

NN31545.0256

INTERN
Door ontvanger niet
naar buiten uit te lenen.

INSTITUUT VOOR CULTUURTECHNIEK EN WATERHUISSHOUDING

NOTA 256, d. d. 19 mei 1964

Overwegingen van planologische aard
bij alternatieve plannen
voor de ruilverkaveling
Het Grootslag

ir. P. Spijk

BIBLIOTHEEK DE HAFF
Droevendaaisesteeg 3a
Postbus 241
6700 AE Wageningen

Nota's van het Instituut zijn in principe interne communicatiemid-
delen, dus geen officiële publikaties.

Hun inhoud varieert sterk en kan zowel betrekking hebben op een
eenvoudige weergave van cijferreeksen, als op een concluderende
discussie van onderzoeksresultaten. In de meeste gevallen zullen
de conclusies echter van voorlopige aard zijn omdat het onder-
zoek nog niet is afgesloten.

Aan gebruikers buiten het Instituut wordt verzocht ze niet in pu-
blikaties te vermelden.

Bepaalde nota's komen niet voor verspreiding buiten het Instituut
in aanmerking.

1783891



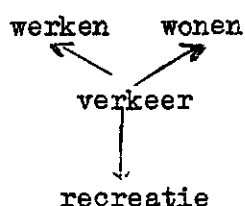
INHOUD	BLZ.
I. INLEIDING	1
II. HET WERKEN	3
Recente ontwikkeling	3
Toekomstige ontwikkeling	4
De werkgebieden	5
III. HET WONEN	6
Inwonersaantal	6
Woningbehoefte	8
De wooncentra	9
Het wonen in de polder	12
IV. DE RECREATIE	14
Algemeen	14
Behoefte aan recreatieruimte	14
Recreatie in Het Grootslag	15
Het landschap	17
V. HET VERKEER	18
Verkeerslijnen	18
Het wegennet in de polder	19
De wegen in De Streek	20
Ontsluiting van de tuindersbedrijven	21
VI. SAMENVATTING EN CONCLUSIES	23
LITERATUUR	26
FIGUREN	
1. Ligging van de ruilverkaveling Het Grootslag	
2. Overzicht van alternatieve verkavelingsplannen voor Het Grootslag	
3. Demografische ontwikkeling van Andijk, Hoogkarspel, Grootebroek en Bovenkarspel	
4. Historie van het in cultuur brengen van Het Grootslag	
5. Huidige uitbreidingsplannen in De Streek	
6. Schets van de ruimtelijke ontwikkeling van De Streek	
7. Groepering van tuindersbedrijven in Het Grootslag	
8. Recreatie-centra en - gebieden in de omgeving van Het Grootslag	
9. Breedte van de grootste watergangen in Het Grootslag	
10. Percelen met bloembollen en bloemen tussen Grootebroek en Andijk	
11. Lineaire verbindingen tussen woon-, werk- en recreatiegebieden in Het Grootslag	
12. Schets van het toekomstige wegennet in Het Grootslag	
13. Schets van de toekomstige interne structuur van een dorp in De Streek	
FOTO'S	
1. Tuinbouwvestiging in de Bommelerwaard	
2. Kadijk	
3. Ontsluiting van tuindersbedrijven in Hoogkarspel	

I. INLEIDING

In hoeverre wordt het verkavelingsplan van Het Grootslag mede beïnvloed door de planologische structuur van de omgeving en hoe dient het plan te zijn opgezet om de nieuwe toestand met oostelijk West-Friesland, of een wijdere omgeving, planologisch een doelmatig en samenhangend geheel te laten vormen? Omgekeerd ook: welke betekenis heeft de ruilverkaveling voor de ruimtelijke structuur van het betrokken rayon, bijvoorbeeld van de dorpen in De Streek?

In deze nota is gepoogd deze ruimtelijke problematiek in het studiegebied te benaderen aan de hand van de indeling: werken, wonen, recreatie en verkeer, de onderwerpen naar welke het menselijk handelen gezien vanuit de planologie, kan worden onderscheiden (Congres Internationaux d'Architecture Moderne - C.I.A.M. - 1933).

Op de eerste plaats is op de samenhang van deze onderwerpen ingegaan. Deze onderlinge verbanden zijn in grote lijnen als volgt: de werkgelegenheid in het gebied bepaalt in hoofdzaak het aantal inwoners; dit inwonersaantal is maatgevend voor de woningbehoefte. Daarnaast komt als derde facet de recreatie aan de orde. Tenslotte is het verkeer in deze reeks beschouwd als de



verbindingsfunctie tussen de drie andere activiteiten.

Naast deze functionele kanten zijn er de ruimtelijke aspecten van de vier onderwerpen: alle moeten zij een doelmatige plaats krijgen in het gebied, waarbij rekening moet worden gehouden met de topografische, waterhuishoudkundige en dergelijke omstandigheden. Ook hierop wordt in de desbetreffende paragrafen ingegaan.

De behandeling van deze vraagstukken is in de nota om allerlei redenen zeer beperkt. Vooreerst kon er geen diepgaand onderzoek ter plaatse aan voorafgaan, waardoor in hoofdzaak is volstaan met het verwerken van gegevens uit publikaties. Tevens had dit tot gevolg dat geen der onderwerpen kwantitatief is benaderd.

Verder is er nog geen streekplan voor West-Friesland. Een min of meer vaststaand ruimtelijk kader, waar het ruilverkavelingsplan zo goed mogelijk

zou kunnen worden ingepast, ontbreekt dus. Voor dit streekplan is met het voorbereidend onderzoek wel een aanvang gemaakt, doch daarvan zijn thans nog betrekkelijk weinig concrete resultaten beschikbaar.

Geografisch gezien zijn de beschouwingen vooral gericht op de plattelandsgemeenten waarbinnen het ruilverkavelingsgebied grotendeels ligt en waarop het is georiënteerd, met het accent op de Streek - Gemeenten. Aan de stedelijke gemeente Enkhuizen, die ook een groot gedeelte van Het Grootslag beslaat, is vanwege de van de plattelandsgemeenten nogal afwijkende ruimtelijke problematiek, slechts aandacht besteed voor zover de genoemde gemeenten op deze stad zijn betrokken.

Eën en ander houdt in dat deze nota meer moet worden gezien als een verzameling van ideeën over de oplossing van de aan de orde gestelde kwesties, dan als het laatste woord hierover.

Als concrete basisgegevens met betrekking tot de ruilverkaveling zijn in de nota de alternatieve verkavelingsplannen voor Het Grootslag gebruikt, die door de Cultuurtechnische Dienst en het Instituut zijn opgesteld. Uitgebreide besprekingen van de cultuurtechnische aspecten hiervan zijn te vinden in de nota's van VINK, SPRIK en FABER.

Deze verkavelingsplannen zijn naar hun structuur in principe te onderscheiden in plannen met een hoofdzakelijk noord-zuid gericht patroon van kavelontsluitingswegen en plannen met een overwegend oost-west gericht stelsel van deze wegen, de laatste eventueel met bedrijfsverplaatsing (figuur 2).

Over deze plannen zijn in de volgende paragrafen enige uitspraken gedaan met betrekking tot hun doelmatigheid in het ruimtelijk geheel van oostelijk West-Friesland, in het bijzonder in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling van De Streek.

Het hoofddoel van de ruilverkaveling, het verbeteren van de externe en interne agrarische produktie-omstandigheden van Het Grootslag, blijft hierbij vanzelfsprekend vooropgesteld.

II. HET WERKEN

Recente ontwikkeling

De werkgelegenheid in een bepaald gebied is in het algemeen in hoge mate maatgevend voor het in het gebied woonachtige bevolkingsaantal.

Bezien wij de structuur van de werkgelegenheid in de vier plattelandsgemeenten waarvan het grondgebied vrijwel geheel door Het Grootslag wordt ingenomen: Andijk, Hoogkarspel, Grootebroek en Bovenkarspel, dan valt aan te tekenen dat de agrarische sector de belangrijkste bestaansbron is. In 1960 waren van elke 100 in deze gemeenten door mannen bezette arbeidsplaatsen 60 agrarisch; (hoofdzakelijk tuinbouw) tegen 16 industrieel en 23 in de sector 'overige'. Vanaf de tweede wereldoorlog tot heden is er enerzijds door het verminderde arbeidsaanbod, dat vooral is te beschouwen als een gevolg van de slachte arbeidsvoorwaarden en omstandigheden, anderzijds door een afnemende werkgelegenheid (o.m. enige mechanisatie) een sterke vermindering van de arbeidsbezetting in de agrarische sector opgetreden (Agr. Plan Nh. 1961-1) In de vier gemeenten lag deze vermindering van 1947 tot 1960 tussen 20 en 25% (naar gegevens van het C.B.S., Volkstellingen 1947 en 1960). Het grote aanbod van jonge arbeidskrachten, dat in de laatste decennia toch al niet volledig kan worden geplaatst in het eigen territoir, heeft zich nagenoeg onverminderd voortgezet als een rechtstreeks gevolg van het hoge geboortecijfer (figuur 3). Dit leidde tot twee ontwikkelingen:

1. Er is een versterkte afvloeiing waar te nemen van arbeidskrachten naar elders en naar andere bedrijfstakken, tot uiting komend in een aanzienlijke stijging van het aantal pendelaars en een hoog vertrekoverschot (par. III). Tussen 1947 en 1960 groeide het aantal dagelijkse pendelaars tot het $3\frac{1}{2}$ -voudige; in 1960 was het negatieve pendelsaldo (interne pendel niet meegerekend) 10 à 12% van het aantal bezette arbeidsplaatsen. De dagelijkse pendel uit dit gebied bleek zich in 1960 vooral te richten op het nabijgelegen Enkhuizen (29% van de mannelijke pendelaars), en de verder weggelegen Zaanstreek (20%) en Amsterdam (17%).

Voor geheel West-Friesland zijn eveneens de Zaanstreek en Amsterdam de plaatsen met de grootste aantrekkingskracht.

2. West-Friesland werd tot ontwikkelingsgebied verklaard, met onder meer als industrialisatie-kernen Grootebroek (tot 1959) en Enkhuizen. Hoewel de

Industrialisatie niet spectaculair is geweest, is de maatregel niet zonder effect gebleven (Westfries Bureau voor S.-W.O. 1962). Het aantal arbeidsplaatsen in de nijverheid is in Grootebroek van 1947 tot 1960 met een stijging van 171 tot 384 meer dan verdubbeld; het procentuele aandeel van de industrie in het totale aantal door mannen ingenomen arbeidsplaatsen steeg daarmee van 11 tot 21.

Van de derde sector, de dienstensector, die hier hoofdzakelijk plaatselijk verzorgend is, valt van 1947 - 1960 een afneming te constateren van door mannen ingenomen arbeidsplaatsen van 1050 tot 945. Betrokken op de in deze gemeenten woonachtige mannelijke beroepsbevolking was dit een teruggang van 21,5 per 100 op 20,4 per 100*. In dezelfde periode trad wel een aanzienlijke stijging op van de vrouwelijke arbeidsbezetting in deze sector.

Toekomstige ontwikkeling

De bespreking van de te verwachten economische ontwikkelingen van het studiegebied blijft beperkt tot enige kwalitatieve opmerkingen (voor geheel West-Friesland is dit onderwerp op het ogenblik in studie bij het Westfries Bureau voor Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek).

In de tuinbouw is niet te voorzien dat door de ruilverkaveling de arbeidsbezetting versneld zal afnemen. Door een verbeterde mogelijkheid tot rationalisatie van het bedrijf komt wel arbeid vrij (nota VINK), doch deze zal, naar valt af te leiden uit een beschouwing van BUTIJN en VINK (1963), waarschijnlijk worden aangewend voor intensivering van de arbeid op de thans het slechtst ontsloten percelen. Bovendien behoort het zich ontwikkelen van meer arbeidsintensieve vormen van de tuinbouw, met name die onder glas, tot de reële mogelijkheden. Daarnaast kunnen de verbeterde arbeidsomstandigheden remmend werken op de afvloeiing van arbeidskrachten. Op grond van deze overwegingen verwachten wij een arbeidsbezetting in de tuinbouw, die na de ruilverkaveling nog wel zal afnemen, doch die voor Het Grootslag naar verhouding hoger ligt dan de prognoses van het Westfries Bureau voor S.-W.O. (1962) en van het Agrarisch Plan Noordholland (1961-1).

*)

De indruk die een tabel van het Westfries Bureau voor Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek (1962) van de bezetting in de dienstensector geeft voor geheel West-Friesland (tabel 22) zou kunnen wekken, als zou van een toename sprake zijn, is niet juist; ook in West-Friesland is van een teruggang sprake.

Voor de industriële ontwikkeling van het gebied kan worden gewezen op de gunstige arbeidsmarkt. Door de Economisch-Technologische Dienst Noordholland (1963) is erop gewezen dat het arbeidsoverschot in Noordhollands noorden in de eerstkomende 10 jaren groter is dan de industrieën in het Noordzeekanaalgebied kan opnemen. De omstandigheden zijn er dus wel naar, om een blijvende stimulering van de industrialisatie van deze gebieden te verwachten (zie ook Westfries Bureau voor S.-W.O. 1962).

Men gaat er daarnaast echter van uit dat het gebied de functie van arbeidsmarkt moet blijven vervullen voor de genoemde industrieën en diensten elders. (zelfde publikatie en E.-T.D. Nh., 1963). Een aanzienlijke toeneming van het aantal industriële arbeidsplaatsen in West-Friesland is zeker te verwachten. Daarvan zal zich naar valt te voorzien echter relatief weinig in de plattelandsgemeenten realiseren, zodat men van de industriële ontwikkeling in de gemeenten gelegen in het studiegebied voorlopig geen uitgesproken hoge verwachtingen kan koesteren.

Bij de arbeidsbezetting in de dienstensector is te overwegen dat de mannelijke bezetting is teruggelopen en dat het toegenomen aantal arbeidsplaatsen geheel door vrouwen is ingenomen. Voorts is in een gedeelte van de dienstensector (het middenstandsbedrijf) naar alle waarschijnlijkheid nog van een overbezetting sprake (LOCHT, 1959). Vestiging van nieuwe verzorgende bedrijven en instellingen, zeker op regionaal of landelijk niveau, is hier niet op een schaal van betekenis te verwachten - enige positieve invloed kan mogelijk uitgaan van ontwikkelingen op het recreatieve vlak (par. IV). Gelet op het voor de bevolkingsgroei belangrijkste gegeven; de mannelijke arbeidsbezetting, is procentueel in de dienstensector een doorgaande, zij het zeer langzame teruggang te verwachten; hoe het aantal, absoluut genomen, zich zal ontwikkelen is afhankelijk van de bevolkingsgroei (par. III).

De werkgebieden

Op de in het studiegebied gelegen werkgebieden (de dorpen en de polder) wordt in de volgende paragraaf ingegaan, gelijk met de bespreking van de wooncentra en woongebieden. Het zou te ver voeren om hier een gedetailleerde beschouwing te geven over de localisering van de werkgelegenheid, zodat met deze verwijzing wordt volstaan. De uitwerking van de eisen die worden gesteld aan het agrarisch werkgebied op de indeling van de polder, dat betreft dus het ontwerp van het verkavelingsplan, komt uitvoerig aan de orde in de nota van FABER.

III. HET WONEN

Inwonersaantal

Om na te gaan in hoeverre aandacht moet worden geschonken aan de ontwikkeling van het studiegebied, met name De Streek, als woongebied wordt eerst geprobeerd aan de hand van de te verwachten bevolkingsgroei een indruk te krijgen van de toekomstige woningbehoefte.

De beperkte veranderingen in de totale arbeidsbezetting in het studiegebied verklaren voor het grootste gedeelte de trend van de recente bevolkingsgroei zoals deze uit figuur 3 is af te lezen. In Westfries verband valt deze groei niet uit de toon, doch in de gemiddelde landelijke bevolkingstoename blijft het gebied achter. In het grafisch overzicht van de componenten van de loop der bevolking: geboorte, sterfte, vestiging en vertrek (figuur 3c) valt in dit kader de aandacht op het zeer hoge geboorteoverschot. De achtergronden hiervan zijn te vinden in de opmerkelijke geografische spreiding van de bevolking naar kerkelijke gezindte (VRIJHOF, 1955). Andijk is overwegend orthodox protestant (40% gereformeerd en 20% Nederlands-Hervormd, ten dele orthodox). De dorpen van De Streek zijn nagenoeg geheel Rooms-Katholiek: in 1960 behoorde bijna 90% der bevolking tot deze kerkelijke gezindte. De omstandigheden dat het hier gezindten betreft die zich landelijk kenmerken door hoge geboortecijfers, dat de bevolking voorts, overwegend agrarisch is - een groep die eveneens landelijk hoge geboortecijfers te zien geeft, en ten derde dat de groepsgebondenheid hier zeer groot is (Westfries Bureau voor S.-W.O., 1962) maken deze hoge cijfers begrijpelijk.

