

Rijkswaterstaat
directie ... gebied
...
postbus 600
8200 AP Lelystad



en:
a betreffende
ewoning van den
O.polder;
ekeningen reg.
s. 111, 601 en 604.

Rijkswaterstaat
directie IJsselmeergebied
Dijkwettelijk
Postbus 40
8000 AP IJsselmeer

Nota N° 129
Met afz. 1 *131*

Nota betreffende de inrichting van den Noordoostelijken Polder (verkavelingsplan).

Grondslagen
voor het plan,
welke reeds
zijn vastge-
steld.

Bij de inrichting van den Noordoostelijken polder moet rekening gehouden worden met een groot aantal gegevens, welke reeds bijvoorafgaande studiën zijn verkregen en die in vele opzichten grondslagen voor het op te maken plan vormen.

DIRECTIE
DER
DIJKWERKEN
N.O.P. 1239 1938

In de eerste plaats staat vast, dat de bedijking zal loopen van Lemmer over Urk naar een punt op geringen afstand van den Ramspol om vervolgens aan de Overijsselsche kust aan te sluiten nabij Kadoelen. Deze poldergrens is in hoofdzaak bepaald met het oog op de geaardheid van den zeebodem binnen het te bedijken gebied en de wenselijkheid om zoo westelijk mogelijk, met name bij den Ramspol, een toegang vanaf het bestaande land tot den nieuwen polder te kunnen maken.



Ter voorziening in de belangen van de omliggende landen zal in de eerste plaats een afwaterings- en scheepvaartkanaal langs de kust worden gemaakt van Blokzijl tot Kadoelen en aldaar door een keersluis worden afgesloten. Ten behoeve van de afwatering en de scheepvaart van het Zwarte Water zal benoorden het Kamper Eiland een merengebied worden gespaard en langs den polderdijk een afwaterings- en scheepvaartkanaal worden gebaggerd tot bij den Ramspol, waar het water op het IJsselmeer zal worden geloosd, en de scheepvaart verder zal worden geleid door een , van een dam voorziene, geul naar de plaats waar in het IJsselmeer de vereischte diepte aanwezig zal zijn. Aan het eind van deze geul zal een vluchthaven gemaakt moeten worden.

b
79537 1862

De keersluis te Kadoelen zal een doorvaartwijdte krijgen gelijk aan die der bruggen over 1000 tons kanalen, terwijl met het oog op de afwateringsbelangen het benedendeel van het randkanaal zoodanige afmetingen verkrijgt, dat schepen van voornoemd type tot Vollenhove zullen kunnen opvaren, alwaar zij een haven zullen vinden.

Langs den polderomtrek zullen derhalve op 3 punten n.l. te Lemmer, Urk en Vollenhove havens zijn gelegen, waar schepen van 1000 ton of meer zullen kunnen laden en lossen. Het haventje aan het uiteinde van de scheepvaartgeul naar Zwartsluis zal uiteraard van bescheiden aard zijn.

Het staat vast dat de polder in twee afdeelingen verdeeld zal worden en dat de grens ongeveer gevormd zal worden door de dieptelij n van ± 2.80 m - N.A.P. Aangezien de helling van den bodem hier zeer flauw is, bestaat de mogelijkheid door eenige verschuiving de grens nader te doen aanpassen aan een geschikte indeeling van de verkaveling ter plaatse.

De polder zal bemalen worden door drie gemalen, gelegen bij Lemmer en bij Urk voor de tweede afdeeling en bij de Voorst voor de eerste afdeeling. Uiteraard zullen in den polder ruime vaarten op de gemalen gericht moeten zijn. Voor de tweede afdeeling vormen de beide gemalen elkanders reserve, zoodat zij door een ruime vaart verbonden dienen te zijn, terwijl de noodige reserve voor het gemaal van de eerste afdeeling bij de Voorst gevonden zal worden door de scheepvaartsluis tusschen de beide afdeelingen in te richten voor het aflaten van water op de tweede afdeeling, zoodat de beide gemalen van die afdeeling tevens een reserve vormen voor het gemaal van de eerste afdeeling. Uit dien hoofde reeds zal de

hoofdvaart van de eerste afdeeling in verbinding moeten komen met de hoofdvaart in de tweede afdeeling.

Het water, dat door greppels of draineerleidingen aan het land wordt onttrokken, zal door de kavelsloten worden afgevoerd naar de tochten welke, hetzij rechtstreeks in hoofdkanalen, hetzij in secundaire kanalen uitmonden.

Uit een vroeger gemaakte studie betreffende de in den polder te verwachten scheepvaartbeweging, is komen vast te staan, dat de polder voor geen grooter type dan het 2 - 300 tons schip toegankelijk behoeft te zijn, en verder, dat een drietal toegangssluisen tot den polder voldoende is te achten.

Aangezien ruime vaarten vanuit den polder naar de gemalen leiden, en het maken van afzonderlijke fundeeringsputten zeer kostbaar is, zijn de drie toegangssluisen ontworpen terzijde van de gemalen, dus bij Lemmer en bij Urk, waar zij toegang geven tot het IJsselmeer en bij de Voorst, waar een uitgang verkregen wordt naar het randkanaal Blokzijl-Kadoelen. Bij Lemmer wordt de verbinding verkregen met het Friesche grootscheepsvaarwater en in de toekomst met den vaarweg Groningen-IJsselmeer. De sluis bij Urk zal voornamelijk van beteekenis zijn voor de vaart over ^{het} IJsselmeer, in het bijzonder naar Amsterdam en ook naar den IJssel. De sluis bij de Voorst zal in hoofdzaak worden gebruikt voor de vaart naar het Zwarte Water, Zwolle en den IJssel, maar tevens voor de vaart naar Meppel en het land van Vollenhove.

Met het oog op de belangen van de afwatering en van de scheepvaart zal er een doorgaande vaart zijn in de tweede afdeeling tusschen Lemmer en Urk en hierop zal aanslui-

ten een vaart welke, door middel van een schutsluis in de afdeelingsgrens verbinding zal geven met de sluis bij de Voorst.

Bij de bestudeering van de algemeene beginselen van de verkaveling is uitgemaakt, dat in tegenstelling met het stelsel, dat in de Wieringermeer werd gevolgd, de tochten, welke langs de achterzijde van de kavels loopen, niet voor de kleine scheepvaart geschikt behoeven te zijn. Ter voorziening in het scheepvaartverkeer met het eigenlijke land, behoeft slechts zorg te worden gedragen, dat de boerderijen op geen grooter afstand dan ongeveer 4 km komen te liggen van een aanlegplaats, bereikbaar voor het grootste type van schepen, dat in den polder zal worden toegelaten. Dit maakt het dus noodig, dat vanuit de hoofdvaarten opvaarten het land ingaan, welke tevens de functie van secundaire afwateringskanalen zullen vervullen. Verder is het wenschelijk dat de verschillende dorpen voor de scheepvaart toegankelijk zijn.

