

Er is een kenmerkend verschil tussen de beide mogelijke volgorden, dat hierin bestaat, dat, zo de Markerwaard voorgaat al spoedig - te weten zodra de noordelijke dijk Lelystad - Enkhuizen zal zijn voltooid - het IJsselmeer in twee onderdelen wordt gesplitst. Uiteraard geschiedt dit eerst veel later, zo met Zuidelijk Flevoland wordt begonnen. In verband met deze splitsing heeft de volgorde van uitvoering een zekere invloed op omstandigheden van waterloopkundige aard en wel op de wijze van regeling van het peil van de boezems, op de beweging van het slib, op de waterstanden en op het ontwerp van de voorzieningen in verband met de geo-hydrologische gesteldheid van de randgebieden van de polders.

Deze vier punten zullen hierna worden besproken.

Vervolgens beïnvloedt de volgorde van uitvoering de ontwikkeling van Lelystad in de eerste jaren van zijn bestaan. Dit onderwerp komt vervolgens aan de orde.

In de daarop volgende paragrafen worden de bij de vraagstelling betrokken scheepvaart- en andere belangen behandeld.

Tenslotte worden de kosten van uitvoering, die voor beide methoden verschillen, besproken.

Men zou kunnen veronderstellen, dat de belangen van de aanliggende landen nog een bepaalde vingerwijzing zouden geven. Uit dit oogpunt wordt de volgorde van uitvoering besproken in het onlangs verschenen Rapport van de Kamers van Koophandel in Noord-Holland.<sup>1)</sup> Dit pleit voor de voorrang van de Markerwaard, maar is vaag in de argumentatie daarvan.

Men wijst op een zeker arbeidsoverschot in Noord-Holland, dat een motief zou vormen voor de genoemde voorrang, maar voegt eraan toe, dat aan de situatie in het gebied langs Zuidelijk Flevoland wellicht motieven zijn te vinden voor de andere volgorde. Men noemt nog de mogelijkheid industrieën te stichten langs het Oostvaardersdiep en stelt, dat het van belang is deze eerst te ontwikkelen aan de noordelijke oever daarvan in verband met de gunstige verbinding met het Zaanse industriegebied. Ook dit argument lijkt niet zeer klemmend: ook aan de

zuidrand

1). Rapport inzake het ontworpen wegen- en kanalenet in de Zuidelijke IJsselmeerpolders; Kamers van Koophandel en Fabrieken in Noord-Holland; Hilversum, Sept. 1954.

van Amsterdam en langs het Merwedekanaal (Weesp) zijn industriegebieden, waaraan een motief zou kunnen worden ontleend voor industrievestiging langs de zuidelijke oever van het Oostvaardersdiep. Het rapport vermeldt dan ook terecht, dat wellicht andere overwegingen (dan de belangen van de aanliggende gebieden) van doorslaggevende betekenis zullen zijn bij het bepalen van de volgorde van verdere inpoldering.

## Par. 2. Waterloopkundige beschouwingen.

Hieronder worden de omstandigheden van waterloopkundige aard behandeld, die hiervoor reeds zijn aangeduid.

### a. De regeling van het peil van de boezems.

Indien de bedijking van Oostelijk Flevoland wordt gevolgd door die van Zuidelijk Flevoland, zal de regeling van het peil van het IJsselmeer principiëel niet van de huidige regeling afwijken. Wel zullen door de verkleining van de waterbergende oppervlakte snellere variaties van het gemiddelde peil als gevolg van gestremde lozing of groot waterbezwaar optreden dan bij de tegenwoordige situatie het geval is; ook zal bij de vorming van een zoetwatervoorraad in het voorjaar met de kleinere oppervlakte rekening moeten worden gehouden.

Uiteraard doen deze omstandigheden zich eveneens voor, indien de bedijking van Oostelijk Flevoland wordt gevolgd door die van Markerwaard, daar hierbij een ongeveer gelijke verkleining van de boezemoppervlakte optreedt. Bij deze uitvoering wordt de oppervlakte evenwel in tweeën verdeeld door de dijk Enkhuizen - Lelystad - IJsselmond; door middel van de Houtribsluizen in de noordelijke mond van het Oostvaardersdiep nabij Lelystad zal uitwisseling van water tussen beide gedeelten mogelijk zijn.

Deze situatie schept de mogelijkheid voor het peil op beide gedeelten een verschillende regeling in te voeren en indien hieraan voordelen voor de afwatering en watervoorziening der omliggende landstrekken zouden verbonden zijn, zou dit pleiten voor een spoedige totstandkoming van de afsluiting Enkhuizen - Lelystad.

