

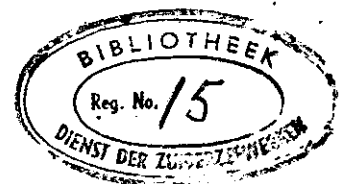
rijkswaterstaat bibliotheek
directie flevoland
postbus 600
8200 AP Lelystad

Met nr.:

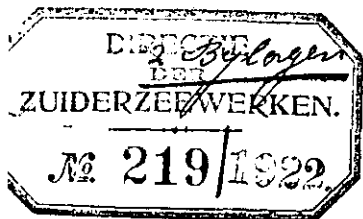
2



bx
76834



VOORLOOPIGE NOTA BETREFFENDE DE WIZIGING VAN
DEN VAARWEG VAN AMSTERDAM NAAR HET USSELMEER.



Bij de plannen, welke voor indijking van het zuidelijk gedeelte van de Zuiderzee in het eerste deel van de tweede helft der vorige eeuw werden opgemaakt, werd uitgegaan van de gedachte aldaar één polder te maken; deze zou dan doorsneden worden door een aantal boezemvaarten met betrekkelijk geringe breedte (tot 100 M.) gemeen liggende met het IJ voor Amsterdam en aan de Zuiderzee-zijde afgesloten door sluizen. Deze boezemvaarten zouden voor afwaterings- en scheepvaart doeleinden dienstbaar zijn.

Bij het plan der Zuiderzeevereeniging wordt voor het eerst de inpoldering in het zuidelijk deel van de Zuiderzee in twee deelen gesplitst, welke gescheiden worden door een 1500 M. breed aan beide einden open kanaal. De motiveering hiervan is te vinden op blz. 4 van de Technische Nota No. 7 waar gezegd wordt:

„In de tweede plaats is het wenschelijk het „overblijvende zuidelijk gedeelte (van de Zuider- „zee) in een oostelijk en een westelijk gedeelte „te verdeelen, opdat, zoowel gedurende de „indijking als daarna, een volkomen onbelemmer- „de open scheepvaartverbinding tusschen de Ora- „jesluizen en de noordelijke en oostelijke pro- „vinciën behouden blijft.

„Ook wegens de grootte is eene verdeling van „het zuidelijk gedeelte der Zuiderzee in tweeën „wenschelijk”.

De Staatscommissie van 1892 heeft zond
critiek de verdeeling in tweeën van de inpo
dering van het zuidelijk deel van de Zuiderz
aanvaard, maar in verband met de eischen, w
ke men toenmaals in verband met de landsver
diging meende te moeten stellen, de breedte
van het kanaal tusschen de beide polders van
1500 M. op 5000 M. gebracht en tevens dit ka
naal een weinig in noordwestelijke richting
verlegd met het doel de vermindering der opp
vlakte in te dijken kleigrond te beperken.

Het plan zooals dit tenslotte door de
Staatscommissie van 1892 is aanbevolen heeft
wel is waar tot grondslag gediend voor de w
van den 14en Juni 1918 tot afsluiting en dro
making van de Zuiderzee, maar deze wet laat
volkomen vrijheid omtrent het aantal en den
vorm der inpolderingen, welke in het Haselm
gemaakt zullen worden. Aileen schrijft zij vo
dat de werken uitgevoerd zullen worden nood
tot voorziening in de belangen van waterkoe
ring, afwatering en scheepvaart, voor zoove
deze door de afsluiting van de Zuiderzee en
de droogmaking geschaad worden en verder da
de maatregelen getroffen en de werken uitge
voerd zullen worden, noodig tot voorziening
in de belangen van landsverdediging in ver
band met de afsluiting en droogmaking van d
Zuiderzee,

Afsluiting van de Zuiderzee maakt eene
voorziening in de belangen der inundaties
gedeelten van de Stelling van Amsterdam en
Nieuwe Hollandsche Waterlinie noodzakelijk.