Verder toont figuur 3c het grote vertrekoverschot als de component die de bevolkingstoename sterk heeft geremd. Hierop komen wij nader terug.

In paragraaf II is afgeleid dat in de komende jaren (na de ruilverkaveling) een verminderde afneming van de werkgelegenheid - met name voor mannen in de tuinbouw - is te verwachten, een toeneming in de industrie en een zeer geringe (procentuele) teruggang in de dienstensector; de totale mannelijke arbeidsbezetting zal hiermede waarschijnlijk ongeveer gelijk blijven of nog iets teruglopen. Van het toekomstige bevolkingsaantal is, voor zover het door de werkgelegenheid ter plaatse wordt bepaald, daarom eenzelfde ontwikkeling te verwachten. Hierbij laten wij een analyse van de andere factoren: verhouding beroepsbevolking/totale bevolking, afneming van de gezinsgrootte en der-

gelijke achterwege.

Een veel moeilijker te schatten invloed op de bevolkingsgroei gaat uit van de pendel. Deze betekenis is voor de laatste jaren te illustreren aan de hand van figuur 3b, waarin is aangegeven hoe het bevolkingsaantal zich zou hebben ontwikkeld indien de toegenomen pendel zich volledig zou hebben omgezet in migratie, doorwerking op de bezetting in de dienstensector nog buiten beschouwing gelaten. Dat deze migratie zich niet heeft gerealiseerd, kan verschillende oorzaken hebben, waarvan zijn te noemen (Westfries Bureau voor S.-W.O., 1962, E.-T.D. Nh., 1963, LOCHT, 1963):

- Woningnood in het werkgebied
- Het niet ervaren van de pendel als een bezwaar, dit geldt vooral voor de pendel over korte afstand, bijvoorbeeld op Enkhuizen en Hoorn
- Sociale gebondenheid van de betrokken personen aan het woongebied, mogelijk mede beïnvloed door leeftijd of bindingen van kerkelijke aard
- Aantrekkelijkheid van de huidige woonplaats - hierop wordt nader teruggekomen.

Het gewicht van deze factoren afzonderlijk, is voor dit gebied niet bekend. Aangezien een betrekkelijk groot gedeelte van de pendel over korte afstand gaat (par. II) is vooralsnog zeker geen volledige uittocht der pendelaars te verwachten.

Deze pendel over korte afstand kan in twee opzichten een ander karakter krijgen. Het eerste is dat van forensisme. Voorwaarde hiervoor is, dat De Streek een voldoende aantrekkelijk woongebied wordt om de pendelaar deze woonplaats te doen verkiezen boven andere, in het bijzonder die van de werkgemeente. Voor de bevolkingsprognose zou dit betekenen dat kan worden gerekend op een grotere honkvastheid van de pendelaars.

Het tweede karakter is dat van een intern-stedelijke verplaatsing. Hiervan kan worden gesproken als de ontwikkeling zich realiseert die in het Agrarisch Plan Noordholland (1961-2) wordt aangeduid, namelijk dat de Westfriese dorpen meer het karakter zouden krijgen van woonwijken van een stad. Voor De Streek zou dan hoofdzakelijk de stad Enkhuizen functie van stadskern krijgen, een functie waarvan de aanzetten, zij het nog niet geheel in de betekenis als hier is bedoeld, reeds aanwezig zijn (TAKES, 1948). Ook hiervoor is

de aantrekkelijkheid van De Streek als woongebied voorwaarde. Tevens wordt hiermede echter de economische ontwikkeling van Enkhuizen, met name in het kader van de in de vorige paragraaf genoemde industriële ontwikkeling van West-Friesland, voor dit gebied van niet te onderschatten betekenis. Kwantitatief valt hierover op dit ogenblik weinig concreets te voorzien, zodat wij met het signaleren van deze mogelijkheden volstaan en voor nadere bijzonderheden verwijzen naar de binnenkort verschijnende publikatie van het Westfries Bureau voor S.-W.O. over de economische ontwikkeling van West-Friesland.

Samengevat kan worden gesteld dat er alle reden is om aandacht te schenken aan de woonfunctie en de kwaliteit van de woonomgeving van het studiegebied, zeker gezien mogelijke ontwikkelingen op lange termijn. Dit betreft zowel de bevolkingsgroei als de wijzigingen in de dorpsfuncties. Op korte termijn kan met inbegrip van de pendel op een gelijkblijven van het bevolkingsaantal tot een geringe groei worden gerekend. Deze verwachting sluit in grote lijnen aan bij de minimum-bevolkingsprognose van het Westfries Bureau voor S.-W.O. (1962), waarbij voor geheel West-Friesland voorlopig een geringe groei wordt voorzien.

Bij het voorgaande is er van uitgegaan dat het overheidsbeleid er niet aan zal kunnen ontkomen aan te sluiten bij de geschetste min of meer natuurlijke ontwikkeling van de werkgelegenheid en de regionale bevolkings spreiding. Een principieel ander beleid zal evenwel tot andere uitkomsten kunnen leiden. Van de uitwerking van dit alternatief hebben wij echter moeten afzien.

Woningbehoefte

De behoefte aan nieuwe woningen zal, door de algemeen verwachte afnemings van de grootte van gezinnen en huishoudingen, en de daarmee samenhangende geringere woningbezetting naar verhouding sterker stijgen dan het bevolkingsaantal. Daarbij moet nog worden opgeteld de vervanging van oude woningen. De indruk bestaat dat hier veel woningen aan vervanging toe zijn. Hierop wijzen ook de uitkomsten van de woningtelling van het Centraal Bureau voor de statistiek (1956) waaruit ondermeer is te berekenen dat 36% van het woningbestand is gebouwd voor 1906 en 24% een privaat buiten de woning heeft. Het voorgaande wijst er derhalve op dat in de komende jaren in het studiegebied aanzienlijke behoefte aan nieuwe woningen bestaat.

De wooncentra

De plaatsen waar het wonen is gelocaliseerd zijn de dorpen en de polder. Wat de bespreking van ruimtelijke ontwikkeling van de dorpen in het studiegebied betreft, zullen wij ons beperken tot de dorpen van De Streek.

Het ontstaan van de opmerkelijke ruimtelijke vorm van de nederzetting De Streek moet als een logisch uitvloeisel worden beschouwd van de wijze waarop het waterrijke en moeilijk toegankelijke poldergebied in cultuur kon worden gebracht (figuur 4). Dit in cultuur brengen geschiedde vanaf de Streekweg, destijds waarschijnlijk de enige rug waarlangs het gebied te voet bereikbaar was en waar de voorwaarden voor woningbouw gunstig waren (NOORDELOOS en MORSINK, 1946 - Gem. Indeling Noordholland, 1951). Langzamerhand hebben echter de voorwaarden die bij het ontstaan maatgevend waren, aan gewicht ingeboet; deze verschuivingen bereiken thans wel hun hoogtepunt nu door de ruilverkaveling de polder Het Grootslag van vaargebied een rijgebied wordt. Hiermede vervalt onder andere de noodzaak van de aansluiting van elk tuindersbedrijfgebouw op het water, waarvoor het streekdorp bepaald wel een aantrekkelijk dorptype was. (VAN DIJK, 1957). Met betrekking tot De Streek is de vraag te stellen of deze dorpen nu in hun huidige toestand qua type acceptabel zijn, zowel gezien de ligging van de dorpsfuncties ten opzichte van elkaar, de stedenbouwkundige en landschappelijke vormgeving, als gezien de relaties tot het poldergebied. Tevens doen zich vragen voor naar de functie van de dorpen van De Streek in regionaal verband, met name gelet op de eerder genoemde relaties tot Enkhuizen, het aantal der dorpen, en de plaats dezer kernen. Het zijn zaken die allerlei ruimtelijke aspecten hebben en bijvoorbeeld direct van betekenis zijn voor het wegenpatroon in de polder. Welke vorm en welke ruimtelijke structuur dient voor De Streek te worden nagestreefd, daarbij uitgaande van de huidige situatie?

Om met de relaties tot Enkhuizen te beginnen: de mogelijke wijzigingen in deze betrekkingen moeten hun neerslag vinden in de ruimtelijke structuur van De Streek. De grootste moeilijkheid is echter dat in het huidige stadium niet te zeggen valt in hoeverre de dorpen inderdaad het karakter zullen krijgen van stadswijken van Enkhuizen. Een ontwikkeling die meer tendeert naar vrij zelfstandige dorpsseenheden is evenmin irreëel. Het ontwerp van de ruimtelijke structuur van het gebied moet dan ook vooralsnog zo zijn opgezet dat een ontwikkeling naar beide alternatieven mogelijk is.

In figuur 6 schets a is De Streek geschetst als zeer nauw betrokken op Enkhuizen; niettemin is in dit plan een groei naar een vrij grote zelfstandigheid van de dorpen eveneens goed mogelijk, men zie daarvoor de in de volgende alinea's toegelichte meer gedetailleerde schets van de ruimtelijke structuur van De Streek (figuur 6).

Het vraagstuk van de dorpen in De Streek heeft ook te maken met de algemene problematiek van de uitrusting en de spreiding van plattelandskernen, zoals dit vooral van sociaal-wetenschappelijke zijde is besproken in veel naoorlogse publikaties (VAN DOORN, VOORTMAN, QUENÉ, TONKENS, PUISTER, voorts de Provinciale Planologische Diensten van Groningen en Friesland, het Economisch Technologisch Instituut voor Friesland, enz.). Het is het bekende plattelandsvraagstuk aangeduid met begrippen als dreigende ontvolking, functieverlies van de dorpen, leefbaarheid van de dorpen, schaalvergroting, verstedelijking; een problematiek die zich het sterkst manifesteert in de kleine dorpen. De verschijnselen vinden voor het grootste deel hun oorzaak in de eerder beschreven werkgelegenheidsmoeilijkheden en het zich refereren van de plattelandsbevolking aan de stad. Een oplossing voor deze vraagstukken probeert men in het algemeen te vinden door plannen op te stellen voor een zogenoemde reconstructie van het platteland, waarvan planologisch het meest markante bestanddeel is het ontwerp van een nieuw plan van dorpskernen. Een dergelijk plan bevat ten opzichte van de bestaande situatie doorgaans een kleiner aantal dorpen, die vrij groot van omvang zijn en die verschillende functies kunnen hebben (hierarchie van functies). In een scriptie hebben AALBERS en BERKMAN (1962) dit gedaan voor oostelijk West-Friesland. Zij hebben zich daarbij gebaseerd op een door VOORTMAN ontworpen methode. Uit deze studie kwam Hoogkarspel als te handhaven dorp naar voren en Grootebroek als te ontwikkelen kern in de dorpengroep Lutjebroek/Grootebroek/Bovenkarspel.

In het algemeen willen wij hierover opmerken dat het ons voorkomt dat het toepassen van het in de verschillende studies gerapporteerde over kernenpatronen met enig voorbehoud dient te geschieden. Met betrekking tot De Streek is het opstellen van een kernenplan, uitsluitend gebaseerd op theorieën uit bovengenoemde studies bepaald discutabel, gezien de huidige ruimtelijke structuur van de dorpenreeks, de ligging in het gebied en de mogelijke ontwikkeling van de relatie tot Enkhuizen.

Daarom worden hier andere aspecten van dit vraagstuk onder de aandacht ge-

bracht, waarbij wordt uitgegaan van De Streek als één nederzetting. Een aanbeveling voor een dergelijke benadering kan men zien in de voorstellen van het rapport van de gemeentelijke indeling van Noordholland (1951), die inhouden een vereniging van de dorpen Westwoud, Hoogkarspel, Lutjebroek, Grootebroek en Bovenkarspel tot één gemeente 'De Streek', dit op basis van hun eenheid in economisch, religieus en stedenbouwkundig opzicht. Deze benadering brengt ons op het vraagstuk van het dorptype: het streekdorp.

Met de bestudering van de problematiek van het streekdorp is sinds kort door het Instituut een aanvang gemaakt. Het is daarom niet mogelijk reeds thans hierover in details te treden. Het staat echter vrijwel vast dat aan de huidige ruimtelijke structuur van de steekdorpen bezwaren kleven, als de oneconomische verzorgingsstructuur (E.T.I.F. 1957), grote sociale controle (GROENMAN, 1951), esthetische tekortkomingen (VAN DIJK). Ten aanzien van De Streek is met name het verkeer als vraagstuk te noemen (paragraaf V)

De na te streven ruimtelijke ontwikkeling van de streekdorpen kan verschillend zijn (zie ook VAN DIJK, 1957). Zonder de voor de handliggende mogelijkheden van het onveranderd laten voortbestaan van dit dorptype enerzijds en de (meest gebruikelijke) omvorming tot kerndorpen anderzijds uit te sluiten laat het zich aanzien dat een ontwikkeling in een eigen richting voor verschillende streekdorpen goede perspectieven kan bieden. Deze ontwikkeling gaat in de richting van een dorptype dat men een banddorp zou kunnen noemen. Een principe schets van zo'n dorp is in figuur 6 gegeven. Daarop aansluitend is in dezelfde figuur getekend hoe De Streek er als banddorp zou kunnen uitzien; het resultaat is te zien zowel als zelfstandig dorp - of een aaneenschakeling van dorpen - als een uitloper (vinger) van Enkhuizen (fig. 6 schets a). De voorwaarden voor een dergelijke ontwikkeling zijn in De Streek uitermate gunstig te noemen. De dorpsuitbreidingen zijn daarbij tussen de Streekweg en de spoorlijn gedacht. In deze strook moet ter plaatse van de bestaande bebouwing na de ruilverkaveling een hogere waterstand worden gehandhaafd dan in de polder. Deze kwestie is technisch sterk te vereenvoudigen door in deze hele strook een hoge waterstand te handhaven; daarmee wordt dit grondgebied naar verhouding het meest geschikt voor burgerlijke bebouwing. Ook ten opzichte van de verkeersverbindingen in het algemeen ligt deze strook gunstig (par. V) terwijl de verbindingen met de polder zeer doelmatig zijn te traceren.

Wat nu de dorpskernen betreft, zo men wil het kernen - of dorpenplan,

zijn in het banddorp 'De Streek' drie centra aangegeven: Hoogkarspel, Grootebroek en Bovenkarspel. Gelet op de afstanden binnen dit woongebied zal hier moeilijk met minder zijn te volstaan; anderzijds zijn de op deze centra aangewezen bevolkingsaantallen ruim voldoende (3500-5500 per centrum) om deze levenskrachtig te doen zijn. In een dergelijke grootte van de dorpsamenleving (zie P.P.D. Overijssel, 1960) of van een stadswijk zijn drie 5 à 6 klassige lagere scholen te verwachten en, afhankelijk van de grootte en het karakter dezer eenheden zullen 30 tot 60 middenstandsbedrijven een bestaan kunnen vinden (zie P.P.D. Overijssel, 1960).

In dit ruimtelijk geheel zou vervanging van het spoorwegstation Grootebroek/Bovenkarspel door twee stations wenselijk zijn.

In het kader van deze gedachtengang is ten aanzien van de recente en ontworpen uitbreidingsplannen van de gemeenten in De Streek (zie figuur 5) het volgende aan te tekenen. De eerste indruk die men krijgt is die van een versnippering en het ontbreken van een overkoepelend plan. De huidige uitbreidingen van de dorpen Hoogkarspel en Lutjebroek passen in een groter plan zoals dat in figuur 6 is geschetst. Die van Grootebroek daarentegen zijn uit dit oogpunt bij de weg naar Andijk ongelukkig gesitueerd. De uitbreidingen van Bovenkarspel/Broekerhaven wekken tenslotte het vermoeden dat daar het beleid een blijvend zelfstandig kern dorp voor ogen staat. Of dit in groter verband en op lange termijn gezien de meest te prefereren ontwikkeling is kan worden betwijfeld, met name vanwege de ligging ten opzichte van Enkhuizen.

Het wonen in de polder

Buiten de dorpen komen thans nog geen woningen voor in Het Grootslag. In enkele alternatieve plannen (VI en VII) wordt het projecteren van tuinderswoningen in de polder, voor een doelmatige bedrijfsvoering, overwogen. Aan deze woonvorm zitten verschillende kanten, die in de eerste plaats de bewoners zelf betreffen. De indruk bestaat dat voor de tuinders, en vooral voor hun gezin, het verhuizen uit het dorp naar de te verwachten vrij grote eenzaamheid om sociale redenen minder aantrekkelijk is.

