

NN31545.0236

INSTITUUT VOOR CULTUURTECHNIEK EN WATERHUISHOUDING  
NOTA NO. 236 d.d. 4 januari 1964

Opmerkingen over enige planologische aspecten van  
de ruilverkaveling "Het Grootslag"

ir.P.Spijk

I N H O U D

	pagina
I. INLEIDING	1
II. BEDRIJFSONTSLUITING EN BEDRIJFSVERPLAATSING	3
III. "HET GROOTSLAG" IN ZIJN OMGEVING	6
IV. GEDACHTEN OVER DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN "DE STREEK"	7
V. HET VERKEER	11
VI. VOORZIENINGEN VOOR DE RECREATIE	13
VII. RUIMTELIJKE GEVOLGEN VOOR ANDIJK	14
VIII. PROGRAMMA'S VOOR ONDERZOEKINGEN	16
IX. LITERATUUR	18

24/0264/30



CENTRALE LANDBOUWCATALOGUS  
0000 0672 3601

1787097

Voor de herindeling en -inrichting van de polder is door de Cultuurtechnische Dienst een eerste ontwerp gemaakt. Tevens zijn er studies over alternatieve verkavelingen in uitwerking bij het Instituut voor Cultuurtechniek en Waterhuishouding. Ter vereenvoudiging zijn deze plannen teruggebracht tot twee basisontwerpen, waarbij plan A overeenkomt met het ontwerp van de C.D. en plan B met een van de bij het I.C.W. in studie genomen alternatieven (figuur 2).

Deze plannen zijn bij de volgende beschouwingen in eerste aanleg als een gegeven gehanteerd. Het bleek doelmatig te zijn van hieruit de aandacht te vestigen op enkele planologische vraagstukken, die met de ruilverkaveling rechtstreeks of zijdelings verband houden. Daarop aansluitend worden vraagstukken genoemd van meer algemeen belang voor de ruimtelijke structuur van de betrokken gemeenten, en de betekenis daarvan voor de inrichting van het poldergebied. Tenslotte worden enkele vraagstukken gememoreerd, die voor verdere bestudering in aanmerking komen.

## II. BEDRIJFSONTSLUITING EN BEDRIJFSVERPLAATSING

De verkavelingsplannen A en B hebben gemeen dat verscheidene sloten worden vervangen door wegen: het vaargebied wordt een rijgebied. Bovendien voorzien deze plannen de verhuizing tijdens of na de ruilverkaveling, van waarschijnlijk een aanzienlijk aantal tuinders van hun huidige woonplaats in het streekdorp naar de hun toe te wijzen kavels in de polder. De ligging van de bedrijfsgebouwen aan de Streekweg willen wij in dit verband nader beschouwen.

### Bedrijfsontsluiting

De indeling van een erf van een tuindersbedrijf is in het algemeen als in figuur 3 is aangegeven (percelen A en C). De woning ligt aan de weg; het bedrijfsgebouwtje aan het vaarwater, waar, meestal onder een afdak, de boot ligt. Zodra evenwel het vaargebied rijgebied wordt, is de ontsluiting van het bedrijf via het vaarwater vrijwel waardeloos. Er is daarom gezocht naar andere ontsluitingsmogelijkheden en wel in de eerste plaats naar aansluiting op de Streekweg. Tussen de woningen is echter meestal geen ruimte om met voertuigen vanaf de weg op het achtererf te komen. Naar schatting is van tenminste 30% van de bedrijven, ook na de ruilverkaveling, het achtererf aldus niet bereikbaar; bij ongeveer 20% zouden misschien gemeenschappelijke uitwegen zijn te maken. In de plannen voor de ruilverkaveling kan men dan ook slechts zeer ten dele rekenen op de ontsluiting van de bedrijfsgebouwen door de bestaande (Streek)weg. De oplossing is gezocht in het ontsluiten van de bedrijven aan de achterkant. Dit hoopt men te realiseren door de sloten achter de bedrijven te dempen en te voorzien van een eenvoudige wegverharding. Dit leidt - als wij ons beperken tot "De Streek" - tot een of twee bedrijfsontsluitingswegen parallel aan de Streekweg.

Door de ontwerpers van de alternatieve verkavelingsplannen is echter overwogen of de lengte van deze parallelwegen niet zoveel mogelijk dient te worden beperkt, niet slechts om financiële redenen, doch vooral in verband met de uitbreidingsmogelijkheden van de streekdorpen en de kans dat deze wegen doorgaand verkeer tot zich zullen trekken. Een weg voor ontsluiting van bedrijfsgebouwen dwars door een uitbreidingsplan

kan zeer bezwaarlijk zijn. Wat het doorgaande verkeer betreft moet de combinatie van snelverkeersweg en bedrijfsontsluitingsweg als weinig aantrekkelijk worden beschouwd.