Het IJsselmeer wordt dan verdeeld in twee gedeelten: een noordelijk gedeelte, verder aangeduid als "Klein IJsselmeer" en een zuidelijk gedeelte, hierna te noemen "Groot IJmeer". Tussen beide meren bestaan enkele karakteristieke verschillen die de belangen van afwatering en watervoorziening der omliggende gebieden betreffen.

Het noordelijke gedeelte ontvangt naar verhouding een groter waterbezwaar dan het zuidelijke deel; dit leidt er toe, gezien de belangen van de belangrijke boezemgebieden van Meppelerdiep, Zwarte Water en Overijsselse Vecht om in de winter-maanden dit gedeelte zo laag mogelijk af te spuien, teneinde bij onvoldoende lozingsmogelijkheid op de Waddenzee het bereiken van ongewenst hoge meerpeilen zoveel mogelijk te beperken. Hier zou een normaal winterpeil van N.A.P. - 0,4 m gewenst zijn; tegen verdere verlaging verzetten zich scheepvaartbelangen.

Voor het Groot IJmeer doet zich met betrekking tot de afwatering de noodzaak van een zo laag mogelijk winterpeil in mindere mate gevoelen wegens het naar verhouding kleinere waterbezwaar; de belangen van de boezem van het Noordzeekanaal maken een hoger normaal winterpeil op dat meer gewenst. Dit hangt samen met de noodzaak van doorspoeling - ook in de wintermaanden - van het Noordzeekanaal als bijdrage tot de bestrijding van de verzilting van Noord-Holland. Gezien het peil van het Noordzeekanaal zou een normaal winterpeil van ca. - 0,3 m op dit gedeelte gewenst zijn. Hiermede worden ook de belangen van de scheepvaart gediend.

Gedurende vorstperioden, wanneer doorspoeling van het Noordzeekanaal voor de ijsbestrijding noodzakelijk is, zou water aan het Groot IJmeer kunnen worden ontleend, totdat deze boezem tot een peil van - 0,4 m is afgetapt. Aanvulling kan dan verder uit het Klein IJsselmeer geschieden.

In perioden met groot waterbezwaar en onvoldoende lozing door de sluizen in de Afsluitdijk, waarbij het Klein IJsselmeer sneller en tot een hoger peil oploopt dan het Groot IJmeer, zou een gedeelte van het waterbezwaar van het noordelijke gebied op het zuidelijke gedeelte geborgen kunnen worden; de Houtribsluizen bieden hiertoe de gelegenheid.

In de zomerperiode doet de wenselijkheid van een peilsverschil tussen beide gedeelten zich minder sterk gevoelen, zolang het huidige regime van het IJsselmeer blijft gehandhaafd. Wel zou kunnen worden overwogen in het vroege voorjaar het Klein IJsselmeer tot een hoger peil op te zetten dan het Groot IJmeer: van de boezems, welke op de meren lozen, verzetten vooral de belangen van het gebied van de Naardense Trekvaart, en; hoewel in geringere mate ook van de Vechtboezem, beide aan het Groot IJmeer gelegen, zich tegen een hoog peil in het voorjaar.

Voor de toekomst moet met het oog op de zoetwatervoorziening van Noord-Nederland rekening worden gehouden met aanmerkelijk hogere zomerstanden op het Klein IJsselmeer. Zodra de scheiding tussen de beide meren zal zijn tot stand gekomen, kan - mits de in verband nodige andere voorzieningen zijn getroffen - dit nieuwe regime geleidelijk worden ingevoerd.

Uit dit alles blijkt, dat door een scheiding van het huidige IJsselmeer in een noordelijk en een zuidelijk gedeelte op passende wijze rekening kan worden gehouden met de uiteenlopende belangen van de omliggende boezemgebieden; zonder een dergelijke scheiding moet naar een compromis worden gestreefd.

#### b. De beweging van het slib.

Uit een vergelijking van peilingen uitgevoerd op verschillende tijdstippen in het gebied van het Klein IJsselmeer en bezuiden de lijn Enkhuizen - Ketelmond, is gebleken, dat in het huidige IJsselmeer een slibverplaatsing optreedt van het zuiden naar het noorden.

Een bespreking hiervan werd gegeven in de Driemaandelijke Berichten van 1952, 1e kwartaal.

Er treedt na de afsluiting een vervlakking van het oorspronkelijk gemodelleerde relief op, waarbij door stromingen bij op- en afwaaiing slib van het ondiepe zuidelijke gedeelte van de IJsselmeerbodem wordt losgewoeld en in de diepe geulen in het noordelijke deel wordt afgezet.

