

bx
79949



Rijkswaterstaat
directie gemeengebied
postbus 600
8200 AC Lelystad

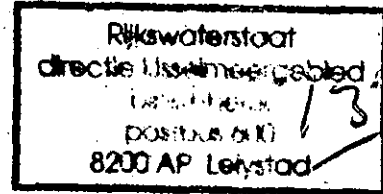


's-Gravenhage, 31 Maart 1939.

ZUIDERZEEWERKEN.

Met 2 teekeningen
(reg.nos. 906 en 969).

N O T A.



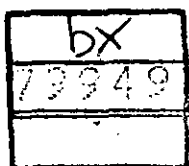
HET DWARSPROFIEL VAN DE WEGEN IN DEN NOORDOOSTELIJKEN
POLDER.

Binnenkort zal moeten worden overgegaan tot den aanleg van eenige toegangswegen naar den Noordoostelijken polder, teneinde dezen laatsten onmiddellijk bij het droogvallen toegankelijk te doen zijn en met ontwatering, enz. te kunnen beginnen. Het spreekt vanzelf, dat deze toegangswegen volgens dezelfde beginselen moeten worden aangelegd, als de daarop aansluitende wegen in den polder, zoodat het noodzakelijk is, thans de profielen van de wegen in den polder vast te stellen.

Dit behoeft echter slechts te omvatten het bepalen van de breedten der aarden banen voor de verschillende typen van wegen en het vaststellen van de breedten van de verhardingen, die daarop in eerste instantie zullen worden aangebracht. De vraag, op welke wijze de verhardingen later zullen moeten worden uitgebreid, moet naar een later tijdstip verschoven worden, wanneer zij voor iederen weg afzonderlijk kan worden beantwoord naar gelang van de dichtheid van het verkeer, dat daarop tot ontwikkeling zal blijken te zijn gekomen.

Toch moet men zich zoo goed mogelijk een denkbeeld trachten te vormen van het verkeer, dat zich in de toekomst op ieder wegtype in het algemeen zal ontwikkelen en van de eischen, die dit zal stellen, teneinde aan de hand daarvan de breedten van de aarden banen te kunnen vaststellen. Deze kunnen immers veel minder gemakkelijk verbreed worden, dan de verhardingen, zoodat ten aanzien van de aarden banen in sterkere mate met de toekomst rekening moet worden gehouden.

De wegen in den Noordoostelijken polder kunnen in drie typen onderscheiden worden, en wel:



type 1. de polderwegen, die uitsluitend dienen om toegang te verlenen tot de daarlangs gelegen erven en landerijen.

type 2. de hoofdwegen, die het verkeer van de polderwegen verzamelen en tevens dienen voor verbinding van de dorpen onderling, voor verbinding met het oude land, enz.;

type 3. de weg Lemmer - Ramspol, die dezelfde functie heeft als de overige hoofdwegen, maar belangrijker is, omdat hij het verkeer van verschillende hoofdwegen zal opnemen en naar twee voorname punten leidt: Lemmer (Leeuwarden, Sneek) en de Ramspol (Kampen, Zwolle) en bovendien waarschijnlijk eenig doorgaand verkeer van Overijssel en Gelderland naar Friesland en omgekeerd zal trekken.

Type 1 is op het hierbij gevoegde verkavelingsplan, reg.no. 906 met bloklijnen aangegeven, terwijl de typen 2 en 3 met getrokken lijnen van verschillende zwaarte zijn aangeduid. Het plan omvat in ronde cijfers:

polderwegen	270 km
hoofdwegen	180 km
weg Lemmer - Ramspol	27 km
samen	<u>477 km.</u>

Hierbij zij nog aangeteekend, dat de weg Blokzijl en Vollenhove - Hoofddorp A - Urk kennelijk meer betekenis heeft dan de overige hoofdwegen van type 2, omdat hij één der beide hoofdassen van den polder vormt, waarvan de andere gevormd wordt door den met type 3 aangeduiden weg Lemmer - Ramspol. Hij ligt eenigszins tusschen de typen 2 en 3 in en is op het genoemde verkavelingsplan met hetzelfde lijntype aangeduid als de weg Lemmer - Ramspol.

Alvorens te bespreken, welke dwarsprofielen voor deze wegtypen noodzakelijk worden geacht, zal moeten worden nagegaan, welke profielen de wegen in het oude land, die eveneens op de tekening reg.no. 906 zijn aangeduid, hebben of zullen krijgen. Daarlangs zullen immers de wegen in den polder bereikt moeten worden en het heeft

dus geen zin, de laatstgenoemde breeder te maken dan de eerste.