De ontwikkeling in andere gebieden (bijv. De Drie ban) wijzen er echter wel op dat een aantal bedrijfsverplaatsingen naar de polder welhaast onvermijdelijk is. Zonder de sociale betekenis van de volgende oplossing te overschatten (zie CONSTANDSE, 1960) willen wij de aandacht vestigen op de mogelijkheid om in plaats van de in de alternatieven geschetste gebruikelijke

plaatsing van bedrijven (nota's FABER en SPRIK), de bedrijven te projecteren in groepen van bijvoorbeeld 5 tot 15, of zo mogelijk meer. Behalve de gunstige voorwaarden voor het ontstaan van positief te waarderen onderlinge contacten tussen de bewoners (zie bijv. A.V.A., 1963) heeft men hierbij de voordelen van een goedkopere bedrijfsbouw en lagere kosten voor aansluiting op utiliteitsnetten, terwijl ook landschappelijk voor dergelijke concentraties veel valt te zeggen. Deze plaatsing behoeft in het onderhavige tuinbouwgebied, dat zich ook na de ruilverkaveling zal kenmerken door betrekkelijk smalle kavels, agrarisch op weinig bezwaren te stuiten. Zelfs indien men tot glascultuur mocht overgaan moet enige concentratie mogelijk worden geacht (zie ook nota FABER), hoewel het vinden van een acceptabele oplossing dan wellicht moeilijker is. De landschappelijke resultaten van de gespreide bebouwing bij deze vorm van tuinbouw, in bijvoorbeeld de Bommelerwaard (foto 1) pleiten mede voor het zoeken naar, en experimenteren met andere oplossingen.

Het gevaar van een grote sociale controle, dat bij de plaatsing van woningen in groepen groter is dan bij gespreide vestigingsplaatsen, kan in belangrijke mate worden ondervangen door de woningen ten opzichte van elkaar zodanig te oriënteren (figuur 7) en de plattegronden zo op te zetten dat het gedwongen visueel contact beperkt is.

In Het Grootslag heeft men de keuze tussen een bebouwing met tuindersbedrijven om de 60 à 100 m - waaraan het karakter van lintbebouwing moeilijk valt te ontzeggen - en groepen van bedrijven om de 300 à 600 m (figuur 7). Omdat het optrekken van bebouwing in de polder tenminste voor de eerstkomende 50 à 75 jaar bijna primair het 'gezicht' van de polder bepaalt is het noodzakelijk aan deze aspecten van de plaatsing van de bedrijven de nodige aandacht te besteden.

Met betrekking tot de meer algemene vraag betreffende de plaatsing van bedrijven aan noord-zuid of oost-west lopende kavelontsluitingswegen in

Het Grootslag, wil het ons voorkomen dat oost-west wegen iets gunstiger zijn. Op de noord-zuid wegen is namelijk een grotere verkeersafwikkeling te verwachten dan op de oost-west wegen. Hierop wordt in paragraaf V verder ingegaan.

IV. DE RECREATIE

Algemeen

De recreatieve voorzieningen in een ruilverkaveling zijn van een enigszins andere betekenis dan voorzieningen voor het werken, wonen en verkeer. Kan men van de laatste stellen dat het plan zich in hoofdzaak heeft te richten naar de eisen die er door werken, wonen en verkeer aan worden gesteld, voor de recreatieve accommodaties ligt het accent meer op het uitbuiten van de mogelijkheden die de ruilverkaveling biedt. Voorzieningen of ontsluitingen voor de recreatie zijn in de agrarische gebieden zeker toelaatbaar en gezien de behoeften normaliter noodzakelijk, maar de vereiste onbelemmerde uitoefening en ontwikkeling van het agrarische bedrijf stelt daaraan bepaalde grenzen (zie CONSTANDSE, 1963).

De inhoud van deze paragraaf is gericht op de eventuele recreatieve mogelijkheden in de polder. Sportvelden, buurtplantsoenen, kinderspeelplaatsen, zaalaccommodatie en dergelijke blijven hier buiten beschouwing.

Behoefte aan recreatieruimte

De huidige trek van de recreanten laat De Streek en Het Grootslag praktisch links liggen. De oorzaken hiervan kunnen zijn de ongeschiktheid van het gebied in zijn huidige vorm als recreatiegebied (zeer open landschap, ontoegankelijk, geringe opnamecapaciteit), en de excentrische ligging ten opzichte van de bevolkingscentra en de verkeersstromen. De recreatie die men hier vindt beperkt zich, afgezien van het toeristisch bezoek aan de stad Enkhuizen, in hoofdzaak tot kamperen en beoefening van de sportvisserij (hengelen) in de omgeving van de IJsselmeerkust bij Andijk, alles op zeer geringe schaal. Als bijzonderetrekpleister is er jaarlijks in februari in de veiling van Bovenkarspel een bolbloemententoonstelling, die meer dan 30 000 bezoekers trekt.

In hoeverre is in deze situatie verandering te verwachten? In het algemeen moet door de stijging van het bevolkingsaantal en een groeiende behoefte per hoofd van de bevolking aan openlucht-recreatie een toenemende behoefte aan recreatieterreinen worden verwacht. Dit doet zich ongetwijfeld ook voor in de dorpen van De Streek, die, temeer daar er thans geen recreatieterreinen van enige betekenis zijn, naar verhouding grote behoefte hebben aan nieuwe en nabijgelegen recreatieterreinen. Waarschijnlijk van tenminste

even grote betekenis zijn de uitbreidingen van de bevolkingsconcentraties in het Noordzeekanaalgebied, en dan in het bijzonder die van noordelijk gelegen plaatsen langs de Zaan en Purmerend, daarnaast ook van de overloop van de Randstad naar Hoorn (Rijksdienst voor het Nat. Plan 1958 en Dienst der Zuiderzeewerken 1961). De te verwachten verbetering van de verbindingen met het noordelijke gedeelte van de Randstad zijn eveneens van belang. Nadere analyse wijst uit dat, hoewel het gebied ten opzichte van de grote wooncentra buiten het rayon ligt, het gros van de dagrecreanten pleegt te bestrijken.

- 2/3 blijft binnen een straal van 30 km van de woonplaats - (Rijksdienst voor het Nationale Plan, 1963) het toch onder het bereik van het gemotoriseerde dagtoerisme van deze centra ligt (45 à 50 km van Amsterdam). Voor de weekend- en vakantierecreatie zijn deze gegevens vanzelfsprekend gunstiger.

Recreatie in Het Grootslag

In de omgeving van Het Grootslag staan omvangrijke recreatieprojecten op stapel (figuur 8), zodat over een aantal jaren de polder voor een groot gedeelte door waarschijnlijk goed bezochte recreatie-gebieden is omringd: onder meer het recreatieplan Enkhuizen, de toeristische route West-Friesland van de A.N.W.B.

Wat kan hierin de functie zijn van het studiegebied, en wel in het bijzonder die van de polder? Geografisch is de polder, gelet op de recreatie, te beschouwen als een achterland van de recreatieve IJsselmeerranden. Mits de mogelijkheden daarvoor aanwezig zijn lijkt het ons daarom juist dat de polder niet in het huidige stadium van een recreatief niemandsland wordt gelaten, mede omdat op grond van het voorgaande zeker recreatieve aanspraken op dit gebied zijn te verwachten. Deze gedachten sluiten aan bij de opvattingen dat de agrarische gebieden in het algemeen in Nederland in de toekomst een zeer belangrijke recreatieve taak moeten en kunnen vervullen (Rijksdienst voor het Nationale Plan, 1963).

Welke zijn de mogelijkheden van de polder?

Het eerste gegeven dat de ruilverkaveling voor de recreatie aantrekkelijk kan maken is het bewaren en toegankelijk maken van het thans in grote hoeveelheid aanwezige open water (figuur 9). Met name valt hierbij te denken aan de breedste en fraaiste gedeelten van het waterlopenstelsel dat hier en

daar zelfs Biesbosch-achtig aandoet (foto 2). Algehele dichting van dit waterlopenstelsel moet, gelet op de landschappelijke kanten van de ruilverkaveling als een grote verarming van het natuurlijk gegeven milieu worden beschouwd en als een ernstig verlies voor mogelijke recreatieve ontwikkelingen. Vooral voor hengelsport, maar ook voor kleine watersporten en schaatsen is dit binnenwater bijzonder geschikt, voorts zijn langs de bredere oost-west lopende Oude Gouw en Kadijk in het kader van de verkavelingswerken gemakkelijk zandstrandjes op te spuiten, zwemgelegenheden te creëren, en een enkel (fiets) pad aan te leggen. Een recreatief centrum voor deze kleine watersporten met bijvoorbeeld kampeeraccommodatie en openluchtbad, - in De Streek is nog geen zwembad - zijn zonder noemenswaardig extra werk te realiseren rondom één of twee in de polder te maken zuigputten voor zand. Daarvoor komt op technische gronden in de eerste plaats het gebied ten noorden van Lutjebroek in aanmerking; een eventuele tweede put zou ergens ten noorden van Bovenkarspel moeten liggen (figuur 9). De eerste put ligt vanwege de waterrijke omgeving voor ontwikkeling tot recreatief centrum zeer gunstig.

In een gedeelte van de alternatieve verkavelingsplannen worden veel open watergangen gehandhaafd. Uit recreatieve en landschappelijke overwegingen moet dus aan die plannen de voorkeur worden gegeven. Belangrijker is evenwel dat ook om cultuurtechnische redenen het handhaven van veel open water aanbeveling blijkt te verdienen. De desbetreffende plannen zijn in het algemeen het goedkoopst (nota SPRIK, plan IV t/m VII). Andere, overigens minder duidelijke, voordelen zijn de grotere waterberging, betere mogelijkheden voor beregening en dergelijke (zie KOOYMAN, 1961 - in de nota van VINK wordt hier nader op ingegaan).

In dit verband is er veel voor te zeggen om de kruisingen van wegen en waterlopen in hoofdzaak uit te voeren als betonbruggetjes. Hiermede is de toegankelijkheid van het gebied gediend, zowel voor hengelaars, schaatsenrijders en andere waterrecreanten, maar ook voor het machinaal reinigen en baggeren van de watergangen. Landschappelijk kunnen dergelijke bruggetjes, mits slank gedimensioneerd, zeer aantrekkelijk zijn, omdat ze de gegeven landschappelijke structuur, die zo nadrukkelijk door de open waterlopen is gegeven, niet verbrekken. Eventueel zijn duikers toe te passen van voldoende grootte voor de doorvaart, doch dan komen het landschappelijk aspect en de toegankelijkheid voor de schaatssport in het gedrang. De laatste oplossing kan goedkoper zijn. Hoe hoog de kosten van beide mogelijkheden zijn

zou nader moeten worden nagegaan.

Het tweede belangrijke aspect van deze ruilverkaveling voor de recreatie is het feit dat door de aanleg van wegen een uitgestrekt bloembollengebied wordt ontsloten. De oppervlakte aan bloembollen bedroeg in 1960 in Het Grootslag 1200 à 1300 ha, dit is ongeveer de helft van het bloembollenareaal van Lisse/Hillegom en omgeving. Uit figuur 10 is een indruk te krijgen van de ligging en de spreiding van de gronden die voor de bloembollenteelt worden gebruikt. Er mag worden verondersteld dat dit bollengebied zich ook na de ruilverkaveling zal handhaven, omdat in de trend van de recente ontwikkeling van het bouwplan, dat een toenemend aandeel van de bloembollenteelt te zien geeft, geen overwegende verandering is te verwachten (nota VINK).

Het laat zich aanzien dat in een jaargetijde waarin het seizoen voor andere veel bezoektrekkende recreatie-objecten (het strand) nog niet is aangebroken, en de vanouds bekende bollengebieden overbelast zijn Het Grootslag een groot aantal bezoekers kan trekken. In dit opzicht kan dit gebied recreatief van veel meer dan locale betekenis worden. Daarbij dient men te bedenken dat de polder door de tentoonstellingen in Bovenkarspel reeds een reputatie als bloemengebied heeft verworven.

Ook voor het bloembollen-toerisme zouden de eerder genoemde zuigputten als concentratie- en attractie-punten nuttig kunnen worden gemaakt.

Het landschap

Juist in deze ruilverkaveling, die het huidige open landschap, onverschillig bij welke alternatief plan, grondig kan veranderen is het nodig aan het landschapsplan een groot gewicht toe te kennen. Het huidige landschap heeft een zeer kenmerkend karakter. Dit moge voor een nieuw ontwerp van betrekkelijke waarde zijn - immers, Het Grootslag heeft ook andere landschappen gekend (nota FABER), toch wil het ons voorkomen dat met gebruikmaking van de (bestaande) elementen - bannesloten, Oude Gouw, Kadijk - in het kader van de ruilverkaveling opnieuw een landschap kan worden verkregen van een eigen karakter en schaal. Ruimtelijke randvoorwaarden daarvan zijn gegeven in de dijken en de dorpen. Het handhaven van de hoofdstructuur van het waterlopenstelsel lijkt ons daarbij van essentiële betekenis te zijn. Aan dit landschap dienen voorts de eisen ten grondslag te liggen die aan het gebied worden gesteld als werk - en waarschijnlijk ook als woonomgeving, tevens ook als ruimte voor recreatie.

V. HET VERKEER

Verkeerslijnen

Het element dat dikwijls een gebied het sterkst structureert is het wegennet. Dit wegennet dient een doelmatige neerslag te zijn van de richting en de intensiteit van het te verwachten verkeer. Omdat ten aanzien van dit verkeer in het studiegebied de primaire kwantitatieve gegevens ontbreken wordt hier volstaan met enkele opmerkingen van kwalitatieve aard. Een onderzoek naar de te verwachten verkeersstromen moet echter wel als een eerste noodzakelijkheid worden beschouwd voor het ontwerpen van juiste structuurplannen voor de dorpen van De Streek en voor het wegennet in de polder.

In deze nota wordt op vraagstukken van toeneming van het verkeer door een stijgend autobezit, vragen met betrekking tot soort van vervoermiddel en dergelijke, niet ingegaan. Voor de karakterisering van het verkeer en, daarvan afgeleid, de karakterisering van de wegen, grijpen wij terug op de indeling die in de aanvang van deze nota is vermeld: werken, wonen, recreatie en verkeer. Daarbij wordt geprobeerd vast te stellen, welke consequenties het verkeer heeft voor het ruilverkavelingsplan.

Het verkeer en daarmee de wegen zijn op basis van de genoemde indeling te onderscheiden in:

1. (wegen voor) woonverkeer
2. " " woon - werkverkeer
3. " " werkverkeer
4. " " woon - recreatieverkeer
5. " " recreatieverkeer

Uitgaande van de ligging van respectievelijk de woon-, werk- en recreatiegebieden die op enigerlei wijze verkeer in het studiegebied zouden kunnen veroorzaken zijn de verkeerstromen-schetsen van figuur 11 te vinden. Daarbij is het verkeer als lineaire verbinding tussen de verkeerspolen getekend. Met behulp van deze schetsen is een wegennet te ontwerpen dat behalve aan deze structuurlijnen zich moet aanpassen aan de topografie van het gebied, en voorts, agrarisch gezien een goed verkavelingsplan moet toelaten. Het zou te ver voeren om dit geheel in deze nota uit te werken. Er zou daar-

toe moeten worden nagegaan welke verkeerstypes gebruik kunnen maken van dezelfde weg (hierbij zijn onder meer de tijden en de grootte van verkeersintensiteiten, alsook de af te leggen afstanden van belang).

In figuur 12 is een mogelijk wegennet geschetst. Voor het hoofdwegennet is rekening gehouden met wat daarover is vermeld in publikaties van de Dienst der Zuiderzeewerken (1961) en de Verkeerscommissie Noordhollands Noorden (1962). Het net van ontsluitingswegen in Het Grootslag sluit aan op één der alternatieve verkavelingsplannen.