Waarschijnlijk ligt de scheiding van het gebied van erosie en dat van afzetting tussen de dieptelijnen van - 4 en - 5 m. Een klein gedeelte van het naar het noorden verplaatste slib wordt afgezet op de lichte gronden bezuiden het Enkhuizerzand. Door de aanleg van de afsluiting Enkhuizen - Houtribsluizen kan het verlies naar het noorden worden voorkomen. Indien deze afsluiting gevolgd wordt door de bedijking van Zuidelijk Flevoland zou voor een slibafzetting bezuiden het Enkhuizerzand de meest gunstige omstandigheden zijn geschapen.

#### c. Waterstanden en waterkering.

De dijk tussen Enkhuizen en de Ketelmond zal in de toekomst een belangrijke waterkering vormen, daar deze kan worden beschouwd als een

tweede kering in geval van doorbraak van de Afsluitdijk. Met deze omstandigheid is als gevolg van de z.g. motie de Muralt - Bongaerts bij de dimensionering rekening gehouden. Een spoedige bouw van deze tweede kering vormt derhalve een bijdrage tot de verhoging van de veiligheid der achtergelegen polders van het oude land.

Hierdoor kan eveneens spoedig een ander voordeel worden verkregen, dat gelegen is in de beperking van de op het meer optredende op- en afwaaiing, waardoor de waterstand in een punt van de omtrek van het meer soms belangrijk van de gemiddelde meerstand kan afwijken. Splitting van het meer in twee gedeelten zal deze afwijkingen tot ongeveer de helft reduceren. Op zich zelf is dit voordeel niet van veel betekenis, doch het is gebleken, dat daardoor bij de bouw van de dijken van de polder, welke na Oostelijk Flevoland in het IJsselmeer zal worden drooggelegd een belangrijke besparing op de bouwkosten wordt verkregen, die in paragraaf 6 is verwerkt.

#### d. Geo-hydrologische overwegingen.

De aansluiting van Oostelijk Flevoland tegen de kuststrook van de Veluwe heeft geleid tot de inrichting van een randmeer - het eerste gedeelte van het Veluwemeer - dat in de toekomst kan worden doorgetrokken langs de kust van de Gelderse Vallei en het Groien dat nabij Huizen in verbinding kan worden gebracht met het IJmeer. De inrichting van dit gedeelte van het randmeer werd na een uitvoerig geo-hydrologisch, bodemkundig en landbouwkundig onderzoek vastgesteld, rekening houdende met de hydrologische belangen van het oude land. Deze leidden tot het ontwerpen van een randmeer van wisselende breedte met een bijzondere peilregeling. Dit randmeer betekent een nieuw element in de Nederlandse poldertechniek, daar zowel de voorafgaande polders in het IJsselmeer en de droogmakerijen uit vroeger tijden onmiddellijk tegen het oude land werden aangesloten of daarvan slechts door een smal randkanaal werden gescheiden.

Het voornemen bestaat een overeenkomstig onderzoek voor de aansluiting van Zuidelijk Flevoland aan het oude land in te stellen en daarna een definitieve beslissing te nemen ten aanzien van de inrichting van het tweede gedeelte van het Veluwemeer, dus dat tussen Harderwijk en Huizen. Daarbij zou het van groot belang zijn, indien kon worden beschikt over ervaringen, welke met het eerste gedeelte van het Veluwemeer zullen worden verkregen. Hiervoor is het nodig, dat gedurende een aantal jaren waarnemingen kunnen worden verricht omtrent de hydrologische toestand, welke zich na het afmalen van Oostelijk Flevoland zal instellen. De ervaring met de Noordoostpolder heeft doen zien, dat deze waarnemingen zich moeten uitstrekken over een periode van ca 5 jaar na het afmalen.

De gelegenheid om vast te stellen in hoeverre het eerste gedeelte van het Veluwemeer aan de verwachtingen beantwoordt, teneinde daarmee bij de inrichting van het tweede gedeelte van het Veluwemeer rekening te houden, wordt dus geboden, indien tussen de droogmaling van Oostelijk Flevoland en het vaststellen van de dijkstracé's van Zuidelijk Flevoland tenminste een vijftal jaren verloopt hetgeen het geval zal zijn, wanneer de bedijking van Markerwaard het eerst voor uitvoering in aanmerking komt.

Daarentegen zal de ervaring, welke met het eerste gedeelte van het Veluwemeer zal worden opgedaan van weinig nut zijn voor het antwoord op de vraag, welke hydrologische consequenties aan de aansluiting van Markerwaard voor het randgebied van Noordholland verbonden zullen zijn. De redén hiervoor ligt in de geo-hydrologische opbouw

van dit gebied, welke geheel verschilt van die van Flevoland.