### Bedrijfsverplaatsing

Deze problemen kunnen niet los worden gezien van het plan voor verplaatsing van verschillende bedrijven naar de polder. Onderzocht zou kunnen worden welke bedrijven, gelet op de uitritmogelijkheden op de Streekweg, zouden moeten worden verplaatst. Hierop volgend zou zijn te bepalen welke bedrijven in verband met de beperking van de lengte van de parallelwegen voor verplaatsing in aanmerking komen. Dit sluit nauw aan bij de vraag waar de uitdunning van de bebouwing van "De Streek" het meest is aan te bevelen, indien wordt gelet op de toekomstige ruimtelijke structuur van dit gebied. In IV wordt hier nader op ingegaan.

Een tweede aspect van de boerderijverplaatsing heeft betrekking op het verkeer op de Streekweg. Deze weg is op het ogenblik zwaar belast. Mede door de vrijwel ononderbroken bebouwing is beperking van het verkeer hier zeer gewenst. In dit verband stuit het maken van uitritten van tuindersbedrijven op deze weg op bezwaren als in de vorige alinea's zijn genoemd. Dit geldt zowel voor de noordelijk als voor de zuidelijk van de Streekweg gelegen bedrijven. Voor alle niet te verplaatsen bedrijven zou met het oog hierop een uitrit aan de achterkant zijn aan te bevelen. De zuidelijk van de Streekweg gelegen bedrijven zullen echter ook bij een uitrit aan de achterkant bedrijfsverkeer op de Streekweg veroorzaken; dit is voornamelijk kruisend verkeer naar de polder. In welke mate zich dit voordoet is onder meer afhankelijk van de hoeveelheid land gelegen ten noorden van de Streekweg en in gebruik bij zuidelijk van deze weg wonende tuinders. Een gebruikerskaart van het herverkavelde gebied kan hierover informatie geven. Bij de toewijzing van de gronden zou met de woonplaats van de tuinders rekening moeten worden gehouden.

Een punt dat bij het opstellen van plannen in het onderhavige gebied van betekenis lijkt is het bij de Westfriese tuinder (nog) wel gehoorde bezwaar tegen verplaatsing van woning en bedrijfsgebouwen van "De Streek" naar de toekomstige kavels. Al houdt men rekening met een aanzienlijk aantal boerderijverplaatsingen, het is niet uitgesloten, dat

aanvankelijk vrij veel tuinders die niet zijn gedwongen tot verplaatsing in het dorp blijven wonen. Mede doordat verplaatsing over korte afstand het minst effectief is, mag worden verwacht dat bij bedrijven met huis-kavels in de nabijheid van de Streekweg, de animo voor verplaatsing het geringst is. Dit heeft als consequenties, dat bedrijfsverplaatsing vooral naar het centrale deel van de polder is te voorzien.

### Samenvatting

Voor de bestudering van de verplaatsing van bedrijven kan planologisch als richtlijn dienen:

- beperking van de lengte van de parallelwegen
- verplaatsing van boerderijen van die plaatsen van "De Streek", die in de toekomst een minder dichte bebouwing behoeven
- beperking van het ontsluiten van de bedrijven via de Streekweg
- beperking van de handhaving van bedrijven ten zuiden van de Streekweg.

Over andere, niet planologische (bijvoorbeeld bedrijfseconomische en sociale) facetten van het verplaatsingsvraagstuk worden hier geen uitspraken gedaan. Vermeld zij slechts, dat bij de verplaatsing van de bedrijven ook de huidige kwaliteit van de woning en het bedrijfsgebouw en de doelmatigheid van het erf en het gebouw factoren van gewicht zijn.

### III. "HET GROOTSLAG" IN ZIJN OMGEVING

Een belangrijke agrarisch-planologische vraag is, hoe de onderlinge beïnvloeding zal zijn van de toekomstige ruimtelijke structuur van de streekdorpen en het inrichtingsplan van de polder "Het Grootslag". In II is er op gewezen dat verplaatsing van tuindersbedrijven naar de polder dienstbaar kan zijn aan een nieuwe structuur van "De Streek" en dat de ontsluiting door wegen van invloed is op het verkeer op de Streekweg. In deze paragraaf wordt de samenhang van polder en streekdorp meer in het algemeen onder de loupe genomen.

In de eerste plaats zullen de twee projecten elkaar beïnvloeden op die punten waarop ze contacten hebben. Geografisch gezien betreft dit het grensgebied tussen dorp en polder: de vormgeving van de overgang van dorpsbebouwing naar poldergebied is hierbij in het geding.