De hoofdvaarten zullen volledig worden ingericht voor dubbele vaart met de grootste toelaatbare schepen en daarover zullen beweegbare bruggen worden gebouwd.

De opvaarten, welke slechts een lokaal scheepvaartbelang zullen dienen, zullen ingericht worden voor enkele vaart, zij het zoodanig, dat twee der grootste schepen elkaar zullen kunnen passeeren, terwijl zij vaste bruggen zullen verkrijgen, met den onderkant op 5 m boven polderpeil.

De hoofdvaarten zullen den polder in drie stukken verdeelen, welke slechts verbinding met elkaar zullen

hebben ter plaatse van de te bouwen beweegbare bruggen, wier aantal met het oog op de kosten beperkt zal zijn. Bij het uitwerken van het verkavelingsplan moet er dus bepaaldelijk op worden gelet, dat het verkeer in den polder behoorlijk naar de bruggen wordt geleid.

Voor een gezonde ontwikkeling van den polder zullen goede landverbindingen met het omliggende land noodig zijn, zoodat uit den polder wegen op die punten van de kust gericht zullen moeten worden, waar rechtstreeks contact met het achterland bestaat.

Een zeer belangrijk aansluitingspunt is bij den Ramspol gelegen, van waaruit langs een weg over het Kamper-eiland Kampen en verder langs den daar aanvangenden Rijksweg Zwolle kunnen worden bereikt. Dit zal ook den aangewezen uitgang naar het centrum des lands worden.

De keersluis bij Kadoelen biedt een natuurlijke gelegenheid voor aansluiting op den weg van Vollenhove naar Zwartsluis, van waaruit Meppel en Zwolle kunnen worden bereikt.

Aansluiting van het wegennet van den polder bij Vollenhove is gewenscht met het oog op de daar te maken havengelegenheid, terwijl vanuit die stad wegen loopen naar Zwartsluis (Zwolle) en Meppel en Steenwijk.

Op het ontworpen Provinciale wegenplan van Overijssel komt een nieuwe directe weg van Blokzijl naar Steenwijk voor, zoodat bij eerstgenoemde plaats een aangewezen verbindingspunt tusschen het wegennet in den polder en dat in het bestaande land aanwezig is.

Vanuit Kuinre gaan wegen eenerzijds over Ossenzijl en Oldemarkt naar Steenwijk en anderzijds naar Wolvega en

Heerenveen, zoodat ook hier een punt aan de kust is gelegen waar het verkeer uit den polder zal moeten aansluiten.

Tenslotte eindigt te Lemmer de Rijksweg van Leeuwarden over Sneek naar deze plaats en hier is dus het hoofdtoegangspunt gelegen naar de voornaamste centra van Friesland.

Ongetwijfeld zullen bij Ramspol en bij Lemmer de belangrijkste toegangen naar den polder ontstaan, bovendien aansluitende aan het Rijkswegennet. Uit den geheelen polder zullen dus goede verbindingen naar deze punten moeten ontstaan, waardoor het voor de hand ligt, dat een verbindingsweg tusschen beide punten noodig zal zijn, welke in het midden van den polder zal vloeien en een hoofdverkeersas in den polder zal vormen. Verder zullen uit het centrum van den polder hoofdverbindingen tot stand gebracht moeten worden naar de overige aansluitingspunten, Kuinre, Blokzijl, Vollenhove, Kadoelen en de haven van Urk.



Nadere gegevens voor het plan.

Nu verschillende reeds vaststaande gegevens, welke grondslagen voor de inrichting van den polder zullen vormen, zijn besproken, moet het karakter, dat de polder zelf zal verkrijgen, nader in het oog worden gevat.

De bodemkundige kaart van den polder leert, dat ingedijkt zullen worden ongeveer:

15.800 ha zeer goede kleigrond

12.500 ha goede kleigrond

9.900 ha goede zavelgrond

7.900 ha lichte zavelgrond benevens

1.500 ha zand-, veen- en leemgronden
totaal 47.600 ha.

De kaart leert verder, dat de zandige gebieden langs de randen van den polder zijn gelegen.

De algemeene landbouw-conjunctuur van ons land is van dien aard, dat er een overmaat is van zuivelproducten en een tekort aan landbouwproducten. Het ligt dus in de reden, dat slechts die gebieden van den nieuwen polder voor weidebedrijf zullen worden bestemd, waar dit met het oog op de geaardheid van den bodem noodig zal zijn, met andere woorden op de zandige gebieden, terwijl verwacht moet worden, dat het overgrootste deel van den polder, bestaande uit goede klei- en zavelgronden, voor den akkerbouw zal worden bestemd. Dit bepaalt in hoofdzaak het karakter, dat de nieuwe polder zal verkrijgen. Het grootere landbouwbedrijf zal hier overheerschen en mitsdien zal de polder in karakter belangrijk afwijken van het aangrenzende land.

Het zuiden van Friesland toch is het greidegebied en aansluitende zal slechts een smalle strook van enkele kilometers breedte voor veeteelt zijn aangewezen.

Aan de oostzijde grenst de polder aan een gebied, dat agrarisch zeer achterlijk is. Wel zal daarin door de geleidelijke inpolderingen in het land van Vollenhove verandering komen, maar dit is in elk geval een gebied van lichteren grond.

Ten zuiden van den polder is het Kamper-eiland gelegen waar weder uitsluitend het weide- en hooibedrijf wordt uitgeoefend.

Landbouwkundig zal de polder dus in hoofdzaak een op zich zelf staand gebied vormen, maar ook al zou dit in mindere mate het geval zijn, dan zou toch op grond van de ervaring in de Wieringermeer opgedaan, nog moeten

worden aangenomen, dat de polder zich zeer sterk als een afzonderlijk gebied zal ontwikkelen.

In de Wieringermeer immers, waar in de nabijheid veel meer gelijk georiënteerde gebieden aanwezig zijn dan dit bij den Noordoostelijken polder het geval zal zijn, ontstaat zeer weinig contact met het omliggende land en heeft de bevolking een sterk uitgesproken neiging om zich in den eigen polder te concentreeren. Dit is ook zeer verklaarbaar, omdat de polderbevolking uit verschillende deelen van het land afkomstig is en zich derhalve niet als geheel verwant gevoelt met de bevolking van het aangrenzende oude land.

