Opmerkingen betreffende de indeling van de zuidelijke polders van het IJsselmeer in dorpsgebieden en in bedrijven.

Ondanks de zorgvuldige voorbereiding van het verkavelingsplan voor de N.O.P. is gebleken, dat het wenselijk is, aan verschillende belangen bij de voorbereiding van de plannen voor de zuidelijke polders meer aandacht te schenken dan bij de N.O.P. is geschied.

In de eerste plaats heeft men zich bij de voorbereiding van het plan voor de N.O.P. te weinig aard en karakter van het dorp en de voorwaarden voor zijn ontwikkeling gerealiseerd. Een der gevolgen hiervan is geweest, dat het aantal dorpen, in de N.O.P. geprojecteerd, te gering is, waardoor deze -tenzij alsnog tot uitbreiding van het aantal wordt overgegaan- te groot zullen worden om een normale plattelandsgemeenschap te doen groeien. Een bezwaar, dat hierin feitelijk ook zijn oorsprong vindt, is verder, dat in het cultuurlandschap, dat thans in de N.O.P. ontstaat, geen enkele duidelijke aanwijzing is voor de begrenzing van het tot de verschillende dorpen behorende gebied. In enkele gevallen zullen de kanalen een vanzelfsprekende begrenzing van de werkingssfeer van de dorpen aangeven, doch veelal ontbreekt iedere aanwijzing; waar straks Espel zal ophouden en Rutten begint, kan men slechts gissen en het zelfde geldt voor Nagel en Ens, van Ens en Marknesse en Marknesse en Luttelgeest. Het zal in de toekomst grotendeels van persoonlijke voorkeur van de tussen de verschillende dorpen in wonende boeren afhangen tot welk dorp als sociaal, economisch en cultureel centrum zij zich zullen wenden. Het gevolg zal zijn, dat er in een min of meer brede strook een onzekerheid en onbepaaldheid zal ontstaan ten aanzien van de vraag tot welk dorp men eigenlijk behoort. Dit moet, sociaal gezien, uitgesproken schadelijk worden geacht. Het zal het gevoel voor de eigen plaatselijke gemeenschap, niet alleen in de grensstrook, doch in het algemeen, verzwakken, het zal de ontwikkeling van een gezond plaatselijk verenigingsleven op sociaal en cultureel gebied bemoeilijken en verder o.a. het nadeel hebben, dat een oneconomische "overlapping" van het werkterrein van de middenstanders van de verschillende dorpen zal optreden.

Op het oude land is en vooral was een duidelijke scheiding van de dorpsgebieden in den regel aanwezig. In het alluviale gedeelte van ons land werd het dorpsgebied in den regel begrensd door wateren, die van oudsher, een zekere scheidende werking hadden uitgeoefend, terwijl in het diluviale gedeelte de dorpen oorspronkelijk meestal geïsoleerde eilandjes waren temidden van omringende heidevelden en bossen, een toestand, die b.v. wat Drenthe betreft, aan het eind van de vorige eeuw nog grotendeels bestond. Op de zandgronden is thans de feitelijke scheiding door steeds verder gaande ontginning grotendeels verdwenen, doch daar deze ontginning in den regel vanuit de dorpen plaats vond en, voor zover deze aanleiding gaven tot het ontstaan van nieuwe bedrijven, de bewoners hiervan zich op het oude dorp bleven richten, is de samenhang in de dorpsgemeenschap bewaard gebleven. Slechts daar, waar de ontginning of afvening geschiedde op initiatief van lichamen of personen van buitenaf, die, om de samenhang van de nieuwe ontginning met de dorpsgemeenschap zich in den regel in het geheel niet bekommerden, ook al omdat men zich de waarde hiervan niet realiseerde, zijn veelal gebieden ontstaan, die eenzelfde onbepaaldheid bezitten als grote delen van de Noordoostpolder deze naar alle waarschijnlijkheid t.z.t. zullen gaan vertonen. De toestanden, die dergelijke onbepaalde grensgebieden op het oude land in den regel vertonen, houden een waarschuwing in om vooral te voorkomen, dat iets dergelijks in het nieuwe land groeit.

Natuurlijk mag men de ongunstige toestanden in dergelijke gebieden op het oude land (b.v. het gebied van Tiendeveen, Noordsche Schut, Nieuw-Balinge, in de buurt van Hoogeveen, de omgeving van Schoonoord, op het vroegere Ellertsveld), niet alleen op rekening schuiven van de onzekerheid omtrent het sociaal verband, waaronder men eigenlijk behoort, doch het lijdt geen twijfel, dat deze een ongunstige ontwikkeling sterk in de hand werkt. Men tracht thans veelal deze fouten uit het verleden te herstellen door gemeentegrenswijzigingen en daarmee gepaard gaande betere uitbreidings- en ontwikkelingsplannen, doch in de meeste gevallen moet men betwijfelen of hiervan effect van betekenis is te verwachten. Het gaat hierbij niet in de eerste plaats om administratieve verhoudingen, doch om inter-menselijke relaties en de laatste laten zich, wanneer ze verkeerd zijn gegroeid, niet bij wet of verordening weer in het reine brengen.