Commissie inzake wijziging der afsluiting van het IJ heeft het plan voor deze voorziening uitgewerkt en is daarbij tot de conclusie gekomen dat het gewenscht is een afsluiting met de noodige sluizen te leggen van Muiderberg naar de Nes, benoorden Uitdam, de bestaande afsluiting te Schellingwoude zooveel nodig op te ruimen en de wateroppervlakte tusschen de beide genoemde afsluitingen te vereenigen met den boezem van het Noordzee-kanaal. De sluizen worden door de Commissie ontworpen op het noordelijk einde van het Muiderzand, terwijl zij verder aannam dat het daaraan grenzende deel van het kanaal tusschen ^{den} Z.W. en den Z.O. polder gericht zou zijn op het fort Pampus, zoodat dit kanaal van uit dat fort onder vuur genomen zou kunnen worden. Het zuidelijk deel van het kanaal zou dan tevens ongeveer gericht zijn naar het noordelijk einde van de Knar, hetgeen in eene in 1918 verschenen brochure van den toenmaligen reserve luitenant Kolonel van den Generalen Staf D. MERENS met betoog op de militaire verdediging des lands werd aanbevolen.

Bij gelegenheid van de interpellatie TERNSTRA heeft de Minister van Waterstaat op 16 September 1921 aan de Tweede Kamer toegezegd dat een volledig plan met begrooting voor de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee opgemaakt zou worden. In verband hiermede is de Directie der Zuiderzeewerken begonnen met een algemeen voorontwerp van het geheele plan op te maken waarbij rekening werd gehouden met de in den loop der tijden noodzakelijk gebleken wijzigingen

zigen in het plan dat in 1892 door de Staatscommissie werd aanbevolen. Tevens werd van dit plan een globale begrooting opge- maakt. Het doel dezer werkzaamheden was een duidelijk algemeen overzicht te verkrijgen van den huidige stand van het geheele werk, ten einde daaruit te kunnen afleiden welke onder- deelen in het bijzonder nadere bestudeering behoeven, zoodanig in hoeverre en op welke onderdeelen zoodanige bezuiniging in aanmer- king komt dat het werk economisch het meest aannemelijk is te achten.

Bij het ontwerpen van de inpolderingen in het zuidelijk deel van de Zuiderzee is bij het algemeen voorontwerp uitgegaan van de gedach- te dat er bij den tegenwoordigen stand van de landbouwtechniek geen aanleiding meer be- staat om gelijk de Staatscommissie van 1892 deed angstvallig alle zandgronden buiten de bedijkingen te laten. In verband hiermede kan een deel van het Enkhuizer Zand geredelijk binnen de bedijking vallen en kan de noordelij- ke grens van de zuidelijke polders in het al- gemeen vallen langs een lijn loopende van Enkhuizen naar den Ketekmond, waarbij het die- pe gedeelte nabij het Val van Urk buiten de bedijking dient te blijven.

Voor de zuidwestelijke begrenzing der zuidelijke polders en voor het zuidelijk deel van de vaart tusschen de zuidelijke polders werd uiteraard het plan gevolgd van de Com- missie inzake wijziging van de afsluiting van het IJ. Van af de Knar werd laatstgenoemde vaart gericht naar het diepe deel van de Zui- derzee

derzee behoorden de zuidelijke polders n.l. naar het Val van Urk; dientengevolge verkrijgt het kanaal nabij de Knar een bocht. Aangezien de overwegingen, welke de Staatscommissie van 1892 er toe geleid hebben het kanaal 5 K.M. breed te maken, geacht kunnen worden thans niet meer te gelden, mocht aangenomen worden dat thans met het oog op de militaire verdediging met veel geringer breedte genoeg genomen zou worden. Teneinde de gedachten te bepalen wordt voorshands eene breedte van 1000 M. aangenomen.

In navolging van het plan, dat tot grondslag heeft gediend voor de wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee, is ^{ook} dus bij het voorontwerp gerekend op een kanaal tusschen de beide zuidelijke polders en wel op Hesselmeerpeil en in de richting welke voorloopig met het oog op de militaire verdediging het meest gewenscht scheen.

