

bx

80096

DIENST DER



ZUIDERZEEWERKEN

NOTA 191 B



Ir. F.J.B.G. Geers.

De op de meerdijk van de Oosterpolder geprojecteerde
wegen.

's-Gravenhage, 1949.



Nota no. 191 B. g. l. 1920

Nota archief

DIENST DER ZUIDERZEEWERKEN.

NOTA No. 191 ^B
betreffende op de meerdijk van de Oosterpolder
geprojecteerde wegen:

Met 3 bijlagen.

Rijkswaterstaat
directie IJsselmeergebied
bibliotheek
postbus
8200 AP Lelystad



Met afz. 6 bjt.

INLEIDING.

De ervaring, opgedaan bij de Noordoostpolder maakt het gewenst, bij een nieuwe polder reeds van de aanvang af rekening te houden met de aanleg van wegen op de meerdijk.

Hierdoor wordt niet alleen een doelmatiger inspectie van de, overigens vrij ontoegankelijke, dijksgedeelten mogelijk, maar kan ook de polder in het ontginningsstadium gemakkelijker van elk gewenst uitgangspunt bereikbaar worden gemaakt. Bovendien is er nog het voordeel van het over de weg bereikbaar zijn van de bouwputten voor de gemalen en sluizen, terwijl voor de Oosterpolder, tot welke de onderstaande beschouwingen zich verder zullen bepalen, bij het opstellen van het werkplan voor de bedijking in het bijzonder rekening kan worden gehouden met het zo spoedig mogelijk bereikbaar zijn van de terreinen bij de toekomstige hoofdstad.

Op de hierbijgaande tekening bijlage no.2, zijn een 5-tal dwarsprofielen aangegeven voor de meerdijk van de Oosterpolder, welke, zij het nog in eerste ontwerp, als de voornaamste toe te passen typen zijn te beschouwen, terwijl uit bijlage no.1 het voorlopig vastgestelde tracé blijkt. De bij de dwarsprofielen geplaatste hoogtecijfers hebben enkel een orienterende waarde, ze gelden voor één bepaald, hier niet nader aangeduid punt van het betreffende tracégedeelte.

Indeling der wegen.

- Bij de beoordeling van de afmetingen der wegbanen en de hoogteligging hiervan t.o.v. de te verwachten waterstand, moet onderscheid gemaakt worden tussen de volgende gevallen.
- I. de weg zal ook in de toekomst een onderdeel uitmaken van het voor de polder geprojecteerde eventueel ook Rijkswegennet.
 - II. de weg doet in hoofdzaak dienst als inspectieweg voor de dijk en ten behoeve van het onderhoud hiervan; ze is overigens slechts bij gedogen berijdbaar.

Eisen, waaraan de wegbanen moeten voldoen.

De wegen sub I moeten zo hoog liggen, dat ze praktisch gesproken watervrij zijn, terwijl voor bepaalde gedeelten rekening moet worden gehouden met de kans op uitbreiding in de toekomst; voorgesteld wordt de breedte voorshands op 5,50 m voor de belangrijkste gedeelten en overigens op 4,50 m te stellen en afzonderlijke rijwielpaden voorlopig achterwege te laten. Wel zal voor deze laatste ruimte moeten worden gereserveerd.

De fundering zal aan vrij hoge eisen moeten voldoen. Voor de wegen sub II kunnen lagere eisen worden gesteld, zówel wat het watervrij zijn als de fundering betreft; hierop zal uitvoeriger worden teruggekomen.

Bx
30095

bibliotheek Z. Z. W.
Kast _____
Plant _____ port _____

Punten, welke per as bereikbaar moeten zijn.

Als belangrijke punten, welke bij voorkeur tijdens de bouw per as bereikbaar moeten zijn gelden

1. de bouwput in de Eemmerdijk bij Harderwijk
2. id. bij de aansluiting ben. Kampen -- Nieuwstad verder aangeduid met de Nieuwe Revesluis
3. id. bewesten de Ketelmond verder aangeduid met Ketelsluis
4. id. bij de toekomstige hoofdstad.
5. Daarnaevens zullen de terreinen in de nabijheid van de hoofdstad, welke voorlopig als haventerreinen dienst zullen doen uiteraard een belangrijke rol bij de ontginningsarbeid kunnen spelen.

Tijdschema dijksbouw.

Volgens het voorlopig opgestelde werkschema voor de dijksbouw zullen per as bereikbaar kunnen zijn

1. in het 3e jaar na het begin der bedijking
2. " " 2e jaar " " " " "
3. " " 3e jaar " " " " "
4. " " 5e jaar " " " " "
5. " " 5e jaar " " " " "

terwijl de dijk zal worden gesloten in het najaar van het 6e jaar.

Keuze van de buiten- of binnenberm voor de wegbaan.

Uitsluitend uit oogpunt van dijksbeheer is de buitenberm te verkiezen, vanwege:

- a. de inspectie van de verdediging
- b. het onderhoud van de verdediging
- c. het onderhoud van de grasmat, welke door een weg op de binnenberm in twee gedeelten wordt verdeeld en met als gevolg ~~meerder~~ afrastering
- d. gemiddeld geringere kosten, omdat de buitenberm in het algemeen toch een verdediging met steen of klinkers behoeft, welke aan de weg dienstbaar kan worden gemaakt.

Als gevolg van een recente ervaring bij de Noordoostpolder zou hieraan/nog kunnen worden toegevoegd de mogelijkheid om een invasie van Coloradokevers, welke blijkbaar nogal eens van het water uit is te duchten snel onschadelijk te maken.

Als nadeel van keuze van de buitenberm kan worden vastgesteld, dat met storm de binnenberm langer berijdbaar zal zijn.