De bedoelde wegen in het bestaande land zijn:

- 1e. de wegen van het Rijkswegenplan: Leeuwarden - Sneek - Lemmer en Zwolle - Kampen.
- 2e. de wegen van het secundaire wegenplan van Overijssel: Zwolle - Hasselt - Zwartsluis - Vollenhove - Blokzijl en Steenwijk - Blokzijl.
- 3e. eenige tertiaire wegen in Overijssel en Friesland, o.a. Steenwijk - Oldemarkt - Kuinre en Wolvega - Schoterzijl, terwijl ook aan den tertiairen weg Blokzijl - Kuinre - Slijkenburg eenige aandacht moet worden gewijd.

Ten aanzien van de voornemens, die met betrekking tot deze wegen worden gekoesterd, zijn inlichtingen gevraagd aan de betrokken waterstaatsdiensten en zijn tevens de secundaire en tertiaire wegenplannen geraadpleegd. Daarbij bleek het volgende.

1. De weg Zwolle - Kampen is ontworpen als volgt:

verharding	6,00 m
2 slipstrooken à 0,50 m =	1,00 m
2 parkeerbermen à 2,00 m =	4,00 m
2 rijwielpaden à 1,50 m =	3,00 m
2 bermen à 1,00 m =	2,00 m
Samen	<u>16,00 m</u>

Voor de omlegging bij Lemmer in den weg Sneek - Lemmer is door den betrokken Hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat het volgende dwarsprofiel ontworpen:

verharding	6,00 m
2 slipstrooken à 0,50 m =	1,00 m
2 parkeerbermen à 3,00 m =	6,00 m (tevens voor boomrijen)
2 rijwielpaden à 2,10 m =	4,20 m
2 bermen à 1,00 m =	2,00 m
Samen	<u>19,20 m</u>

De Hoofdingenieur achtte het echter waarschijnlijk, dat de rijwielpadbreedte tot 1,50 m zal worden teruggebracht, waardoor de geheele breedte 18,00 m zou zijn.

2. Voor de vorengenoemde secundaire wegen in Overijssel rekent men op een dwarsprofiel met de volgende afmetingen:

verharding		6,00 m
2 parkeerbermen à 2,50 m =		5,00 m
2 rijwielpaden à 1,50 m =		3,00 m
2 bermen à 1,00 m =		2,00 m
	Samen	<u>16,00 m</u>

3. In den Staat van wegen, behoorende bij het door de Provinciale Staten aangenomen tertiaire wegenplan van Overijssel worden als minimum eischen gesteld een kruinsbreedte van 7,00 m en een verhardingsbreedte van 3,50 m, waarbij echter de wenselijkheid wordt uitgesproken bij het aanbrengen van verbeteringen deze beide maten te brengen op tenminste 12,00 m en tenminste 4,50 m. Dit geldt dus voor de wegen Steenwijk - Oldemarkt - Kuinre en Blokzijl - Kuinre - Slijkenburg. Voor dezen laatsten weg wordt echter overwogen het vorengenoemde profiel van de secundaire wegen toe te passen, althans deze toepassing in de toekomst mogelijk te maken.

De Staat van wegen behoorende bij het door de Provinciale Staten van Friesland vastgestelde tertiaire wegenplan bevat slechts den eisch, dat de daarop voorkomende wegen zullen worden verbeterd door het maken van een behoorlijke stofvrije wegverharding met een normale breedte van tenminste 4,50 m.

Deze gegevens dienen dus min of meer als leidraad bij het bepalen van de maximum-breedten, waarop ten aanzien van de wegen in den Noordoostelijken polder moet worden gerekend. Daarbij zij echter nadrukkelijk opgemerkt, dat bij deze laatste in het algemeen moet worden gerekend op ruime gelegenheid voor het aanbrengen van beplantingen om geen troosteloos kaal landschap te doen ontstaan en de noodige beschutting te verkrijgen.

Op de wegen in den Noordoostelijken polder zullen twee soorten van verkeer voorkomen en wel:

- 1e. het gewone verkeer, dat deels doorgaand is en
- 2e. het landbouwverkeer.