Verder is gerekend dat de Eem zal loozen op den U-boezem in verband waarmede deze boezem is vergroot door toevoeging van een Gouwmeer en twee in vredeestijd daarmede gemeen liggende meeren voor de kust tusschen Muiderberg en Huizen en voor den Eemmond.

Van het Gouwmeer tot Enkhuizen is een ringkanaal ontworpen; bezuiden Schardam dient ~~dit kanaal afsluitend voor de kleinere scheepvaart en verkrijgt~~ ^{dit kanaal} een minste breedte op den waterspiegel, welke op 50 M. is te stellen, terwijl ~~beide~~ ^{de} onder-water-bermen aangebracht zullen worden; verder noordwaarts neemt de breedte in het belang van de afwatering toe.
Van

Van den Fem- tot den Ketelmond is eveneens een doorgaande ringvaart ontworpen met de zelfde minste breedte als de voorgaande; teneinde voldoende waterberging te verkrijgen is dit kanaal tusschen Nulde - Elburg tot een breedte watervlakte verruimd.

De globale begrooting van het voorontwerp heeft geleerd dat op verschillende onderdeelen van het plan zeer ingrijpend bezuinigd zal moeten worden, wil de, voor ons land met zijn sterk wassende bevolking zoodoenschelijke uitbreiding van gebied, economisch mogelijk zijn.

Onder de posten in de begrooting, welke een zeer ongunstigen indruk maken en waarop dus getracht moet worden door wijziging der plannen belangrijk te bezuinigen, behoort het kanaal tusschen de beide zuidelijke polders.

De kanaaldijk langs den Z.W.polder is 37.5 K.M. lang en ligt met de kruin op 3.5 M. + N.A.P., die langs den Z.O.polder is 39 K.M. lang en ligt met de kruin op 4.10 + N.A.P., terwijl de totale kosten dezer dijken globaal zijn begroot op 64 miljoen gulden.

Bezuiniging kan hierop verkregen worden:

- 1^o. wanneer de dijken lager kunnen worden,
- 2^o. wanneer de dijken korter kunnen worden,
- 3^o. wanneer het kanaal met een der ringvaarten, waarvoor de westelijke aangewezen is, vereenigd kan worden.

Deze gevallen zullen thans achtereenvolgens beschouwd worden.

ad.1. Verlaging der dijken kan verkregen worden wanneer de hooge IJsselmeerstanden niet meer op het kanaal toegang hebben en dit bijgevolg tijdens het optreden van die standen van het IJsselmeer afgesloten wordt. Daartoe zou dan een verbindingsdijk met de noodige sluizen gelegd moeten worden tusschen de noordelijke dijken van de beide zuidelijke polders. Deze sluizen zullen als regel open staan en dan bijgevolg voor de vaart geen hinder opleveren; slechts wanneer de IJsselmeerstand tengevolge van bijzondere rampen een peil van ongeveer 1 M. + N.A.P. nadert zullen de sluizen gesloten moeten worden. Teneinde ook dan niet alle vaart naar het IJsselmeer te stremmen zal ter plaatse een schutsluis van b.v. 9 x 70 M. gebouwd moeten worden terwijl overigens met keersluizen volstaan kan worden; deze zullen intusschen zoo ruim moeten zijn dat in gewone gevallen geen voor de vaart hinderlijke stroomsnelheid in die sluizen optreedt.

Bij deze veronderstelling zou de hoogte van den dijk langs den Z.W.polder tot 1.50 M. + N.A.P. en de hoogte van dien langs den Z.O.polder tot 2.00 M. + N.A.P. teruggebracht kunnen worden, waardoor op de kosten der dijken rond 20 millioen gulden bezuinigd zou kunnen worden, terwijl de kosten der sluizen op rond 5 millioen gulden

zijn te stellen. In totaal zou dus een bezuiniging van 15 miljoen gulden verkregen kunnen worden.