Dienaangaande kan echter worden opgemerkt dat in een bijzonder geval ook de met gras begroeide binnenberm voor een inspectietocht wel bereiden kan worden en reparatie's of het trefpen van voorzieningen tijdens de storm toch practisch niet mogelijk zijn. Bovendien wordt de buitenbekleding t.g.v. het aanbrengen van de wegverharding versterkt, waardoor in aanmerking nemende, dat uitgebreide en gevaarlijke schade aan de steenbekledingen een zeldzaam verschijnsel is, ingeval van uitzonderlijk hoge IJsselmeerstanden nog eerder schade is te verwachten aan het binnenbeloop en de binnenberm (men denke hierbij ook aan de Wieringermeer waarna de inundatieramp een weg op de binnenberm niet berijdbaar zou zijn geweest).

Een ander nadeel, dat moeilijk kan worden bestreden is, dat een wegbaan op de binnenberm, mits van massieve constructie

*L
curiosi-
schakel*

op zand kan worden gefundeerd, terwijl dit op de buitenberm moeilijk toelaatbaar is. De bij de Noordoostpolder toegepaste systemen :

klinkerweg,
gestraat in een dun zandbed op twee vlijlagen, afhankelijk van de blootgestelde ligging, nabehandeld met asfaltvoegvulling of asfaltemulsie;

betonzuilen op twee vlijlagen,

of een met betonspecie gevulde laag stortsteen op twee vlijlagen,

zullen hun bruikbaarheid in de praktijk moeten bewijzen.

In ieder geval is het, met enig voorbehoud ten aanzien van de mogelijke toepassing van een fundering met bitumineus zand, voorschijns zeker, dat een dergelijke weg niet voor elk verkeer kan worden opengesteld, zodat ingeval hieraan het karakter van een openbare weg moet worden gegeven, de binnenberm zeker de voorkeur verdient.

De vraag in hoeverre in beginsel aanleg van een openbare weg op de dijk gewenst is, moet worden beoordeeld op grond van overwegingen betreffende :

het dijksbeheer en de kosten.

Hoewel ten behoeve van het beheer aanleg van een openbare weg op de dijk minder gewenst moet worden geacht mag dit toch niet als een doorslaande factor bij de keuzeoverweging gelden. Desgewenst kan in belangrijke gevallen het eigenlijke waterkerende deel van de dijk worden afgerasterd, zoals bij de afsluitdijk het geval is.

Wel worden de bezwaren van beweidning van de dijk, welke zich in het algemeen over een vrij brede strook^{pot} aan de kwelsloot zal kunnen uitstrekken, vergroot door de verdeling in twee gedeelten, welke door aanleg van een weg op de binnenberm ontstaat, waarbij komt de moeilijkheid tot het verkrijgen van drinkwater voor het vee en de binnenste strook.

Met een systeem van hekafsluitingen, zoals op vele plaatsen voor dijkswegen geldt en dat in ieder geval voor de inspectiewegen moet worden toegepast, kan voor niet belangrijke tracégedeelten uiteraard aan deze bezwaren tegemoet worden gekomen (zie bijlage 3 voor de situatie na voltooiing van de dijk).

De factor "kosten" kan eerst worden beoordeeld, indien een minimumbreedte voor het dijksprofiel uit hoofde van de eisen van waterkering is vastgesteld, waarna kan worden nagegaan hoeveel de dijk breder moet worden t.g.v. de wegaanleg.

Het is moeilijk hiervoor exacte cijfers vast te stellen. Vooropgesteld kan worden, dat de dijk breder moet zijn, naarmate de ligging ongunstiger is, terwijl aan de andere kant een minimum maat niet mag worden overschreden, al was het enkel om enige reserve in de afmetingen van het profiel te verkrijgen tegen beschadigingen van bijzondere aard als mijnen, bommen e.d. Weliswaar heeft Walcheren bewezen, dat geen enkele dijk tegen een geconcentreerde aanval bestand is, maar het mag toch zeker niet zo zijn, dat een toevallige bominslag, zoals bv. bij de Noordoostpolderdijk is voorgekomen, een ramp zou kunnen veroorzaken.

Het komt mij voor dat in verband met het bovenstaande, de breedtemaat ter hoogte van de hoogst te verwachten waterstand, op tenminste 20 m moet worden gesteld. Vaststelling van deze maat is uiteraard nodig voor de weinig aangevallen dijksgedeelten met

een lage kruin en daardoor smal profiel. Met het hoger worden van de kruin wordt de breedte met de aanval nl. automatisch groter, indien in beginsel van het voor de Noordoostpolder gekozen en thans opnieuw voorgestelde profiel wordt uitgegaan met een hoge binnen- en buitenberm van normaal 5 m breedte en belooftelling en daarboven tot de kruin van resp. 1 op $2\frac{1}{2}$ en 1 op 3 ~~wordt uitgegaan~~. Zo wordt bv. bij een lage kruinshoogte van 3.15 m + NAP de breedte tussen de kruinlijnen der bermen in dat geval ongeveer 23 m, tegen ongeveer 32 m bij de kruinshoogte van 4.90 m + NAP.

Zoals nader zal blijken is bij de gekozen opzet en met bovenstaande aanneme de kostenfactor niet belangrijk.

Voor eventueel verdergaande eisen wordt opgemerkt, dat in ronde cijfers per m' extra breedte (zonder verharding) moet worden gerekend op

voor de Knardijk	f. 13,--
voor de Eemmeerdiijk	" 9,--
voor het gedeelte N. Revesluis - Ketelmond	" 7,50
voor het gedeelte Ketelmond - Ketelsluis	" 17,50
voor het gedeelte Ketelsluis - Hoofdstad	" 20,--

Beschouwing van de tracégedeelten afzonderlijk.

