

IJsselmeer

winter 2013/2014

B E R I C H T E N

Nieuws en informatie over de bescherming van IJsselmeer en Markermeer

Versterking Markermeerdijk
met draagvlak

Open Houtribdijk als alternatief
voor Marker Wadden

Gemeenteraadsverkiezingen
in het IJsselmeergebied

Veertig jaar Strontrace



Algemene Ledenvergadering op 22 maart in Den Oever

Colofon

IJsselmeervereniging

Opgericht in maart 1972

Postadres, ledenadministratie en website:
Oude Zijds Burgwal 19a,
1141 AB Monnickendam

Telefoon: 0299-316964
Email: info@ijsselmeervereniging.nl
Website: www.ijselmeervereniging.nl

Lidmaatschap:
Het lidmaatschap gaat u aan voor 1 jaar
en opzeggen kan alléén schriftelijk uiter-
lijk 1 maand voor het einde van
het kalenderjaar.

Kamer van Koophandel: 40624019
rekeningnummer bij de Rabobank:
13.83.65.164
De IJsselmeervereniging is door de belas-
tingdienst erkend als Algemeen Nut
Beogende Instelling (ANBI-status)

Nummer 2014/1
ISSN: 1571-9448

Redactie:
Frans de Nooy, Angèle Steentjes,
Barbara van Beijma, Jeroen Determan,
Sipke Baarsma en
Kees Schouten (hoofdredacteur)

Eindredactie: Angèle Steentjes en
Jan Verberne

Foto's van: SB@cetera.eu, Jeroen
Determan, Kees Schouten,
Siebe Swart, Slijper.nl

Productie:
Twin Media B.V., Culemborg

Aan dit nummer werkten mee: Frans de
Nooy, Auke Wouda, Barbara van Beijma,
Angèle Steentjes, Jan Verberne, Jos
Teeuwisse, Ernest Briët, Gea Akkerman,
Angeline Kerver, Jeantiënne van den
Hoek, Henk Soomers, Patrick Kools, Laura
Bromet en Marten Bierman.

Inhoud

Voorwoord	3
Actuele ontwikkelingen	4
Markermeerdijken worden versterkt	5
'Open' Houtribdijk als alternatief voor Marker Wadden	8
'Een kritische IJsselmeervereniging vind ik geen probleem'	10
Column Marten Bierman	13
Met het IJsselmeer de gemeenteraadsverkiezingen in	14
40 jaar Strontrace	18
Zuiderzeecruise	24



Van de redactie

Voor u ligt onze nieuwe IJsselmeerberichten winter 2013/2014 en het nieuwe jaar is alweer aangebroken. Wij wensen u een goed 2014 met als het even kan veel mooie belevenissen in het IJsselmeergebied.

Er is veel te doen en te melden en daarom is ons blad weer goed gevuld. Over de dijken en dammen die opgehoogd, versterkt of doorgestoken zouden moeten worden. De plannen voor windmolens in het Friese deel van het IJsselmeer, of een buitendijks industriegebied bij Lelystad. Over veel van deze onderwerpen wordt mede beslist door gemeenteraden van de gemeenten die ieder voor zich gaan over een stukje IJsselmeer of Markermeer. Aangezien we dit jaar weer nieuwe gemeenteraden gaan kiezen heeft de redactie gesproken met grote en minder grote fracties van de gemeenten Súdwest-Fryslân, Lelystad en Waterland. Meer samenhang in de beleids-

vorming van de gemeenten rond het Markermeer en IJsselmeer lijkt ons wenselijk. Dat gebeurt bijvoorbeeld al rond de Afsluitdijk waar gemeenten en provincies samen plannen ontwikkelen.

De IJsselmeervereniging is niet het braafste jongetje uit de klas van stichting Het Blauwe Hart. Dat hoeft ook niet, zegt Ernest Briët, de nieuwe directeur van het Noord-Hollands Landschap. U leest het in ons interview met hem. Veertig jaar geleden bedacht Reid de Jong uit Workum de Strontrace en dit groeide in de afgelopen periode uit tot een internationaal bekend cultuur-historisch evenement, waarin naast stront en vis, duurzaam vissen en transport met historische schepen centraal staan. In een uitgebreide reportage van Jeroen Determan kunt u de sfeer opsnuiven. Tot slot treft u ook onze contributienota aan waarvoor we gewaardeerde aandacht vragen.