Sociaal-economisch beschouwd kan men stellen dat er contacten ontstaan doordat dorp en polder ten opzichte van elkaar functies vervullen. Voor de polderbewoners zijn in het dorp allerlei vestigingen met een verzorgende functie (winkels, scholen, recreatieve voorzieningen enz.). De verbinding tussen de polderbevolking en deze vestigingen moet doelmatig zijn. Dit heeft dus invloed op het wegenstelsel in het gebied. Omgekeerd kan de polder voor de dorpsbevolking een recreatieve functie vervullen, hetgeen ongeveer dezelfde consequenties heeft. Voorts is het laatste vooral van betekenis voor het landschapsontwerp van de polder.

Een andere beïnvloeding ontstaat door de verbindingen van het dorp met naburige dorpen, streken enzovoorts en door de verbindingen van de polder met andere gebieden en centra, die het polder-, respectievelijk dorpsgebied doorkruisen. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de verbinding tussen "De Streek" en Enkhuizen, de verbinding tussen "Het Grootslag" en de veilingen in Bovenkarspel, de verbinding tussen het tuinbouwcentrum Andijk-Oost en de veilingen aan "De Streek". Doch ook de wegverbindingen van Enkhuizen spelen in deze kwesties een rol. Deze verbindingen beïnvloeden eveneens de plannen voor de dorpen en voor de polder.

Beschouwen wij na deze benadering de twee verkavelingsplannen voor "Het Grootslag" (figuur 2), dan is het van belang de doelmatigheid van het wegenpatroon in de polder te overwegen tegen de achtergrond van ontwikkelingsplannen voor de ruimtelijke structuur van "De Streek".

In de volgende nota wordt op deze materie verder ingegaan.

#### IV. GEDACHTEN OVER DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN "DE STREEK"

##### Het dorpstype

Gaat men de literatuur na over de streekdorpen, waarvan "De Streek" een van de klassieke Nederlandse voorbeelden is, dan blijkt reeds spoedig dat de meningen over dit dorpstype niet eensluidend zijn. Meestal beschouwt men het als onaantrekkelijk en niet meer doelmatig voor de huidige omstandigheden. De oorzaken en motieven waarop de aanleg van streekdorpen is terug te voeren - dat zijn voornamelijk de bereikbaarheid en de kolonisering van slechts langs enkele wegen toegankelijke gebieden - leggen geen gewicht meer in de schaal bij de tegenwoordige beoordeling van dit dorpstype. Een van de voornaamste geuite bezwaren is de oneconomische verzorgingsstructuur (Economisch Technologisch Instituut voor Friesland, 1957). Sociale bezwaren (GROENMAN, 1947) en esthetische tekortkomingen ziet men ook genoemd, verder komt men als bezwaar tegen de verkeersveiligheid. Niet alle streekdorpen kunnen echter over één kam worden geschooren (VAN DIJK, 1957). Voor de agrariërs kunnen bepaalde vormen van een streekdorp voordelen bieden boven verspreide boerderijenbouw. Met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de streekdorpen merkt de laatste schrijver op, dat niet in alle gevallen, zoals tegenwoordig gebruikelijk is, kernvorming in de lijn der wenselijkheden ligt.

Uit deze zeer summiere aanhalingen blijkt dat het vraagstuk van de streekdorpen nog geen algemene oplossing heeft gevonden. In het kader van de bestudering van planologische aspecten van de ruilverkaveling "Het Grootslag" zouden wellicht enkele punten met betrekking tot het streekdorp in studie kunnen worden genomen.

Toegespitst op "De Streek" zou als rode draad door de gedachtenvorming kunnen lopen een der belangrijkste stedenbouwkundige gezichtspunten voor het streekdorp: moet men wel of niet naar kernvorming streven? Het is duidelijk dat bij stimulering van de kernvorming het gebied iets van zijn streekkarakter kan verliezen, hoewel dit, naar later zal blijken, niet volledig het geval hoeft te zijn.

Op deze kernvorming willen wij nog even doorgaan, daarbij in het midden latende op hoeveel en op welke kernen de eventuele concentratie zou moeten zijn gericht. Bij het bestuderen van alternatieve oplossingen voor het verkavelingsplan van "Het Grootslag" hebben zich bij de ontwer-

pers enige ideeën gevormd over mogelijke oplossingen van diverse planologische vraagstukken samenhangende met de ruilverkaveling. Deze gedachten zijn zeer dienstig voor uitgangspunten van verdere overwegingen en onderzoek en zullen hieronder worden weergegeven.