Met bovenstaande, als algemene richtlijnen opgestelde, gegevens zullen nu de verschillende tracégedeelten, mede aan de hand van de op de bijlage no. 2 aangegeven dijksprofielen, nader worden beschouwd.

De volgende gevallen komen hierbij naar voren:

- 1e. Aanleg van een hoofdverkeersweg op de Knardijk (Harderwijk - Hoofdstad)
- 2e. Aanleg van een weg op de Eemmeerdiijk, in de eerste plaats ten behoeve van de ontginningsarbeid, maar met de kans dat dit naderhand een belangrijke weg wordt voor toerisme en mogelijk zelfs over enige lengte een hoofdverkeersweg ter ontlasting van de Zuiderzeestraatweg
- 3e. Aanleg van een weg voor plaatselijk verkeer tussen de Nieuwe Revesluis en de Ketelsluis
- 4e. Het overige deel: bouwput Ketelsluis via de Houtribsluis tot de hoofdstad.

ad 1e. Het voor de Knardijk schematisch aangegeven dijksprofiel (zie type A bijlage no. 2) heeft een lage brede kruin, waarop voldoende ruimte is om een 5 à 6 m brede weg aan te leggen, met daarnaast desgewenst een rijwielpad ter breedte van 1.50 of 2 m.

De weg is, afgezien van spatwater, practisch watervrij, daar de kruinshoogte zodanig is bepaald, dat slechts met een kans van eenmaal per 300 jaar wateroverslag kan plaats hebben.

De dijksbreedte op de hoogwaterlijn is dan ruim 20 m, zodat op de aanleg geen extra-kosten t.b.v. de weg drukken.

Op de kruin is nog een reservebreedte van enkele meters beschikbaar om desgewenst in de toekomst de weg te verbreden.

Langs de IJsselmeerzijde is een berm ter breedte van $2\frac{1}{2}$ m ge-projecteerd; met de bekleding hiervan kan er rekening mee worden gehouden dat deze als inspectieberm dienst kan doen.

Overigens zullen de beloopshellingen van het profiel nog een nadere bestudering behoeven in verband met de toekomstige bestemming van deze dijk als slaperdijk.

ad 2e. Dijkprofieltype B. Eemmeerdijk.

In beginsel is aangenomen, dat de voor de wegbaan met eventueel rijwielpad en enige reserve gewenste breedte dezelfde is als voor de Knardijk (1350 m).

Een keuze moet worden gemaakt tussen aanleg van de weg op een brede binnenberm, welke laatste tot een breedte van ten minste 7 m nodig is om tijdens de uitvoering te kunnen volstaan met de naderhand voor de toestand op het Eemmeer nodige kruinshoogte van 2.20 M +, of aanleg op een sterk verbrede kruin, zoals bij type A.

Bij de Knardijk moet deze keuze ten gunste van de kruin uitvallen, omdat de weg anders niet watervrij zou zijn; voor de Eemmeerdijk is dit laatste bij aanleg op de binnenberm enkel tijdens de uitvoeringsperiode mogelijk waarbij er bij de keuze der hoogte nog rekening mede kan worden gehouden dat dit slechts met een frequentie van gemiddeld eenmaal per tien jaar het geval zal zijn. Overigens is dit bezwaar i.v.m. de late aanleg van deze dijk waarin een sluitgat ter lengte van 9 km voorkomt, niet belangrijk.

Vóór aanleg op de binnenberm pleiten de enigermate eenvoudiger situatie bij de aansluiting van de weg aan de polderwegen, hoewel relatief geringe, lagere kosten en het, zo nodig gemakkelijker kunnen isoleren van de eigenlijke waterkering van het openbaar verkeer. Uit toeristisch oogpunt blijft de weg ook bij aanleg op de binnenberm aantrekkelijk, aangezien de kruin geen hinderlijke borstwering vormt.

In verband met de gestelde eis van een minimale breedte van 20 m op de hoogwaterlijn wordt het profiel niet duurder t.g.v. de aanleg van de wegbaan.

ad 3e. Hierbij zijn twee profieltypen te onderscheiden t.w. type C voor het gedeelte Nieuwe Revesluis - Ketelmond en type D voor het gedeelte Ketelmond - bouwput Ketelsluis.

Bij het tracégedeelte, waarvoor type C geldt, wordt een hoge ligging van de weg vereist, om deze tijdens de bouw van de kunstwerken betrekkelijk watervrij te doen zijn. Voor de kruinshoogte is de aanval aan de polderzijde maatgevend; de daarbij behorende hoogte past bovendien goed aan bij de definitieve toestand in verband met de toepassing van de motie de Muralt-Bongaerts, aangezien uitsluitend afgaande op de IJsselmeerstand ter plaatse, de reserve in de hoogte met betrekking tot voornoemde motie te gering zou worden.

Teneinde aan de minimumbreedte van 20 m te voldoen kan de kruin mede ten behoeve van de wegbaan verbreed worden, waardoor een binnenberm, hoewel in sommige opzichten gewenst, niet noodzakelijk is.

Aangezien de weg naar het mij voorkomt van minder belang is, dan de onder 1e en 2e genoemde, wordt gemeend met 4,50 m verhardingsbreedte te kunnen volstaan. In de gekozen kruinbreedte van 12⁵⁰ meter, welke nodig is voor de minimum eisen aan de breedte van het dijkslichaam gesteld, is voldoende reserve voor eventuele uitbreiding aanwezig. Indien reeds

aanstonds tot een bredere weg met behoud van dezelfde reserve voor uitbreiding zou worden besloten, moet worden gerekend op extra kosten per m breedte van ongeveer f. 10,-- (zonder verharding).