Het wegennet in de polder

Het blijkt dat op de noord-zuid wegen in de polder het meeste verkeer van nagenoeg alle verkeerstypes is te verwachten, en op de oost-west wegen indien daar geen bedrijven zijn gevestigd, een veel minder intensieve verkeersafwikkeling van onder meer enig recreatief verkeer. Indien bedrijfsverplaatsing wordt overwogen moet het gunstiger worden geacht dat de bedrijfsgebouwen aan oost-west kavelontsluitingswegen komen te liggen, dan aan de noord-zuid wegen. Aan de noord-zuid wegen zouden ze namelijk voor het doorgaande verkeer minder gewenste situaties veroorzaken als stilstaand verkeer, op veel punten afslaand verkeer, overstekende voetgangers. Tot op zekere hoogte moet voorts ten gunste van de verkavelingsplannen met oost-west lopende kavelontsluitingswegen en noord-zuid lopende verzamelwegen worden gesteld, dat het op de dorpen gerichte verkeer door een doelmatige tracering van de verzamelwegen, rechtstreeks op die punten van de dorpen kan worden gericht waarvan de grootste verkeersaantrekkende werking zal uitgaan, zoals de dorpscentra en de veilingen. De afstanden in oost-west richting worden door dit verkeer afgelegd in de polder. Bij een uitsluitend noord-zuid wegenstramien moet de bundeling van dit verkeer zich op de Streekweg voltrekken, hetgeen bepaald niet is aan te bevelen. Daarbij is uitgegaan van de verwachting dat het verkeer van in de dorpen (maar niet altijd in de dorpskernen) woonachtige arbeiders naar de tuindersbedrijven ondergeschikt is aan het hoofdzakelijk op de kernen gerichte maatschappelijk verkeer dat door de bewoners zelf wordt veroorzaakt. De verhouding hiervan is met behulp van gegevens over de beroepsbevolking en telresultaten van FLACH te becijferen op 1:3. Dit alles geldt dus bij bedrijfsverplaatsing naar de polder. Waar zich geen bedrijfsverplaatsing voltrekt is een noord-zuid gericht stramien van kavelontsluitingswegen het meest doelmatig vanwege de kortste, in de gegeven om-

standigheden vaak zelfs kortst mogelijke afstand van woning naar kavel (Nota FABER).

De vestiging van tuinders in de polder en de schaal waarop dit zal geschieden is dus van primaire betekenis voor de waardering van het wegenpatroon. Omdat er, zoals in een vorige paragraaf is opgemerkt, vroeg of laat toch wel bedrijfsverplaatsing zal plaatsvinden, verdient in het algemeen een wegennet met oost-west gerichte kavelontsluitingswegen naar onze mening de voorkeur. In hoeverre dit systeem zich ook zou moeten uitstrekken tot die gedeelten van de polder waar beslist geen vestiging van bedrijven is te verwachten is een vraagstuk waarover hier geen uitspraak wordt gedaan.

De wegen in De Streek

Een afzonderlijk punt dat onze aandacht vraagt is het verkeer op de Streekweg. Nog afgezien van de ruilverkaveling is een oplossing voor dit vraagstuk vereist. Tijdens de spitsuren is de weg overbelast: er wikkelt zich namelijk praktisch alle verkeer op af wat zich in en tussen de dorpen van De Streek afspeelt, dit als gevolg van de omstandigheden dat de bebouwing zich hoofdzakelijk langs deze weg bevindt en deze weg de enige oost-west verbinding in de dorpen is. Verkeerstechisch moet er ten aanzien van deze weg waarop zowel een intensief doorgaand als plaatselijk verkeer voorkomt, verder veel voertuigen zijn geparkeerd en bovendien vanwege het grote aantal kinderen veel voetgangers de rijbaan betreden, dan ook dringend iets gebeuren. Aangezien verbreding van de weg (hetgeen trouwens slechts een gedeeltelijke verbetering zou zijn) wegens de dichte bebouwing niet mogelijk is, zal men naar onze mening een parallelweg voor interlocaal verkeer moeten projecteren. Daarvoor is, om de verbindingslijnen tussen de dorpen en het agrarisch gebied niet te doorsnijden, het beste een plaats ten zuiden van de Streekweg te kiezen. Deze weg moet voldoende dicht bij de Streekweg liggen om verkeer dat zich verplaatst tussen punten op de Streekweg op onderlinge afstand bijvoorbeeld 2 à 3 km tot zich te kunnen trekken. Een gunstige plaats zou hiervoor langs de spoorlijn zijn. Deze weg gaat dus niet door de dorpsbebouwing, doch is er langs getraceerd in de vorm van een raaklijn (tangentiële ontsluiting). Deze oplossing ziet men tegenwoordig nogal eens toegepast, onder meer in de plannen van de New Towns in England. Overigens zij hier opgemerkt dat het te verwachten effect van deze parallelweg door nadere studie zou moeten worden onderzocht.

Ontsluiting van de tuindersbedrijven

Met het Streekwegprobleem hangt samen de ontsluiting van de tuindersbedrijven langs deze weg. Deze ontsluiting, die nu bestaat uit een achter de gebouwen lopende watergang (foto 3) zal na de ruilverkaveling moeten geschieden òf via een achter de gebouwen aan te leggen ontsluitingsweg òf, een goedkopere oplossing, via de Streekweg.

De eerstgenoemde oplossing, die van de bedrijfsontsluitingswegen achter de gebouwen, is in de meeste alternatieven gekozen. Deze wegen liggen evenwijdig aan de Streekweg; het is vanzelfsprekend niet de bedoeling dat deze wegen doorgaand verkeer aantrekken. Niet overal is deze oplossing ideaal te noemen. Op die plaatsen namelijk, waar te zijner tijd een dorpsuitbreiding is te verwachten heeft een bedrijfsontsluitingsweg bepaald bezwaren.

De tweede mogelijkheid, ontsluiting via de Streekweg, is thans nog lang niet altijd mogelijk, omdat het achtererf vanaf de Streekweg dikwijls niet bereikbaar is. Bovendien zijn aan een dergelijke ontsluiting in verband met huidige ~~over~~belasting van deze weg vele bezwaren verbonden.

In twee opzichten kan in het ontsluitingsvraagstuk verandering komen. Ingeval van bedrijfsverplaatsing kan, met behulp van een zorgvuldige keuze van de te verplaatsen bedrijven voldoende ruimte worden gemaakt voor de (voorlopig) aan de Streekweg te handhaven bedrijven om een uitrit te krijgen, mits de daarvoor in aanmerking komende gebouwen van de verplaatste bedrijven van zodanige kwaliteit zijn dat ze meteen mogen worden afgebroken! Dit is een onderwerp voor gedetailleerd onderzoek.

Voorts: wil men uitritten voor agrarisch bedrijfsverkeer op de Streekweg toelaten, dan moet toch wel als minimum voorwaarde worden gesteld dat dit pas doorgang vindt als het eerder beschreven normale (burgerlijke) verkeer op deze weg is verminderd. Dit is, uitkomsten van nadere onderzoeken die anders zouden uitwijzen daargelaten, pas te verwachten na de aanleg van een parallelweg voor interlocaal verkeer, bijvoorbeeld de genoemde weg langs de spoorlijn.

Een conclusie over dit ontsluitingsprobleem valt in het huidige stadium moeilijk te trekken. Het laat zich aanzien dat op verschillende plaatsen aanleg van (korte) bedrijfsontsluitingswegen of fragmenten daarvan nodig zal zijn, doordat de ontsluiting via de Streekweg, zoals bleek, nogal aan voorwaarden is gebonden.

- De Streek kan over enige tijd het karakter krijgen van woongebied van Enkhuizen
- de spreiding van de dorpen van De Streek (dorpenplan) behoort ten dele tot het landelijke vraagstuk van de plattelandskernen.
- De ruimtelijke ontwikkeling van De Streek hangt nauw samen met het dorpstype (Streekdorp), in dat verband is De Streek te beschouwen als één nederzetting.

Mede onder invloed van de gewijzigde waterstaatkundige toestand na de ruilverkaveling hebben deze overwegingen geleid tot de gedachte De Streek te ontwikkelen tot een banddorp, met een drietal centra.

Naast het wonen in de dorpen zal door bedrijfsverplaatsing vroeg of laat op bewoning van de polder moeten worden gerekend. Bij de keuze van de vestigingsplaats van de bedrijven zijn naast agrarisch-functionele eisen ook andere elementen van gewicht zoals sociale en landschappelijke overwegingen, kosten bij de bouw van het bedrijf. De laatste aspecten wijzen in de richting van een concentratie van de bedrijven. Het experimenteren met plaatsing in groepen van 5-15 bedrijven of meer, uiteraard op voldoende korte afstand van de kavels, is dan ook met enige nadruk aan te bevelen.

Het ontbreken van recreatieve voorzieningen in de aangrenzende dorpen en de te verwachten zeer sterk toenemende trek van recreanten uit het Noordzeekanaalgebied naar deze streken maken het nodig de mogelijkheden die in de ruilverkaveling liggen opgesloten voor de recreatie te ontwikkelen. De voorwaarden daarvoor kunnen in Het Grootslag bepaald gunstig worden genoemd. Recreatief heeft de polder reeds nu het een en ander te bieden, namelijk open watergangen en bollenvelden, die echter pas door de ruilverkaveling kunnen worden ontsloten. Het is voor de recreatie van essentiële betekenis of de grote waterlopen worden gehandhaafd, reden waarom uit recreatieve (overigens ook uit landschappelijke) overwegingen aan die alternatieven de voorkeur moet worden gegeven waarin een voldoende groot net van grote waterlopen voor demping wordt gevrijwaard. Daarnaast kunnen in de polder ten behoeve van de verkavelingswerken te maken zuigputten voor de recreatie nuttig worden gemaakt. Belangrijk is dat door deze voorzieningen de polder als tuinbouwgebied in geen enkel opzicht aan waarde behoeft in te boeten.

Het net van verkeerswegen, te beschouwen als het onderlinge verbindingspatroon tussen werk-, woon- en recreatiegebieden is een ruimtelijk element

van het eerste plan. Wij hebben hier te maken met een net van ontsluitingswegen in de polder, gelegen in een hoofdwegennet. Van het eerste net is aan te tekenen dat, vanwege de bedrijfsverplaatsingen, oost-west gerichte kavel ontsluitingswegen met op de dorpscentra en de veilingen gerichte verzamelwegen het meest doelmatig zijn. Daarmede is de keuze van de dorpscentra van groot belang. Wat het hoofdwegennet betreft is ontlasting van de enige verkeersader in De Streek, de Streekweg, noodzakelijk. Daarvoor is een parallelweg gedacht voor doorgaand verkeer, buiten de bebouwde dorpsgebieden; in de banddorp - oplossing is deze weg geprojecteerd langs de spoorbaan.

Hiermede in verband staat de ontsluiting van de bedrijfsgebouwen van de tuinders in De Streek. Een oplossing van uitritten op de Streekweg is niet ideaal; ontsluiting via nieuw aan te leggen bedrijfsontsluitingswegen heeft hier en daar ook bezwaren. Bedrijfsverplaatsing naar de polder of te zignertijd herbouw van de bedrijfsgebouwen naar andere plaatsen in het dorp vormt wellicht de beste oplossing voor dit vraagstuk.

Het ontwerpen van een streekplan is niet onze taak. Wat wij met deze aantekeningen willen onderstrepen is de noodzaak van een gelijktijdige vaststelling van het ruilverkavelingsplan en een streekplan voor het betrokken gebied.

Pakt men deze kwesties niet gelijktijdig aan, dan is het door de onderlinge betrekkingen vrijwel onvermijdelijk dat de twee plannen los van elkaar komen te staan of dat het ene onnodige beperkingen moet stellen aan het andere, dit tot schade van het effect van beide.

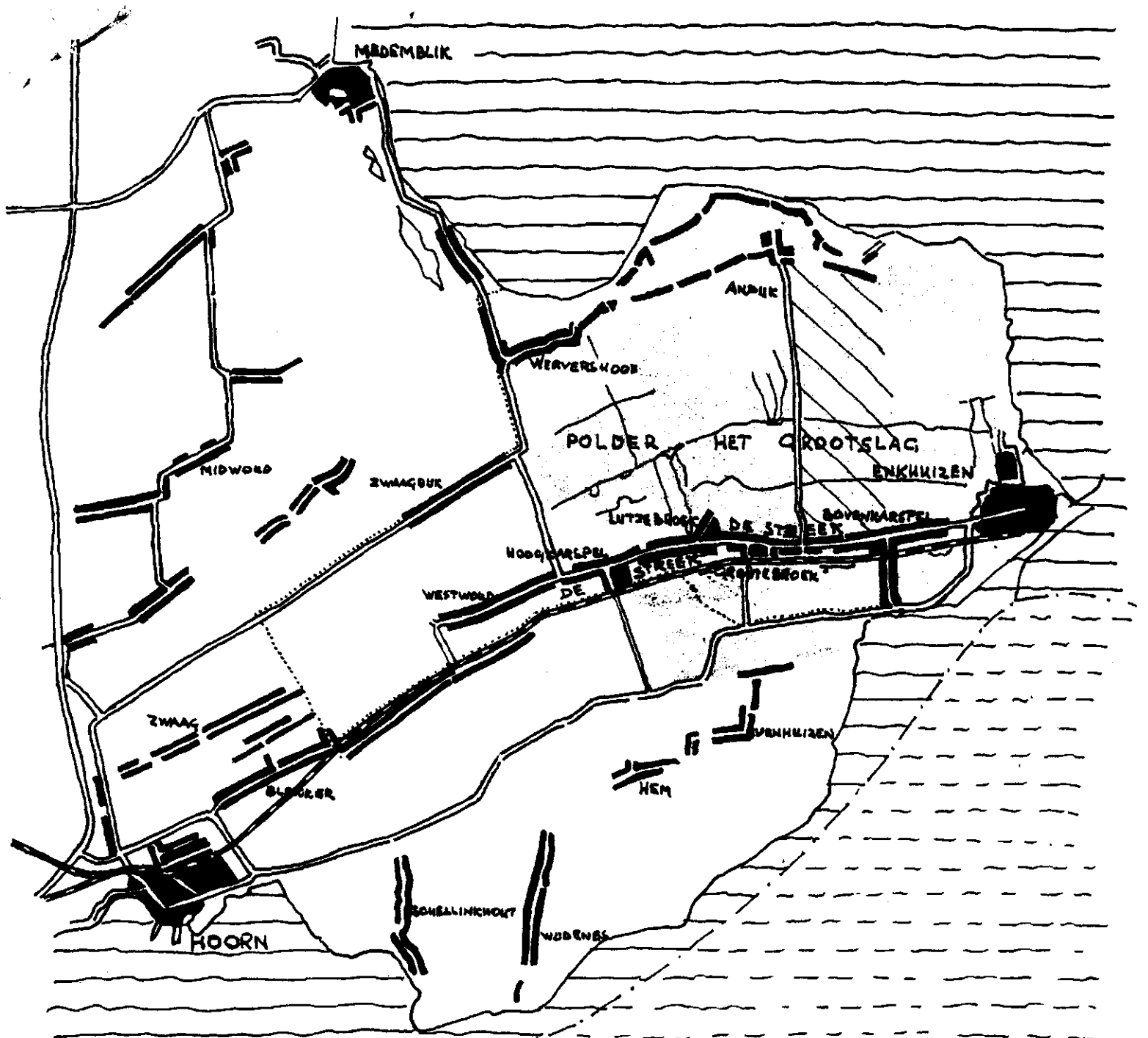
Bij de vaststelling van deze plannen dient tenslotte te worden overwogen, dat planologische structuren een leven van eeuwen hebben. Dit tekent voldoende het gewicht van de huidige besluiten. Het beleid zal daarom aan die plannen de voorkeur moeten geven, zowel voor de polder als voor het dorp, binnen welke zich in de toekomst nog een veelheid van ontwikkelingen kan voltrekken ten aanzien van het werken (met name de tuinbouw) het wonen, het verkeer en ook de recreatie.