Een gesloten landbouwgebied van ongeveer 48.000 ha zal in velerlei opzicht behoefte gevoelen aan gecentraliseerde voorzieningen, welke, willen zij zoo goed mogelijk aan hun doel beantwoorden, zoo krachtig mogelijk moeten zijn. Hierbij valt te denken aan hetgeen aan landbouwende bevolking bij herhaling noodig heeft voor den aankoop van landbouwwerktuigen, mest en zaaizaad, aan voorlichting voor het bedrijf, aan afzet voor gekweekte producten, zoomede aan gelegenheid voor financieele transacties. Noodig zijn verder vereenigingen op landbouw gebied, goede onderwijsinstellingen, voorzieningen op kerkelijk en sociaal gebied, enz. Slechts bij concentratie zullen op verschillend gebied voldoende krachtige inrichtingen ontstaan, welke zoo goed mogelijk aan de te stellen eischen zullen voldoen, terwijl anderzijds het gebied van 48000 ha niet zoo groot is, dat deze inrichtingen niet in staat zouden zijn den nieuwen polder voldoende

te bedienen, zoodat splitsing hier een levenskrachtige ontwikkeling zou belemmeren. Het zal daarom noodig zijn, dat in den polder één hoofdplaats ontstaat, waar zich kunnen vestigen belangrijke voorzieningsbedrijven voor de polderbevolking (eenige industrie, handelszaken, transportonderneming, winkels van hetgeen ~~met~~ tot de dagelijksche levensbehoeften behoortenz.) waar centrale landbouw vereenigingen, voorlichtings- en openbare diensten hun zetel zullen vinden, waar markt- en bankwezen zich behoorlijk zal kunnen ontwikkelen en waar ziekenverpleging, voortgezet onderwijs en ook eenige gelegenheid tot ontwikkeling en ontspanning te vinden zal zijn.

Deze overwegingen leiden tot de verwachting, dat zich in den polder een hoofdplaats zal ontwikkelen, welke te vergelijken zal zijn met plaatsen als b.v. Meppel (13.000 inwoners) of Steenwijk (8.000 inwoners) in het omliggende gebied.

Voor verder reikende behoeften, welke in een dergelijk bevolkingscentrum geen voorziening vinden, zal de polder zich richten op grootere centra in de omgeving als Leeuwarden en Zwolle, waarbij wel in het oog moet worden gehouden, dat zelfs het noordelijkste deel van den polder op nagenoeg gelijken afstand van beide steden is gelegen.

Naast de hiervoor besproken hoofdplaats zullen in den polder verschillende dorpen noodig zijn, welke voor de omwonenden belang zullen hebben voor de verzorging van de dagelijksche behoeften, als lager onderwijs, geneeskundige hulp, aanschaffing van levensbehoeften en

eenvoudige hulpmiddelen enz. Hier zal ook een deel van de landarbeidersbevolking gevestigd zijn.

De landbouw ziet er in het algemeen geen bezwaar in, dat de landarbeidersbevolking, voor zoover de knechts niet direct bij de boerderijen wonen, in of rond de dorpen worden geconcentreerd. Dit biedt het groote voordeel, dat de sociale en cultureele verzorging der bevolking wordt geconcentreerd en daardoor beter en minder kostbaar verzorgd kan worden dan bij een meer verspreide bewoning. In dit opzicht moet dus eveneens zooveel doenlijk naar concentratie worden gestreefd, zoover dit ^{bij} een goede verzorging der economische belangen mogelijk is.

Ook in de Wieringermeer is de bevolking, voor zoover deze niet direct op het land woont, in een drietal dorpen en wel op onderlingen afstand van ongeveer 3 km gevestigd. De ervaring heeft echter geleerd, dat deze afstand groter kan zijn. Wel is in het algemeen in het oude land de afstand der dorpen kleiner, maar deze toestand is historisch gegroeid in een tijd, dat de moderne vervoermiddelen ontbraken. Deze hebben de afstanden verkort, zoodat op een onderlingen afstand der dorpen van ongeveer 7 km in den nieuwen polder gerekend mag worden. Dit leidt er toe, dat naast de hoofdplaats nog een 5-tal dorpen in den polder noodig zullen zijn. Hierbij moet er nog de aandacht op worden gevestigd, dat de langs den rand gelegen plaatsen Lemmer, Kuinre, Blokzijl en Vollenhove een zekere beteekenis voor de dorpsvoorzieningen van het aangrenzende deel van den nieuwen polder zal kunnen krijgen. Al zou het uit een oogpunt van economie van den nieuwen polder op zich zelf beschouwd misschien wenschelijker zijn,

alle voorzieningen der bevolking zooveel mogelijk binnen den polder te houden, anderzijds mag uit een algemeen oogpunt beschouwd niet over het hoofd worden gezien, dat de randgemeenten, tengevolge van de uitvoering van de Zuiderzeewerken, zware slagen te verduren hadden, zoodat het billijk is, dat zij daarvoor in de toekomst in het nieuw aan te winnen land een zekere compensatie zullen vinden.


Met het oog op de inrichting van den polder is het noodig zich althans eenigermate een denkbeeld te vormen van den omvang der bevolking en hoe deze zich zal verdeelen over de hoofdplaats, de dorpen en het platte land.

In zijn hierbij overgelegde nota levert ir. Van der Bom hieromtrent een belangrijke studie, welke naar mijne meening juiste aanwijzingen omtrent dit vraagstuk geeft. Volgens deze studie kan voorshands worden verwacht, dat op den duur de hoofdplaats een bevolking van een 10.000 zielen zal kunnen verkrijgen en de verschillende dorpen een bevolking van gemiddeld ongeveer 4.000 zielen, terwijl het overige deel der bevolking op het land gehuisvest zal zijn.

Wat de ligging van de bevolkingscentra betreft, zij in de eerste plaats opgemerkt, dat het logisch is, dat de hoofdplaats ongeveer in het zwaartepunt van den polder zal komen te liggen aan de hoofdvaart Lemmer - Urk en dat de hoofdvaart naar de Voorst hier zal aftakken. Ook de hoofdweg Lemmer - Ramspol dient langs de hoofdplaats te worden gevoerd, van waaruit tevens hoofdwegen naar de overige toegangspunten van den polder moeten

gaan. De vijf dorpen zullen rond het hoofddorp gegroepeerd moeten worden. Er zullen dan in het gebied bewesten de hoofdvaart Lemmer - Urk, mede gelet op den afstand van deze twee plaatsen twee dorpen noodig zijn evenals tusschen Urk en Vollenhove in het gebied bezuiden de hoofdvaarten Urk - hoofdplaats en hoofdplaats - de Voorst; het vijfde dorp zal dan in het oostelijk deel van den polder vallen, waar overigens aan de randgemeenten een zekere dorpsfunctie kan worden toegedacht.