Het tracégedeelte, waarvoor type D geldt vereist t.b.v. een betrekkelijk watervrij zijn van de wegbaan indien deze op de binnenberm wordt aangelegd, een hoogteligging van ongeveer 2 m + NAP.

Het komt mij voor, dat vanwege de betrekkelijk korte lengte van dit tracégedeelte (5 à 6 km) de binnenberm de voorkeur verdient boven de buitenberm, enkel reeds omdat de weg dan beter gefundeerd kan worden. De mogelijkheid om een weg op de binnenberm bij het verkavelingsplan in te schakelen, hetgeen volgens opgave van ir.v.d. Bom een besparing oplevert van ongeveer f. 25,-- per meter weg maakt zonder dat kostenverhoging optreedt een verbreding van de binnenberm met 1.50 m toelaatbaar. Hierop kan een 4.50 m brede verharding worden aangelegd met bermen van 1,50 en 0,50 m resp. aan de polder- en de dijkzijde, wat zeker niet overdreven is, maar voor deze weg m.i. wel voldoende.

Aangezien de aanval aan de IJsselmeerzijde niet belangrijk is en het onderhoud in de natte dus ook minder moeilijkheden oplevert kan voor de buitenberm met een eenvoudig inspectiepad, dat een onderdeel van de noodzakelijke bekleding uitmaakt, worden volstaan.

ad 4e. Hiervoor geldt het dijkstype E, dat in hoofdtrekken overeenkomt met type D, echter met een afwijking van het gedeelte Brug - Houtribsluizen, maar, teneinde de dijkshoogte te beperken een buitenberm met een breedte van 7 m is voorzien.

Voor het eerste deel bouwput Ketelsluis - Brug zouden indien dit uit planologische overwegingen gewenst wordt geacht dezelfde motieven voor een weg op de binnenberm kunnen gelden als hierboven voor het gedeelte beoosten de Ketelsluis is aangegeven. In dat geval kan hiervoor het type D worden aangehouden.

Anders wordt de situatie voorbij de overbrugging tot de hoofdstad.

In dit tracégedeelte wordt i.v.m. het beheer van de dijk waarde gehecht aan een wegbaan op de buitenberm. Deze laatste kan, indien hierop van de aanvang af wordt gerekend, breder worden dan bij de Noordoostpolder (totaal 4 m) aangezien aan de bekleding van de buitenberm uit hoofde van de te verwachten aanval toch vrij hoge eisen moeten worden gesteld. Zoals reeds eerder is opgemerkt is de mogelijkheid niet uitgesloten, dat bv. met een fundering van bitumineus zand een wegbaan op de buitenberm kan worden geconstrueerd, welke aan hoge eisen t.a.v. de zwaarte van het toe te laten verkeer voldoet. De vragen in hoeverre hieraan uit planologische overwegingen behoefte bestaat en zo ja, in hoeverre in dat geval de binnenberm de voorkeur verdient, worden hierbij gesteld.

SAMENVATTING.

Het bovenstaande samenvattend wordt het volgende voorgesteld:

1. Aanleg van een praktisch watervrije weg op de kruin van de Knardijk tussen Harderwijk en de geprojecteerde hoofdstad te voltooien/in het 5e jaar na de aanvang van de bedijking, met een verhardingsbreedte van 5,50 m welke in de toekomst zonder bezwaar kan worden uitgebreid met tenminste 1 m, benevens de mogelijkheid van de toekomstige aanleg van een rijwielpad ter breedte van 1.50 à 2 m. (type A).

2. Aanleg van een soortgelijke weg als de onder 1 genoemde op de binnenberm van de dijk langs het Eemmeer uiterlijk in het jaar van afmalen te voltooien. (type B).

3. Aanleg van een 4.50 m brede weg op de kruin van de dijk tussen de Nieuwe Revesluis en de Ketelmond en de binnenberm van de dijk tussen de Ketelmond en de Ketelsluis, eventueel uit te breiden tot de Brug, te voltooien, uiterlijk in het 3e jaar na de aanvang van de bedijking, met een verhardingsbreedte van 4,50 m en zeer beperkte mogelijkheden tot uitbreiding hiervan of aanleg van een fietspad (typen C en D).

4. Aanleg van een 4 m brede weg, waarvan de verharding deel uitmaakt van de steenbekledingen op de buitenberm van de dijk tussen de Ketelsluis (eventueel de Brug, zie onder 3) via de Houtribsluizen tot de geprojecteerde hoofdstad, te voltooien uiterlijk in het derde jaar na het jaar van sluiting (type E).