### Uitbreidingsplannen

Men is ervan uitgegaan dat, na de uitvoering van de ruilverkaveling, daling van het slootpeil in de polder ten noorden van de Streekweg zal plaatsvinden. Indien men deze daling (van ongeveer 40-60 cm) zou doorvoeren in de bebouwde gedeelten langs de Streekweg, welke thans hetzelfde peil hebben als de polder, zou dit voor de fundering van de bestaande gebouwen funeste gevolgen kunnen hebben. Het huidige waterpeil dient derhalve nagenoeg niet te worden verlaagd. In de ruilverkavelingsplannen is hierin voorzien door de geprojecteerde weg parallel aan en ten noorden van de Streekweg als waterscheiding te laten dienen tussen het lage peil van "Het Grootslag" en het hoge peil van "De Streek".

Door het hoge peil ten zuiden van deze waterscheiding zijn de bewuste gronden voor de tuinbouw minder geschikt dan die in de polder. De gronden ten zuiden van de Streekweg zou men derhalve zeer goed voor andere doeleinden kunnen bestemmen, bijvoorbeeld voor burgerlijke bebouwing. Deze strook is waterhuishoudkundig gemakkelijk aan de zuidkant af te sluiten met behulp van de spoorlijn van Enkhuizen naar Hoorn. In principe is hiermede een aantrekkelijke plaats gevonden voor uitbreidingsplannen. De brede spoorstoot, die op de meeste plaatsen reeds aanwezig is zou geheel moeten worden doorgetrokken naar Enkhuizen en dan kunnen dienen voor de verversing van het open water in dit gebied.

Ook om andere redenen is deze strook geschikt voor bebouwing. Genoemd kunnen worden de ligging aan de spoorlijn en de ligging nabij enige industriële vestigingen ten zuiden van de spoorweg. Bovendien is uitbreiding aan één zijde van de Streekweg ter beperking van de toeneming van het verkeer op deze weg, te prefereren boven de huidige en de hier en daar geplande bouwactiviteiten ter weerszijden van deze weg.

Gezien de vele op korte termijn niet te vervangen of te verplaatsen vestigingen met centrale functies aan de Streekweg, dient de afstand tot de bebouwing niet te groot te worden. Aan deze voorwaarde voldoet de



strook tussen Streekweg en spoorbaan uitstekend. Het behoeft geen toelichting dat in deze gedachtengang een bedrijfsontsluitingsweg ten zuiden van de Streekweg ter plaatse van de uitbreidingsplannen uitermate bezwaarlijk is.

De zuidelijke begrenzing van deze strook voor uitbreidingsplannen wordt gevormd door de spoorweg met de brede spoorloot, voorts ter hoogte van Grootebroek en Lutjebroek een vrij breed water, en tenslotte de eventuele parallelweg voor doorgaand verkeer. Deze afsluiting is nogal nadrukkelijk zodat op deze plaats zowel voor verdere uitbreiding van de woonbebouwing als voor de verkeersverbindingen een niet gemakkelijk te overschrijden barrière dreigt te ontstaan, die althans direct bijzondere voorzieningen vereist voor het overstekend en kruisend verkeer. Wat de uitbreidingsplannen betreft hangt het ervan af hoeveel inwoners in de strook tussen de spoorweg kunnen worden gehuisvest en wat de consequenties zijn bij volbebouwing of deze barrière bezwaarlijk is. Voor het verkeer is belangrijk wat ten zuiden van de spoorweg wordt geprojecteerd en hoe de interlocale ontsluiting aan deze kant van "De Streek" dient te zijn.

#### Spoorwegstations

In de gedachtenvorming over de toekomstige vormgeving van "De Streek" komt ook de vraag naar vorm of de huidige plaats van de spoorwegstations namelijk in Hoogkarspel en halverwege Grootebroek en Bovenkarspel doelmatig is en hoe eventueel een betere spooraansluiting kan worden verkregen.

#### Onderzoek

De voorgenoemde aspecten kunnen een belangrijk studie-object vormen, vooral in samenhang met de in V vermelde verkeersvraagstukken. Interessant is in dit verband de vraag welke invloed kernvorming heeft op het verkeer op de Streekweg. Een ander punt van onderzoek kan zijn, indien althans tot kernvorming moet worden overgegaan, welke dorpen voor uitbreiding in aanmerking kunnen komen. Het laatste dient uiteraard in regionaal verband te worden gezien, zodat een dergelijk onderzoek het karakter krijgt van een streekplanstudie. Hierbij kan worden gedacht aan het opstellen van een toekomstig structuurplan voor "De Streek", dat als

leidraad kan dienen voor het bestemmen van gronden voor bewoning, industrie, recreatie, verkeer, openbare bebouwing en dergelijke.

In detail zou een studie van de ruimtelijke structuur van "De Streek" zich moeten uitstrekken tot een beschouwing over de snelheid waarmede een en ander zich zou kunnen ontwikkelen, onder meer in samenhang met economische ontwikkelingen, groei der bevolking en afbraak van onbewoonbare woningen. Kennis hierover is speciaal van belang om te weten welke plannen de beste kans hebben voor verwerkelijking.