Het eerstgenoemde verkeer zal zich geleidelijk ontwikkelen, het landbouwverkeer zal daarentegen juist in het begin de grootste rol spelen. Bij het in cultuur brengen van den polder zullen n.l. motortrekkers en groote landbouwwerktuigen in belangrijke mate worden toegepast en gedurig over de wegen van den eenen kavel naar den anderen worden vervoerd. Wanneer later de landbouw in bedrijven van normale grootte wordt uitgeoefend, zal iedere boerderij zijn eigen werktuigen hebben en zullen deze dus veel minder dikwijls van de wegen gebruik maken.

Er kunnen dus in de ontwikkeling van het verkeer drie fasen onderscheiden worden, en wel:

a. de eerste phase, waarin het verkeer nog weinig ontwikkeld is, doch veel trekkers zullen passeeren. In deze phase zijn langs de verhardingen onverharde strooken noodig, die voor die trekkers bestemd zijn, teneinde vernieling van de verhardingen te voorkomen.

b. de tweede phase, die voor vele wegen ook de eindphase zal zijn, waarin het verkeer met trekkers grotendeels verdwenen zal zijn, doch het normale verkeer zich meer zal ontwikkelen. De trekkerbanen zijn dan niet meer noodig en kunnen gedeeltelijk voor beplanting gebruikt worden.

c. de derde phase, die slechts door sommige wegen zal worden bereikt, en waarin het verkeer zich sterker ontwikkelt, dan voor het betrokken type normaal zal zijn.

Er moet op gerekend worden, dat de bermen in den eersten tijd slap zullen zijn. Verhardingen, die onvoldoende breedte hebben voor het passeeren van voertuigen, zullen dan dus op regelmatige afstanden van wisselplaatzen voorzien moeten worden.

De dichtheid van het verkeer, dat zich op de verschillende wegen zal ontwikkelen, is niet nauwkeurig te schatten. De hiervoor gemaakte onderscheiding in drie typen: polderwegen, hoofdwegen, enz. is dus slechts globaal. Het is echter zeker, dat er wegen zullen zijn, die meer verkeer zullen hebben, dan de overige, tot hetzelfde type behoorende wegen. Welke dit zullen zijn,

kan echter, behoudens enkele uitzonderingen, niet voorspeld worden. Men moet er dus op rekenen, bij alle wegen van een zeker type de aarden banen zoo breed te maken, dat men daarop in de toekomst verkeersstrooken kan aanleggen, die voldoende zijn voor het drukste verkeer, dat in het algemeen op de wegen van dat type verwacht kan worden, het verkeer in de derde phase dus.

Men mag hiermee echter niet al te ver gaan. Iedere meter, waarmee men b.v. de polderwegen verbreedt, betekent een verlies van 27 ha. Het is dus zaak, de wegen niet breder te maken, dan voor een niet al te verre toekomst noodig wordt geacht. Men loopt daarbij het risico, dat men hier of daar enkele wegen misschien later zal moeten verbreeden, maar dit zal veel minder kosten meebrengen, dan wanneer men bij alle wegen reeds van den aanvang af rekent op een breedte, die misschien in een verre toekomst voor zeer enkele tot hetzelfde type behorende wegen noodig zal blijken.

Deze kwestie was reeds aangeroerd in nota D en in den gemeenschappelijken brief van den Waarnemend Directeur-Generaal der Zuiderzeewerken en den Voorzitter van de Voorloopige Directie van de Wieringermeer van $\frac{11}{12}$ November 1935, no. $\frac{1983}{8909 E 5.2}$, waarbij die nota werd ingezonden.

Op grond van deze overwegingen zijn de dwarsprofielen ontworpen, zooals zij op de hierbij gaande teekening reg.no. 969 zijn aangegeven. Daarbij is geen aandacht gewijd aan tonrondte, dwarshellingen der berm, enz. Dit moet geval voor geval in verband met de te kiezen soort van verharding en den aard van den grond bezien worden.

1. Polderwegen. In de Wieringermeer zijn deze aanvankelijk van een 2,50 m breedte verharding voorzien. Deze breedte wordt te gering geacht. Zij staat het gebruik van spoorleiders niet (of althans in zeer onvoldoende mate) toe, zoodat de verharding zeer sterk aan spoorvorming onderhevig is en een onevenredig groot onderhoud eischt. In de eerste phase is daarom thans gerekend op een verharding van 3,00 m breedte met

wisselplaatsen en trekkerbanen van 4,50 m ter weerszijden, omdat, zooals hieronder wordt vermeld, in de derde phase een aarden baan van 12 m noodig geacht wordt.