Verwacht kan worden, dat de drooglegging van Markerwaard een gunstige invloed zal uitoefenen op de hydrologische gesteldheid van het randgebied, daar hierdoor een einde zal komen aan de brakke kwel in dit gebied, waardoor een vermindering van het zoutbezwaar en daardoor van de verzilting in d. gedeelte van Noordholland zal optreden. Ook om deze reden is een spoedige drooglegging van de Markerwaard gewenst. Deze veroorzaakt een verminderde opbrengst van de vele gasbronnen in dit gebied, welke immers het grootste deel van het brakke kwelwater aanvoeren. Het nadeel van een verminderd vermogen van de gasbronnen valt tegenover de voordelen in het niet.

### Par. 3. De ontwikkeling van Lelystad.

Het sociografisch onderzoek heeft aangetoond, dat in de zuidelijke polders behalve op de stichting van een groot aantal dorpen, die de accommodatie bieden voor de "dagelijkse" verzorging van de omgeving, moet worden gerekend op het bouwen van enkele streekcentra (B-kernen) ten dienste van de minder frequente, maar toch nog vrij geregeld weerkerende ("wekelijks") verzorging.

Deze centra bedienen een aantal dorpsgebieden, samen een "streek" vormend met een straal van 8 à 10 km. Ook Lelystad heeft een B-functie voor zijn omgeving te vervullen.

Evenwel gaat de betekenis van Lelystad boven deze functie uit. Het is tevens gewestelijk centrum (C-kern), dat wil zeggen: het zal het grootste deel van alle polders moeten voorzien van goederen en diensten van hogere orde, en kan als zodanig worden vergeleken met Zwolle, Amersfoort en Amsterdam.

Zou men als bij toverslag het gehele poldergebied plotseling gereed kunnen maken met de kernen erin, dan behoefde er geen vrees te bestaan dat de verschillende centra hun functie niet overeenkomstig het plan zouden vervullen. Evenwel ontstaan de polders en groeien ook de woonkernen geleidelijk. Het gevaar is daarom aanwezig, dat, als gedurende de aanlegperiode het centrum waarop een zeker gebied behoort betrokken te zijn, nog slechts in beperkte omvang functioneert, dat gebied zich voor de verzorging op een andere kern richt, welke in het geheel voltooide gebied als centrumplaats veel ongunstiger gelegen zou zijn. Deze zou dan een ongewenste outillage verkrijgen, terwijl de aangewezen kern geen kans meer zou hebben de ontstane achterstand in te halen. Zo kunnen misvormingen ontstaan, die later moeilijk dan wel in het geheel niet meer zijn te herstellen. Hierdoor zou een onherstelbaar nadeel ontstaan voor de doelmatige bediening van het land.

Het kolonisatie-beleid geeft gelegenheid op dit punt een zekere leiding te geven; de mogelijkheden zijn evenwel beperkt: men kan een bepaalde outillage weren of remmen, maar het is uiteraard niet mogelijk een in de toekomst noodzakelijke outillage te bevorderen, zolang hiervoor de basis nog ontbreekt.

Verwacht mag worden, dat Lelystad behalve als verzorgingscentrum nog een ontwikkeling als industriestad zal verkrijgen.

Nagegaan dient te worden in hoeverre de voorwaarden voor de ontwikkeling van Lelystad in zijn drieërlei functie: als B-kern, als C-kern en als industriestad, worden beïnvloed door de volgorde van uitvoering van de polders.

Het zal weinig moeite kosten Lelystad als B-kern te doen slagen; het moet als zodanig slechts concurreren tegen de B-kernen in de verschillende polders, die tegelijk of later dan Lelystad ontstaan,

zodat Lelystad gemakkelijk een zekere voorsprong zal kunnen behouden.

Het B-gebied van Lelystad ligt voor bijna de helft in Oostelijk Flevoland, voor ongeveer 2/5 in de Markerwaard en slechts voor een kleine sector in Zuidelijk Flevoland. Hoewel het uiteindelijk slagen van Lelystad als B-kern bij beide volgorden van uitvoering dus verzekerd is, betekent het voorgaan van de Markerwaard een veel sneller ontwikkeling als zodanig dan het voorgaan van de andere polder. Men zou kunnen zeggen, dat in het eerste geval ongeveer 10 jaar na 1957 het B-gebied van Lelystad voor 85% in ontwikkeling is en in het tweede geval slechts voor 60%. Voor het vervolg van het betoog is dit niet zonder betekenis.