De vraag kan rijzen of het bij deze oplossing niet gewenscht is de in de N-afsluiting te maken sluiswerken te verleggen naar den IJsselmeermond van het kanaal en de keersluizen te bouwen in den dijk Mulderbede - de Hee, waardoor het kanaal op het peil van het IJ-meer zou komen. Voorloopig schijnt deze oplossing niet aanbevelenswaardig. Bij Z.W.wind toch zou in het lange kanaal een aanzienlijke opwaaiing naar de IJsselmeer sluisen plaats hebben in verband waarmee toch een vrij aanzienlijke dijkhoopte noodig zou zijn, terwijl de sterke afwaaiing op het IJ-meer en het Noordzeekanaal hinder zou veroorzaken.

Men zou deze bezwaren kunnen ondervangen door de sluisen in den nieuwe afsluiting telkens bij krachtigen Z.W.wind te sluiten maar daardoor zou men hinder voor de scheepvaart veroorzaken en de afwatering belemmeren. Voorshands schijnt het dus gewenscht het kanaal op IJsselmeerpeil te houden en alleen in geval van zeer hoge standen op dat meer, gevolg van buitengewone omstandigheden, het kanaal af te sluiten.

ad. 2. Een verkorting van het kanaal kan verkregen worden door dit een rechte strekking te geven van het IJ-meer naar het IJsselmeer. Houdt men de beide eindpunten van het voorontwerp aan, dan zou het kanaal niet meer

meer in eena richting loopen, die van uit het fort Pampus bestreken kan worden. Moet dit laatste als eisch gesteld worden dan zouden de W-meer sluizen wat noordelijker gebouwd moeten worden, wat het nadeel zou opleveren, dat de bouwput voor die sluizen wat duurder zou worden. Daar deze put op 1 à 2 ton is te begrooten, kan zoo noodig in noordwaartsche verplaatsing der sluizen berust worden. Voorloopig zij er daarom op gerekend dat het kanaal uitgaande van het W-meer vanuit het fort Pampus bestreken moet kunnen worden.

De kosten der dijken langs een kanaal van rechte strekking tusschen het W- en het Wesselmeer zijn op rond 57 millicoen gulden te stellen, wanneer dit kanaal aan de Wesselmeer zijde open is en met inbegrip van de sluizen op rond 45 millicoen gulden, wanneer het kanaal bij hooge Wesselmeerstanden afgesloten wordt.

Voor scheepvaart en afwatering verdient het rechte kanaal ongetwijfeld de voorkeur, aangezien de afstand van denhoek van het W tot het Wesselmeer van 46 K.M. tot 40 K.M. wordt teruggebracht, terwijl de afsluiting aan de Wesselmeerzijde geen bezwaar oplevert. Mocht dus in verband met de militaire verdediging een open gelegen kanaal verlangd worden dan zullen de meerdere uitgaven ad. 19 millicoen uitsluitend ten behoeve der defensie gedaan moeten worden, terwijl eenig nadeel

nadeel voor de scheepvaart ontstaat.

Wordt de zuidelijke mond van het kanaal verlegd van het U-meer naar het Gouw-meer en tevens de plaats van uitmonding van het Usselmeer zoo westelijk als met het oog op in het Usselmeer aanwezige diepte mogelijk is, gelegd, dan wordt de lengte van het kanaal weder aanzienlijk bekort. De kosten van het kanaal met de bijkomende werken zijn dan rond te stellen op respectievelijk 46.5 en 38.5 miljoen gulden, naar gelang het kanaal aan de Usselmeer-zijde al dan niet afgesloten wordt. De vaarweg van den hoek van het U via de Gouwzee naar het Usselmeer wordt 44 K.M. en bijgevolg wordt de vaart via de Gouwzee nog 2 K.M. korter dan wanneer het gebogen kanaal gekozen wordt.

Hierbij moet nog in rekening gebracht worden dat tengevolge van de meer westwaartsche ligging van den mond van het Usselmeer de vaart van daaraf naar den Ketelmond 7 K.M. langer en naar Friesland ^{x)} 2 K.M. korter wordt.