Wil men in de zuidelijke polders het ontstaan van dergelijke ongedefinieerde gebieden voorkomen, dan zal men reeds van tevoren niet alleen de ligging van de

— dorpen —

dorpen, doch ook de omvang van het dorpsgebied moeten bepalen en verder door een juiste inrichting van dit dorpsgebied moeten bevorderen, dat iedereen, die hierin woonachtig zal zijn, als vanzelf in het dorp zijn centrum zal zoeken. Het bereiken van het laatstgenoemde doel kan o.a. worden bevorderd, door de verkaveling zodanig in te richten, dat de aan de grens van het dorpsgebied gelegen kavels zo worden geprojecteerd, dat de koppen van de kavels alle naar het centrum van het dorp zijn gericht. Dit betekent bij een kavellengte, als in de N.O.P. gebruikelijk, dat voor de boeren, die het verst van het dorp wonen, de afstand naar eigen dorp in normale omstandigheden 1,6 km korter is dan die naar het dichtstbijzijnde dorp, terwijl de afstand tot de dichtstbijzijnde boerderij onder dat buurdorp eveneens 1,6 km zal zijn. Men mag aannemen, dat van deze afstand een sterk scheidende werking zal uitgaan en -waar het om gaat- het gevoel te behoren tot het dorp, waaronder men thuis hoort, zeer zal worden versterkt. Verder is het van belang het polderwegenstelsel zo in te richten, dat het zich zo veel mogelijk op het dorp concentreert. Het is gewenst om -zonder hierbij tot gewrongen verkeersoplossingen te komen- het aantal verbindingen tussen de verschillende dorpsgebieden niet groter te maken dan noodzakelijk is. Eén goede verbinding van dorp tot dorp mag in het algemeen voldoende worden geacht.

Het lijkt verder van belang in dit verband aandacht te schenken aan de ligging van de dorpen t.o.v. de hoofdverkeerswegen. In de N.O.P. zijn, zoals dit op het oude land ook in den regel het geval is, de hoofdverkeerswegen dóór de dorpsgebieden gevoerd en recht op de dorpen aan. Zoals o.a. uit het plan voor Marknesse blijkt, is men, wat de dorpen zelf betreft, reeds genoodzaakt naar de feitelijk weinig fraaie oplossing van een omweg te grijpen. Afgezien van de moeilijkheden in en bij de dorpskernen echter, kleven aan het stelsel van de hoofdwegen van dorp tot dorp, door het dorpsgebied, verschillende bezwaren. Waar in dit verband in de eerste plaats de aandacht op dient te worden gevestigd is, dat een moderne snelverkeersweg met een verkeer van enige betekenis, een scheidende werking heeft en dit in de toekomst, bij een toenemend en vermoedelijk versneld wegverkeer, nog meer zal hebben. Het oversteken van hoofdverkeerswegen voor voetgangers, fietsers, enz. is gevaarlijk, vooral als het, zoals in de polders, lange, rechte wegen betreft, die uitnodigen tot hoge snelheden. In het algemeen zal men liever aan zijn eigen kant van de weg blijven, afgezien nog van de neiging van de verkeersautoriteiten om dit kruisen van hoofdwegen zoveel mogelijk te voorkomen. Het resultaat hiervan zal in de toekomst zijn, dat een gebied, dat door een hoofdverkeersweg wordt doorsneden, min of meer in tweeë wordt gedeeld en het contact tussen beide delen zoal niet verhinderd, toch in ieder geval sterk wordt bemoeilijkt. Wanneer men b.v. in de N.O.P. het dorp Ens met omgeving bekijkt, dan lijkt het zeer waarschijnlijk, dat de doorgaande verbinding Kampen Lemmer de eenheid van dit dorpsgebied sterk zal belemmeren. Alleen al uit dit oogpunt verdient het overweging te pogen in de zuidelijke polders de hoofdverkeerswegen niet door, doch langs het dorpsgebied te leiden, temeer, daar verschillende wegen in de zuidelijke polders, in sterkere mate nog dan de wegen in de N.O.P., een integrerend deel zullen uitmaken van het wegenstelsel in ons land. Het lijkt moeilijk te betwisten, dat dit, uit het oogpunt van het verkeer, zelf grote voordelen heeft. Landelijk locaal verkeer (paarden en wagens, tractoren, fietsers van en naar hun werk, voetgangers, autoverkeer op zeer korte afstand) en doorgaand verkeer zijn elkaars uitgesproken vijanden. Het landelijke, locale verkeer beperkt zich echter vrijwel uitsluitend tot het dorpsgebied. Houdt men de hoofdverkeerswegen buiten dit gebied, dan kunnen deze hun eigenlijke functie veel beter vervullen, terwijl aan de andere kant het landelijke verkeer niet het gevaar en de hinder ondervindt, die het leiden van de hoofdverkeerswegen door de dorpsgebieden meebrengt.