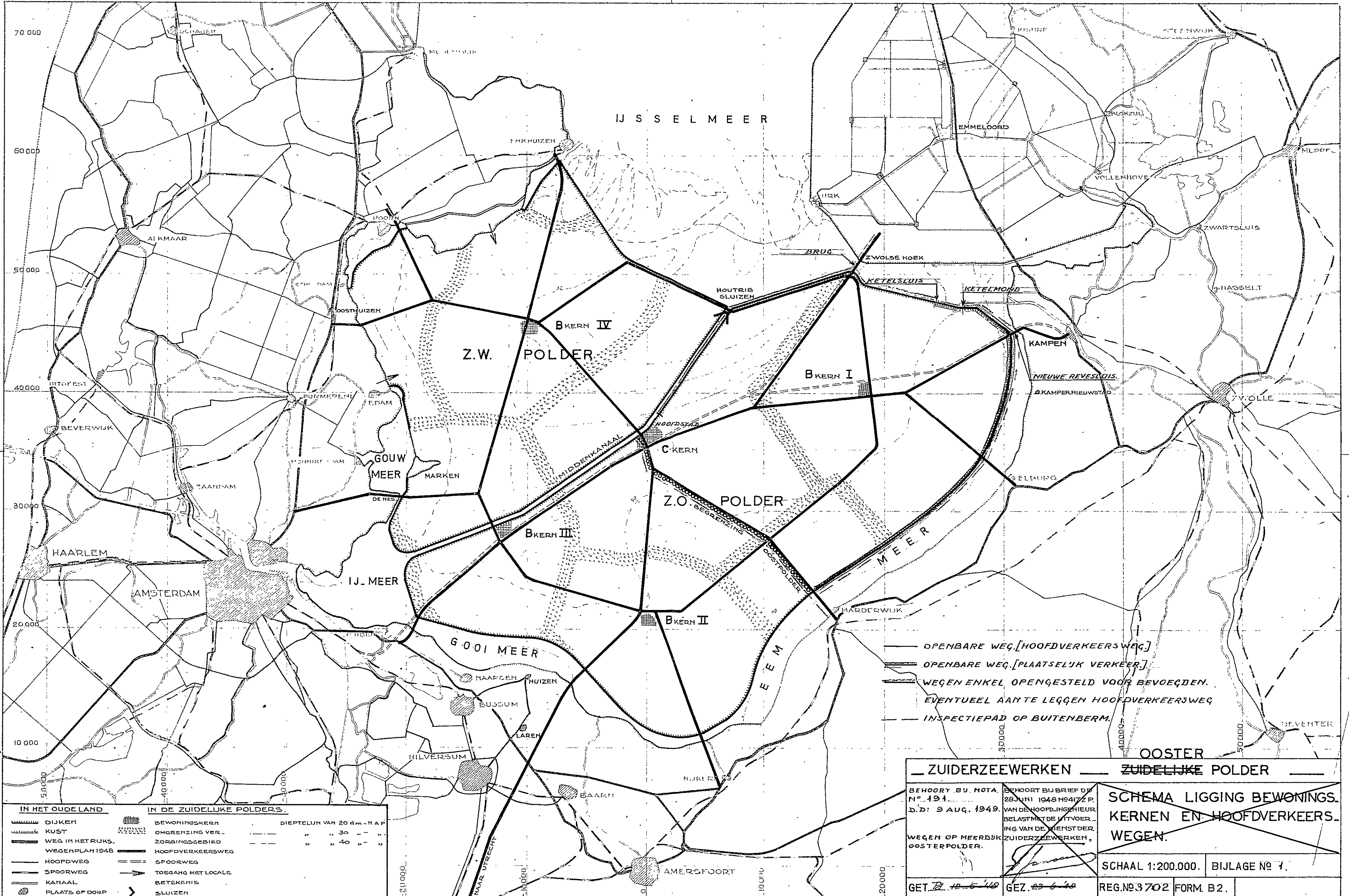
5. Aanleg van inspectiepaden, waarvan de verharding deel uitmaakt van de steenbekledingen, ter breedte van 2,50 m, de buitenberm van de Knardijk, de Eemmeerdijk en het gedeelte van de Nieuwe Revesluis tot de Ketelsluis, eventueel de Brug.

6. De onder 2 en 3 genoemde wegen worden geacht in het verka-velingsplan van de polder te kunnen worden opgenomen, tenzij, voorzover het de weg over de Eemmeerdijk betreft, deze in het Rijkswegenplan wordt opgenomen.

uiterlijk

9 Augustus 1949.

GEERS.



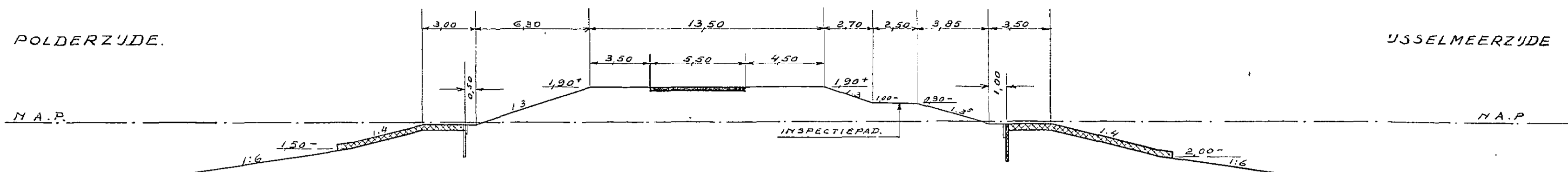
IN HET OUDE LAND		IN DE ZUIDELIJKE POLDERS	
	DIJKEN		BEWONINGSKERN
	KUST		OMGRENZING VER-
	WEG IN HET RIJKS-		ZORGINGS-GEBIED
	HOOFDWEG		HOOFDVERKEERSWEG
	SPOORWEG		SPOORWEG
	KANAAL		TOEGANG MET LOCALE
	PLAATS OF DORP		BETEKENIS
			SLUIZEN

DIEPTELIJN VAN 20 dm -N A P	
	20
	30
	40

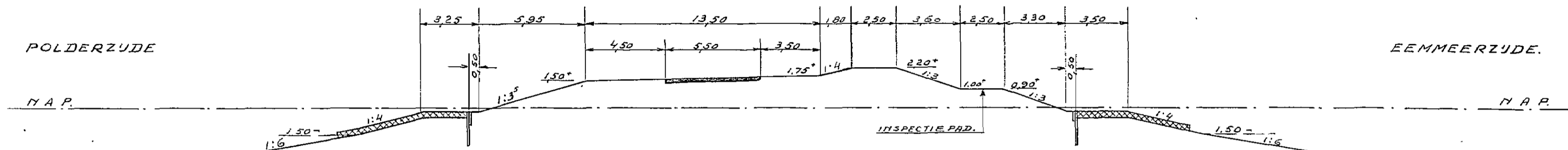
- OPENBARE WEG. [HOOFDVERKEERSWEG.]
- OPENBARE WEG. [PLAATSELIJK VERKEER.]
- WEGEN ENKEL OPENGESTELD VOOR BEVOEGDEN. EVENTUEEL AANTE LEGGEN HOOFDVERKEERSWEG
- INSPECTIEPAD OP BUITENBERM.