De totale afstand van Amsterdam naar de Ketelmond wordt dus 5 K.M. langer en die naar Friesland 4 K.M. korter wanneer het gebogen kanaal vervangen wordt door het kanaal uitgaande van de Gouwzee, zoodat met het oog op

de

x)

Als uitgangspunt voor de vaart naar Friesland wordt in deze nota aangenomen de Usselmeersluis van het boezemmeer langs Friesland's zuidkust.

de scheepvaart belangen geen belangrijk verschil bestaat, terwijl een afgesloten kanaal uitgaande van de Gouwzee 25.5 miljoen gulden goedkooper is dan een open geboogen kanaal U-meer - Hsselmeer.

ad. 3. Wordt het kanaal van het U- naar het Hsselmeer vereehigd met een der ringvaarten dan is daarvoor de westelijke ringvaart aangevozen. Immers de afstand van den Ketelmond via de Zuiderzee en de westelijke ringvaart is niet beteekenend langer dan de vaart via de oostelijke ringvaart naar Amsterdam, terwijl de vaart van Friesland naar Amsterdam via de westelijke ringvaart veel korter is.

Wordt de westelijke ringvaart voor de groote vaart van Amsterdam naar het Hsselmeer ingericht dan zouden de U-meer sluisen aan het noordelijk einde van de Gouwzee tusschen Volendam en de haven van Edam gebouwd moeten worden. Deze sluisen zouden ter plaatse zeer geschikt binnendijks gebouwd kunnen worden; een nader onderzoek zou echter uit moeten maken of de kosten van onteigening van de noodige gronden goedkooper zou zijn dan het bouwen van een fundeeringsput in zee. De noodige keersluisen met een schutsluis zouden bezuiden Enkhuizen zijn te bouwen.

Een groot bezwaar voor de afwatering en scheepvaart zou gelegen zijn in de groote lengte van het kanaal langs het Hoornsche Hop.

Dit bezwaar zou te ondervangen zijn door het kanaal van de haven van Edam recht door te trekken

trekken naar denhoek van denNek beooster Hoorn. Daartusschen Edam en Schardam gee uitwateringen plaats hebben zou dan de ringvaart tusschen deze plaatsen kunnen vervallen daar de weg voor de scheepvaart van Hoorn tot Edam langs de ringvaart ni korter is dan van Hoorn langs denNek en verder rechtstreeks naar Edam.

De kosten van het inrichten van de westelijke ringvaart voor de groote vaart zijn globaal te stellen op 6 miljoen gulden wanneer bij het Usselmeer sluizen gebouwd worden en 8 miljoen gulden wanneer dit niet geschiedt; wordt de afsnijding Edam - de Nek gemaakt dan worden deze cijfers respectievelijk 18 en 26 miljoen gulden.

De invloed, welke de vervanging van de gebogen richting van het Amsterdamsch kanaal door de richting langs de westelijke ringvaart met eene afsnijding Edam - de Nek op de vervoersafstanden van Amsterdam naar Overijssel en Friesland heeft, blijkt uit het volgende staatje:

	van	naar	
		Ketelmond	Friesland
Hoek	via gebogen kanaal	62 K.M.	74 K.M.
van 't H	via afgesneden ringkanaal	81 "	65 "

Wordt de afsnijding Edam - de Nek niet gemaakt dan worden de afstanden langs het ringkanaal 6 K.M. langer.

Voor de vaart naar Friesland en

uiteraard

uiteraard eveneens voor de vaart in andere noordelijke richtingen levert het ringkanaal een voordeel op, voor de vaart naar Overijssel een grooter nadeel.

Dit nadeel is niet te ondervangen wanneer de groote vaart langs het westelijk ringkanaal via Enkhuizen verlegd wordt; verkorting van de vaart van Amsterdam naar Overijssel met 19 K.M. toch zal zeker geen verhoging der uitgaven met 20 millioen gulden of meer wettigen.