Als een bezwaar van het verkavelingsplan van de N.O.P. kan verder worden genoemd het feit, dat bij de opzet geen rekening is gehouden met de latere indeling van de polder in bedrijven van verschillende grootte. Dit bezwaar betreft niet in de eerste plaats de uniforme kavelgrootte, doch meer de ligging van de kavels t.o.v. de dorpen en t.o.v. de verschillende wegen. Speciaal de kleine bedrijven stellen voor een gunstige ontwikkeling bepaalde eisen wat betreft de ligging. In de eerste plaats is het gewenst, dat deze in groepen bijeen komen te liggen, in de tweede plaats verdient het de voorkeur deze zo dicht mogelijk bij de dorpskern te projecteren. Het is dus gewenst, bij de aanleg van wegen, de richting der kavels, etc. er rekening mee te houden, dat in de toekomst de kleine bedrijven op logische wijze om de dorpskern kunnen worden gerangschikt. In het algemeen moet het wenselijk worden geacht de verspreiding van de bedrijven om de dorpen zo in te richten, dat de grote bedrijven het verst van het dorp komen en de grootte naar de dorpskern toe afneemt. De grote bedrijven hebben uit den aard der zaak per 100 ha het geringste aantal bewoners en wanneer men dus de

- grote -

grote bedrijven aan de buitenkant legt, ondervinden dus het geringste aantal personen het bezwaar van de grote afstand tot het dorp. Bovendien mag men aannemen, dat de grootste boeren in het algemeen het hoogste percentage autobezitters zullen vertonen, zodat ook voor hen individueel de grote afstand het geringste bezwaar oplevert.

Op grond van bovenstaande overwegingen zijn in de als bijlagen hieraan toegevoegde schetstekeningen enkele schematische voorstellingen van mogelijke oplossingen voor het probleem van de vorming van dorpen of beter van dorpsgebieden, in de zuidelijke polders van het IJsselmeer weergegeven. Behalve van het voorgaande, is bij het opstellen van deze schema's uitgegaan van het voorlopig project aangaande verspreiding van woonkernen over de zuidelijke polders, waarbij is gedacht aan 40 à 50 kernen en van de met nadruk naar voren gebrachte opvatting, dat het gewenst is, dat elke woonkern met bijbehorend gebied een zelfstandige gemeente zal vormen. Om een niet geheel willekeurige maat te nemen, is in de eerste instantie uitgegaan van een dorpsgebied, dat de lengte en breedte heeft van 7 kavellengten van kavels van de normale grootte in de N.O.P., dus 5600 m. Een dergelijk dorpsgebied zou dus een oppervlakte hebben van ongeveer 3100 ha, hetgeen vrijwel overeenkomt met in het voorlopige plan voorgestelde aantal kernen.

In de schets bijlage 1 is aangegeven hoe een ideale verdeling van het dorpsgebied, over bedrijven van verschillende grootte, er uit zou zien, ongeacht de eventuele loop van wegen, tochten, enz., aangenomen alleen, dat de hoofdverkeersweg door het dorpsgebied loopt en de dorpskern dus ongeveer midden in het dorpsgebied komt te liggen. In bijlage 2 is een dergelijke ideale verdeling weergegeven voor het geval de hoofdverkeersweg langs het dorpsgebied zou lopen. Om de afstand van het dorp van de hoofdverkeersweg niet te groot te maken, zal het dorp enigszins excentrisch moeten worden gelegd. Een ligging aan de hoofdverkeersweg zou in dit geval het bezwaar opleveren, dat de afstand van de verstafgelegen boerderijen tot het dorp te groot zou worden. Essentiële bezwaren tegen enige afstand van de hoofdweg bestaan er m.i. niet.