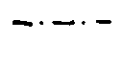
LITERATUUR

- AALBERS, W.H.M. en BERKMAN, A.J. 1962. De plattelandskernen van Oostelijk Westfriesland. Scriptie. Delft.
- AGRARISCH Plan Noordholland. 1961. Facetstudie 1. Werkgelegenheid en arbeidsaanbod in de agrarische bedrijven in Noordholland. Haarlem?
- _____ Plan Noordholland. 1961. Regionale studie 2. De situatie van de agrariërs in het tuinbouwgebied van Oostelijk-Westfriesland in 1960. Haarlem?
- ARBEITSGEMEINSCHAFT zur Verbesserung der Agrarstruktur in Hessen (A.V.A.) 1963. Heft 14.
Die Gesamtplanung landwirtschaftlicher Siedlungen. Wiesbaden
- BUTIJN, J. en VINK, L.W. 1963. Invloed van de perceelafstand op teeltplan en bedrijfsresultaten in het tuinbouwvaargebied De Streek.
Mededelingen van de Directie Tuinbouw 26, 12: 714-724
- _____ en VINK, L.W. 1963. Financiële gevolgen van een ruilverkaveling voor het tuinbouwbedrijf in de polder Het Grootslag. I.C.W.-nota No. 198. Wageningen
- (CONGRES Internationaux d'Architecture Moderne - C.I.A.M. 1933) 1957.
La Charte d'Athènes. Paris
- CONSTANDSE, A.K. 1960. Het dorp in de IJsselmeerpolders. Zwolle
- _____ 1963. Invloed van de recreatie der stedelingen op de plattelandssamenleving. Recreatie-studiedag A.N.W.B. 23-30 en 61-62
- CULTUURTECHNISCHE Dienst. 1959. Rapport voor de ruilverkaveling De Drieban. Utrecht
- _____ 1961. De leefbaarheid van het dorp Schellinkhout. Kwartaalbericht Westfries Bureau voor Sociaal- Wetenschappelijk Onderzoek No.7, 334-343
- DENIG, E. 1963. Recreatie in de Alblasserwaard. Cultuurtechnische Dienst, mededelingen, No. 53. Utrecht
- DIENST der Zuiderzeewerken. 1961. Een structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders. 's-Gravenhage
- DOORN, J.J.A. VAN. 1961. De sociale levensvatbaarheid van de kleine plattelandskern. 's-Gravenhage
- DIJK, L.J. VAN. 1957. Enkele aspecten van de stedenbouwkundige verzorging van het agrarische streekdorp, Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 38, 7: 115-118

- ECONOMISCH-Technologische Dienst voor Noordholland. 1963. Noord-Holland
Noord, bedreigd gebied. Haarlem
- _____ Technologisch Instituut voor Friesland (E.T.I.F.). 1957. Voorstu-
die van de ruimtelijke ordening van de gemeente Tietjerksteradeel.
Publikatie No. 493. Leeuwarden
- GROENMAN, S. 1951. Nederzettingvorm en maatschappelijk leven. Sociologisch
Bulletin 5, 20-31
- JONGE, N.M. DE. 1960. De ontwikkeling der landschapsarchitectuur in Nederland.
Land en Water 4, 1; 15-24
- KONING, H.S. DE. 1963. De openluchtrecreatie en de cultuurtechniek. Cultuur-
technische Dienst, mededelingen, No. 48. Utrecht
- KOOYMAN, P. 1961. Is ruilverkaveling in Westfriesland wenselijk?
Kwartaalbericht Westfries Bureau voor Sociaal- Wetenschappelijk
Onderzoek, No. 7; 310-319
- LANDZETTEL, W. 1963. Der Wohnbereich der bäuerlichen Familie. Bauen auf dem
Lande 14, 1: 2-8
- LANGHE, G.C. 1963. Ruimtelijke ordening en recreatie. Recreatie-studiedag
A.N.W.B. 50-59 en 65-66
- LOCHT, L.J. 1959. Middenstand en andere diensten. Economisch-Statistische Be-
richten, 44
- _____ 1963. Het effect van cultuurtechnische investeringen in afhanke-
lijkheid van de mobiliteit van arbeid en vermogen. Deel II: De mo-
biliteit van arbeid en vermogen als factoren in een regionaal
groeimodel. Cultuurtechnisch Tijdschrift 3, 4, 170-187
- NOORDELOOS, P. en MORSINK, J. 1946. Geschiedenis van den polder Het Groot-
slag. Heiloo
- PROVINCIALE Planologische Dienst in Friesland. 1962. De ruimtelijke ontwikke-
ling van het Friese platteland. Interim nota. Leeuwarden
- _____ Planologische Dienst van Groningen. 1962. Een onderzoek naar de
spreiding van de bevolking en de voorzieningen in Noord-Groningen
Groningen
- _____ Planologische Dienst van Overijssel. 1960. Toelichting op het streek-
plan voor Noord-Oost Overijssel. Zwolle
- QUENS, TH. 1958. Reconstructie van het platteland. Stedebouw en Volkshuisves-
ting 39, 182-192
- REAL, W.H. 1964. Zur Frage der Ausscheidung von Nutzungszonen. Plan 21,
1: 1-10

- RIJKSDIENST voor het Nationale Plan. 1958. De ontwikkeling van het Westen des Lands. 's-Gravenhage
- _____ voor het Nationale Plan. 1963. Recreatieruimten in Nederland. Publikatie No. 15. 's-Gravenhage
- STICHTING het Nederlandsch Economisch Instituut en Instituut voor Arbeidsvraagstukken van de Katholieke Economische Hogeschool. 1963. Het pendelverschijnsel in Noord - Noordholland en West-Noordbrabant. Rotterdam, Tilburg
- TONKENS, E. 1960. De leefbaarheid van het platteland. Mens en Maatschappij 1.
- VERKEERSCOMMISSIE Noordhollands Noorden. 1962. Verkeersverbindingen in en met Noordhollands-Noorden, Alkmaar, Hoorn
- VOORTMAN, A.J. 1961. 1962. Ontwikkeling en toepassing van een methodiek ter afleiding van patronen van verzorgende centra.
Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 52, 12:309-318
en 53, 1: 8-15
- VRIJHOF, P.H. 1955. Oostelijk West-Friesland. Handboek Pastorale Sociologie deel II, 's-Gravenhage.
- WESTFRIES Bureau voor Sociaal- Wetenschappelijk Onderzoek. 1962. Demografische analyse en ontwikkeling (1960 - 1980) van het probleemgebied Westfriesland, Hoorn



-  belangrijkste wegen
-  spoorlijn
-  bebouwing
-  waterlopen
-  grens Polder Het Grootslag
-  ruilverkavelingsgebied
-  Ysselmeer
-  ontworpen trace dijk Markerwaard
-  proefgebied alternatieve plannen



1:100.000

Fig. 1 LIGGING VAN DE RUIVERKAVELING
HET GROOTSLAG.

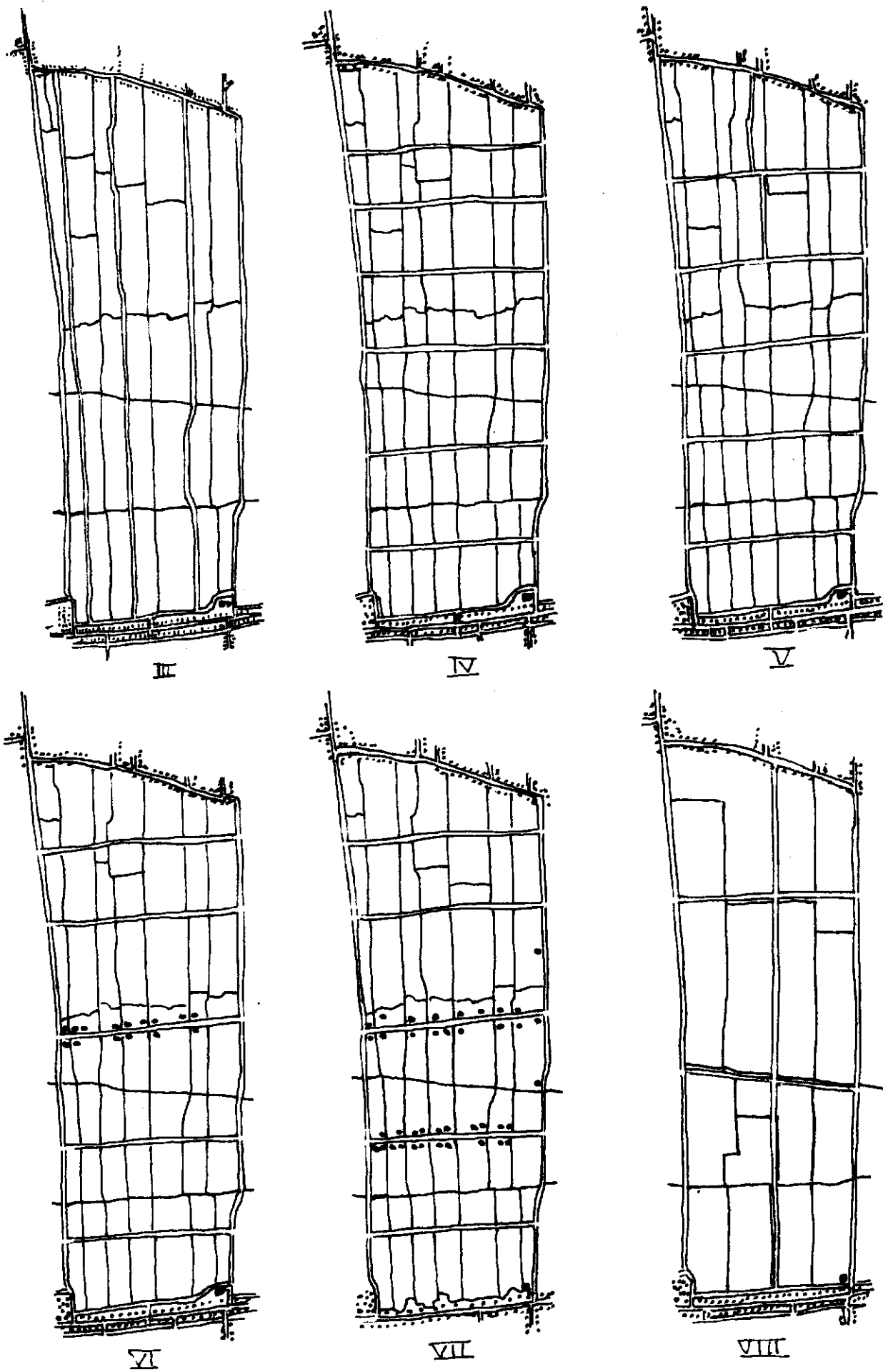
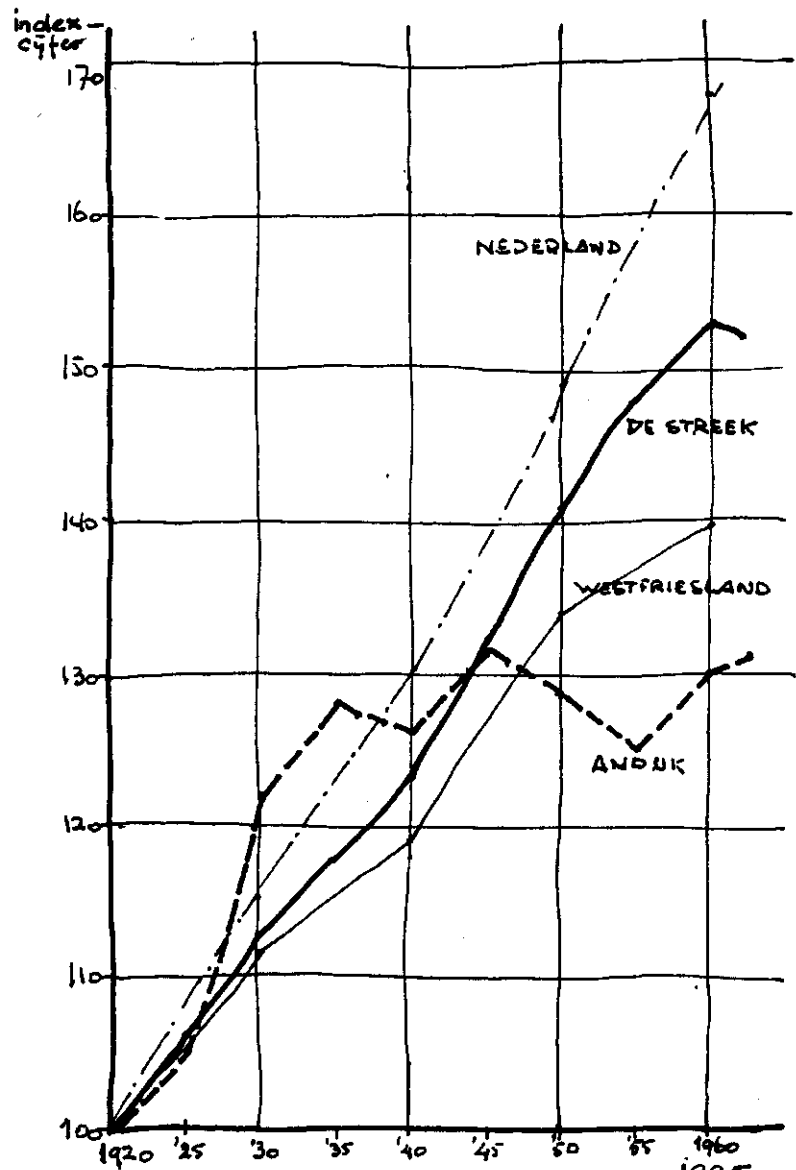
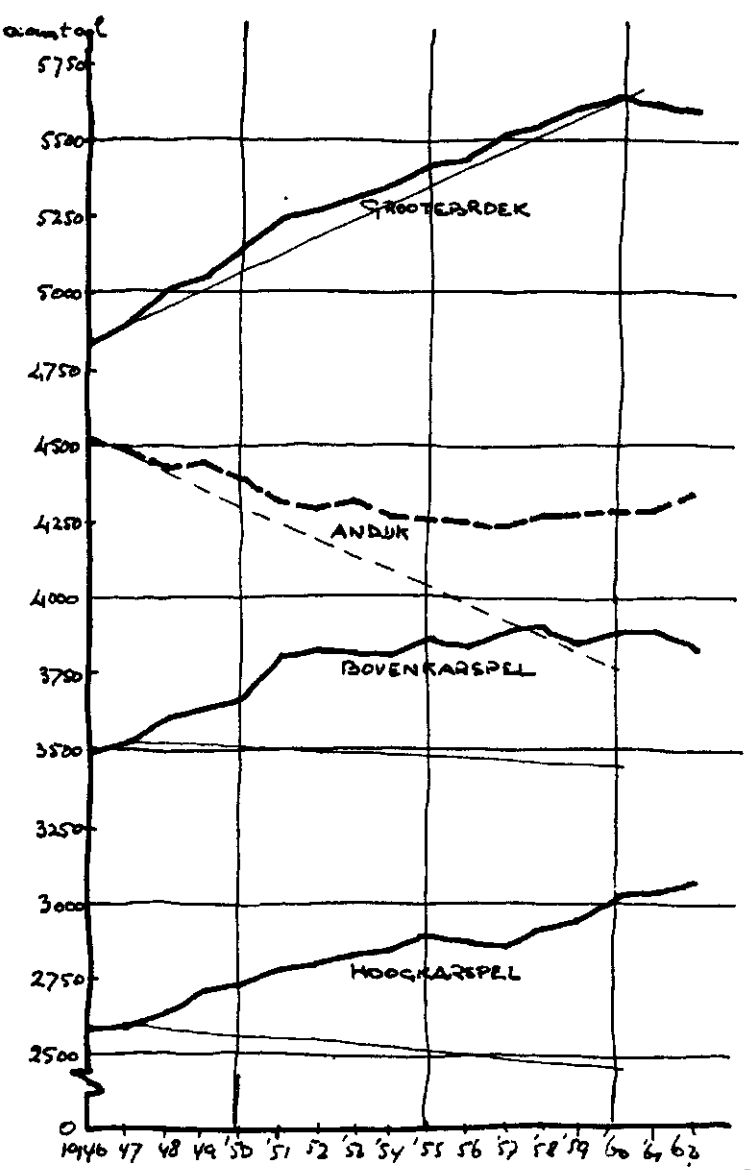


FIG. 2 ALTERNATIEVE VERKAVELINGSPANNEN VOOR HET
 PROEFGEBIED ANDYK / BOVENKARSTEL

(naar Faber - plannen I en II zijn administratieve herindelingen.)