Voorwoord

Naar alle waarschijnlijkheid hebt u de uitslag van de laatste ledenraadpleging al op onze website gelezen: een ruime meerderheid (63 procent) van de ruim 210 leden die hebben gereageerd op de vraag of de IJsselmeervereniging voor of tegen het plan Marker Wadden moet zijn, heeft laten weten dat we 'tegen' moeten zijn. Als belangrijkste motief wordt opgegeven dat de kernwaarde 'openheid' door het plan wordt bedreigd.

Het bestuur heeft, conform zijn toezegging, de strekking van de motie uitgevoerd. Allereerst is er een gesprek gevoerd met de directie van Natuurmonumenten. In dat gesprek is de uitkomst van de raadpleging toegelicht. Hetzelfde is gebeurd in het bestuur van stichting Het Blauwe Hart, waar de IJsselmeervereniging deel van uitmaakt. Ook is er bekendheid gegeven aan de uitslag via onze website. Het

Noord-Hollands Dagblad heeft een artikel gewijd aan het standpunt van de vereniging.

De uitslag heeft binnen het bestuur voor de nodige discussie gezorgd en dat heeft te maken met de kernkwaliteiten van het gebied, het standpunt van de IJsselmeervereniging in relatie tot Het Blauwe Hart en een discussie over de statuten met betrekking tot een ledenraadpleging. Ik zal ze hier nader toelichten.

Het IJsselmeergebied ontleent zijn unieke karakter aan een aantal kernkwaliteiten, zoals openheid, rust, ruimte, ecologie en cultuurhistorie. In ons streven om de waarde van het IJsselmeergebied te behouden benadrukken we steeds dat het om het integrale karakter van de kwaliteiten gaat. Niet één kwaliteit is hoger in rangorde dan de andere. Het IJsselmeergebied heeft naast openheid ook belangrijke ecologische kwaliteiten. Daarom is het aangewezen als Natura 2000-gebied. Helaas is het ecosysteem van het gebied niet op orde en daarom zijn er tal van plannen die erop zijn gericht het systeem te verbeteren. Een van die plannen is versterking van het estuariumkarakter. Het plan Marker Wadden biedt een zeer goede mogelijkheid om het estuariene karakter wezenlijk te verbeteren. Hier wringt de keuze voor één kwaliteit, want hierdoor wordt de kans op het op orde brengen van de andere geblokkeerd.

Tijdens een eerdere ledenraadpleging heeft het merendeel van de leden zich uitgesproken voor samenwerking binnen de coalitie van stichting Het Blauwe Hart. Dit samenwerkingsverband van drie provinciale landschappen, de Waddenvereniging en de IJsselmeervereniging zorgt voor een stevige belangenbehartiging van het IJsselmeergebied. Door samenwerking binnen Het Blauwe Hart kunnen we veel meer bereiken dan als vrijwilligersorganisatie alleen. De andere vier partners binnen Het Blauwe Hart zijn nadrukkelijk voorstander van het plan Marker Wadden en het samenwerkingsverband draagt dit ook uit. Dit betekent niet dat wij als IJsselmeervereniging niet een eigen standpunt kunnen innemen, maar extern spreekt stichting Het Blauwe Hart ook namens ons. Ook hier wringt het dus.

Het bestuur is blij dat 210 van de 1300 leden aan de ledenraadpleging hebben deelgenomen, maar nergens is vastgelegd wat de drempel is van een bindende ledenraadpleging. Die discussie willen wij graag op de komende algemene ledenvergadering voeren, want als bestuur willen wij hierover meer duidelijkheid.

Ik hoop u op de komende algemene ledenvergadering (op 22 maart 2014 in Den Oever) te mogen begroeten en dat u met ons mee wilt discussiëren over de dilemma's waar wij ons als bestuur voor gesteld voelen.



Jos Teeuwisse

Actuele ontwikkelingen



Buitendijks plan voor industrieterrein en containerhaven bij Lelystad afgestemd.

