

Het nieuwe land en zijn bestemmingen

Wie de Nederlandse poldergeschiedenis bestudeert, zal snel ontdekken dat het winnen van nieuw land traditioneel gevolgd werd door het agrarisch exploiteren van de drooggevalle gronden. Door het verbouwen van landbouwproducten of het weiden van vee kreeg het polderland niet alleen een nuttige functie, maar was het ook mogelijk inkomsten te verwerven, waarmee de aanleg van dijken, afwateringskanalen en gemalen kon worden gefinancierd. Toen ir. Cornelis Lely aan het einde van de negentiende eeuw de gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee bepleitte, werd door velen verwacht dat de opbrengsten uit de verkoop van het nieuwe land de uitgaven voor zowel de aanleg van de polders als de bouw van de Afsluitdijk zouden kunnen dekken.

Een landbouwkundige bestemming voor de polders van het Zuiderzeeproject werd tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) niet alleen door de traditie geschraagd, maar ook door de toen ontstane voedselkrapte. De roep om uitbreiding van het Nederlandse landbouwareaal werd destijds gepareerd door te wijzen op de grote landwinst die het Plan-Lely zou kunnen opleveren. Zonder naar de wapens te grijpen zou ons land zijn grondgebied kunnen uitbreiden en de voedselproductie aanmerkelijk verhogen. Lely had trouwens aangegeven dat de polderaanleg zich zou moeten concentreren op kleigronden en delen van de Zuiderzee met weinig bodemreliëf. Daar lonkte een vruchtbaar en gemakkelijk te bewerken nieuw landbouwareaal.



De Noordoostpolder als functioneel ingericht landbouwgebied: Johannes Postweg, 30 juni 2011.

De agrarische bestemming van de poldergronden was dominant bij de inrichting van de eerste twee grote polders van het Zuiderzeeproject: Wieringermeer en Noordoostpolder. Daarbij werd gestreefd naar het realiseren van eigentijdse boerenbedrijven en een daarbij passend functioneel landschap. De bedrijfsgrootte en de bedrijfsgebouwen moesten minstens twee generaties boeren het vooruitzicht van een profijtelijk inkomen bieden. Daarom werd de voormalige zeebodem op kosten van het Rijk cultuurrijp gemaakt en kregen landbouwers indringend voorlichting over het gebruik van

moderne landbouwmachines, rationalisatie van werkmethodes en optimalisatie van gewasopbrengsten.

Wieringermeer en Noordoostpolder werden ontwikkeld als op zichzelf staande gebieden. Toen de landaanwinning in de voormalige Zuiderzee zich na de Tweede Wereldoorlog meer richting de Randstad bewoog, werd de relatie van het oude met het nieuwe land echter als steeds belangrijker geoordeeld. In de tweede helft van de vorige eeuw werd naar voren gebracht dat Oostelijk en Zuidelijk Flevoland ruimte zouden moeten bieden voor de opvang van de bevolkingsdruk in de steden van West-

Nederland, de uitbreiding van de industriële werkgelegenheid en de behoefte aan recreatievoorzieningen. Dit leidde ertoe dat polderpercelen niet alleen meer ingevuld werden met velden, maar ook met stedelijke woonbuurten, grootschalige boscomplexen en natuurgebieden. En de randen van de polders waren niet meer uitsluitend waterkeringen, maar ook bijzondere ontspanningsterritoria: dijken werden omgeven door wandel- en fietspaden, campings en stranden.



De 'Rode Donders' van Almere, drie woongebouwen die wat vormgeving betreft refereren aan graansilo's. Ze liggen aan de Lage Vaart, aan de rand van de Regenboogbuurt. Ze zijn een ontwerp van Liesbeth van de Pol en in 1998 gerealiseerd.

Aanvankelijk leek het erop dat in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland de verschillende bestemmingen van de poldergronden strikt van elkaar gescheiden zouden blijven. De planningshistorie van deze gebieden laat bijvoorbeeld zien dat de steden Lelystad en Almere apart van de rest van het nieuwe land ontwikkeld werden. In de jaren zestig van de vorige eeuw werd weliswaar reeds gepleit voor een multifunctionele invulling van Flevoland, maar het op elkaar betrekken van 'platteland' en 'stad' was lange tijd voor veel polderinrichters een deur te ver. Ook met het combineren van landbouw, recreatie en natuurontwikkeling konden velen aanvankelijk niet overweg, bang dat de bestemmingen elkaar in de weg zouden gaan zitten. Toch was toen al duidelijk, mede door de economische samenwerking in Europa, dat vergroting van het landbouwareaal in ons land niet meer nodig was. Er waren hooguit compensatiegronden nodig voor boeren die elders moesten wijken voor ruilverkaveling, dorps- en stadsuitbreidingen en infrastructurele werken.

Bij de realisering van het Zuiderzeeproject heeft het bestemmen van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders voor verbetering van de verbindingen ook altijd een grote rol gespeeld. Lely had weliswaar een spoorlijn op de kruin van de Afsluitdijk voorzien, maar dat werd na voltooiing van die dijk een weg voor autoverkeer, zij het nog lange tijd met een reservering voor railvervoer. Door de polders werden wegen getraceerd die de afstanden tussen West-Nederland en het oosten en noorden van ons land moesten bekorten. De ruimte die ze innamen, was afhankelijk van de voorspelde verkeersintensiteit en van de ideeën die er bij vormgevers en verkeersdeskundigen leefden over profielen en een al dan niet groene aankleding van de verschillende soorten wegen. Een spoorlijn die dwars door Flevoland de Randstad met het noorden van het land zou verbinden, kwam

al vroeg op plankaarten voor. Door de aanleg van de Flevolijn (Weesp-Lelystad) in de jaren 1980-1988 en de Hanzelijn (Lelystad-Zwolle) in het tijdvak 2005-2012 kwam de railverbinding gefaseerd tot stand. Verschillende malen werden voorstellen gedaan om een Zuiderzeelijn (Lelystad-Groningen via de Noordoostpolder) te realiseren, maar die werden in 2007 definitief in de ijskast gezet.



Door de Hanzelijn werd ook Dronten met het Nederlandse spoorwegenet verbonden. Het station aldaar werd ontworpen door Studio SK, het ontwerp bureau van de in Utrecht gevestigde firma Movares.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties

De Noordoostpolder als functioneel ingericht landbouwgebied: Stichting Canon De Noordoostpolder, Emmeloord (http://canonnoordoostpolder.nl/1103/22_Landbouw_en_voedselvoorziening)

De Rode Donders in Almere: Geert van der Wijk, Almere (ontleend aan: <https://www.architectuurgidsalmere.nl/almere/rode-donders>).

NS-station in Dronten: Movares, Utrecht (https://movares.nl/wp-content/uploads/2012/12/Hanzelijn_Dronten_architect-T-vd-Lune_Movares_DSC_9238.jpg).