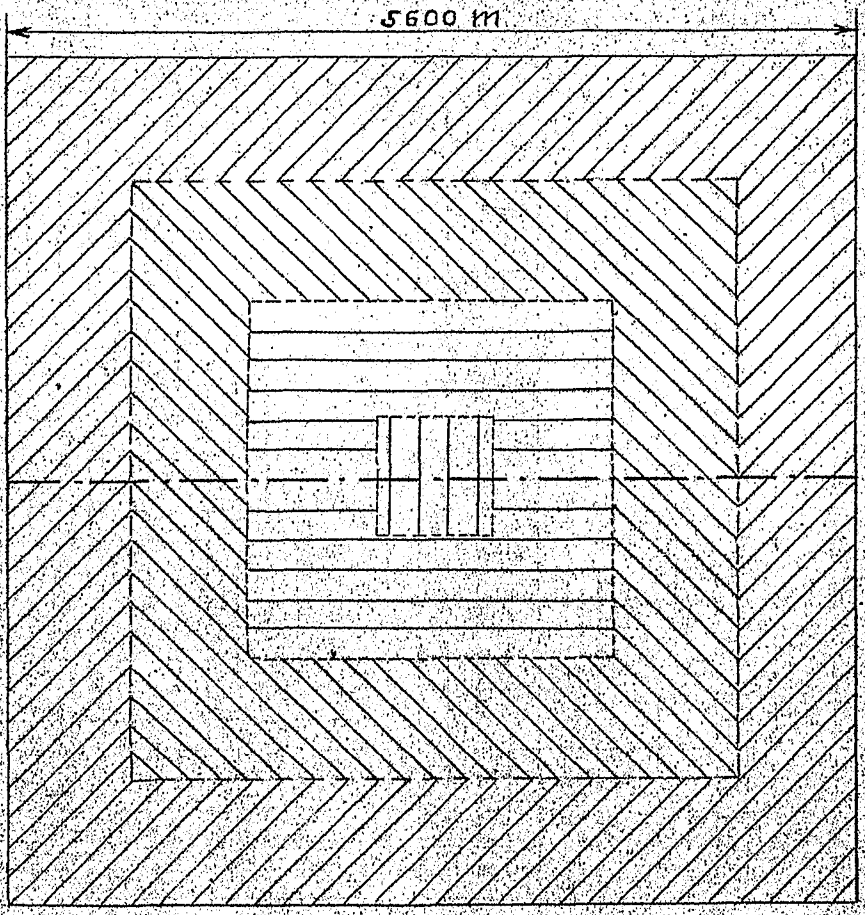
De vraag is echter, hoe dit ideaal-schema te verwezenlijken is, althans te benaderen is, wanneer men rekening houdt met de noodzakelijkheid van de aanwezigheid van wegen en tochten en de wenselijkheid, dat deze zoveel mogelijk recht zijn en rechthoekig op elkaar staan en verder, dat dit hele stelsel van werken zo weinig mogelijk kosten en landverlies teweeg brengt. Het lag voor de hand, bij een poging tot concretisering, uit te gaan van het verkavelingsschema, dat na lang wikken en wegen voor de N.O.P. is aangenomen, o.a. op grond van de ervaringen in de Wieringermeer. In bijlage 3 is aangegeven, hoe het in bijlage 1 en 2 voorgestelde dorpsgebied volgens het voor de N.O.P. in principe geldende schema zou moeten worden verkaveld. In bijlage 4 en 5 is getracht weer te geven, hoe het mogelijk zou zijn, uitgaande van dit schema, de bovengenoemde wensen zoveel mogelijk te realiseren. Het wil mij voorkomen, dat de uitkomst tot de zeer bevredigende conclusie moet leiden, dat het mogelijk moet zijn zonder diep ingrijpende wijzigingen van dit schema, een zeer aanvaardbare oplossing te bereiken. De voornaamste moeilijkheid vormen de buitenzijden van het dorpsgebied, waar de kavels normaal met hun lange zijde aan de kavels van het buurdorp zouden grenzen. Om de boerderijen op deze kavels zo dicht mogelijk bij het dorp te brengen en een duidelijke afscheiding van het gebied van het naastgelegen dorp te verkrijgen, zou men feitelijk deze kavels een richting loodrecht op de normale moeten geven. Zoals ik meen uit de ligging van verschillende kavelblokken in de N.O.P. te moeten opmaken, is dit in principe niet onmogelijk en behoeft dit niet te leiden tot een vergroting van de tochtlengte. Een andere mogelijkheid is de toepassing van het door Prof. Visser aanbevolen systeem van samengestelde drainage, van de "dichte" kavelsloten. Bij de voorstelling, welke in de schetsen is gegeven, is aan dit laatste systeem gedacht. Wanneer het in de N.O.P. in principe aanvaarde verkavelingsschema consequent wordt toegepast, blijkt het mogelijk, zonder veel moeite, de kleine bedrijven op een aantrekkelijke wijze rondom het dorp te groeperen. Het enige, wat hiervoor nodig is, is de aanleg van enkele wegen, waardoor het mogelijk wordt de kavels op een voor de kleine bedrijven gunstige wijze in tweeën te splitsen.

Wat het wegenstelsel binnen het dorpsgebied betreft, is er van uitgegaan, dat het in het algemeen niet noodzakelijk is, dat de polderwegen doorlopen in het dorpsgebied van het aangrenzende dorp. Wanneer de hoofdweg door het dorp wordt geleid, vormt deze natuurlijk de verbindingsschakel met het volgende dorp. Wanneer de hoofdweg langs het dorpsgebied wordt geleid, kan, indien de dorpskern niet te ver van deze hoofdweg is gelegen, het verkeer met de aan de zelfde hoofdweg gelegen dorpen, eveneens langs de hoofdweg worden geleid. Voor het verkeer op de hoofdweg zal dit verkeer tussen de buurdorpen niet hinderlijk zijn, zelfs al zou deze het karakter van een auto-snelweg dragen; wanneer ieder dorp een zelfstandige gemeente vormt, valt aan te nemen, dat het onderlinge verkeer gering zal zijn en in hoofdzaak tot stand zal komen met motorvoertuigen. In geen van beide gevallen lijkt het noodzakelijk de polderwegen te laten doorlopen. Trekt men ze wel door, dan zullen ze, ook al zijn ze daarvoor in principe niet bestemd, toch enig doorgaand verkeer tot zich trekken, hetgeen een kostbaarder uitvoering met zich meebrengt. Een en ander neemt natuurlijk niet weg, dat, wanneer dit uit verkeersoogpunt gewenst moet worden geacht, het hier geschetste schema een doortrekking van polderwegen niet in de weg staat.