## V. HET VERKEER

### De Streekweg

Terloops is in II het intensieve verkeer op de Streekweg ter sprake gekomen. In combinatie met de dichte bebouwing van Westwoud tot Enkhui-zen vormt dit een van de ernstigste problemen van het gebied. De bebou-ving veroorzaakt veel overstekende voetgangers en geparkeerde voertui- gen, die op deze drukke en relatief smalle weg het rijdende verkeer her- haaldelijk ophouden. Het spreekt vanzelf dat een dergelijke weg ook uit het oogpunt van verkeersveiligheid ernstige tekorten heeft.

Op pagina 4 werd opgemerkt, dat er in ruilverkavelingsverband moge- lijkheden zijn door middel van maatregelen bij de boerderijverplaatsing, enige beperking van het verkeer op de Streekweg te bewerkstelligen. Zo- lang echter niet bekend is welk aandeel het bedrijfsverkeer heeft in het totale verkeer op deze weg, valt niet te voorspellen of hiermede zoden aan de dijk worden gezet.

Teneinde vast te stellen van welke ingrepen of beïnvloedingen een gunstige uitwerking kan worden verwacht op de vermindering van de ver- keersdrukke op de Streekweg zal een analyse van de verkeersstromen moe- ten plaatsvinden. Daarbij kan worden gedacht aan de bepaling van:

- de verkeersintensiteiten op verschillende plaatsen van de Streek- weg tijdens verschillende uren van de dag
- de verkeerssoorten (auto's, fietsen)
- het verkeersmotief; woon-werkverkeer, woon-winkelverkeer en der- gelijke
- plaatsen van herkomst en bestemming
- het aantal geparkeerde voertuigen naar tijd en plaats.

### Parallelweg voor doorgaand verkeer

Ter verdere ontlasting van de Streekweg is gedacht aan een parallel- weg voor doorgaand verkeer (met doorgaand verkeer is hier bedoeld het verkeer dat geen of weinig bestemmingen op de Streekweg heeft). Deze pa- rallelweg moet, wil hij aan zijn functie voldoen en verkeer aan de Streek- weg onttrekken, op niet te grote afstand hiervan liggen. De bedrijfsont-

sluitingswegen zijn voor deze functies niet geschikt, zodat men heeft gezocht naar een tracé voor een nieuwe weg. Een gunstige plaats hiervoor werd gevonden langs de spoorlood, ten zuiden van de eventuele uitbreidingsplannen (zie IV). Op het ogenblik is ter plaatse weinig bebouwing aanwezig, zodat aanleg van een weg weinig afbraak zou vereisen. Ook ten opzichte van de industrieterreinen en de veilingen ligt een weg op deze plaats zeer gunstig.

#### Overige verbindingen

In ruimer verband kan een verkeersstudie in "De Streek" niet voorbijgaan aan de door de Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland geprojecteerde weg van Enkhuizen naar het westen. Het tracé van deze weg is van betekenis voor de indeling van "Het Grootslag". De overige interlocale verbindingen in het gebied, onder meer de noord-zuid verbindingen, ook in het kader van de aanleg van de noordwestelijke IJsselmeerpolder, verdienen eveneens aandacht. Deze wegen kruisen de Streekweg of sluiten daarop aan.

## VI. VOORZIENINGEN VOOR DE RECREATIE

Bij de herverkavelingswerkzaamheden in "Het Grootslag" zal waarschijnlijk een zandwinplaats moeten worden gemaakt, ongeveer ten noordwesten van Lutjebroek. In eerste overweging heeft men deze winplaats na het gereedkomen der ruilverkaveling een recreatieve functie toegedacht. De huidige recreatieve voorzieningen in "De Streek" zijn in hoge mate onvoldoende. Zo is er in de streekdorpen zelf nog geen zwembad. De genoemde zandwinplaats biedt een goede mogelijkheid aan de tekorten tegemoet te komen door het te bestemmen voor zwembad en centrum voor waterrecreatie. Deze plas kan in open verbinding staan met de vaarten in de polder, voor zover deze bij de ruilverkaveling niet door wegen worden afgesloten. Er is in dit kader zelfs gedacht aan een recreatiestrook, dwars door de polder, langs of evenwijdig aan de ontworpen weg van Enkhuizen naar het westen. In hoeverre verwerkelijking van recreatieve ontwikkelingen in de polder aanbeveling verdient en welke betekenis dit heeft voor de polderinrichting zal tot onderwerp van bespreking worden gemaakt in de tweede nota.