Wel zal men aan de bezwaren voor de scheepvaart tusschen Amsterdam en Overijssel zoo veel mogelijk te gemoet kunnen komen. Zooals hiervoor reeds werd aangegeven is een doorgaande oostelijke ringvaart, tusschen Hulde en Elburg zelfs aanzienlijk verbreed, ontworpen. Door deze ringvaart wat ruim te maken, wat wel geen vermeerdering van kosten behoeft op te leveren aangezien aldaar toch waarschijnlijk grond voor de dijken ontleend zal moeten worden en deze vaart op geschikte wijze in verbinding te brengen met de centra van scheepvaartverkeer in Overijssel kan een vaarweg, welke bij de vroegere plannen niet voor een drukke vaart geschikt was ontworpen, gemaakt worden, die gelegenheid zal openen om zonder het IJsselmeer over te varen van Amsterdam naar Overijssel te komen langs een weg die in lengte niet betoekenend verschilt van die langs de westelijke ringvaart.

Hierdoor wordt aan de scheepvaart een belangrijk voordeel geboden aangezien het

oponthoud, dat ondervonden wordt door de wachten tijdens ruw weer op het IJsselmeer vervalt en aldus een zekere compensatie gegeven wordt voor den langeren weg.

Voorloopig schijnt het aanbevelenswaardig de oostelijke ringvaart door een dwarskanaal te verbinden met Kampen en verder langs het Ganzendiep en de Goot een vaarweg van Kampen naar den mond van het Zwartewater te maken; laatstbedoelde vaarweg zal wellicht uit anderen hoofde ook gemaakt moeten worden.

Tenslotte zij nog opgemerkt dat voor de afwatering voorshands geen belangrijke verandering is te wachten wanneer het kanaal tusschen de beide Zuidelijke polders vervangen wordt door de westelijke ringvaart.

Het volgende staatje geeft een overzicht van eenige cijfers betrekking hebbende op de hiervoor behandelde gevallen.

OMSCHRIJVING	in miljoenen gulden		afstand	
	Kosten	minderen kosten der oplossing I.	afstand hoek van I. Ketelmond.	afstand hoek van I. Priesland.
I. open gebogen kanaal	64		62 K.M.	74 K.M.
I ^a . gesloten gebogen kanaal	49	15	62 "	74 "
II . open recht kanaal	57	7	56 "	68 "
II . gesloten recht kanaal	45	19	56 "	68 "
III. open kanaal vanaf Gouwzee	46.5	17.5	67 "	70 "
III ^a gesloten kanaal vanaf Gouwzee	38.5	25.5	67 "	70 "
IV. open W. ringvaart	6	58	87 "	71 "
IV ^a gesloten W. ringvaart	8	56	87 "	71 "
				V.

OMSCHRIJVING	in millioen gulden		afstand	
	Kosten	mindere kosten dan oplossing I.	afstand hoek van U, K etelmond.	afstand hoek van tll Friesland.
V. open W.ringvaart met afsnijding	18	46	81 KM.	65 K.M.
V ^a . gesloten W.ringvaart met afsnijding	26	38	81 "	65 "

Uit deze cijfers mag de conclusie getrokken worden dat in verband met de kosten en met het oog op de belangen van afwatering en scheepvaart de voorkeur moet gegeven worden aan een vaarweg voor de groote vaart langs de westelijke ringvaart met een afsnijding van Edam naar den Nek.