Teneinde een indruk te geven hoe in principe een ligging van de dorpsgebieden langs de hoofdverkeerswegen mogelijk moet worden geacht, is in bijlage 6 een schematische voorstelling van de rangschikking van een 42-tal kernen en een hoofdplaats, volgens deze opzet, weergegeven. Hoewel het vermoedelijk niet mogelijk zal blijken om deze gedachte consequent door te voeren, wil het me voorkomen, dat hierin, zowel uit het oogpunt van bevordering van de eenheid van het dorpsgebied, als uit verkeersoogpunt, voordelen schuilen.

E. W. Hofstee.

Wageningen, 1948.



OMSCHRIJVING:

Ideaalschema voor een indeeling van het dorpsgebied van een dorp in de Zuidelijke polders van het IJselmeer. Hoofdverkeersweg door het dorpsgebied. Schaal 1:50000

VERKLARING:

▨ Zone der groote bedrijven (40 ha en grooter)

▧ Zone der middelgroote bedrijven (24-40 h.a)

▤ Zone der kleine bedrijven (12-24 h.a)

▥ Bebouwde kom

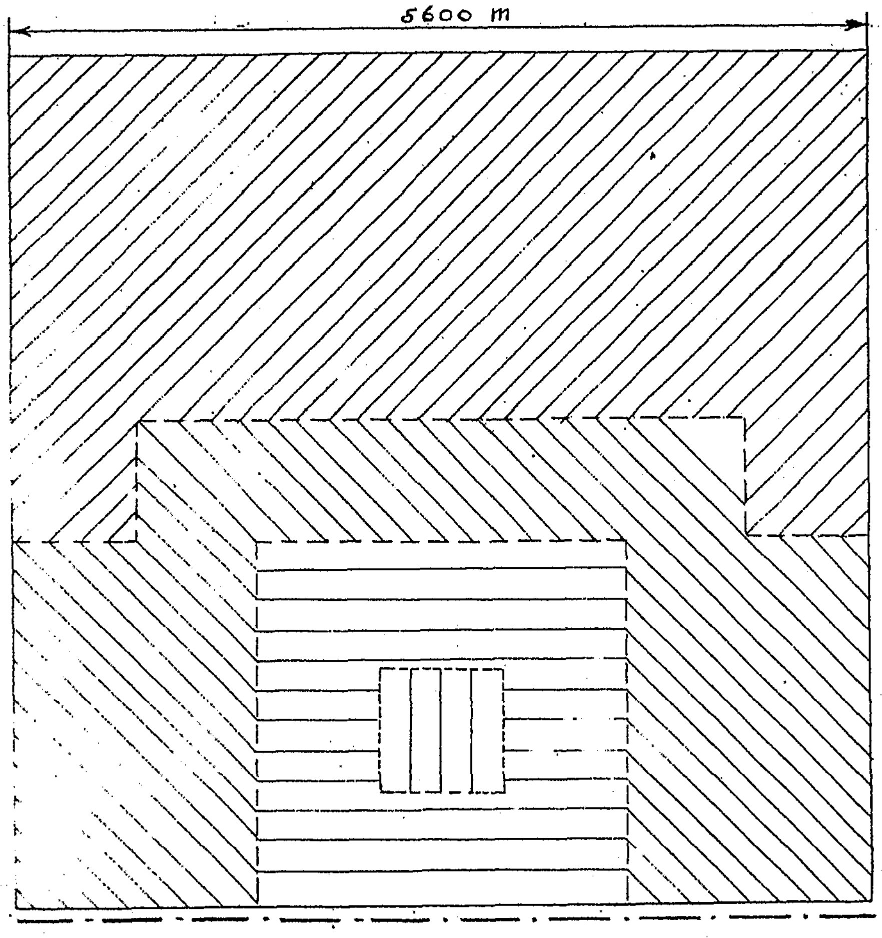
— · — Hoofdverkeersweg

DATUM 8-2-'47

TEK. No. 12

LANDBOUWHOGESCHOOL WAGENINGEN. AFD. SOC. EN ECONOMISCHE GEOGRAFIE

BIJL. 1



OMSCHRIJVING:
Zoneschema voor een indeling van een dorpsgebied van een dorp in de [illegible] [illegible] van het IJssel-meer. [illegible] verkeersweg langs het dorpsgebied. Schaal 1:50.000