Bij de nadere keuze van de plaats der bevolkingskernen zal ook aandacht besteed moeten worden aan de geaardheid van den ondergrond. Is deze in de buurt van de plaats waar een dorp gesticht moet worden, ~~beter dan elders dan zal het dorp aldaar gesticht moeten worden~~, maar het is niet te ontgaan, dat in een polder met ~~uitgestrekte klei en veenlagen in den ondergrond ook dorpen gesticht zullen moeten worden op wat de ondergrond betreft minder gunstige plaatsen.~~



De te verwachten verdeling der bevolking, welke hiervoor is aangegeven, leidt er toe, dat bij het opmaken van het plan gerekend moet worden op de mogelijkheid van het volgende verkeer in den polder. De bewoners van het land zullen zich gemakkelijk naar hun dorp moeten kunnen begeven en zonder te grooten omweg naar de hoofdplaats en de belangrijke centra buiten den polder. Van uit de dorpen zullen de hoofdplaats en de centra buiten den polder goed bereikbaar moeten zijn, terwijl dit laatste evenzeer voor de hoofdplaats zelf geldt. Het verkeer tusschen de dorpen onderling zal niet van pri-

maire beteekenis zijn.

Wat het verkeer te water betreft zullen, gelijk reeds is opgemerkt, de dorpen aan vaarten gelegen moeten zijn en de boerderijen op niet te grooten afstand van los- en laadplaatsen. Aangezien het vervoer te water voor het akkerbouwgebied van grooter beteekenis zal zijn, dan voor het weide-gebied, is in het eerste voor dezen afstand als regel niet meer dan 3 km aan te houden en in het laatste 5 km.

In verband met het voorgaande zal er bij de verkaveling naar gestreefd moeten worden het verkeer langs de polderwegen zooveel mogelijk naar de dorpen te doen concentreren en deze door korte wegen met de hoofdplaats te verbinden, terwijl ook naar goede aansluiting op de hoofdverkeersaderen in den polder moet worden gestreefd, waardoor de gemakkelijke verbinding met de centra buiten den polder zal worden bevorderd. Ten aanzien van de hoofdplaats moet op dit laatste in het bijzonder worden gelet. Van af de toegangspunten zal gelet moeten worden op goede gelegenheid voor spreiding van het verkeer, dat den polder ingaat.

De eischen van afwatering, verkeer en bewoning, waaraan toch met het oog op een gezonde economische ontwikkeling van den polder moet worden voldaan, leggen het plan van de inrichting reeds in vele opzichten vast en de eigenlijke verkaveling moet daaraan worden aangepast. Dit beperkt de vrijheid bij het toepassen der door een vroegere studie als op zich zelf meest wenschelijk geoordeelde verkavelingssystemen, terwijl het bij de uit

de situatie volgende verkaveling veelal moeilijk is uit te maken welk systeem wordt gevolgd.

In het bijzonder is nog overwogen hoe de verkaveling zich aan de poldergrenzen moet aansluiten.

Ook wanneer de polderwegen loodrecht op den dijk verlopen, moet, als afsluiting van het wegennet toch wel een weg evenwijdig aan den dijk worden toegevoegd. Aan dezen laatsten weg zouden geen bedrijven behoeven te liggen; hij voorkomt, dat de, eenige kilometers lange, laatste gedeelten van de wegen loodrecht op den dijk zouden doodlopen. Het doodlopen van wegen is, behoudens wellicht in een enkel uitzonderingsgeval, ongewenscht, zowel voor het bedrijfsverkeer als voor het huishoudelijk verkeer naar de boerderijen. Het geeft nu niet dan voordeelen, bedoelden weg niet langs den dijk te leggen, maar op een kavellengte meer binnewaarts en dus een reeks langs den dijk liggende kavels uitweg op dien weg te geven. Voor de afwatering van die reeks is het dan noodig een der slooten langs dien weg tot tochtsloot te verruimen. De bedrijfsgebouwen op die strook liggen dan aanmerkelijk minder geïsoleerd dan bij andere oplossingen; in het algemeen gesproken bevinden zij zich 800 m dicht bij de in den polder gelegen bewoonde oorden. Vermeden wordt, dat gewoond moet worden dicht bij den dijk, waar tengevolge van de kwel de grondwaterstand hoog is. Daarenboven laat zich een kostenbesparing berekenen.

Eindelijk is het wel zeker, dat het een moeilijke, zoo niet onoplosbare opgave is, onmiddellijk langs den dijk,

welke over zeer groote lengten recht en onbewogen door-
gaat, een weg te maken, die uit een oogpunt van landschap-
pelijke verzorging ook maar eenigermate bevredigend is.
Voor een 800 m meer binnenwaarts liggende weg is die op-
gave niet zwaarder dan voor de andere wegen. Het uit-
zicht op den dijk wordt onderbroken door de aan de dijk-
zijde van den weg gelegen bebouwing. In veel gevallen
zal de weg zelfs aan beide zijden bebouwd kunnen zijn.

Het aspect van de gebieden langs de randen, die
uiteraard tamelijk geïsoleerd liggen, zal bij toepassing
van deze oplossing ongetwijfeld winnen. Het zal dan noo-
dig zijn langs den dijk een eenvoudig verhard pad aan te
leggen ten behoeve van inspectie en onderhoud van de wa-
terkeering; dit pad moet van afstand tot afstand met het
wegennet van den polder worden verbonden. De kosten van
dit pad zijn, bij het opmaken van de hiervoor genoemde
kostenberekening in rekening gebracht.

Steeds zal dus op één kavellengte van den rand van
den polder een weg met tochtsloot liggen, tenzij speciale
redenen een afwijking motiveeren.

Verder zijn er principieel twee mogelijkheden, vol-
gens welke het verkavelingsstelsel aan den rand kan aan-
sluiten: de secundaire kanalen kunnen evenwijdig aan, dan
wel loodrecht op den rand van den polder worden ontwor-
pen. Het is uit een vergelijkende kostenberekening ge-
bleken, dat de tweede oplossing steeds de goedkoopste is
en derhalve zooveel mogelijk voor toepassing in aanmer-
king komt.

Thans vraagt de afvoer van het kwelwater nog de aan-
dacht; in de Wieringermeer is een afzonderlijke kwelzone

gemaakt om het zoute kwelwater zooveel mogelijk afgescheiden te houden van het overige polderwater en nagegaan dient te worden of een dergelijke oplossing in den Noordoostelijken polder ook noodig is.

Berekend kan worden, dat aanzienlijk meer dan de helft van de berekende kwel in de afwateringsleidingen komt in een strook ter breedte van één kavellengte langs den polderrand. Dus kan zeker worden aangenomen, dat de hiervoor besproken tochtwerken op een afstand van één kavellengte evenwijdig aan de polderbegrenzing loopt, practisch met het geheele kwelbezwaar wordt belast.