ZUIDERZEEWERKEN — ZUIDELIJKE POLDER	
BEHOORT BIJ BRIEF DE N ^o . 191 D.D: 9 AUG. 1949.	BEHOORT BIJ BRIEF DE 28 JUNI 1948 N ^o 4172 P. VAN DE HOOFDINGENIEUR BELASTMET DE UITVOER- ING VAN DE TIENSTDER ZUIDERZEEWERKEN,
SCHEMA LIGGING BEWONINGS- KERNEN EN HOOFDVERKEERS- WEGEN.	
SCHAAL 1:200.000. BIJLAGE N ^o 1.	
GET. 12-5-48	GEZ. 23-6-48
REG. N ^o 3702	FORM. B 2.

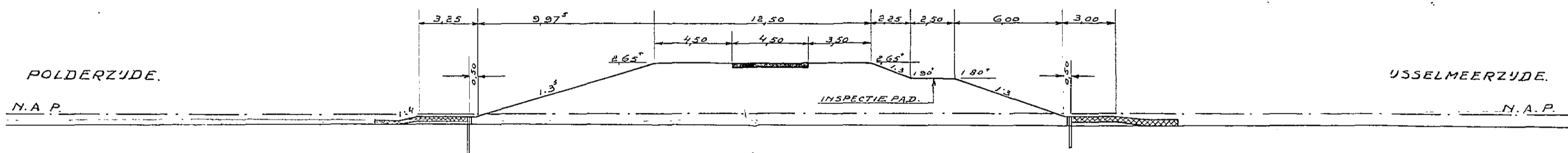
TYPE A. KNARDUK. [Harderwyk - Hoofdstad.]



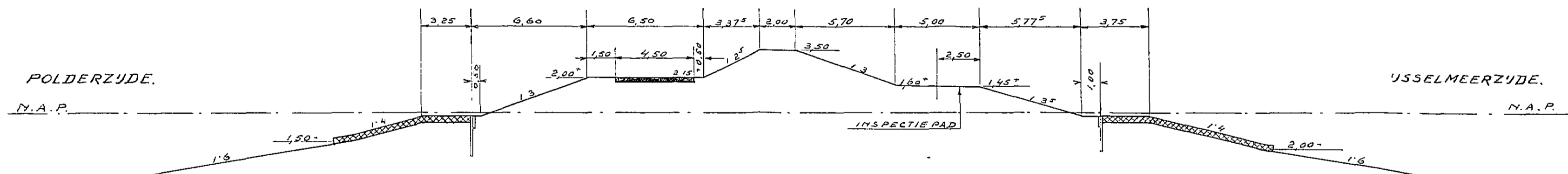
TYPE B. EEMMEERDUK.



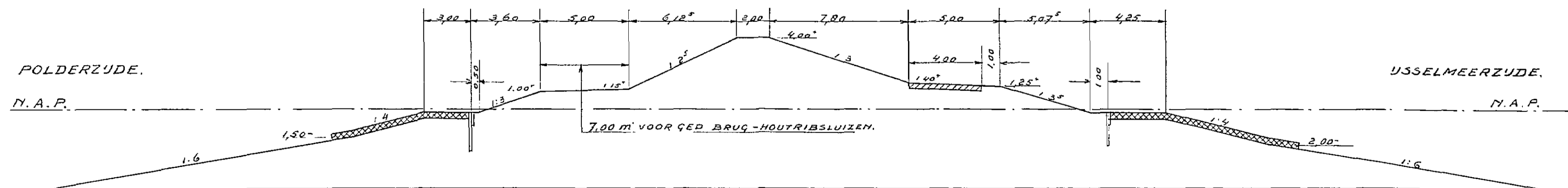
TYPE C. NIEUWE REVELSLUIS - KETELMOND.



TYPE D. KETELMOND - BOUWPUT KETELSLUIS. [eventueel ook Ketelsluis - Brug.]



TYPE E KETELSLUIS - BRUG. [eventueel Ketelsluis] - HOUTRIBSLUIZEN - HOOFDSTAD.



openbare wegen.
 wegen enkel opengesteld voor bevoegden.