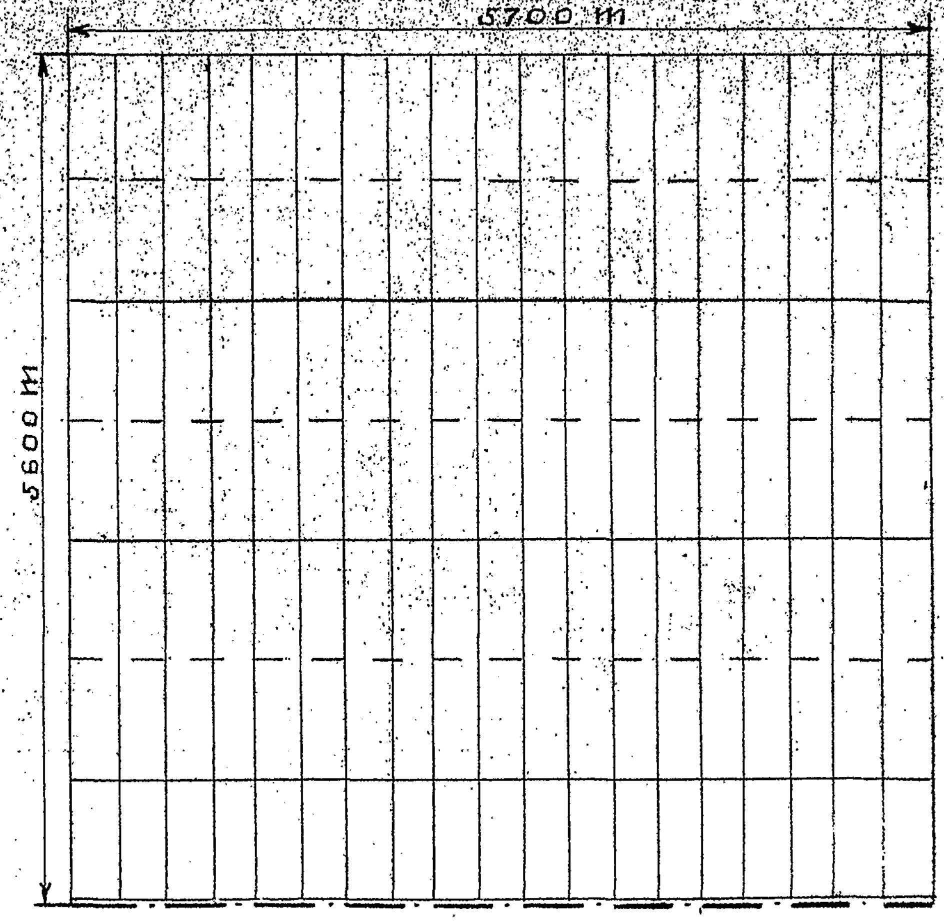
VERKLARING:
▨ Zone der grote bedrijven (48 h.a en grote
▧ Zone der middelgrote bedrijven (24-48 h.a)
▤ Zone der kleine bedrijven (12-24 h.a)
▥ Beb. kom, recreatiegebied en landarbeidersplaatsjes
—.—.— Hoofdverkeersweg

DATUM 8-2-'47

TEK. No. 11

BIJL. 2

LANDBOUWHOGESCHOOL WAGENINGEN. AFD. SOC. EN ECONOMISCHE GEOGRAFIE



OMSCHRIJVING:

Oppervlakte van het dorpsgebied van een dorp in een Zuidelijke polder van het Ysselmeer, verkaveld volgens het in de N.O.P. geldend schema. Schaal 1:50.000

VERKLARING:

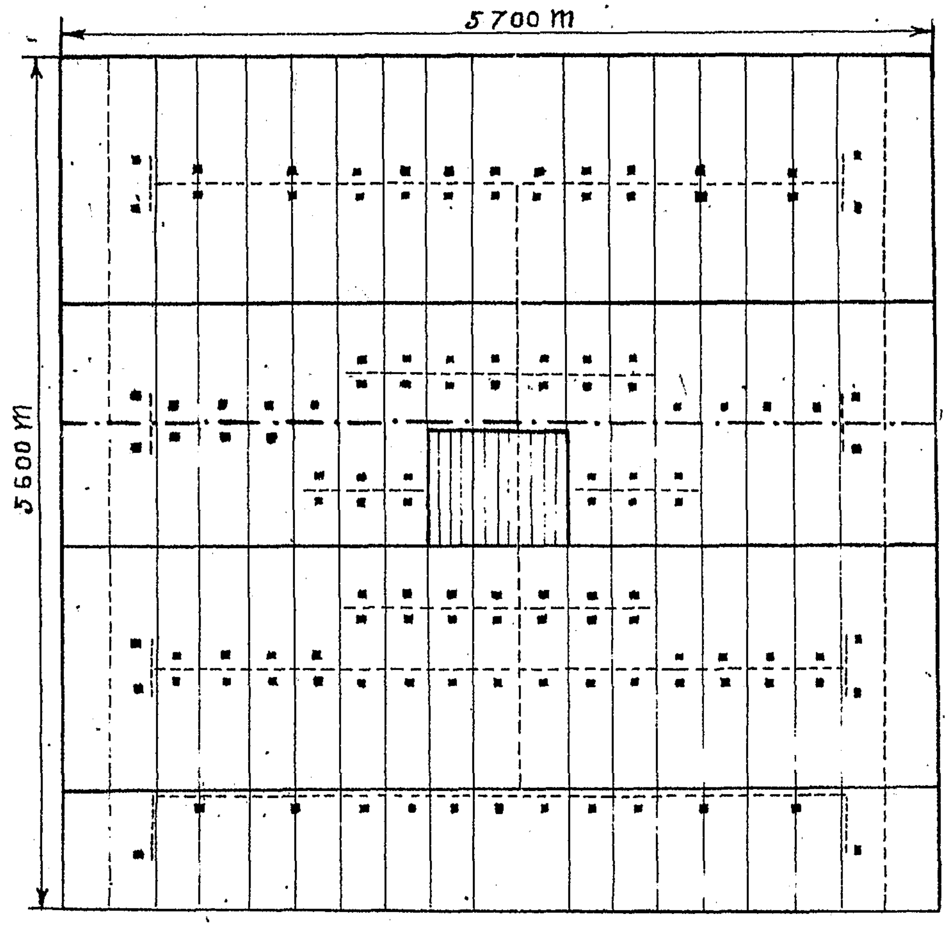
——— Kavelsloot
——— Tocht
—·— Polderweg

DATUM 8-2-'47

TEK. No. 10

BIJL. 3

LANDBOUWHOGESCHOOL WAGENINGEN. AFD. SOC. EN ECONOMISCHE GEOGRAFIE



OMSCHRIJVING: Schema van de indeling van het dorpsgebied van een dorp in de Zuidelijke polders van het Ysselmeer in bedrijven bij een verkaveling volgens het in de N.O.P. geldend schema. Doorgaande verkeersweg door het dorpsgebied. Schaal 1:50.000

VERKLARING:

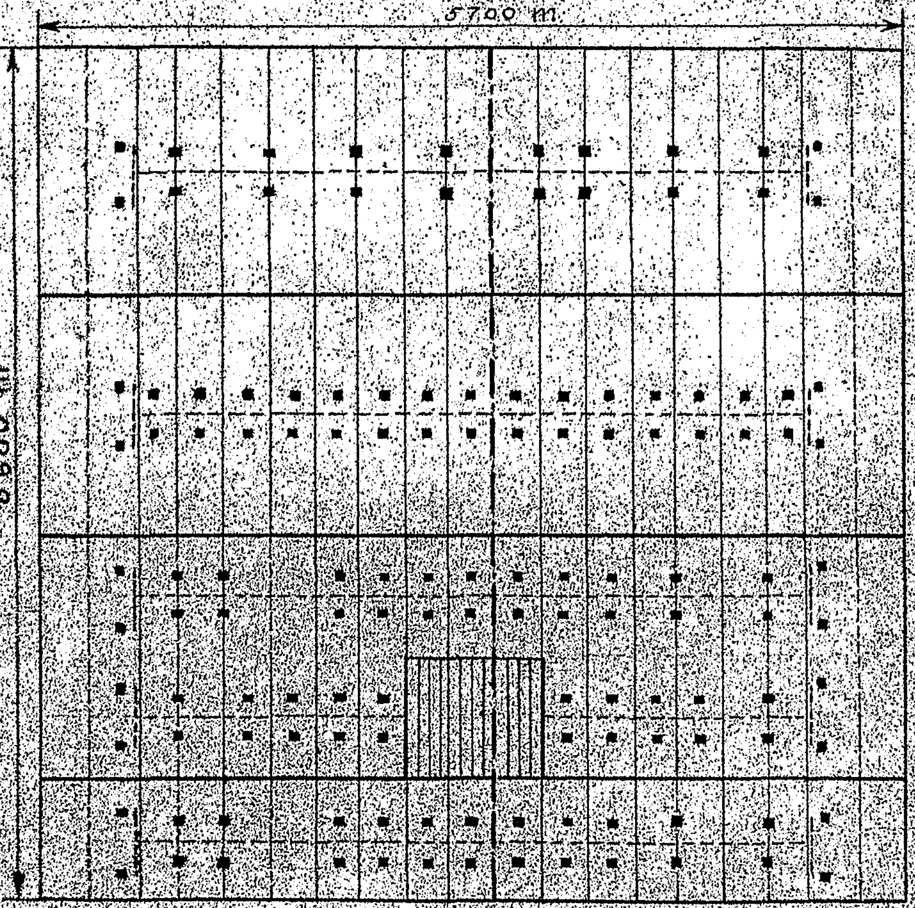
——— Hoofdverkeersweg
- - - - Polderweg
——— Tocht
——— Kavelsloot
------ "Dichte" kavelsloot
■ Boerderij
▥ Bebouwde kom, recreatiegebied en landarbeidersplaatsj

DATUM 8-2-'47

TEK. No. 8

BIJL. 4

LANDBOUWHOGESCHOOL WAGENINGEN. AFD. SOC. EN ECONOMISCHE GEOGRAFIE



OMSCHRIJVING: Schema van de indeling van het dorpsgebied met een dorp in de zuidelijke polders van het IJsselmeer in kavels bij een verkaveling volgens het door de M.O.P. gestelde schema! Hoofdverkeersweg langs het dorpsgebied. Schaal 1 : 56.000