Nu is een berekening naar het jaarlijksch chloorbezwaar van den Noordoostelijken polder ingesteld met het volgende resultaat:

	na:	10	20	50	100	jaar
6	chloor in 10 kg:	350	300	250	200.	

De eerste jaren behoeven niet te worden beschouwd, aangezien dan het chloor, dat door ontzilting van de bouwvoor in het polderwater komt, overwegend is. Evenals in de Wieringermeer zal de kwelzone, dan het deel van den polder zijn met het minst zoute water.

Wanneer het kwelchloor homogeen werd gemengd, zou het gehalte van het geheele polderwater in de bovengenoemde perioden zijn: resp. 0,67, 0,57, 0,48 en 0,38 gram per l. Voor de Wieringermeer zijn deze cijfers 4 à 5 maal zoo hoog; hieruit volgt, dat de toestand aldaar in geen geval als maatstaf mag dienen voor dien in den Noordoostelijken Polder.

Wordt het kwelwater niet vermengd met den neerslag dan is het chloorgehalte van het kwelwater in den

Noordoostelijken Polder resp. 1,00, 0,86, 0,72 en 0,57 gram per l.

Deze laatste rij getallen geeft dus het maximum aan, waartoe het chloorgehalte kan stijgen.

Neemt men nu in aanmerking, dat het in de Wieringermeer voor infiltratie en veedrenking ingelaten water in 1935 een chloorgehalte van 1,20 tot 1,80 gram per l had, terwijl de resultaten daarmee bereikt, tot tevredenheid stemmen, dan volgt hieruit, dat tegen een verspreiding van het kwelwater door den Noordoostelijken Polder geen bezwaar behoeft te bestaan.

Een belangrijk deel van het kwelgebied, met name dat tusschen Lemmer en Urk, bestaat uit lichte gronden, die voor een deel voor veehouderij zullen worden gebruikt. In dit gebied zal men betrekkelijk hoge waterstanden in de slooten wenschen en het polderwater voor veedrenking willen benutten, men zal daar dus vrij hoge eischen aan de kwaliteit van het water stellen. Daarentegen zal in het meer binnenwaarts gelegen akkerbouwgebied, waar de slooten droog zijn en het polderwater ver beneden het maaiveld staat, de aard van het water van geringere beteekenis zijn.

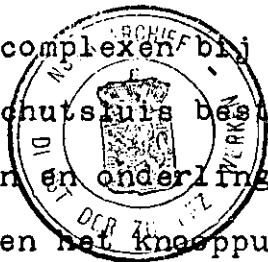
Zou men de kwelzone door den aanleg van een kwelvaart isoleeren, dan werd de toestand voor het akkerbouwgebied gunstiger en het grasland zou achteruit gaan, terwijl juist voor het akkerbouwgebied bij de chloorgehalten, waarover hier sprake is, aan verbetering geen behoefte bestaat en de graslanden dichter bij de grens van het toelaatbare verkeer.

Deze overwegingen leiden dus tot de conclusie, dat het, althans als de kwelzone voor weiland te gebruiken grond bevat, gewenscht is de vermenging van kwel- en neerslagwater zooveel mogelijk te bevorderen. Dit geschiedt wanneer de kanalen loodrecht op den dijk worden gelegd.

Omschrijving
van het plan.

Het ontworpen plan is aangegeven op de bijlagen III en IV, waarvan de eerste het schema van de hoofdverkeerswegen te land en te water geeft, terwijl op de tweede nauwkeuriger het geheele verkavelingsplan is aangegeven.

Het schema toont in de eerste plaats duidelijk aan, dat uitgaande van de drie complexen bij Lemmer, Urk en de Voorst, uit gemaal en schutsluis bestaande, de hoofdvaarten den polder inloopen en onderling zijn verbonden; het was uiteraard aangewezen het knooppunt der vaarten nabij de hoofdplaats te leggen.



Van uit de hoofdvaarten gaan de noodige opvaarten, welke tevens de secundaire afwateringskanalen zijn, het land in.

Zij loopen voor een groot deel ongeveer loodrecht op den polderomtrek, zooals hiervoor als wenschelijk werd aangegeven en bereiken, gelijk noodig is, alle dorpen, zoover deze niet aan de hoofdvaarten zijn gelegen. De opvaarten kruisen zoo min mogelijk de wegen, teneinde den bouw van bruggen op de kruispunten te ontgaan. De opvaarten zijn zoo ver doorgetrokken, dat aan den eisch van den maximum afstand der boerderijen tot een aanlegplaats kan worden voldaan. Een vaart is doorgetrokken tot bij Kuinre, omdat, gelijk nader zal blijken, deze plaats beteekenis zal moeten verkrijgen als dorpscentrum van den polder en

deze verbinding reeds is toegezegd.

De hoofdvaarten snijden, zooals ook reeds is opgemerkt, den polder in drie stukken, een westelijk, een zuidelijk en een oostelijk gedeelte. De drie toegangssluisen en de poldersluis, gelegen in de afdeelingsgrens bij B, zullen uiteraard beweegbare bruggen verkrijgen, terwijl het een eisch is, dat er bij de hoofdplaats bruggen zijn, toegang gevende tot de beide afdeelingen, waarin deze plaats niet is gelegen. Bovendien zijn dan de hoofdvaarten van de hoofdplaats naar Urk en Lemmer beide nog ongeveer in het midden overbrugd. De drie hoofdvaarten worden dus aan de eindpunten en in het midden beweegbaar overbrugd.

Hoe het verkeer op de bruggen wordt gericht, zal nog nader worden gezien.

De belangrijkste verkeersader Lemmer - Ramspol spreekt in het plan zeer duidelijk; hij is buiten langs de hoofdplaats en het dorp C gevoerd en er komt geen bebouwing langs; wegen voor doorgaand verkeer en polderwegen komen er op uit.

Tenigszins haaks op de hoofdverkeersas gaan van uit de hoofdplaats belangrijke wegen voor doorgaand polderverkeer naar de haven van Urk en naar Vollenhove met zijn haven en wegen, welke gericht zijn op belangrijke bestaande centra. Bij het dorp B takt van den weg naar Vollenhove, de weg naar Blokzijl en Steenwijk af, terwijl dicht bij A de aftakking van den weg naar Kuinre is ontworpen.

Tenslotte is nog gezorgd voor een behoorlijkentoe-gang van het omliggende gebied naar het vluchthaventje,

dat is ontworpen aan het einde van de scheepvaartgeul naar het Zwarte Water, terwijl ook nog een toegang is ontworpen naar het langs den dijk gebouwde, weinig betekende Blankenham, dat verstoken is van verbindingen naar het verder weg gelegen gebied.