In de tweede phase zal de verharding van 3,00 m nog voldoende zijn, de trekkerbanen kunnen gedeeltelijk voor beplantingen worden gebruikt.

Als maximum in de derde phase zal men moeten rekenen op een verhardingsbreedte, zooals die voor de tertiaire wegen in de aangrenzende provinciën wenschelijk wordt geoordeeld, dus van 4,50 m. Daarnaast moeten dan nog strooken beschikbaar zijn voor het leggen van leidingen en bovendien strooken voor beplanting. Een totale breedte van 12,00 m biedt daarvoor de noodige ruimte.

2. Hoofdwegen. Deze hebben in de Wieringermeer aanvankelijk een verhardingsbreedte van 3,50 m gekregen. Dit voorbeeld kan thans weder gevolgd worden, het heeft geen hinderlijke bezwaren meegebracht. De trekkerbanen zijn 5,75 m, welke maat volgt uit het voor de derde phase gedachte profiel en de daarop gebaseerde totale breedte.

In de tweede phase zal de verharding verbreed moeten worden. In de Wieringermeer is dit reeds langs vele wegen geschied, waarbij een breedte van 5,50 m goed voldoet. Tevens zal in deze phase beplanting worden aangebracht. Er moet aangenomen worden, dat de wegen van A naar Urk, Blokzijl en Vollenhove reeds vrij spoedig in deze phase zullen komen.

Tenslotte is voor de derde of laatste phase gerekend op de mogelijkheid van een 6,00 m breede verharding met een 2,00 m breed rijwielpad aan één zijde, en 2,00 m breede parkeerstrooken aan weerskanten van de verharding.

Het voor deze phase ontworpen profiel bepaalt de breedte van de aarden baan op 15,00 m.

In het voorgaande is reeds opgemerkt, dat de weg van Urk over het hoofddorp A naar Blokzijl en Vollenhove een bijzondere beteekenis heeft en belangrijker is dan de andere wegen van type 2. Hij sluit onmiddellijk aan op wegen van het provinciaal wegenplan van Overijssel.

In verband daarmee wordt het wenschelijk geacht, deze wegen dezelfde kruinsbreedte te geven, als die provinciale wegen, n.l. 16,00 m.

De toegangswegen op het oude land komen op vasten grond te liggen, zoodat daar geen gevaar bestaat, dat de verhardingen in de eerste jaren abnormaal veel onderhoud zullen eischen. Bovendien weet men van deze wegvakken zeker, dat zich daarop een vrij druk verkeer zal concentreren. Er is dus geen reden, daar de verhardingsbreedte tot het uiterste te beperken en zij kan onmiddellijk op 5,50 m gebracht worden.

3. Weg Lemmer - Ramspol. Reeds vrijwel van den aanvang af zal deze weg een vrij druk verkeer hebben, omdat het in de bedoeling ligt, het dorp A zoo spoedig mogelijk tot ontwikkeling te brengen. Het wordt daarom ongewenscht geacht, hier ook de aanvankelijke verhardingsbreedte van 3,50 m toe te laten. Een breedte van 5,50 m zal reeds in de eerste fase noodig zijn. Ter weerszijden blijven trekkerbanen van 6,25 m beschikbaar, aangezien de totale breedte op 18,00 m gesteld is.

Dit profiel, voorzien van beplanting en zoo noodig van één of twee rijwielpaden zal waarschijnlijk gedurende een vrij lange periode aan de eischen voldoen. Als maximum zal echter meer noodig zijn. Daarbij kan worden volstaan met een totale breedte van 18,00 m, zooals in het vorenstaande voor den weg Sneek - Leeuwarden is genoemd. Deze breedte is dus ontworpen. Op de teekening is aangegeven, hoe daarbij de indeeling van den weg bij voorbeeld zou kunnen zijn. De keuze van de breedte van 18,00 m kan nog als volgt worden toegelicht.