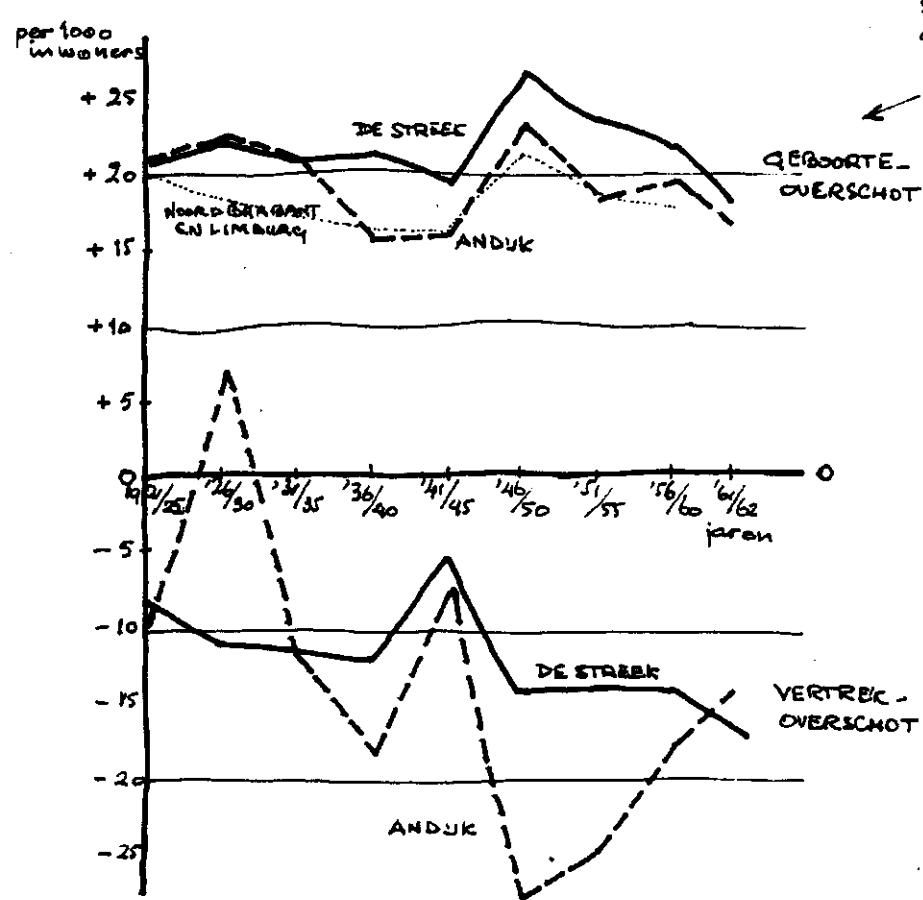


a. De bevolking van 1920 - 1962 in indexcijfers (31/12 1920 = 100 gesteld)



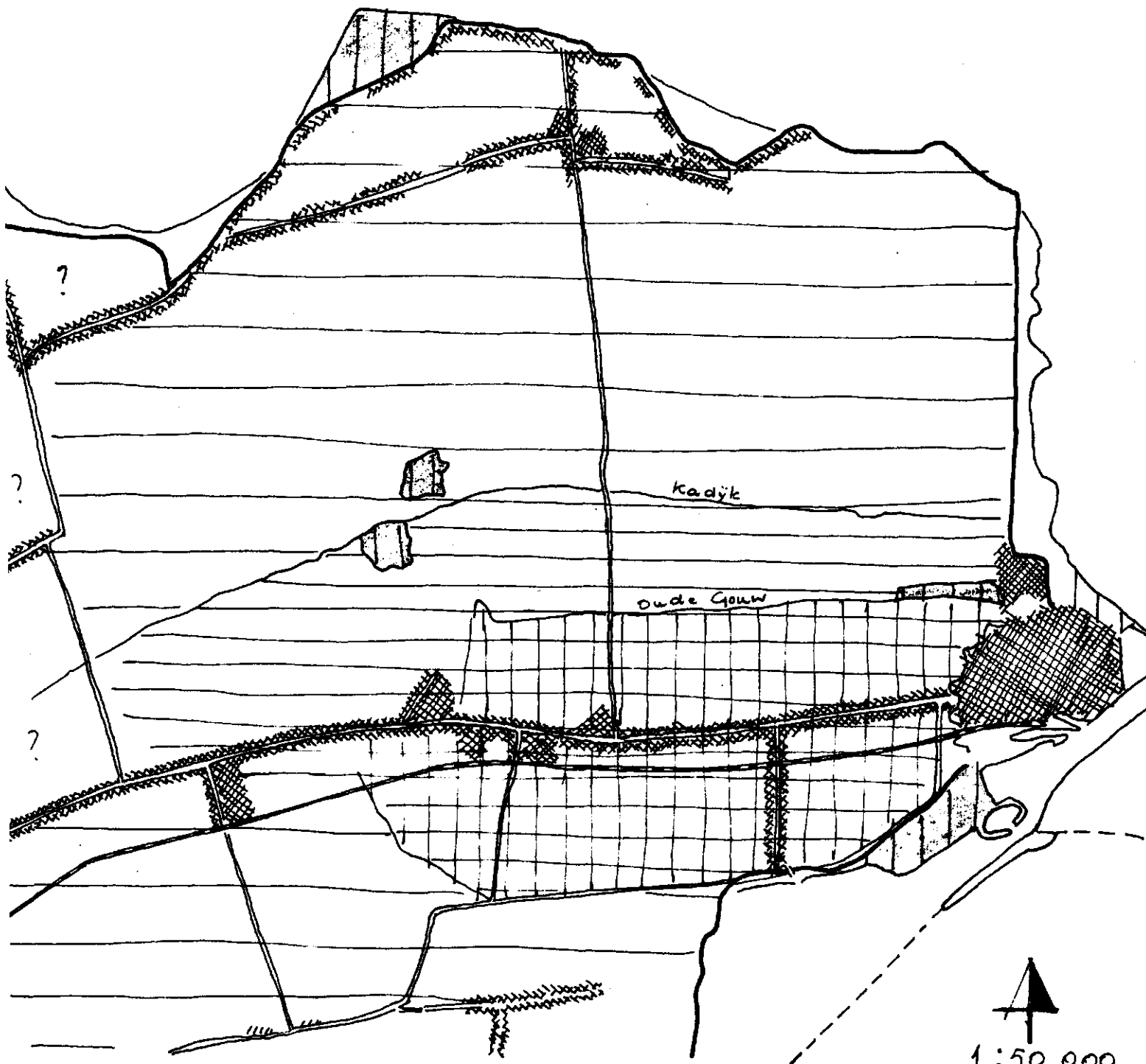
b. Het bevolkingsaantal na de tweede wereldoorlog (in dunne lijnen: in die mate sinds 1947 toegenomen pendel zou zijn omgezet in migratie)






c. Geboorte- en vertrekoverschot van 1920-1962 per 1000 inwoners



(Naar gegevens uit: C.B.S.: Demografische documentatie)

Fig. 3 DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELING VAN BOVEN-KAARPEL, GROOTEBROEK EN HOOGKAARPEL (DE STREEK) EN VAN ANDIJK.



-  dorps- en stadsbebouwing
-  wegen
-  spoorweg
-  IJsselmeerdijk
-  geprojecteerde dijk Markerwaard

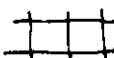
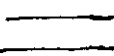
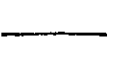





- fazen van in cultuur brengen
-  1^e fase
 -  2^e fase
 -  3^e fase
 -  4^e fase (na 1800)

Fig. 4 VERMOEDELIJKE VOLGORDE VAN HET SYSTEMATISCH IN CULTUUR BRENGEN VAN HET GROOTSLAG.

-  weg
-  spoorlijn met station
-  gemeentegrens

 bestaande dorpsbebouwing met inbegrip van industrie-vestigingen, sportterreinen e.d.



meest recente, huidige en toekomstige dorpsuitbreidingsplannen.



1: 25.000

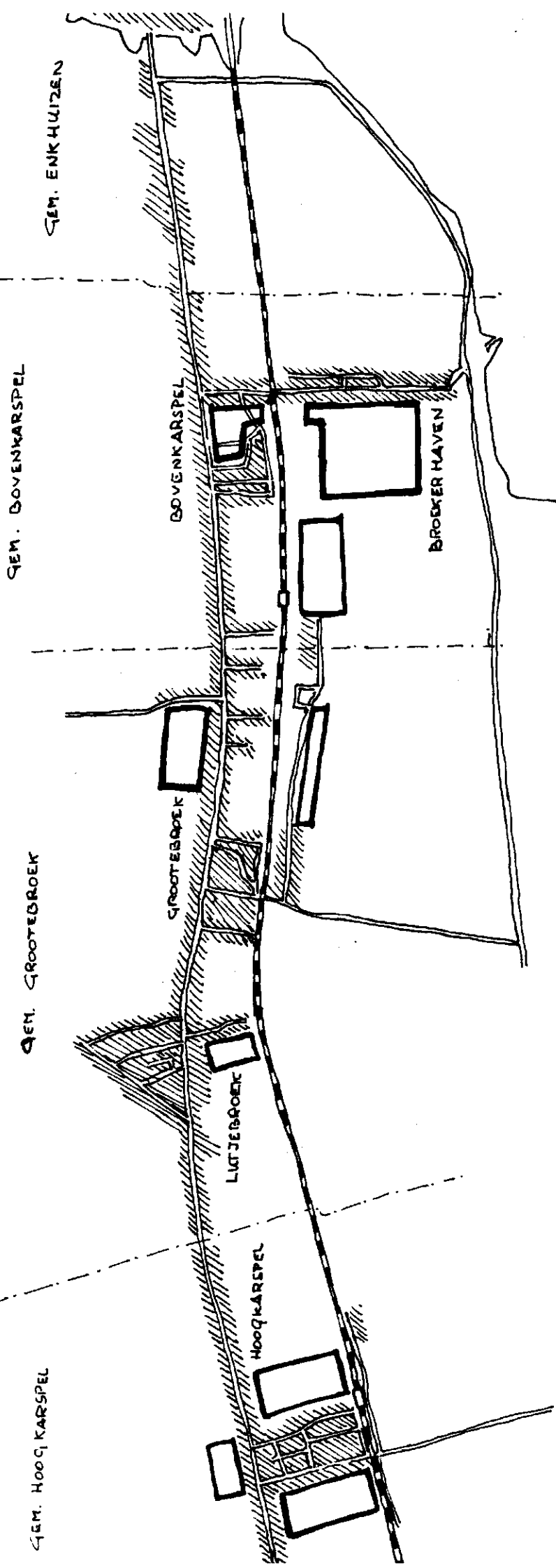


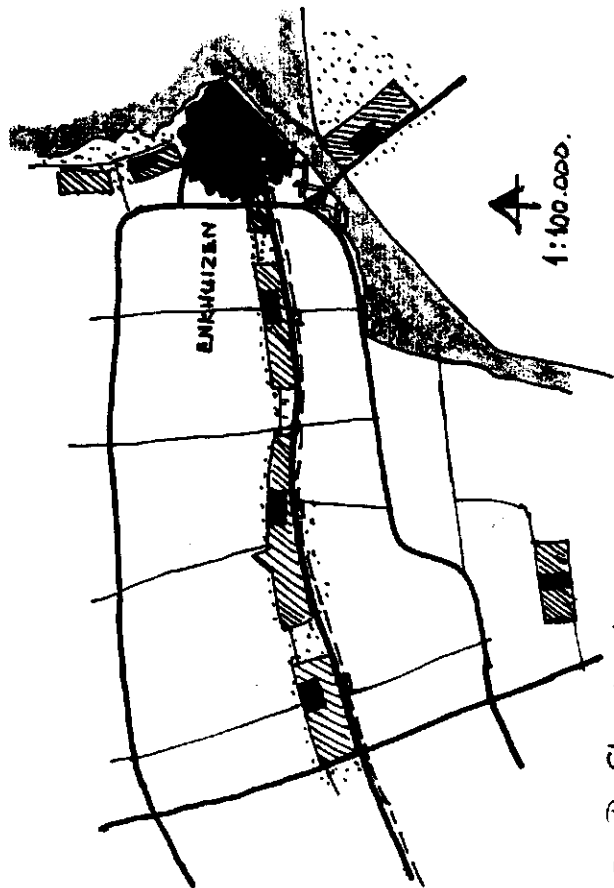
Fig. 5 HUIDIGE UITBREIDINGSPLANNEN IN DE STREEK

Zones

- agrarisch werkgebied
- woongebied met dorpcentra
- groenstrook met open sportvelden
- verkeerszone
- industrieel werkgebied
- agrarisch werkgebied

↑ trace weg voor inter-regionaal verkeer.

b. Principe schets van een banddorp (de verschillende zones kunnen anders zijn gerangschikt) - opbouw in grote lijnen als van een bandstad.



a. De Streek als woongebied van Enkhuizen

c. De Streek als banddorp

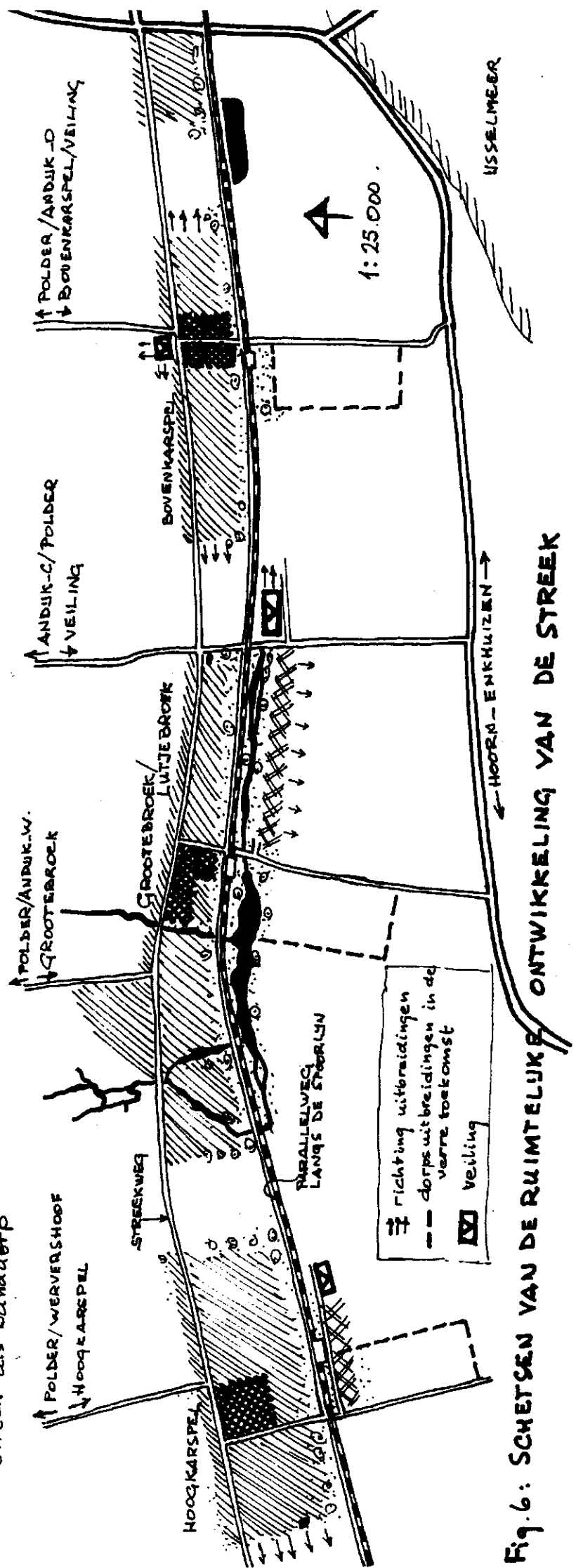
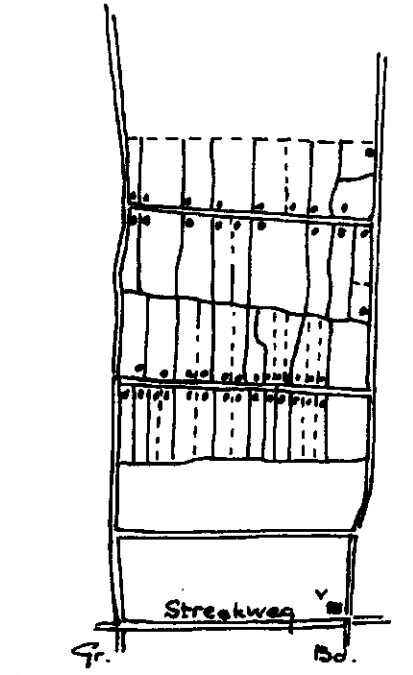
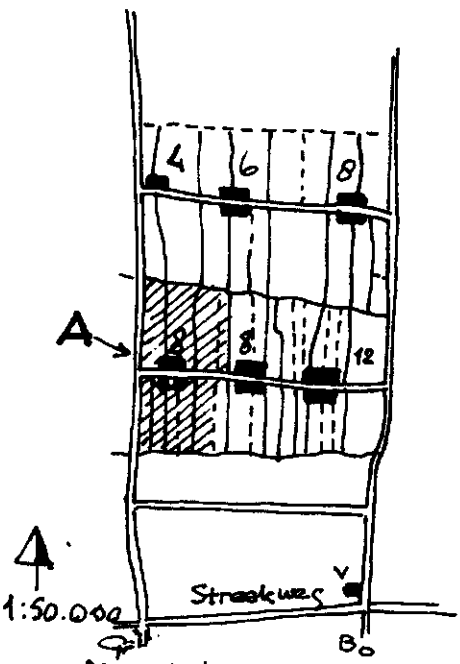


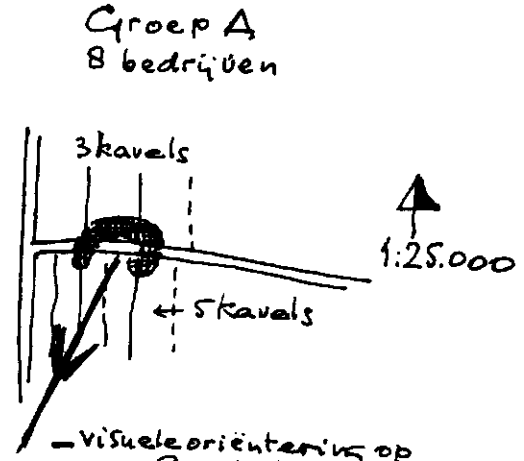
Fig. 6: SCHEPSEN VAN DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN DE STREEK