Het tot ontwikkeling brengen van Lelystad als C-kern zal meer moeilijkheden opleveren. In dit verband kunnen enige opmerkingen volgen over:

- 1e. de groei van Lelystad als B-kern;
- 2e. de invloed van de concurrerende C-kernen;
- 3e. de beschikbaarstelling van verkeerswegen.

Ten aanzien van het eerste punt zij opgemerkt, dat het slagen van Lelystad als C-kern gemakkelijker zal vallen, naarmate de B-functie sterker ontwikkeld is. In dit opzicht is het dus zeker van belang er naar te streven zo spoedig mogelijk deze B-functie zo sterk mogelijk te maken, hetgeen, zoals wij zagen, wordt bereikt door de Markerwaard vóór Zuidelijk Flevoland uit te voeren.

Wat het tweede punt betreft, blijkt dat Lelystad als C-kern in Zuidelijk Flevoland moet concurreren tegen Amsterdam, Amersfoort en Hilversum; in de Markerwaard ontmoet het eveneens de invloed van Amsterdam en daarnaast slechts die van Hoorn en Enkhuizen. Hoorn en Enkhuizen hebben in hun huidige toestand - vooral het laatste - weinig als C-kern te bieden. Hilversum en Amersfoort daarentegen zullen door de aanwezige accommodatie zonder twijfel een grote aantrekkingskracht bezitten. Een nog zwak Lelystad zal dus veel meer moeite hebben zich te handhaven tegenover de laatste twee steden, dan tegenover Hoorn en Enkhuizen, die ondanks eventueel gestimuleerde pogingen om invloed te verkrijgen, toch nimmer eenzelfde aantrekkelijkheid als Hilversum en Amersfoort zullen hebben. Lelystad heeft dus in dit opzicht in de Markerwaard betere kansen tot ontplooiing te komen dan in Zuidelijk Flevoland.

Nu dient het derde punt: de verkeerswegen aan de orde te komen.

Verkeerswegen moeten aanwezig zijn binnen de gebieden, waarin Lelystad zijn centrumfunctie zal uitoefenen. Deze eis zal geen moeilijkheden opleveren: nog vóór de Markerwaard droogvalt is een uitstekende ~~oe-~~ **ver**verbinding over het Oostvaardersdiep ter plaatse van de Houtribsluizen beschikbaar, terwijl de verkeerswegen in de te bedienen gebieden gereed komen vóór de kolonisatie haar beslag krijgt.

Daarnaast moeten er ook verbindingen zijn met overig Nederland; waarbij in dit verband in het bijzonder de grote centra in het westen van belang zijn.

Met Amsterdam is er een goede wegverbinding zowel door Markerwaard (naar Amsterdam-Noord) als door Zuidelijk Flevoland (langs Muiderberg) beschikbaar. Het is wel zeker, dat binnen niet te lange tijd betere verbindingen tussen de noordelijke en zuidelijke IJ-oeveren bij Amsterdam zullen ontstaan (brug Schellingwoude), waarmee het bezwaar, dat thans nog zou gelden tegen een verbinding, die aan de noordzijde van het IJ uitmondt, vervalt. De kortste verbinding Lelystad - Den Haag voert over Amsterdam. De verbinding met Utrecht en Rotterdam zal op de duur door

✓ krachtig



Zuidelijk Flevoland lopen en zou dus, zolang deze polder er niet zou zijn, een omweg over Harderwijk - Amersfoort moeten volgen. Deze omweg is gering (tot Utrecht 8 km op een totaal van 60 km).

De spoorweg-verbinding komt hierna nog even aan de orde.

De ontwikkeling van Lelystad tot industriestad is een proces van lange duur, waarop de omstandigheden van het eerste tiental jaren een veel geringere invloed hebben. Daar deze ontwikkeling mede samenhangt met het beschikbaar komen van arbeidskrachten in de omgeving, is eerst te verwachten, dat zij zal doorzetten na voltooiing van de drie polders. Het is duidelijk, dat speciaal voor het slagen van de industriële ontwikkeling de aanwezigheid van grote verbindingswegen en de spoorweg een belangrijke rol zal spelen. In verband met de zeer grote investeringen, die met de aanleg van deze objecten gemoeid zijn, is het waarschijnlijk, dat deze niet zal geschieden voor de beide polders zullen zijn aangelegd, al zal het, ten einde de ontwikkeling van het nieuwe land te bevorderen, wel zaak zijn de tot stand koming zoveel mogelijk te bespoedigen. De bedoelde werken vragen een bouwtijd van vele jaren, zodat zij op de ontwikkeling van Lelystad in de eerste tijd nimmer invloed kunnen hebben.