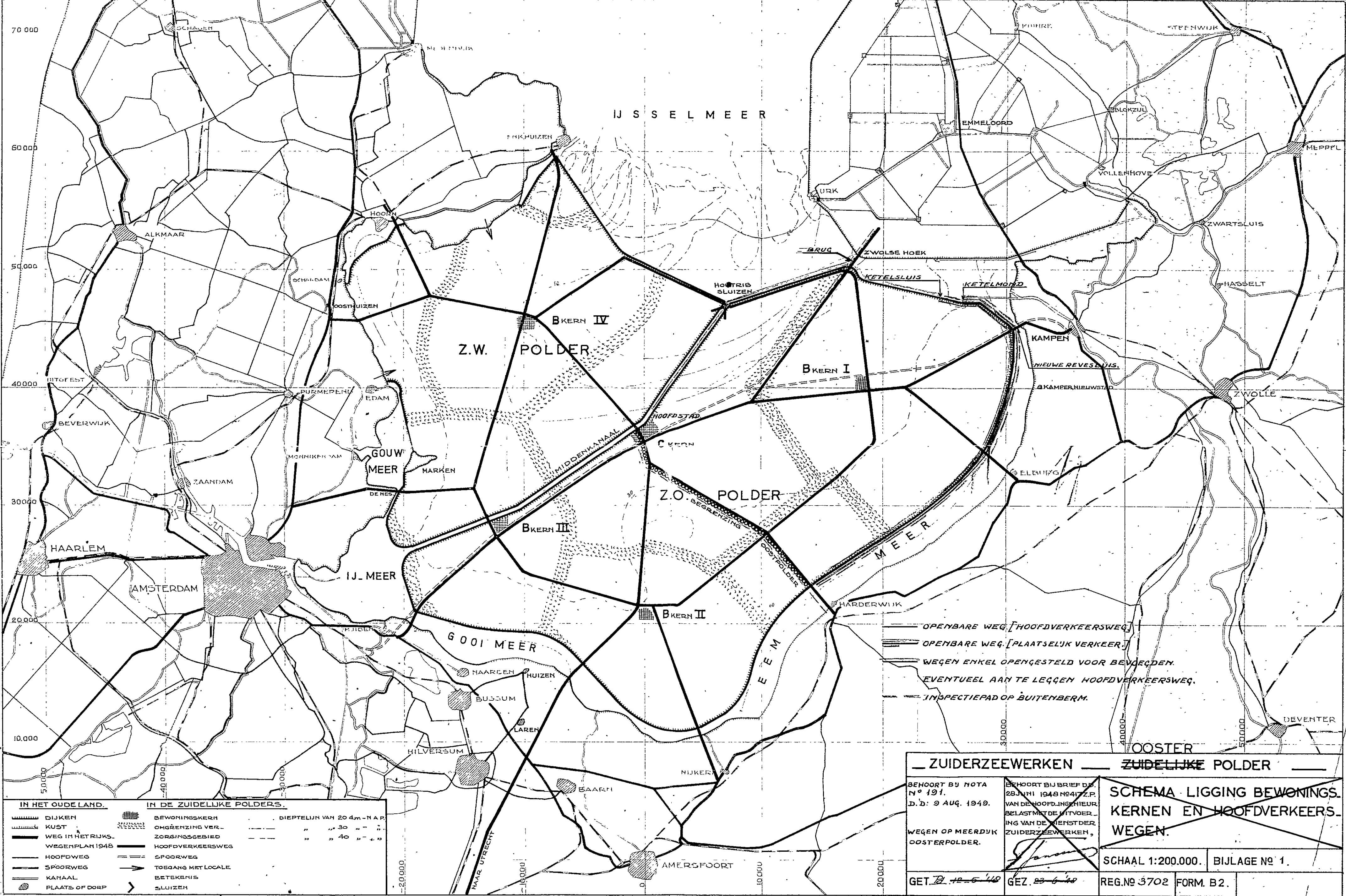
Rijkswaterstaat
 directie IJsselmeergebied
 bibliotheek
 postbus 600
 8200 AP Lelystad

Behoort bij: BX 80096

BEHOORT BIJ NOTA N° 191
 d.d. 9 AUGUSTUS 1949.
 Wegen op meendyk Oosterpolder.

Rijkswaterstaat
directie IJsselmeergebied
bibliotheek
postbus 600
8200 AP Lelystad

Behoort bij: *Bx 80096*



70 000
60 000
50 000
40 000
30 000
20 000
10 000
5 000

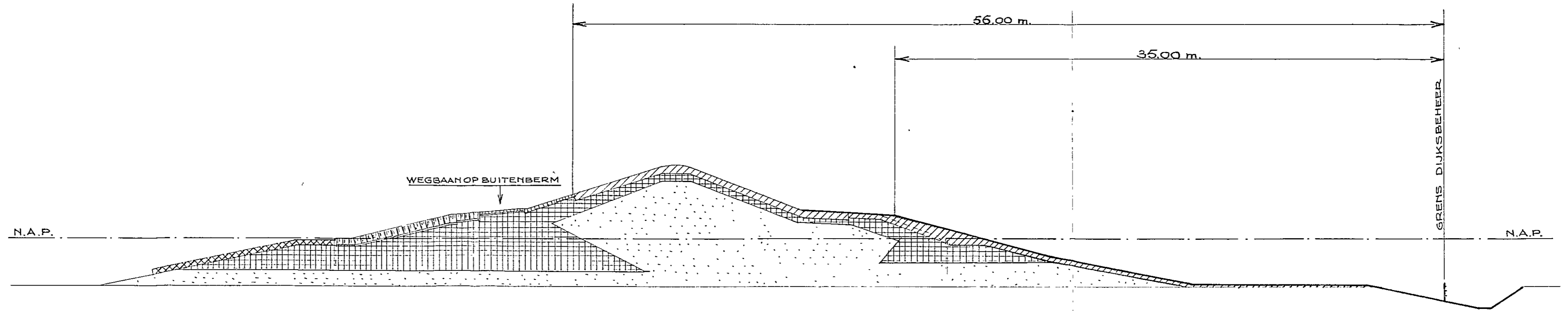
IN HET OUDE LAND.		IN DE ZUIDELIJKE POLDERS.	
	DIJKEN		BEWONINGSKERN
	KUST		OMGRENZING VER.
	WEG IN HET RIJKS.		ZONINGS-GEBIED
	WEGENPLAN 1948		HOOFDVERKEERSWEG
	HOOFDWEG		SPOORWEG
	SPOORWEG		TOEGANG MET LOCALE
	KANAAL		BETEKENIS
	PLAATS OF DORP		SLUIZEN

- OPENBARE WEG. [HOOFDVERKEERSWEG]
- OPENBARE WEG. [PLAATSELIJK VERKEER]
- WEGEN ENKEL OPGESTELD VOOR BEVEEGDEN.
- EVENTUEEL AAN TE LEGGEN HOOFDVERKEERSWEG.
- INSPECTIEPAD OP BUITENBERM.