Met slechts één stem verschil stemde de gemeenteraad van Lelystad tegen het plan van het college voor een buitendijkse containerhaven en een industrieterrein. Het plan, dat financieel gebaseerd was op de vestiging van vuilegrondverwerker Van Bantum Recycling, kon al niet rekenen op de instemming van collegepartner Inwoners partij. Uiteindelijk gaf de stem van PvdA-raads-lid Emmy van der Klei de doorslag. Zij motiveerde haar tegenstem vooral met bezwaren tegen de grote milieurisico's die verbonden zijn aan het bedrijf Van Bantum. Dat bedrijf heeft een zeer slechte reputatie als het gaat om milieuvoorschriften en werd in andere delen van Nederland al meerdere malen door de rechter veroordeeld voor grove overtredingen van de milieuvoorschriften. Het college van B en W deelde mede dat het met een herschreven versie van het plan na de komende gemeenteraadsverkiezingen terugkomt. Er is dus wel iets te kiezen in Lelystad bij de komende raadsverkiezingen.

Kanjer van een windturbinepark bij Breezanddijk

De provincie Friesland heeft een serieus plan voor een kanjer van een windturbinepark bij Breezanddijk, langs de Afsluitdijk. Het belangrijkste motto bij dit plan lijkt te zijn: 'alle turbines van het Friese Land en in het IJsselmeer'. Daar wonen immers geen bezwaar makende bewoners. De planontwerpers stellen dat de windenergieopgave van het Rijk voor Friesland met moderne zeer hoge windturbines niet inpasbaar is in het oude en kleinschalige

Friese landschap. De vorige voorstellen van de provincie Friesland gingen al uit van de concentratie van alle Friese windturbines in de gemeente Súdwest-Fryslân. Daar is men in die gemeente niet blij mee. Ook het voorliggende plan waarbij alle turbines bij Breezanddijk worden neergezet wordt daar zeer kritisch bekeken, want het is zeer schadelijk voor natuur en landschap, maar heeft ook negatieve gevolgen voor de economische pijler van Súdwest-Fryslân: de recreatievaart. Het college van B en W zoekt naar oplossingen waarbij een deel van de Rijkstaakstelling op land over de provincie wordt gespreid, met kleinschaliger projecten met draagvlak onder omwonenden.

Bestuur IJsselmeervereniging kan moeilijk uit de voeten met ledenuitspraak over Marker Wadden

Bij de uitvoering van de ledenuitspraak over het plan Marker Wadden – de leden bleken in meerderheid tegen dit plan – ziet het bestuur tegenstrijdigheden met andere belangrijke doelstellingen van de vereniging. Het plan Marker Wadden voegt wel degelijk iets belangrijks toe aan de natuurkwaliteit van het Markermeer en vormt met de Oostvaardersplassen een belangrijke ecologische hoofdstructuur. De kernkwaliteit openheid strijdt als het ware met de natuurkwaliteit. Uit de websitediscussie met de leden blijkt overigens dat er door veel leden genuanceerd wordt gedacht over dit vraagstuk. In de komende ledenvergadering zal over dit thema verder worden gesproken en zal ook aandacht worden gevraagd voor de procedurele aspecten van de ledenraadpleging.

Onderzoek waterplantengroei

In de zomer van 2013 is Kennisinstituut Deltares in opdracht van het Rijk met een onderzoek gestart naar waterplantenoverlast. Doel was het in kaart brengen van soorten overlast, de oorzaken daarvan, de relatie tussen overlast en typen vegetatie en de relatie tussen waterkwaliteit, waterplanten en overlast. Met de resultaten kan er beter op toekomstige overlast worden geanticipeerd en gestuurd. Vanwege het toenemende aantal meldingen ligt daarbij de nadruk op de Zuidelijke Randmeren (Eemmeer, Gooimeer) en de Hoornsche Hop (het gedeelte van het Markermeer dat ten zuiden van Hoorn ligt), waar de hoeveelheid waterplanten de afgelopen jaren sterk is toegenomen – en daarmee de overlast. Een eerste analyse laat zien dat het water in deze meren de afgelopen jaren wel helderder is geworden, maar dat er nog veel fosfaten in het water zitten. Het vermoeden is dat daardoor onwenselijke drijvende algenmatten kunnen ontstaan. Het Rijk en Deltares betrekken belangenorganisaties bij het onderzoek, zoals Sportvisserij Nederland, HISWA, ANWB en groene belangenorganisaties. Deze organisaties worden uitgenodigd voor bijeenkomsten rondom het onderzoek en fungeren als klankbord.