Op deze plaats zij nog vermeld dat ook is gedacht aan het voor recreanten toegankelijk maken van het brede water ten zuiden van de spoorweg ter hoogte van Lutjebroek/Grootebroek.

## VII. RUIMTELIJKE GEVOLGEN VOOR ANDIJK

### Kernvorming

Een blik op de topografische kaart is voldoende om duidelijk te maken dat de bebouwing van Andijk veel meer is verspreid dan die van "De Streek". Het eerste planologische vraagstuk van deze gemeente is dan ook het ontbreken van een kern en de verspreide ligging van de vestigingen die men een centrumfunctie zou kunnen toedenken. De gemeente heeft in eerste instantie een poging gedaan een centrum te vormen aan het noordelijke einde van de weg Grootebroek-Andijk, waar onlangs onder meer een gemeentehuis en een bejaardencentrum zijn gebouwd. Gedwongen door de religieuze opbouw der bevolking is men er echter toe moeten overgaan om ook in Andijk-West enige centrumvorming na te streven. Overigens vormt Andijk-West voor de gemeente een apart vraagstuk door de ligging tegen het streekdorp Wervershoof.

Ten aanzien van de boerderijverplaatsing, zoals dit voor de streekdorpen de bedoeling is, kan men weinig resultaten verwachten voor een betere ruimtelijke structurering van de gemeente. De bebouwing is daarvoor te verspreid, ook te verspreid om een bijdrage van betekenis te kunnen vormen voor de ontwikkeling van het voorlopig nog kunstmatige centrum.

### Recreatie

De voorwaarden voor bepaalde vormen van waterrecreatie aan de IJsselmeerkust zijn in Andijk gunstig. Zowel buiten- als binnendijks is er goed viswater. Er is een enkele voorziening voor kamperen en een binnendijks gelegen openluchtbad, terwijl er tevens aanzetten aanwezig zijn voor het ontwikkelen van watersportaccomodatie aan de IJsselmeerdijk. Een nadeel is echter de geïsoleerde ligging van dit gebied. Dit zal waarschijnlijk mede de oorzaak zijn van de nogal wisselende belangstelling, die voor de recreatieve mogelijkheden alhier bleken te bestaan. Op enkele punten bloeit de recreatie, op andere plaatsen behoort de bloei tot het verleden. Het spreekt welhaast vanzelf dat men zich in Andijk afvraagt welke toekomst de IJsselmeerrecreatie hier kan hebben, te meer daar de gemeente Enkhuizen grootse plannen koestert voor het tot ontwik-

keling brengen van recreatieve projecten aan de IJsselmeerdijk ten noorden van deze stad.

### Onderzoek

Indien wij ons tot de vraagstukken van kernvorming en recreatie beperken en ze in groter verband beschouwen lijkt het ons dat de structurering van Andijk moet worden gezien in een oplossing van het streek/dijkdorp-vraagstuk langs de gehele IJsselmeerdijk van Medemblik via Onderdijk, Wervershoof, Driehuizen, Andijk-West, Andijk-Oost tot Enkhuizen. Hierin zal, naar het zich laat aanzien, de ruilverkaveling "Het Grootslag" van ondergeschikte betekenis zijn. In zoverre staan dus de vraagstukken van planologische aard in deze streek vrij los van de ruilverkaveling. Te meer omdat beperking van een eventueel onderzoek toch al is geboden, zal voorlopig de aandacht vooral op de streekdorpen worden gericht. Beschouwingen over Andijk blijven beperkt tot die punten die nauw samenhangen met de ruilverkaveling "Het Grootslag".

## VIII. PROGRAMMA'S VOOR ONDERZOEKINGEN

### Samenvatting van enige vraagstukken

In het voorgaande is het een en ander opgemerkt over planologische vraagstukken in en om het gebied van "Het Grootslag". Het uitgangspunt der beschouwingen lag in ingrijpende veranderingen in het ruilverkavelingsrayon. In de eerste plaats zal door wegenaanleg de polder van vaargebied, rijgebied worden, in de tweede plaats zullen veel tuinders, die thans in de dorpen wonen, huisvesting op de kavels vinden. Dit heeft in twee opzichten belangrijke gevolgen voor de structuur van "De Streek":

1. De boerderijverplaatsing kan uitdunning van de bebouwing langs de Streekweg ten gevolge hebben
2. De ontsluiting van "Het Grootslag" door wegen beïnvloedt het wegenstelsel en de verkeersstructuur van "De Streek". Anderzijds kan de te verwachten ruimtelijke structuur van "De Streek" invloed uitoefenen op de verkaveling van "Het Grootslag".