De weg in kwestie geeft aan zijn beide einden aansluiting aan wegen van het Rijkswegenplan. Al ligt het voorshands niet in het voornemen, het vak Lemmer - Kampen ook op dat plan te plaatsen, toch zou het onjuist zijn, de breedte geringer te doen zijn, dan die van de vorenbedoelde, aansluitende Rijkswegen. Met vrij groote mate van zekerheid kan immers worden verwacht, dat er zich doorgaand verkeer op zal ontwikkelen en dan zou een te geringe breedte aanleiding geven tot ernstige

moeilijkheden. Uit dezelfde overweging is ook reeds be-
slist, dat de in dezen weg gelegen bruggen een rijbaan-
breedte van 6,00 m zullen krijgen, in plaats van 5,50 m,
zooals die in de wegen van type 2 (brief van den Direc-
teur-Generaal van 22 Juni 1938, La.Z^I).

Bovendien zal in den polder nog gerekend moeten wor-
den op lokaal verkeer tusschen de dorpen, enz. onderling
en moet in den vlakken polder steeds gelegenheid blijven
bestaan tot het aanbrengen van een flinke beplanting. Dit
leidt er toe overeenstemming te zoeken met het breedste
van de dwarsprofielen der beide aansluitende Rijkswegen
en de breedte dus vast te stellen op 18,00 m (Lemmer) en
niet op 16,00 m (Zwolle - Kampen).

Het voorgaande beteekent echter niet, dat het onmo-
gelijk zou zijn, met een iets geringere breedte te vol-
staan, wanneer dringende redenen daartoe aanleiding geven.
Dergelijke redenen zijn aanwezig daar, waar de weg extra
kostbaar is door sterke ophooging (afdamming Ganzendiep,
opritten en dammen bij den Ramspol) of omdat grondaankoop
noodig is. In deze dure gedeelten zal de breedte terug-
gebracht kunnen worden tot 16,00 m, zooals voor den weg
Zwolle - Kampen is ontworpen.

Op de mogelijkheid, dat deze weg op den duur zoo
druk zal worden, dat twee gescheiden verhardingen noodig
zijn, behoeft in verband met de geringe verkeersdichtheid
op de Rijkswegen in de aangrenzende landstrekken niet ge-
rekend te worden. Deze noodzakelijkheid zou zich eerst
in een zeer verre toekomst kunnen voordoen.

Bij de raming van December 1935 zijn als aanvanke-
lijke verhardingsbreedten aangenomen: 3,00 m voor de
polderwegen en 3,50 m voor alle wegen voor doorgaand
verkeer. Alleen ten aanzien van den weg Lemmer - Ramspol
wordt afwijking hiervan thans noodig geacht. Bij het
maken van de raming was stilzwijgend verondersteld, dat
die weg een grootere verhardingsbreedte zou krijgen op
kosten van het Verkeersfonds, evenals in de Wieringer-
meer geschiedt. Er was niet voldoende rekening gehouden
met het feit, dat deze beide gevallen niet vergelijkbaar
zijn en de volle breedte van 5,50 m zal dus ten laste

van den polder moeten komen. Dit beteekent een kostenvermeerdering van f 200.000,-- à f 250.000,-- , die niet vermeden kan worden. Dit bedrag zal gevonden moeten worden uit den post van f 800.000,-- voor "wijzigingen in het verkavelingsplan". Bovendien zij nog in herinnering gebracht, dat er bij de raming is gerekend op f 450.000,-- voor verbreding van hoofdwegen binnen 10 jaar na het droogvallen (den termijn, waarover de raming zich uitstrekt).

Op grond van het vorenstaande wordt voorgesteld voor de wegen in den Noordoostelijken polder, alsmede voor de daarop aansluitende toegangswegen de volgende afmetingen vast te stellen.