Plaatsing van tuinders-
bedrijven in alternatief
verkavelingsplan VII

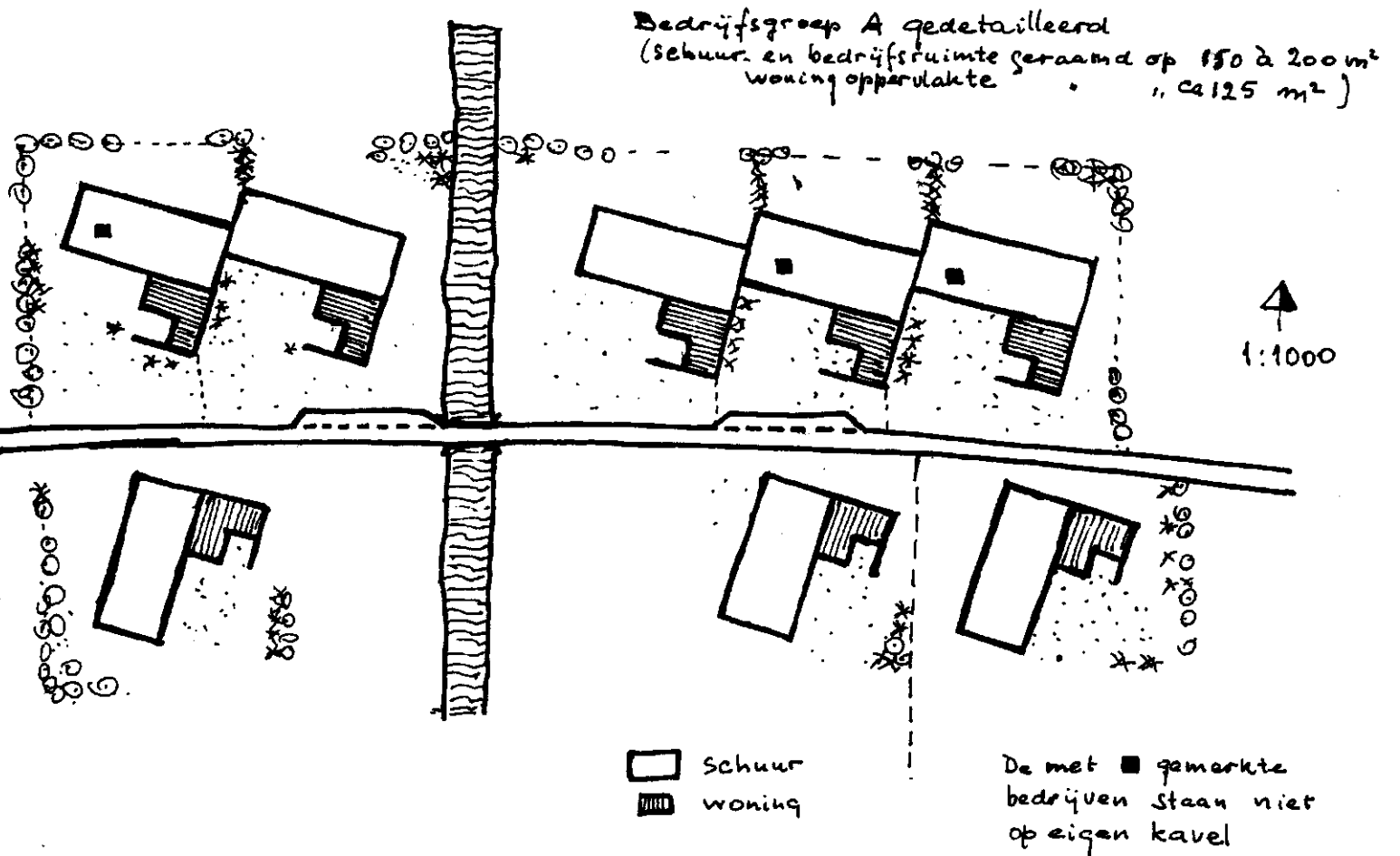


Mogelijke groepering van
de tuindersbedrijven bij
een max. afstand van
woning tot kavel van
250 m.



- visuele oriëntering op
Grotebroek
- afsluiting aan de N-kant
- ter plaatse van de groep
flauwe bocht in de weg,
woningen in hoofdzaak
aan de buitenbocht.

Mogelijke opbouw van
bedrijfsgroep A



Bedrijfsgroep A gedetailleerd
(schuur- en bedrijfsruimte geraamd op 150 à 200 m²
woning oppervlakte " ca 125 m²)

- Schuur
- ▨ woning
- De met ■ gemerkte
bedrijven staan niet
op eigen kavel

Fig 7 VOORBEELD VAN DE GROEPERING VAN
TUINDERSBEDRIJVEN IN HET GROOTSLAG

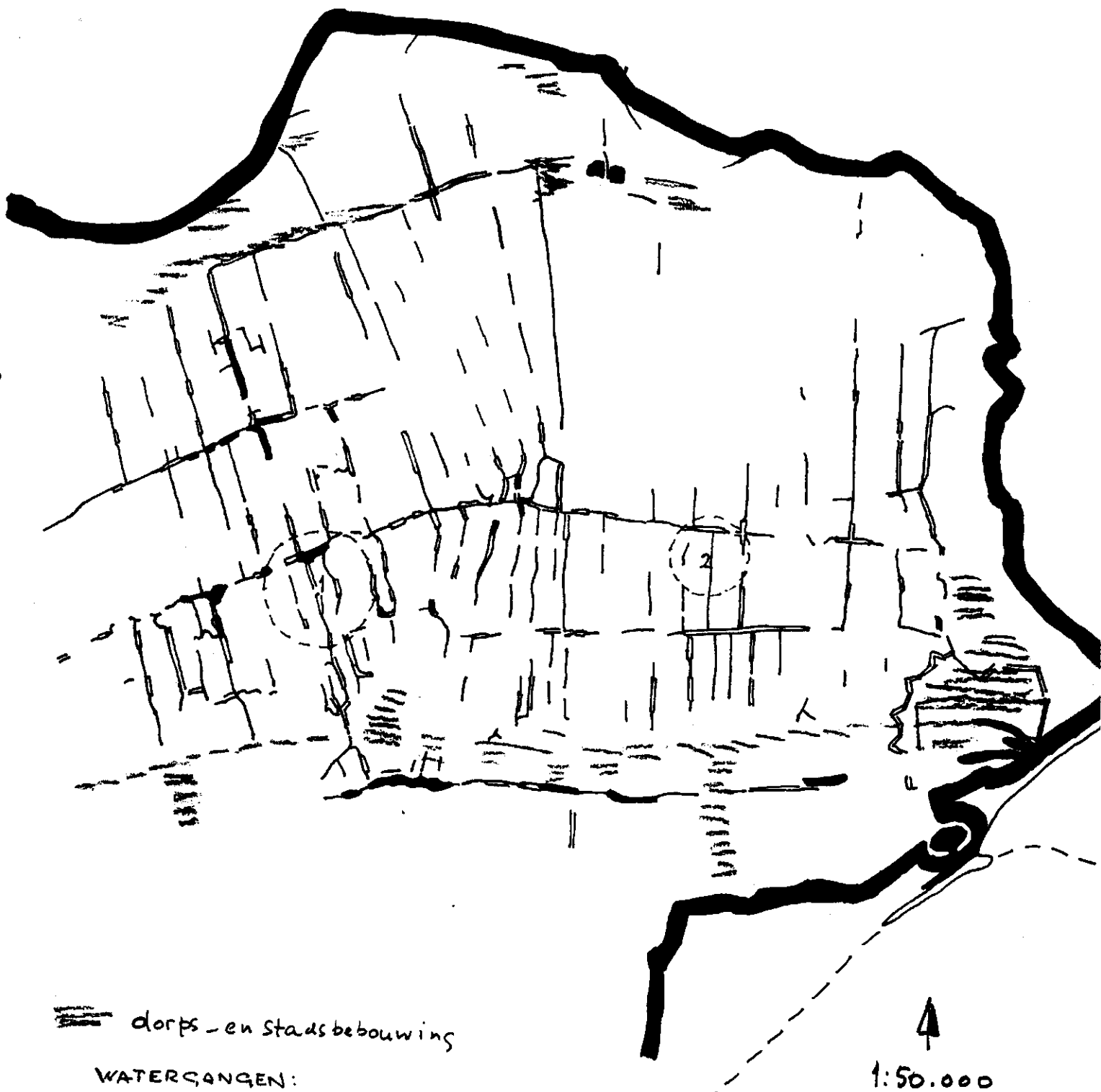


Fig. 9. BREEDTE VAN DE GROOTSTE WATERGANGEN IN
 HET GROOTSLAC,
 (naar een luchtfoto van 1959)

↑
1:25.000

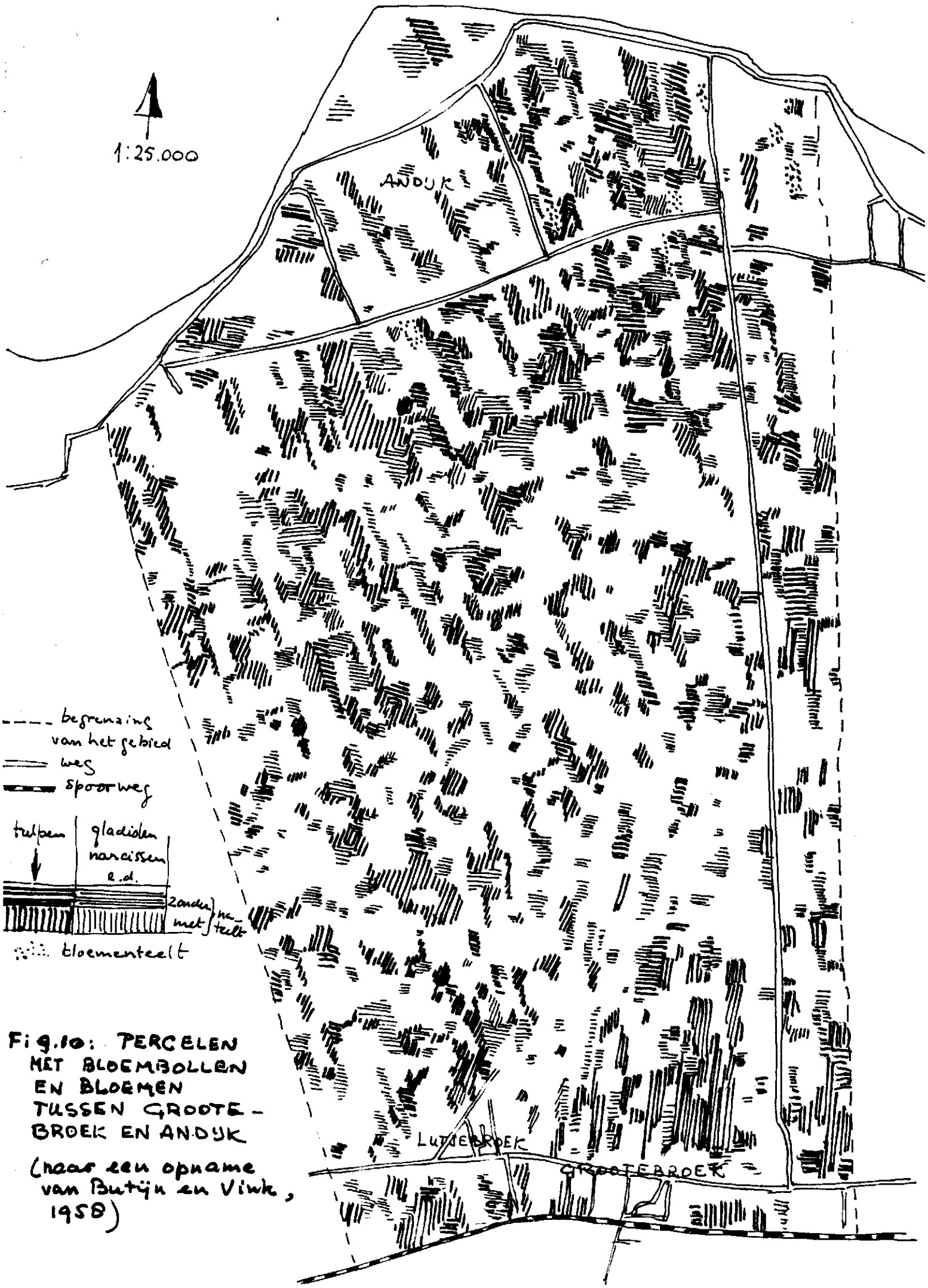
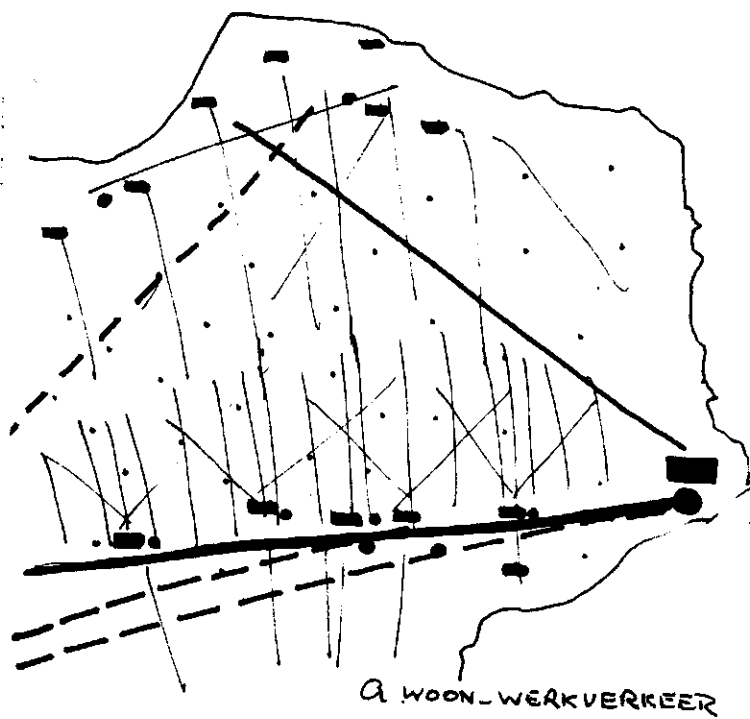
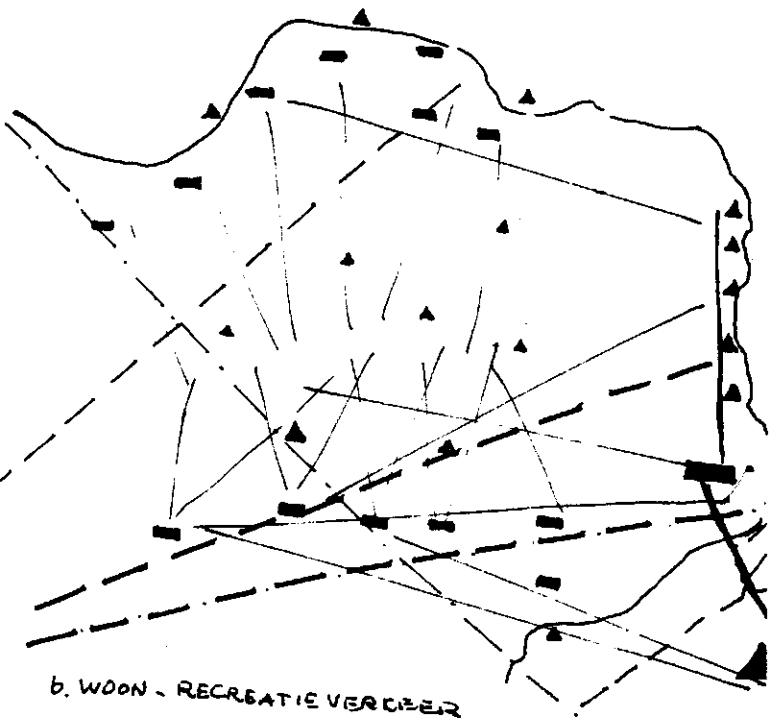