VERKLARING:

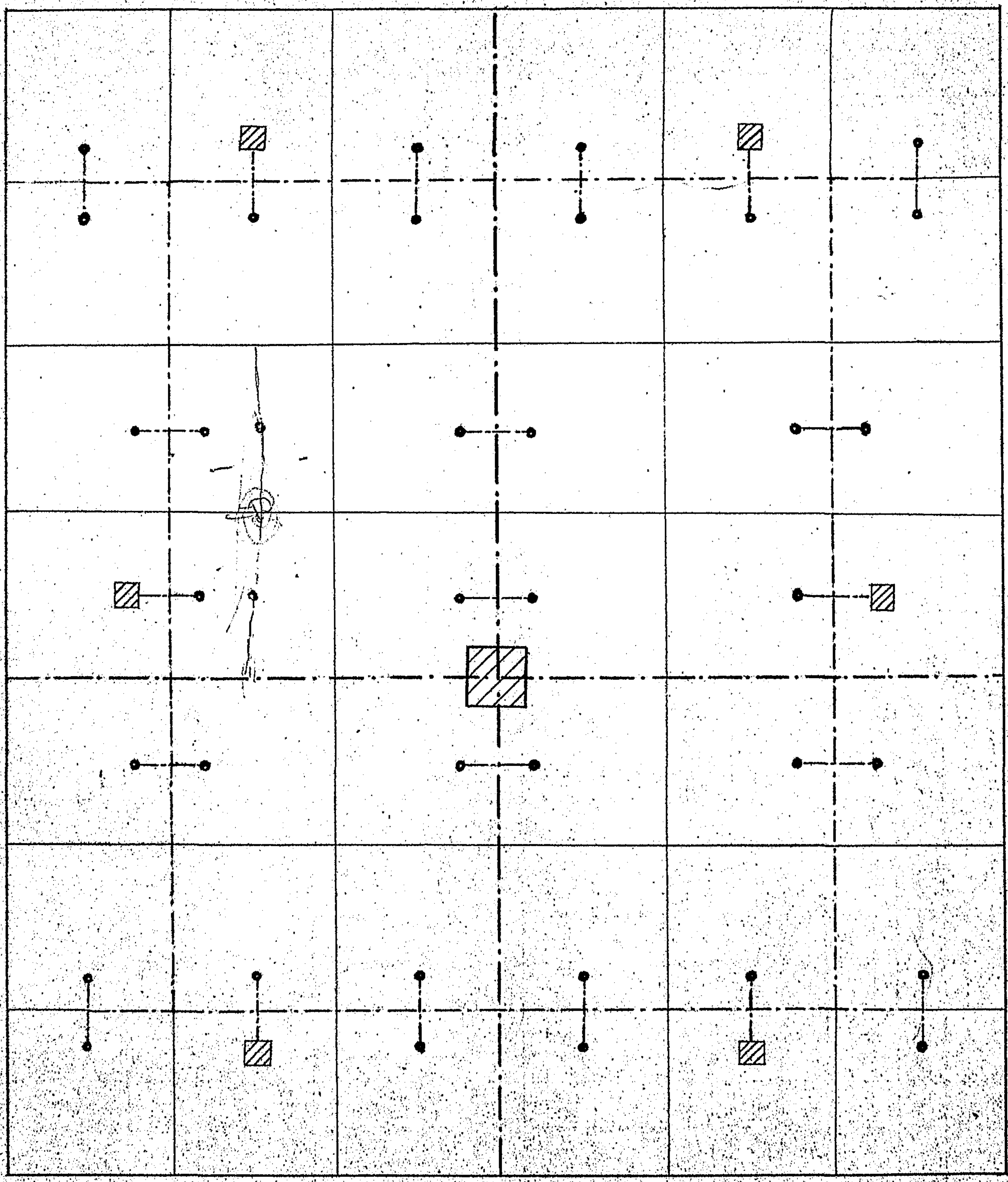
—·—·— Hoofdverkeersweg
- - - - Polderweg
——— Tocht
——— Kavelsloot
- - - - Dichte kavelsloot
■ Boerderij
▥ Bebouwde kom, recreatiegebied en [illegible] plantsoen

DATUM: 8-2-'47

TEK. No. 9

BIJL. 5

LANDBOUWHOGESCHOOL WAGENINGEN. AFD. SOC. EN ECONOMISCHE GEOGRAFIE



OMSCHRIJVING: Schematische voorstelling van de situatie van dorpen, secundaire centra en de hoofdplaats in de Zuidelijke polders van het IJsselmeer, wanneer hoofdverkeerswegen langs de dorpsgebieden worden geleid. Schaal 1-200.000

VERKLARING:

▨ Hoofdplaats

▨ Secundaire centra

● Dorp

-·-·- Hoofdverkeersweg

—— Grenzen der dorpsgebieden

DATUM 10-2-'47

TEK. No. 13

BIJL. 6

LANDBOUWHOGESCHOOL WAGENINGEN. AFD. SOC. EN ECONOMISCHE GEOGRAFIE