1. Polderwegen: kruinsbreedte 12,00 m, verhardingsbreedte 3,00 m met de noodige wisselplaatsen.

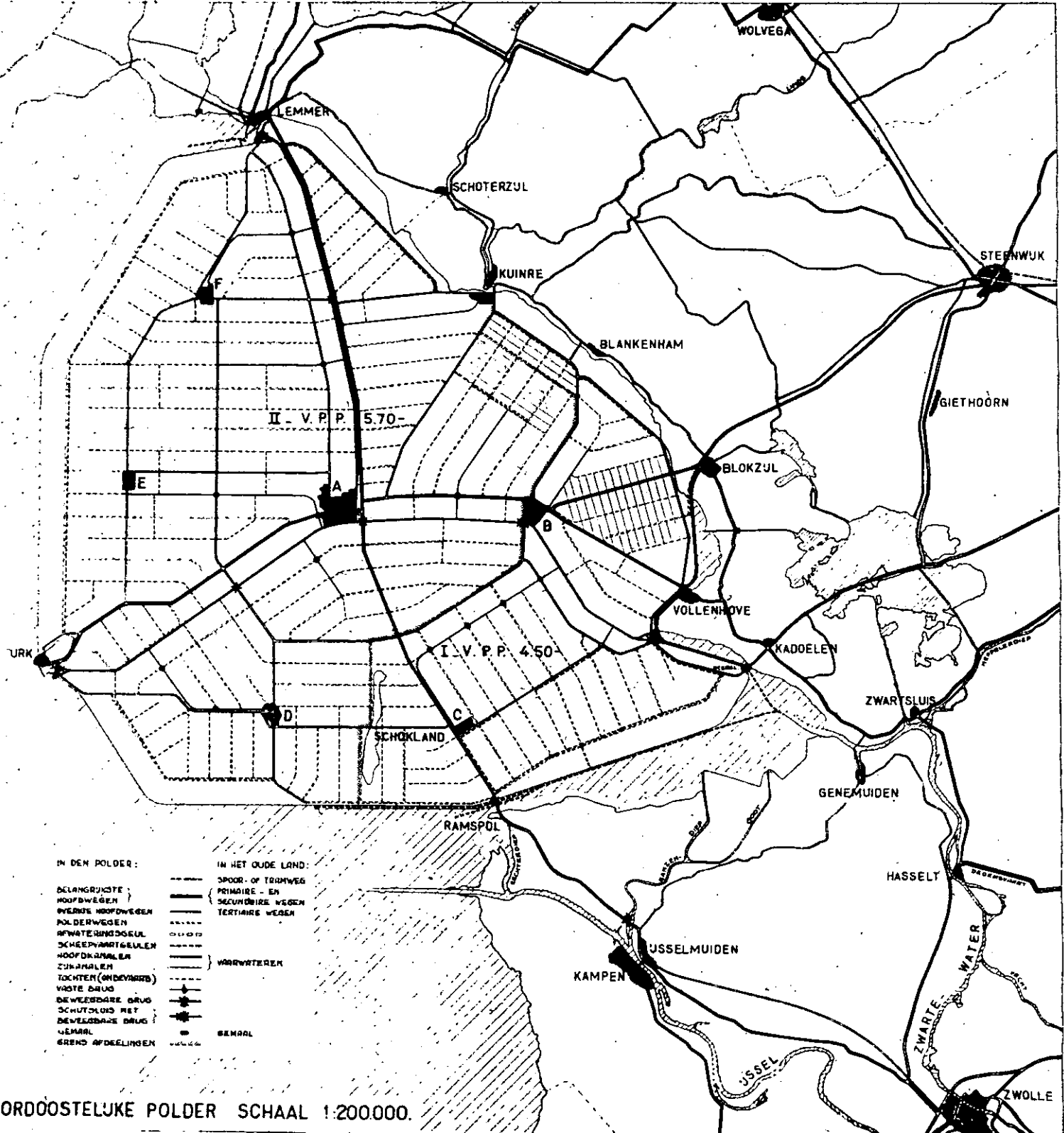
2. Hoofdwegen: kruinsbreedte 15,00 m (wegen Urk - Hoofddorp A - Vollenhovezen Blokzijl 16,00 m), verhardingsbreedte 5,50 m met de noodige wisselplaatsen (toegangswegen op het oude Land 5,50 m).

3. Weg Lemmer - Ramspol: kruinsbreedte 18,00 m (waar de aanleg extra kostbaar is, beperkt tot 16,00 m), verhardingsbreedte 5,50 m.

In herinnering zij nog gebracht, dat de beschouwingen, gewijd aan de in de toekomst mogelijke verhardingsbreedten, enz. slechts ten doel hadden, een basis te verkrijgen voor het bepalen der totale breedten, doch dat de vaststelling daarvan thans nog niet aan de orde kan komen.