Op deze wijze is een net van wegen voor doorgaand verkeer ontworpen, dat een goede verbinding van den nieuwen polder met het aangrenzende land en in het bijzonder met de daarin gelegen grootere bevolkingscentra verzekert. Vooral dit laatste is van belang. Gelijk hiervoor is betoogd, moet worden verwacht, dat de nieuwe polder een uitgesproken eigen economisch karakter zal verkrijgen, zoodat het contact met het aangrenzende platteland zwak zal blijven. Intusschen vormen de plaatsen langs den polderrand wederom centra voor het omliggende platteland.

Zooals bij de hiervoor verzamelde gegevens is gebleken, vormen de verbindingen tusschen de hoofdplaats en de dorpen een belangrijk verkeersvraagstuk in den polder. De dorpen B en C zijn met de hoofdplaats verbonden door de twee belangrijkste wegen; het dorp E is rechtstreeks door een weg verbonden met de hoofdplaats. In de verbindingen van A met D en F komt een haaksche ombuiging voor, maar de geringe afstandsvermeerdering welke bij afsnijding daarvan zou kunnen worden verkregen, wettigt zeker geen schuine verbinding door de verkaveling, welke bovendien voor de verbinding naar D een overbrugging van de hoofdvaart noodig zou maken.

Wanneer op het verkavelingsplan de loop der wegen nabij de dorpen wordt nagegaan, blijkt, dat van de

verschillende kanten een goede toevloeiing van het verkeer is verkregen, zooals hiervoor ook als eisch werd gesteld.

Een laatste punt, dat, gelijk hiervoor werd aangegeven, voor het landverkeer van belang is, betreft de spreiding van het verkeer vanaf de aansluitingspunten langs den rand en de hoofdverkeersader Lemmer - Ramspol den polder in.

Het verkeer, dat bij Ramspol in den polder komt, kan rechtstreeks doorgaan naar de hoofdplaats en verder naar het noorden en vindt in het zuidelijk deel van den polder ruimschoots vertakkingen. In het bijzonder wordt bij C een weg aangetroffen voor doorgaand verkeer naar D en de brug over de westelijke hoofdvaart, van waaruit het westelijk deel van den polder kan worden bereikt. Ongeveer midden tusschen C en A heeft verder de aftakking plaats van het verkeer naar B, dat weder een centrum is voor het verkeer in het oostelijk gedeelte van den polder.

Vanaf het minder belangrijke toegangspunt bij Kadoelen kan het verkeer het anders eenigszins geïsoleerde zuidoostelijk gebied van den polder bereiken en via de brug over de sluis bij de Voorst ook het oostelijk deel van den polder.

Vanaf Vollenhove worden rechtstreeks het belangrijke knooppunt B en de hoofdplaats bereikt, terwijl langs den randweg het oostelijkste gebied van den polder kan worden bediend.

Voor den toegang bij Blokzijl geldt ongeveer hetzelfde. Vanuit Kuinre voeren wegen rechtstreeks naar de hoofdplaats en het noordelijk centrum F, terwijl langs den randweg het meer langs de kust gelegen gebied kan worden bereikt.

Tenslotte voert van Lemmer af in de eerste plaats de hoofdweg naar A, en hierop komen de wegen van het noordelijk gebied van het oostelijk polderdeel uit en in de tweede plaats voert een weg voor doorgaand verkeer naar F en het hart van het westelijk deel van den polder.

Tenslotte voert vanaf Urk, met zijn haven een weg rechtstreeks naar de hoofdplaats, van welkenweg het verkeer zich in het westelijk deel van den polder kan verspreiden, terwijl langs een anderen weg, welke over de sluis wordt gevoerd, het zuidelijk deel van den polder goed bereikbaar is.

Het verkeer uit den polder wordt in het oostelijk en zuidelijk gedeelte van den polder systematisch naar de hoofdverkeersaderen Lemmer - Ramspol en hoofdplaats - Vollenhove geleid. Uit het westelijk deel van den polder wordt het verkeer meer geconcentreerd naar den hoofdweg Lemmer - Ramspol gevoerd over de bruggen in den weg F - Kuinre, bij A en tusschen A en Urk.

Uit het voorgaande moge blijken, dat het hiervoor aangegeven meest beteekenende verkeer in den polder naar behooren zal kunnen plaats hebben.

Uit de hiervoor verstrekte gegevens werd de gevolgtrekking gemaakt, dat gerekend moet worden op de stichting van één hoofdplaats en van vijf dorpen in den polder, terwijl ook de aangrenzende plaatsen een zekere dorpsfunctie zullen kunnen vervullen.

Door de ligging van de hoofdplaats wordt de ligging van de hoofdlijnen van het plan nader bepaald. Het is, gelijk reeds werd aangegeven, logisch deze plaats ongeveer in het zwaartepunt van den polder te ontwerpen,

zooals in het plan is geschied . Met het oog op de grondgesteldheid was eerst een noordoostelijker punt gekozen, maar bij de gekozen oplossing werd een rustiger indeeling en een verkaveling met minder scheeve kavels verkregen. Een uit algemeen oogpunt minder gunstige ligging zou zich blijvend doen gevoelen, het bezwaar van den minder gunstigen ondergrond, welke dus sterker zal klinken, zal van tijdelijken aard zijn (grootere gebouwen zullen toch onderheid moeten worden) en kon daarom niet doorslaggevend zijn.

In het breede deel van den polder ligt de hoofdplaats wat westelijk van het midden, hetgeen nuttig is om te voorkomen dat het westelijk gebied van den polder, waar inderdaad geen land meer achter ligt, een te afgelegen streek zou worden.

De verdeeling van de dorpen wordt eenigermate beïnvloed door de aanwezigheid van de randplaatsen Lemmer, Kuinre, Blokzijl, Vollenhove en Urk. Verder zal de hoofdplaats voor het centrum van den polder tevens de dorpsfunctie vervullen. De omvang van het westelijk, zoowel als van het zuidelijk deel van den polder maakt telkens de stichting van twee dorpen aldaar noodzakelijk.

Het was aangewezen de dorpen E en F gelijkmatig te verdeelen tusschen Urk en Lemmer, waarbij F iets meer naar binnen is getrokken, omdat het verder van de invloedssfeer van A ligt; verwacht moet worden, dat dit dorp een belangrijk centrum in het noorden zal worden.

De dorpen D en C zijn weder gelijkmatig tusschen Urk en de Voorst verdeeld.

Het dorp B heeft tenslotte een zeer gelukkige

centrale ligging in het oosten van den polder verkregen.