ZUIDERZEEWERKEN		ZUIDELIJKE POLDER	
BEHOORT BIJ NOTA N° 191. D.D.: 9 AUG. 1949.		BEHOORT BIJ BRIEF DE 28 JUNI 1948 N° 417 Z.P. VAN DE HOOFD-INGENIEUR BELASTMET DE UITVOERING VAN DE DIENST DER ZUIDERZEEWERKEN.	
WEGEN OP MEERDUK OOSTERPOLDER.		SCHEMA LIGGING BEWONINGS- KERNEN EN HOOFDVERKEERS- WEGEN.	
GET. <i>12-5-48</i>		GEZ. <i>23-6-48</i>	
SCHAAL 1:200.000.		BIJLAGE N° 1.	
REG. N° 3702		FORM. B2.	

Rijkswaterstaat
directie IJsselmeergebied
bibliotheek
postbus 600
8200 AP Lelystad

Behoort bij: BX 80096



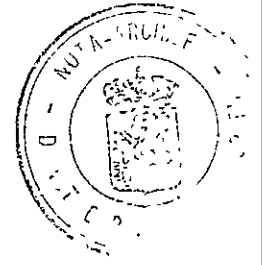
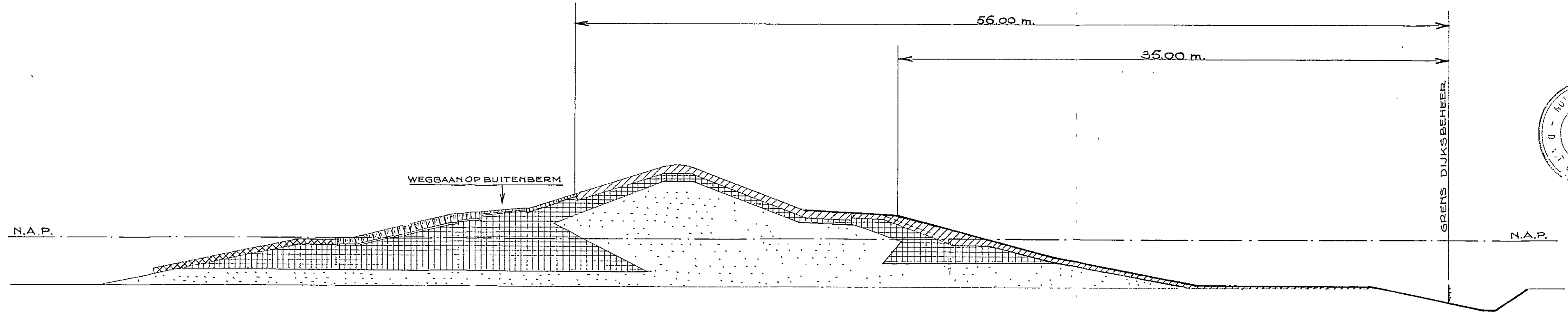
NORMAAL DWARSPROFIEL MEERDIJK NA VOLTOOIING. SCHAAL 1:200.

BEHOORT BIJ NOTA N^o 191.
D.D. 9 AUGUSTUS 1949.
WEGEN OP MEERDIJK OOSTERPOLDER.

FORM. A 3. REG. N^o 3704.

Rijkswaterstaat
directie IJsselmeergebied
bibliotheek
postbus 600
8200 AP Lelystad

Behoort bij: Bx 00096

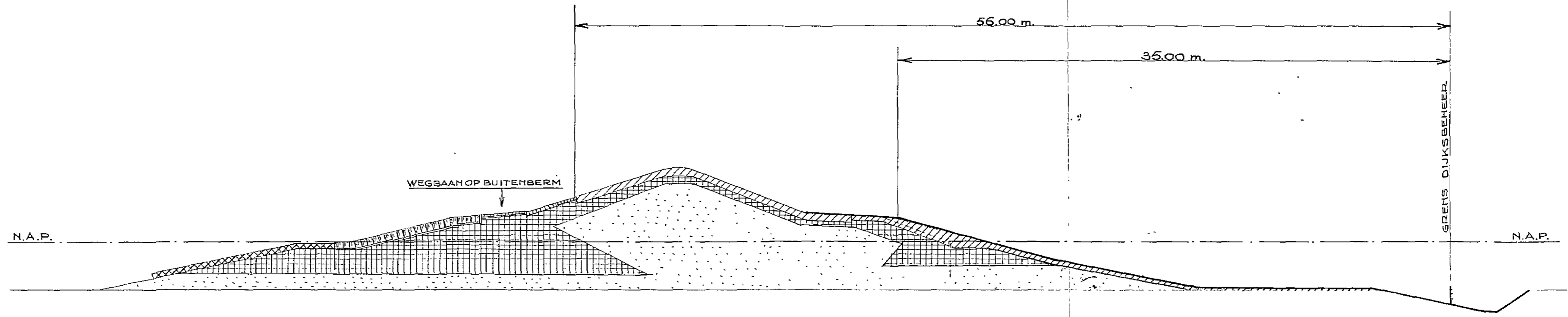


NORMAAL DWARSPROFIEL MEERDIJK NA VOLTOOIING. SCHAAL 1:200.

BEHOORT BIJ NOTA NO 191.
D.D. 9 AUGUSTUS 1949.
WEGEN OP MEERDIJK OOSTERPOLDER.

Rijkswaterstaat
directie IJsselmeergebied
bibliotheek
postbus 600
8200 AP Lelystad

Behoort bij: BX 80096



NORMAAL DWARSPROFIEL MEERDIJK NA VOLTOOIING. SCHAAL 1:200.

BEHOORT BIJ NOTA NO 191 8
D.D. 9 AUGUSTUS 1949.
WEGEN OP MEERDIJK OOSTERPOLDER.