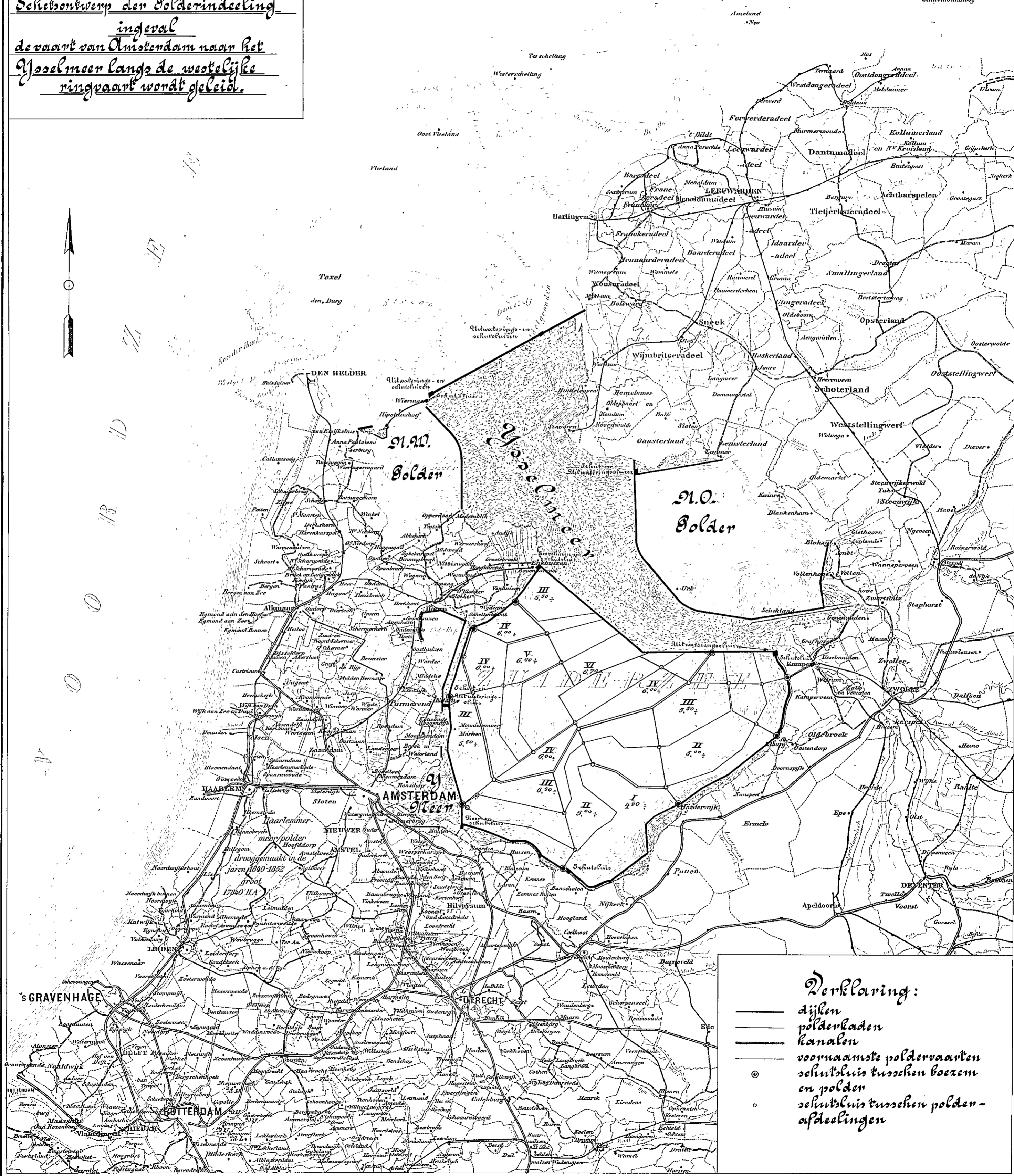
Uit den aard der zaak zijn bij de voorafgaande bestudeering van het vraagstuk de militaire belangen buiten beschouwing gebleven. Waar echter bij de keuze eener oplossing zulke groote finantieele belangen betrokken zijn zal het gewenscht zijn dat de Zuiderzee-Commissie voor Defensiebelangen de gevolgen van de verschillende oplossingen in verband met de militaire verdediging des lands nagaat. Met het oog hierop zijn op de beide hierbijgevoegde kaartjes schetsontwerpen aangegeven voor de verdeeling der polderafdeelingen zoowel voor het geval het gebogen kanaal gemaakt wordt, als voor het geval de groote vaart gelegd wordt langs de westelijke ringvaart met eene afsnijding van Edam naar de Nes.

's-Gravenhage, 10 Februari 1922.

DE HOOFDINGENIEUR BIJ DE ZUIDERZEEWERKEN,

Van Kampen

Zuiderzee en Omgeving.
Schetsontwerp der Polderindeeling
ingeval
de vaart van Amsterdam naar het
Ysselmeer langs de westelijke
ringvaart wordt geleid.



Verklaring:

- dijken
- polderkaden
- kanalen
- voornamete poldervaarten
- ⊙ schutsluis tusschen boezem en polder
- schutsluis tusschen polder-afdeelingen