Het oostelijk deel van den polder wordt in het noorden te smal om de stichting van een zesde dorp aldaar noodig te maken. Ware Kuinre er niet, dan zou men de neiging krijgen daar een half dorp te stichten. Als gevolg van den vorm van den polder ter plaatse zal Kuinre dus een onmisbare functie voor het aangrenzende gebied van den polder moeten vervullen. Kuinre is daar ongetwijfeld te klein voor en zal dus aan de polderzijde moeten worden uitgebreid, waartoe aldaar gelegenheid bestaat; op de beide kaarten is dit schematisch aangeduid. Deze uitbreiding zal in overeenstemming moeten zijn met de eischen, welke bij de kolonisatie van den polder gesteld worden en in overleg met de betrokken directie moeten worden uitgevoerd. Zou nader blijken, dat dit tot te groote bezwaren aanleiding zou geven, dan zal Nieuw Kuinre als polderdorp gesticht moeten worden.



De administratieve oplossing, welke hier zal worden gekozen, is echter hier nog niet aan de orde; vast staat slechts dat ter plaatse een zekere bevolkingskern niet gemist kan worden.

Bij de nadere bepaling voor de juiste plaats van bevolkingskernen en verkeerswegen te land en te water is er van uitgegaan, dat een verkaveling van het land kon worden verkregen, welke zooveel mogelijk voldoet aan de daaromtrent gestelde eischen, in het bijzonder, dat de verkaveling zooveel mogelijk rechthoekig is. De randkavels liggen in het algemeen loodrecht op den dijk; alleen beoosten het haventje aan het einde van de scheepvaartgeul naar het Zwarte Water werd hiervan afgeweken en is een betere toegang tot dit

haventje verkregen. De definitieve grens tusschen de twee polderafdeelingen is aan de verkaveling ter plaatse aangepast. De scherpe scheiding tusschen de eertijds als meest wenschelijk aangegeven verkavelingsystemen is op vele plaatsen min of meer verdoezeld. Feitelijk is bij de studie daaromtrent gedacht aan grooter eenheden dan in den polder tengevolge van de eischen van bewoning en verkeer kunnen ontstaan. Toch kan gezegd worden, dat de verkaveling op zeer bevredigende wijze kan plaats hebben, gelijk uit de kaart, bijlage IV, moge blijken. De afwatering zal overal aan de gestelde eischen voldoen.



Algemeen gezien is thans een plan verkregen, dat overzichtelijk is. In hoofdzaak overwogen twee hoofd-richtingen, nl. noord - zuid en oost - west, zonder dat daardoor een geestlooze, vermoeiende, zich steeds herhalende gelijkvormige rechthoekige indeeling is verkregen. Verwacht mag worden, dat hierdoor een aantrekkelijk polderlandschap zal worden verkregen, waarin het oriënteren niet moeilijk zal zijn, waarin op geleidelijke wijze de centra van bevolking en de verschillende gebieden van den polder bereikt zullen kunnen worden en waarin de dorpen zich logisch zullen groepeeren.

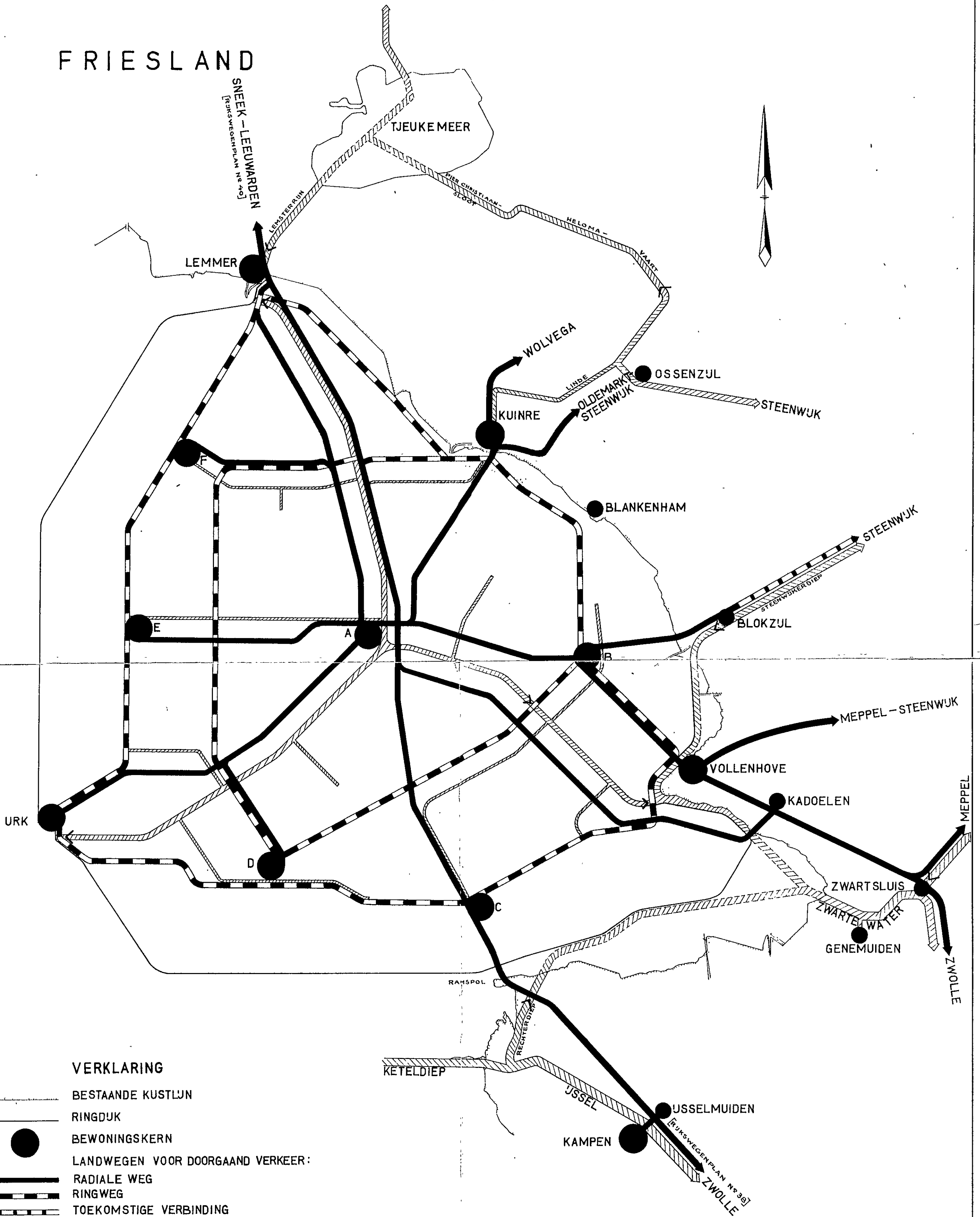
De grondslagen van het plan geven recht te verwachten, dat de dorpen, aansluitend hieraan gebouwd, eveneens een bevredigend beeld zullen kunnen opleveren.

DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR VAN DEN RIJKSWATERSTAAT,
BELAST MET DE UITVOERING VAN DEN DIENST DER
ZUIDERZEEWERKEN,

(w.g.) Van Kuffeler.

19 Juli 1930

FRIESLAND



VERKLARING

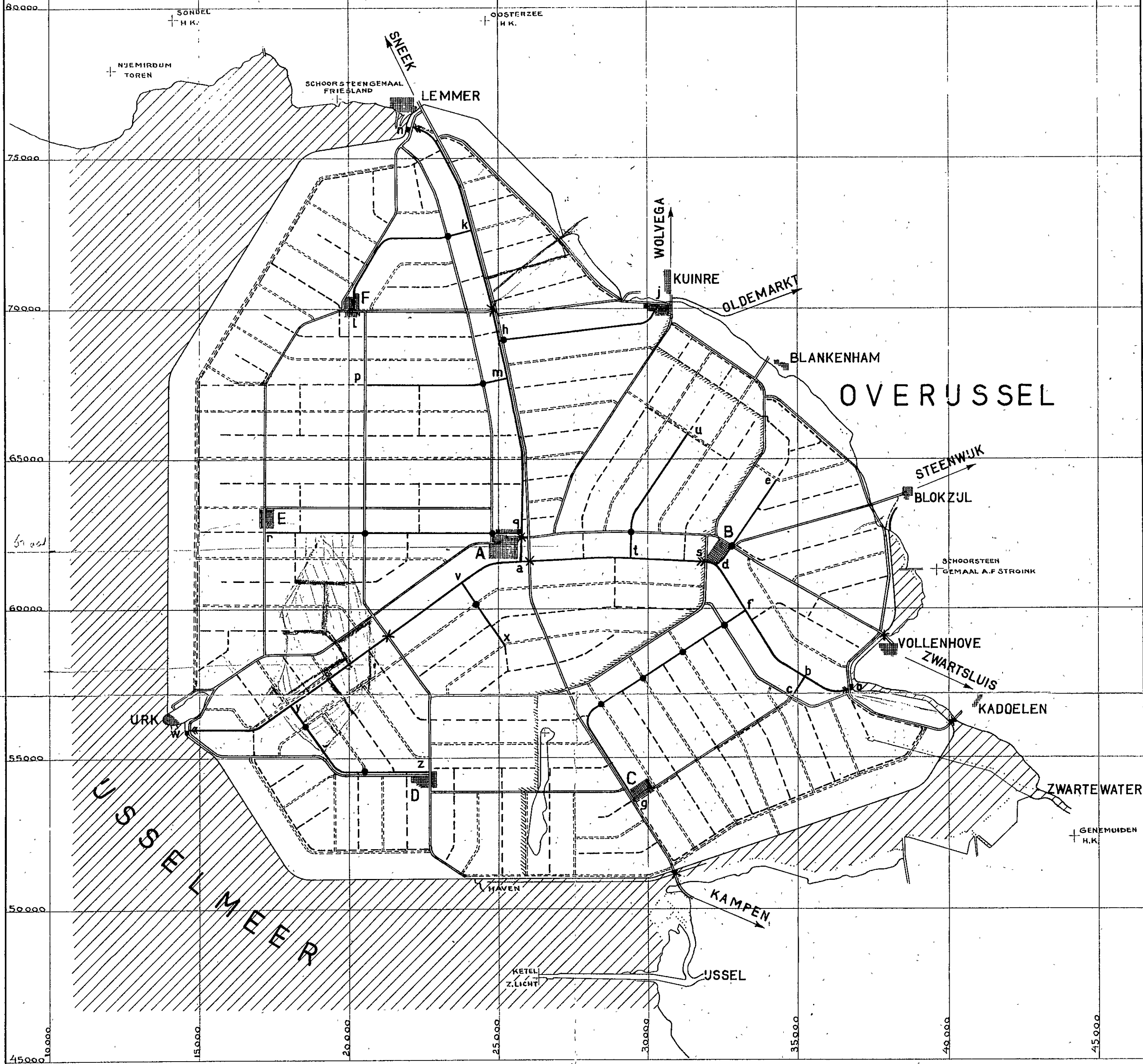
- BESTAANDE KUSTLIJN
- RINGDIJK
- BEWONINGSKERN
- LANDWEGEN VOOR DOORGAAND VERKEER:
- RADIALE WEG
- RINGWEG
- TOEKOMSTIGE VERBINDING
- HOOFDVAARWEG (BEWEEGBAAR OVERBRUGD)
- SECUNDAIR KANAAL
- SCHUTSLUIS

Rijkswaterstaat
 Directie Wateren Energiegebied
 8200 AP, Leeuwarden

Behoort bij: 79937

ZUIDERZEEWERKEN		NOORDOOSTELIJKE POLDER	
BEHOORT BIJ NOTA 123 D.D. 3 SEPTEMBER 1937		VERKAVELINGSPLAN IX SCHEMA HOOFDVERKEERSWEGEN	
DE INGENIEUR <i>J. van der Pijl</i>			
GET <i>19-5-37</i>	GEZ <i>19-5-37</i>	REG N ^o 476	FORM B 2
SCHAAL 1:100000		BLAD N ^o - IN - BLADEN	
DAT 19-5-37		KAART N ^o 45 9 17 BULAGE 8	

FRIESLAND



VERKLARING

- RINGDIJK
- KANAAL
- - - TOCHTSLOOT
- WEG VOOR DOORGAAND VERKEER
- - - POLDERWEG
- - - GRENZ TUSSEN DE AFDEELINGEN
- GEMAAL
- BEWONINGSKERN
- ◀ SCHUTSLUIS
- × BEWEEGBARE BRUG
- VASTE BRUG

DIRECTIE
ZUIDERZEEWERKEN
N.O.P. 1239 1938

Rijkswatershuif
directie Zuid- en Noord-Overijssel
Postbus 8200 AP Leeuwarden
Behoort bij: 79937

ZUIDERZEEWERKEN		NOORDOOSTELIJKE POLDER	
BEHOORT BIJ NOTA D.D. 19 Juli 1938, No 109		VERKAVELINGSPLAN	
GET. 2008	GEZ. 100	REG. No 601	FORM. B 2
DAT. 9-7-38	DAT. 9-7-38	KAART No 45	9 25
		BULAGE V	

SCHAAL 1 : 100,000 BLAD No IN BLADEN