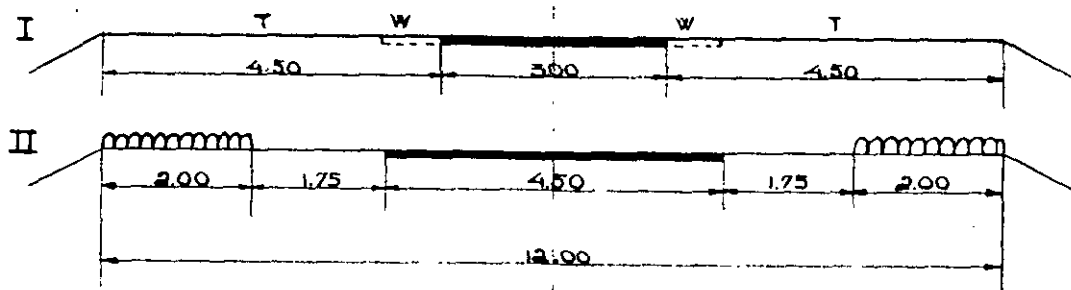
DE EERSTAAANWEZEND-INGENIEUR BIJ DE ZUIDERZEEWERKEN,



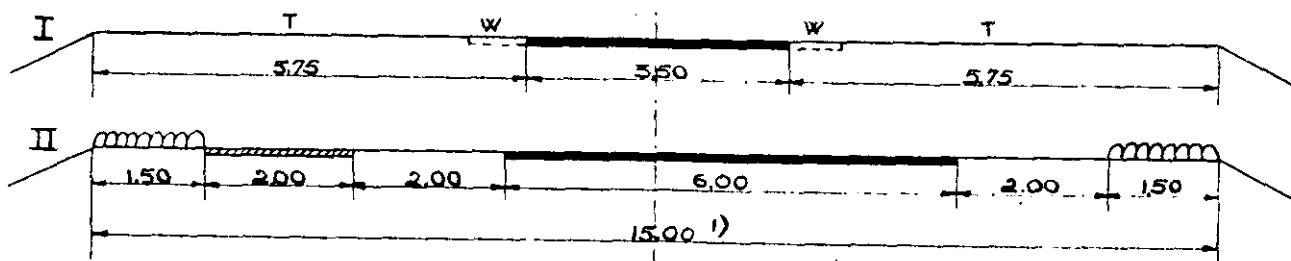


NOORDOOSTELIJKE POLDER SCHAAL 1:200.000.

I. POLDERWEG

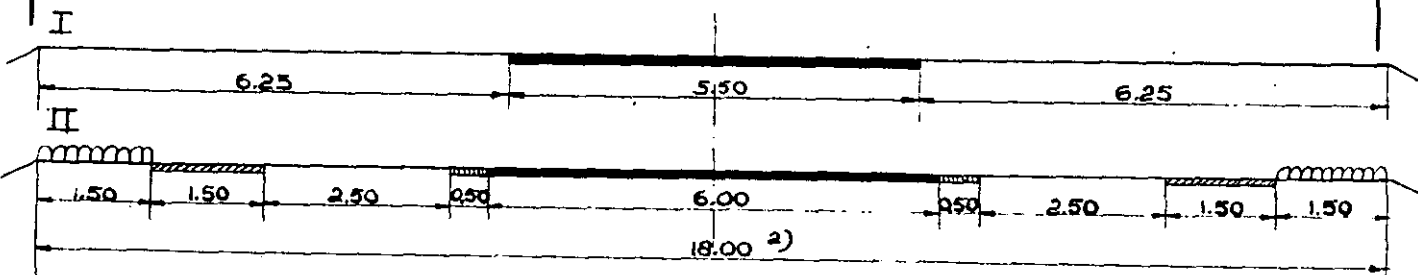


2. HOOFDWEG



1) VOOR ZRK - HOOFDDORP A - VOLLENHOVE EN BLOKZIJL 16.00 m.

3. WEG LEMMER-RAMSPOL



2) IN STERKE OPHOOGING, ENZ. 16.00 m.

VERKLARING.

I IN EERSTE INSTANTIE AAN TE LEGGEN PROFIEL.
 II MOGELIJK TOEKOMSTIG PROFIEL, WAARVOOR DE VOORGESTELDE
 BAANBREEDTE ZOO NOODIG GELEGENHEID BIJDT.

- VERHARDING
- //// RIJWIELPAD
- ▤ SLIPSTROOK
- ~~~~ STROOK VOOR BEPLANTING
- W WISSELPLAATS
- T TREKKERBAAN

ZUIDERZEEWERKEN ————— NOORDOOSTELIJKE POLDER

DWARSPROFIELEN WEGEN

SCHAAL 1:100 BLAD N^o IN BLADEN

GET. <i>V. B.</i>	GEZ. <i>W.</i>	REG. N ^o 969	FORM A	KAART N ^o 45	1	2	BULAGE
DAT. 29-3-39	DAT. 30-5-38						