Samenvattend kan dus worden gesteld:

1. de ontwikkeling van Lelystad tot B-kern is gebaat bij een volgorde van aanleg, waarbij de Markerwaard voorgaat;
2. bij de ontwikkeling van Lelystad tot C-kern komen drie punten aan de orde; twee daarvan duiden op een voorkeur voor de onder 1 bedoelde volgorde; aan punt 3 is in dit opzicht geen duidelijk motief in een of andere richting te ontlenen;
3. de ontwikkeling van Lelystad tot industriestad komt in een later stadium aan de orde.

Ten aanzien van het laatste punt kan nog worden toegevoegd, dat een verdere ontwikkeling van Lelystad de beste kansen heeft, naarmate het als "verzorgend centrum" beter geslaagd zal zijn.

#### Par. 4. De belangen van de scheepvaart.

Er is in de zuidelijke kom van het IJsselmeer een belangrijke scheepvaart met een omvang van meer dan 10 miljoen ton, die nagenoeg geheel op Amsterdam is gericht of van deze stad afkomstig is. Omstreeks de helft van deze vaart volgt de route van Amsterdam in de richting Urk met bestemming Lemmer, Ramspol of Keteldiep en meer dan één derde de route van Amsterdam naar Enkhuizen en verder.

Wanneer alle polders zijn uitgevoerd, zal ten eerste beschikbaar zijn de hoofdvaarweg door het Oostvaardersdiep, die de gehele op Urk en Overijssel gerichte vaart zal bedienen, benevens vermoedelijk een deel van de vaart die thans over Enkhuizen gaat. Verder komt een minder belangrijke weg beschikbaar die op een of andere wijze Amsterdam met Enkhuizen zal verbinden.

In alle stadia is er derhalve een vaart met een omvang van vele miljoenen tonnen, die de weg zal volgen die te Amsterdam begint en aanvankelijk tussen Lelystad en de droogten van het Enkhuizerzand leidt om in een later stadium van de Houtribsluizen gebruik te maken. Indien Zuidelijk Flevoland vóór Markerwaard wordt uitgevoerd varen deze schepen, willen zij geen zeer grote omweg maken, over de gehele afstand tot Lelystad zeer dicht onder de lager wal bij winden van West-Zuidwest tot bijna Noordoost, hetgeen uiteraard tot moeilijkheden

aanleiding kan geven. Deze zullen zich voordoen van het ogenblik af, dat de zuidelijke dijk van het Oostvaardersdiep zover zal zijn voltooid, dat niet meer ten zuiden daarvan kan worden gevaren (te stellen op ongeveer 3 jaar na de aanvang) tot het tijdstip, waarop de noordelijke dijk van het genoemde diep voldoende bescherming biedt.

Deze moeilijke periode zal dus zeker wel ongeveer 6 jaar duren.

Geschiedt de uitvoering van de polders in omgekeerde volgorde, dan wordt langs de zuidelijke zijde van de noordelijke dijk van het diep gevaren, die alleen voor wind uit de richtingen Oost tot Zuid lagerwal is, hetgeen ongetwijfeld belangrijk gunstiger is.

De belangen van de scheepvaart zijn dus zeer duidelijk gebaat met het voorgaan van de uitvoering van de Markerwaard.

#### Par. 5. Andere belangen.

In de inleidende paragraaf werd reeds opgemerkt, dat de belangen van de aanliggende gebieden niet relevant schijnen. In aansluiting hieraan kan nog worden medegedeeld, dat van de zijde van de Rijksdienst voor het Nationale Plan nog werd overwogen of de vermindering van de congestie in de Randstad Holland bij een bepaalde volgorde der inpolderingen gebaat zou zijn. Bij deze overweging werden evenwel geen duidelijke aanwijzingen gevonden.

Volledigheidshalve zij nog opgemerkt, dat evenmin motieven van landbouwkundige aard zijn gevonden, die op een bepaalde voorkeur zouden wijzen. Evenmin doen dat de belangen van het doorgaande verkeer.

Daarover zou het volgende kunnen worden opgemerkt.

In de uiteindelijke toestand zullen de IJsselmeerpolders de gelegenheid scheppen een aantal directe wegverbindingen te maken tussen verschillende delen van ons land, welke thans door routes om het IJsselmeer zijn verbonden. Deze mogelijke verbindingen vallen in hoofdzaak uiteen in drie groepen, t.w. de verbindingen van het gebied Amsterdam - Utrecht met daarachter de randstad Holland met het noordoosten van ons land, de verbinding van Amsterdam met het oosten van het land en de verbindingen van Noord-Holland ten noorden van het Noordzeekanaal met het oosten en noordoosten van ons land.