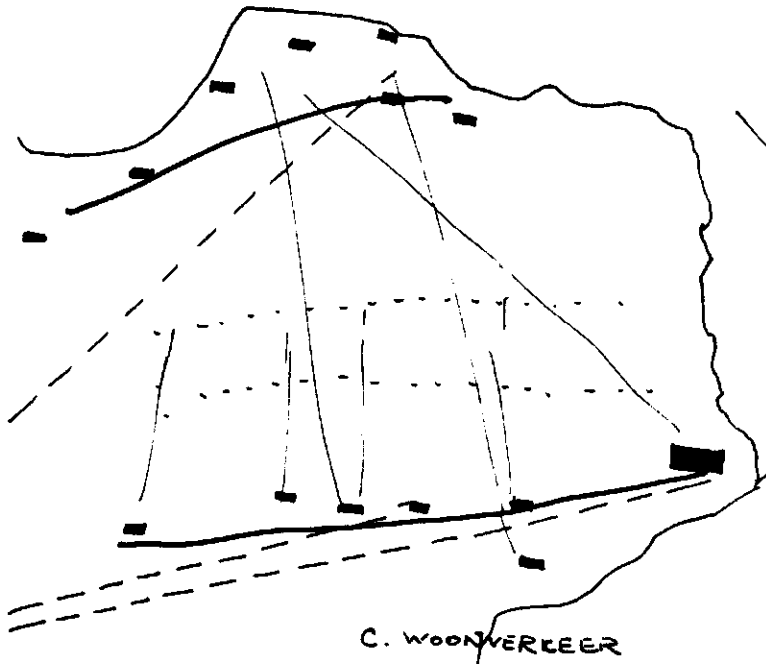
Fig. 10: PERCELEN MET BLOEMBOLLEN EN BLOEMEN TUSSEN GROOTE-BROEK EN ANDIJK
 (naar een opname van Butijn en Vink, 1958)



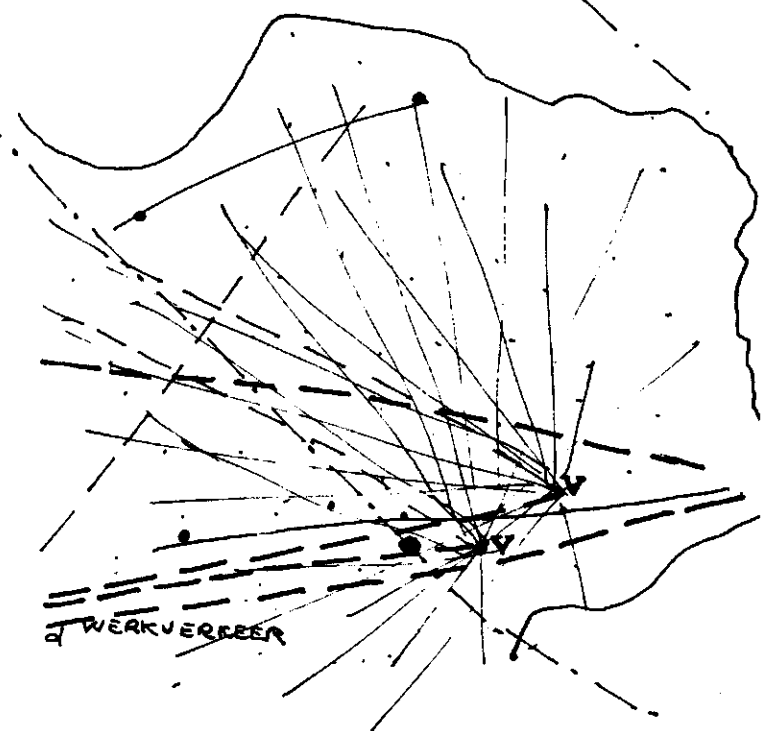
a. WOON-WERKVERKEER



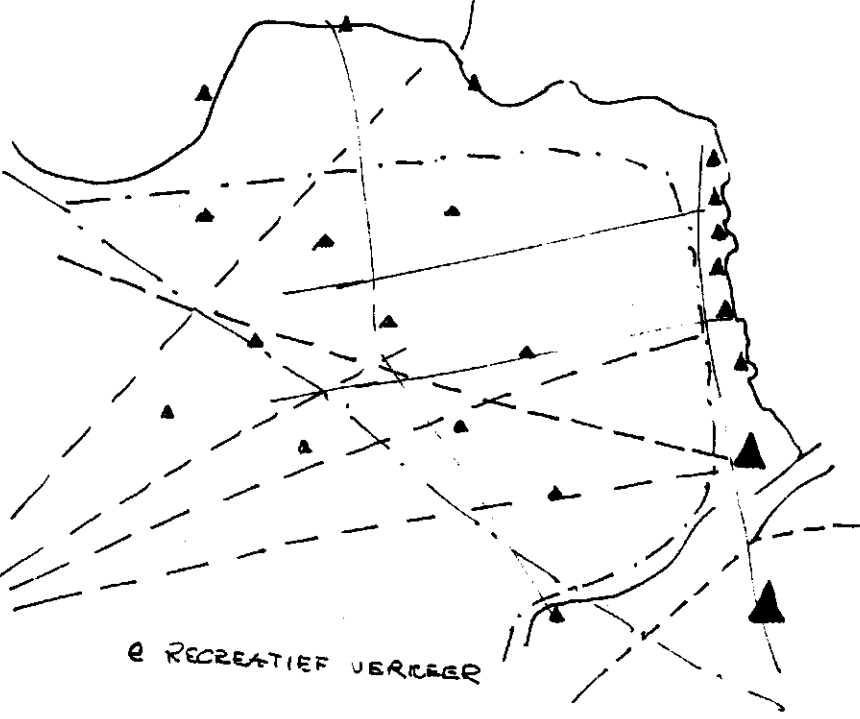
b. WOON-RECREATIEVERKEER



c. WOONVERKEER



d. WERKVERKEER

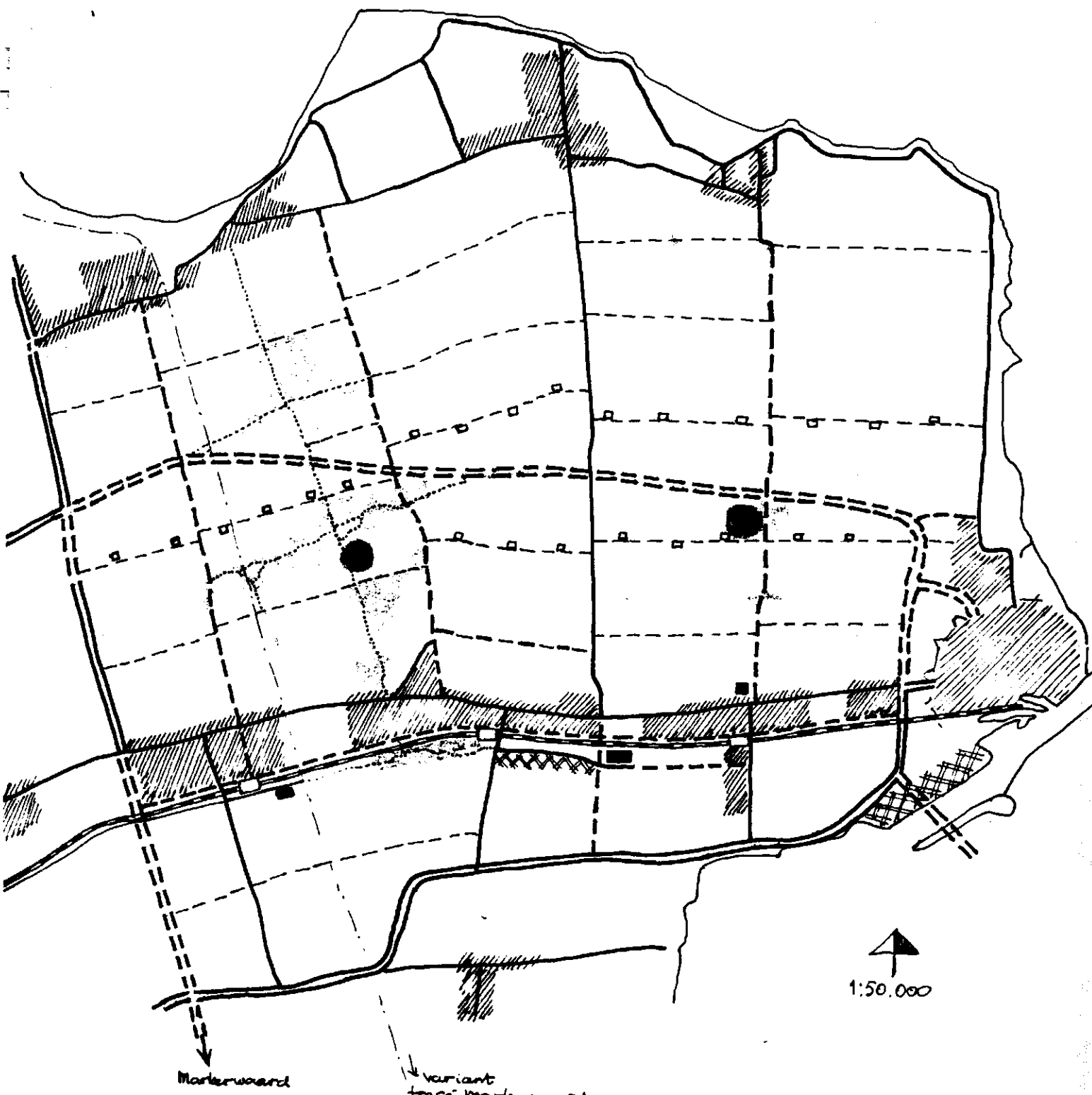


e. RECREATIEF VERKEER

- WOONCENTRUM of -GEBIED.
- WERK " " " "
- ▲ RECREATIE " " " "
- v = veilings

- Interne verbinding (binnen het stadsgebied)
- - - intern/extern verbinding
- · - · verbinding tussen buiten het stadsgebied gelegen punten

Fig. 11. LINEAIRE VERBINDINGEN (VERKEERSLIJNEN) TUSSEN WOON-, WERK- EN RECREATIEGEBIEDEN IN EN BIJ HET GROOTSLAG





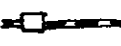









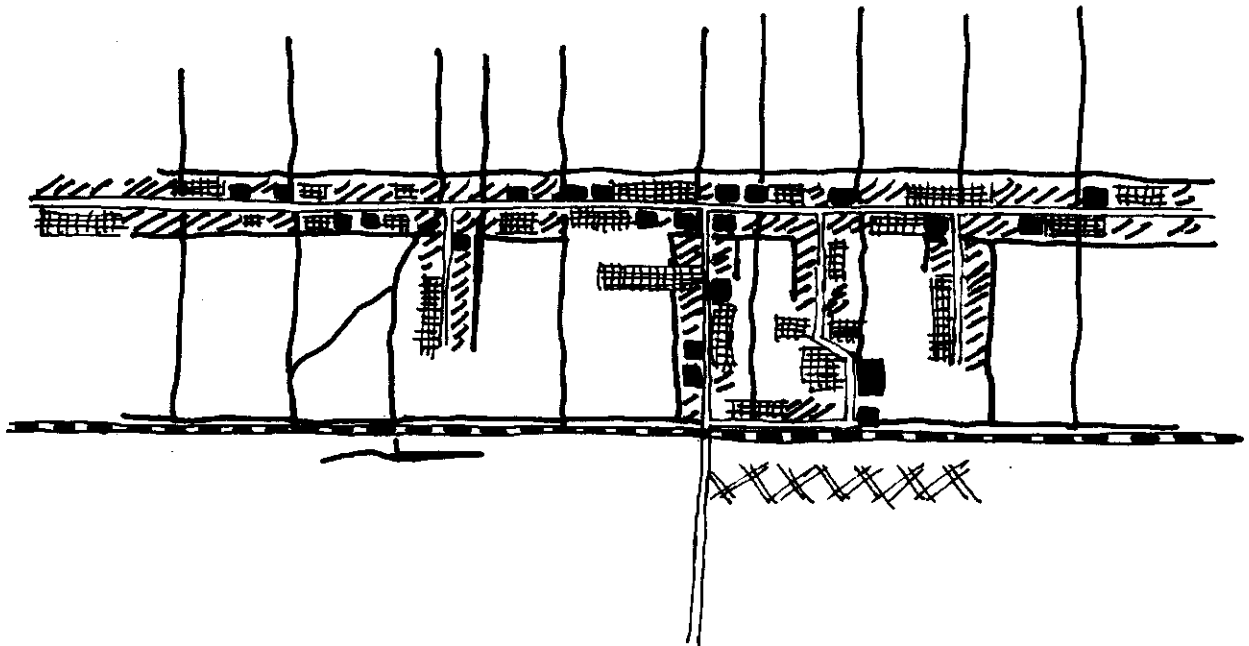
- | | | | |
|---|-----------------------------|---|---|
|  | dorps- en stadsbebouwing |  | kavelontsluitingswegen |
|  | spoorweg met station |  | bestaand en ontworpen |
|  | hoofdwegen (regionaal) |  | recreatie-ontsluitingspaden |
|  | bestaand en ontworpen |  | veiling |
|  | interlokale en lokale wegen |  | groep van stot of verplaatste bedrijven |
|  | bestaand en ontworpen |  | zuigput / centrum recreatief interessant gebied |

Fig. 12. SCHETS WEGENNET IN HET GROOTSLAG

(aansluitend aan verkavelingsplan VII - fig 2)

a. Schema van de huidige interne structuur van een dorp in De Streek



b. Mogelijke toekomstige interne structuur van een dorp in De Streek

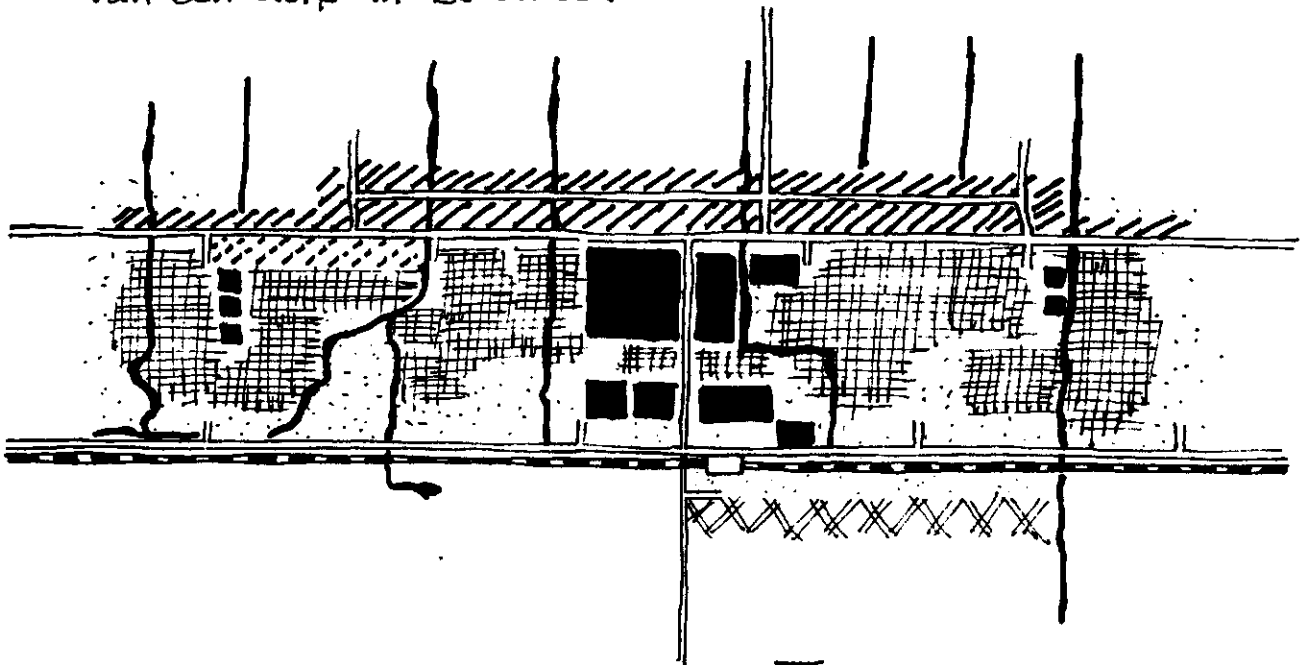


Fig. 13. DE INTERNE STRUCTUUR VAN EEN DORP IN DE STREEK

- ▣ woningen
- /// tuinderswoningen en -bedrijven
- bebouwing met bijzondere bestemming (winkels, scholen, enz.)
- ▣▣▣▣ industriële bebouwing
- weg
- +— spoorlijn met station
- ~ groengebieden
- ~ waterlopen



Tuinbouwvestigingen
met glascultuur in
de Bommelerwaard



Een van de brede
waterlopen in het
Grootslag (Kadijk)



Ontsluiting van
tuindersbedrijven in
het Grootslag
(Hoogkarspel)