Als problemen van meer algemeen-planologische betekenis zijn genoemd de grote bebouwingsdichtheid langs de Streekweg, de vrij grote spreiding van vestigingen met centrumfuncties langs deze weg en het onder andere daarmee samenhangende intensieve verkeer. De volgende vraagpunten doen zich hierbij voor:

1. Hoe kan de Streekweg worden ontlast? (parallelwegen)
2. Wat dient het uitgangspunt te zijn voor het ruimtelijk beleid: handhaving van het streekdorp of kernvorming? Welke gronden moeten voor uitbreidingsplannen worden gereserveerd? (streekstructuurplan).

### Onderzoekprogramma

Uitgaande van deze vraagstelling is het onderstaande programma voor mogelijke onderzoekingen op te maken:



1. Bestudering van "het streekdorp" in het algemeen
2. Bestudering van de huidige stedenbouwkundige structuur van "De Streek" en de ontwikkeling daarvan
3. Analyse van het verkeer op de Streekweg
4. Bestudering van de alternatieve plannen voor "Het Grootslag" in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling van "De Streek"
5. Het aanwijzen van de tuindersbedrijven die voor verplaatsing in aanmerking komen
6. Uitwerking van de onderzoekresultaten in alternatieve structuurplannen voor het hele gebied

### Inventarisaties

Voor de bedrijfsverplaatsing is het beschikken over een gebruikerskaart noodzakelijk. Voor deze en verschillende van de andere bovenvermelde onderwerpen zal tevens het beschikbaar zijn van functiekaarten van de burgerlijke bebouwing van het gebied zijn vereist. Aansluitend kan een kaart van de kwaliteit van de bebouwing diensten bewijzen, vooral waar het gaat om het verloop van het wegvallen van bebouwing en de groei naar een nieuwe ruimtelijke structuur. Een belangrijk aspect van de bebouwing is voorts de bebouwingsdichtheid; met het oog op het verkeersprobleem is deze wellicht het beste uit te drukken in een aantal woningen per km Streekweg. Gelijk met gegevens over de bebouwing kunnen de voor de boerderijverplaatsing en erfontsluiting belangrijke gegevens worden verzameld van de bereikbaarheid van het achtererf van de bedrijven langs de Streekweg.

Voor de verkeersanalyse zullen tellingen of het verkrijgen van tellingsresultaten nodig zijn. Voor tellingen kan worden gedacht aan zelfregistrerende telapparaten, die een indruk moeten geven van de verkeersintensiteit op verschillende uren en verschillende dagen. Deze tellingen kunnen later worden aangevuld met herkomst- en bestemmingsenquêtes op verschillende punten van de Streekweg. Voorts past een telling van de geparkeerde voertuigen in dit onderzoek, bijvoorbeeld op verschillende tijdstippen van de dag en op verschillende dagen. Of het opnemen van de verkeersproductie per weggedeelte in het programma behoort te worden opgenomen kan op dit ogenblik nog niet worden vastgesteld.

Op enige bestaande wegen door het ruilverkavelingsgebied of op andere voor het onderzoek van belang zijnde wegen kunnen tellingen worden uitgevoerd of eventueel aanvullende enquêtes worden gehouden.

#### Contacten met derden

Voor de uitvoering van het voorgaande, zeer globale programma, moeten de nodige contacten worden opgenomen met instellingen en personen, die uit onderzoeks- of beleidsoogpunt met het betrokken gebied te maken hebben. Te denken valt aan:

- de Provinciale Planologische Dienst Noord-Holland
- de Economisch Technologische Dienst voor Noord-Holland
- de Stichting Oostelijk West-Friesland
- de Cultuurtechnische Dienst, Provinciale Directie Noord-Holland
- de gemeenten Andijk, Hoogkarspel, Grootebroek en Bovenkarspel en hun Bureaus voor Gemeentewerken
- de Rijkswaterstaat Provincie Noord-Holland
- de Provinciale Waterstaat van Noord-Holland
- de Sectie Stedebouwkundig Onderzoek van de Afdeling der Bouwkunde van de Technische Hogeschool Delft (Studiegroep Oostelijk West-Friesland)
- de N.V. Nederlandsche Spoorwegen
- het Westfries Bureau voor Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek

#### IX. LITERATUUR

VAN DIJK, L.J. 1957 - Enkele aspecten van de stedebouwkundige verzorging van het agrarische streekdorp.

Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 38, 7: 115-118

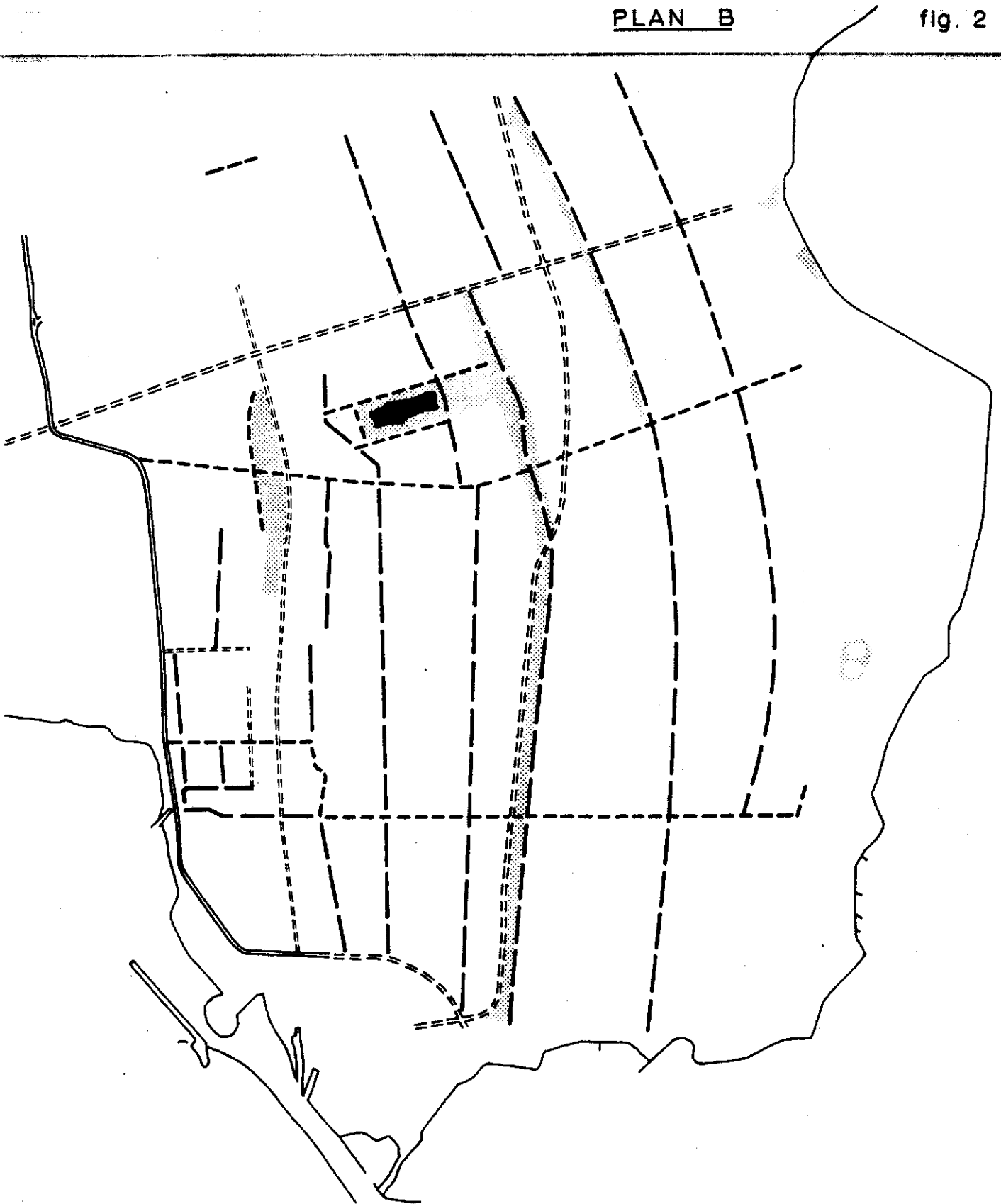
ECONOMISCH TECHNOLOGISCH INSTITUUT VOOR FRIESLAND (E.T.I.F.) 1957 - Voorstudie van de ruimtelijke ordening van de gemeente Tietjerksteradeel.

Publikatie no. 493

GROENMAN, S.J. 1947? - Staphorst, sociografie van een gesloten gemeenschap.



- |       |                             |       |                             |
|-------|-----------------------------|-------|-----------------------------|
| ====  | Bestaande weg streekverkeer | ----- | Ontworpen weg lokaalverkeer |
| ===== | Ontworpen weg streekverkeer | ———   | Ontworpen landbouwweg A     |
| ===== | Bestaande weg lokaalverkeer | ----- | Ontworpen landbouwweg B,C   |



- |       |                             |       |                             |
|-------|-----------------------------|-------|-----------------------------|
| ————— | Bestaande weg streekverkeer | ----- | Ontworpen weg lokaalverkeer |
| ===== | Ontworpen weg streekverkeer | ———   | Ontworpen landbouwweg A     |
| ———   | Bestaande weg lokaalverkeer | ----- | Ontworpen landbouwweg B,C   |
|       |                             | ..... | Opgaande beplanting         |



FIG. 3

Voorbeeld van de ligging der bedrijfsgebouwen van tuindersbedrijven  
in de „Streek“