Wordt de Markerwaard eerst ingepolderd, dan zullen de voornaamste routes in de laatste groep verbindingen, t.w. vanaf de Zaanstreek en Amsterdam-Noord en vanaf Alkmaar spoedig gemaakt kunnen worden. De eerste en tweede groep verbindingen kan eerst tot stand komen als ook Zuidelijk Flevoland is ingepolderd.

Wordt Zuidelijk Flevoland het eerst ingepolderd dan zal de volgorde van het totstandkomen van de genoemde groepen van verbindingen uiteraard juist andersom zijn.

Gezien in het licht van de belangrijkheid van de genoemde verbindingen zou aan een inpoldering van Zuidelijk Flevoland als eerste de voorkeur moeten worden gegeven.

Echter kan wordt gesteld, dat de brug bij Schellingwoude alsmede de nieuw aan te leggen Rijksweg Nr 28 tussen Hoevelaken en Zwolle (deze laatste althans gedeeltelijk) zullen zijn voltooid als de wegen door de Markerwaard kunnen worden aangelegd.

Alsdan zal het verkeer Amsterdam - noordoosten des lands provisorisch gebruik kunnen maken van de route door de Markerwaard en het verkeer van de rest van de Randstad Holland naar het noordoosten des lands van de nieuwe Rijksweg Nr. 28. De urgentie van de aanleg van de verbinding door Zuidelijk Flevoland zal daardoor belangrijk verminderen (ook al moet het verkeer Amsterdam - oosten des lands de omweg over Eemnes blijven maken), terwijl daartegenover staat, dat zo spoedig mogelijk Noord-Holland ten noorden van het Noordzeekanaal naar het oosten wordt ontsloten.

Uit deze overwegingen kan voor het doorgaande wegverkeer bezwaarlijk tot een voorkeur voor één der volgorden van inpoldering worden geconcludeerd.

Par. 6. De kosten van uitvoering.

Toen in 1948 een beslissing moest worden genomen ten aanzien van de keuze van de eerste in het zuidelijk gebied te maken polder, zijn de kosten van tal van mogelijke oplossingen berekend. Doordat bij deze berekeningen de rentelast in aanmerking werd genomen tot het nieuwe land beschikbaar komt, zijn de gevolgen van de onderscheiden duur van de uitvoering zo deze op verschillende wijze geschiedt, verdisconteerd. Het volgende is aan deze berekeningen ontleend, waarbij de eindbedragen voor het huidige prijspeil zijn gecorrigeerd.

In de eerste plaats zij opgemerkt, dat een oplossing, die in par. 2 sub b nuttig wordt genoemd met het oog op de beweging van het slib en die gekenmerkt is door het eerst maken van de dijk Lelystad - Enkhuizen en daarna Zuidelijk Flevoland te doen volgen, kostbaar is doordat het beschikbaar komen van nieuw land erdoor wordt vertraagd en in verband daarmee een hogere rentelast moet worden berekend, zodat deze oplossing moet worden terzijde gesteld.

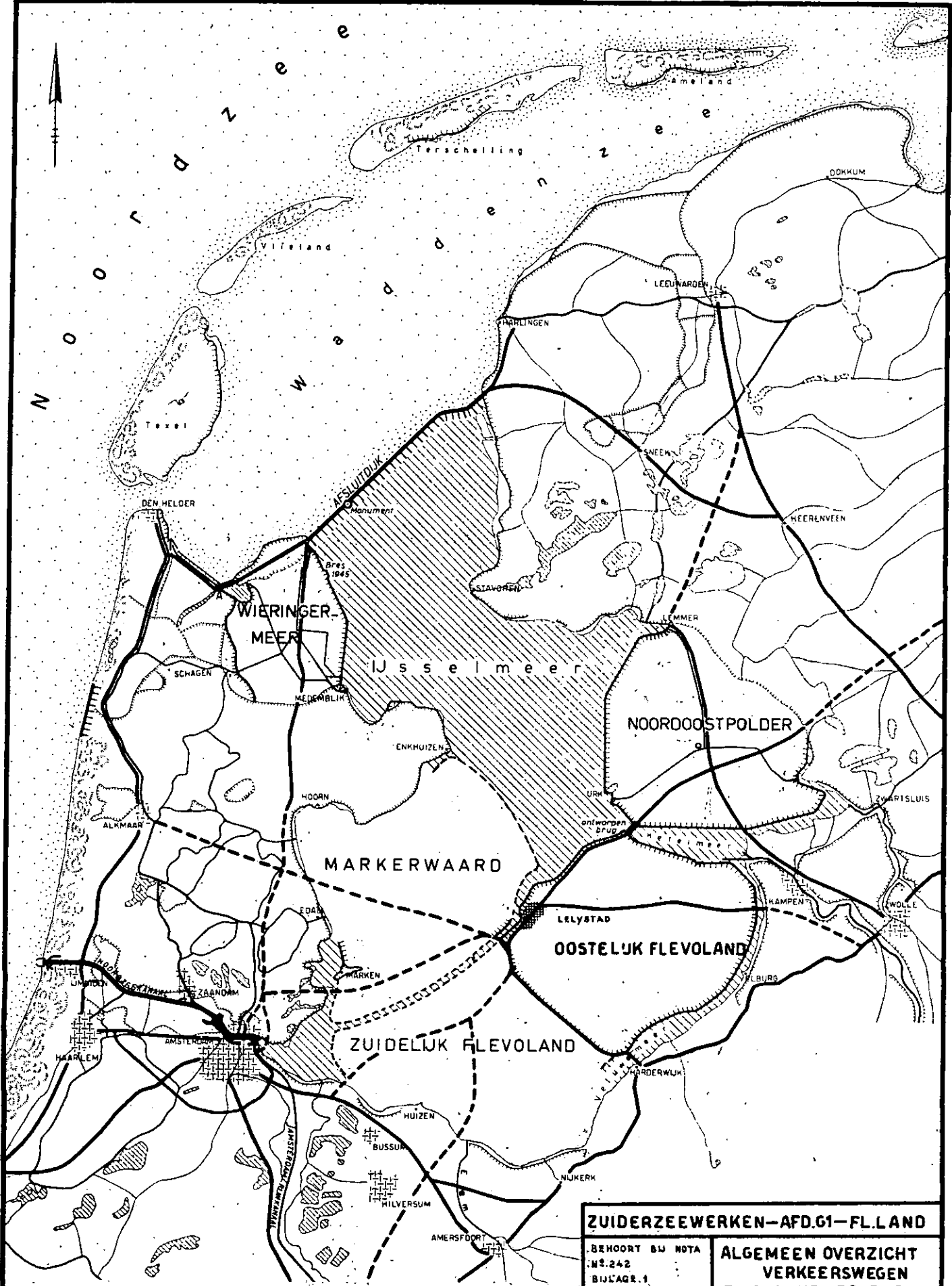
Tegenover elkaar moeten dan nog worden gesteld de volgorde: Markerwaard - Zuidelijk Flevoland en die : Zuidelijk Flevoland - Markerwaard. In het tweede geval dient de dijk langs het Oostvaardersdiep gedurende de periode, waarin de Markerwaard nog niet bestaat, aanmerkelijk zwaarder aanval te weerstaan dan later. Deze oplossing is daarom f.25 miljoen duurder dan de eerste. Een belangrijke besparing is mogelijk door tegelijk met de zuidelijke kade langs het Oostvaardersdiep ook de noordelijke aan te leggen, die dan de aanval op de zuidelijke kade beperkt. Maar ook dan is de oplossing waarbij Zuidelijk Flevoland voorgeaat, nog f.10 miljoen duurder dan die, waarbij met de Markerwaard wordt begonnen.

Par. 7. Conclusie.

Alle waterloopkundige beschouwingen wijzen op een voordeel van het voorgeaan van de afsluiting Lelystad - Enkhuizen. Voor de sub a en c behandelde punten is het onverschillig wat er daarna gebeurt, het punt sub d geeft een motief om na die afsluiting de Markerwaard uit te voeren vóór Zuidelijk Flevoland. Met betrekking tot de gewenste ontwikkeling van Lelystad wijzen een aantal overwegingen in dezelfde richting, een enkele geeft aanleiding tot aarzeling ten aanzien van de keuze. De scheepvaart is gebaat bij een voorgeaan van de Markerwaard. De overige belangen geven geen bepaalde aanwijzingen.

Daar de aangeduide oplossing de minste kosten medebrengt, zal ongetwijfeld de voorkeur moeten worden gegeven aan de uitvoering van de Markerwaard voor Zuidelijk Flevoland.

= = = = =



N  
O  
O  
R  
D  
Z  
E  
E

- DIJK
- ONTWORPEN DIJK
- RIVIER OF KANAAL
- PRIMAIRE WEGEN
- IDEM
- TRACE NOG ONBEKEND

<b>ZUIDERZEEWERKEN—AFD.G1—FL.LAND</b>	
BEHOORT BIJ NOTA N <sup>o</sup> . 242 BIJLAGE 1	<b>ALGEMEEN OVERZICHT          VERKEERSWEGEN          ZUIDELIJKE POLDERS</b>
<b>SCHAAL 1: 600000</b>	
GET. 29.1.53	GEZ. V. KAART IV 33 A 1 RG 172