Markermeedijken worden versterkt

'Eigenlijk is de dijkversterking een gevolg van het succes van jullie vereniging', zegt Kees Stam. Hij is bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier verantwoordelijk voor de dijken. Deze oude Zuiderzeedijken zouden na aanleg van de Markerwaard geen versterking nodig hebben. De Markermeedijken hebben nu echter de status van primaire waterkering: Noord-Holland moet beschermd blijven tegen het Markermeer, zodat dijkversterking van tijd tot tijd nodig is.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) zag zich in 2007 geconfronteerd met de opgave om in het kader van het landelijke hoogwaterbeschermingsprogramma de primaire waterkeringen zo te versterken dat ze voldoen aan de veiligheidseisen van het Rijk. Ook de dijken langs de Markermeeerkust bleken niet over de hele lengte aan de eisen te voldoen. Eerst is de dijk tussen Enkhuizen en Hoorn aangepakt. Dit dijkvak is onderdeel van de monumentale West-Friese Omringdijk. Deze dijk is in de vroege Middeleeuwen aangelegd rondom heel West-Friesland. Alleen het deel tussen Medemblik en Hoorn biedt nog daadwerkelijk bescherming tegen het water van het IJssel- en Markermeer. De rest markeert de overgang van het oude land naar de droogmakerijen en polders die in de loop der eeuwen de kop van Noord-Holland zijn gaan vormen. Kort geleden (zomer 2013) is deze dijkversterking afgerond.

Fouten en klachten

Hoewel getracht is zoveel mogelijk het monumentale karakter van de dijk in stand te houden, zijn er toch klachten dat er op veel plaatsen onzorgvuldig is gehandeld. Van een lid van onze vereniging, Dick de Waal, kregen we bijvoorbeeld documentatie over zijn strijd met het hoogheemraadschap over de manier waarop de versterking van de Zuiderdijk tussen Enkhuizen en Hoorn is uitgevoerd. Hij noemt het broddelwerk en vindt dat hier geld van de samenleving onverantwoord wordt besteed. Hij is bang dat het hoogheemraadschap bij de versterking van de Waterlandse Zeedijk dezelfde fouten zal maken. Ook stelt hij dat versterking van de dijk op korte termijn misschien helemaal niet nodig is, gezien de discussie over de door het Rijk opgelegde normen die momenteel gevoerd wordt. Desgevraagd stelt Kees Stam van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwar-

tier: 'Er is inderdaad wel wat misgegaan bij de dijkversterking Enkhuizen-Hoorn. Dat kwam vooral doordat we het zo snel mogelijk wilden doen om de overlast te beperken. We hebben er wel veel van geleerd. Zo willen we bij de dijk Hoorn-Amsterdam zoveel mogelijk vanaf het water werken, omdat de overlast van vrachtwagens in het kwetsbare gebied veel te groot zou worden. Ook trekken we veel meer tijd uit voor de voorbereiding en maken we dankbaar gebruik van goede suggesties die in de begeleidingsgroepen gedaan worden. Onder meer het onderzoek Dijken op Veen is daar voor het eerst naar voren gebracht.'

Oeverdijk

De Waterlandse Zeedijk is – iets later dan de West-Friese Omringdijk – in de Middeleeuwen aangelegd om het zakkende land te beschermen tegen de Zuiderzee. Deze dijk maakt deel uit van een tweede



Uit veldproeven blijkt dat het veen onder de dijken aanzienlijk sterker is dan tot nu toe aangenomen

of naar buiten wordt verschoven. De opvallendste variant is een totaal nieuwe: de oeverdijk, waarbij vóór de bestaande dijk in het water een lage dijk wordt gelegd. Deze dijk heeft een flauw talud, waar de golven op stuklopen. Een oeverdijk tast de oude dijk niet aan en biedt bovendien ruimte voor bijvoorbeeld de aanleg van een fiets- of wandelpad en nieuwe natuur.

Onderzoek Dijken op veen

Namens Het Blauwe Hart zit Flos Fleischer in de maatschappelijke begeleidingsgroep voor de dijkversterking. Zij is een warm pleitbezorgster van het concept oeverdijk, vooral als het tussenliggende gebied ingericht wordt als plas-drasgebied en extra leefomgeving voor vissen wordt gecreëerd. Op die manier wordt niet alleen de natuur in het Markermeer versterkt, maar ook die in het achterliggende gebied. De Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit heeft samen met het hoogheemraadschap een aantal ontwerpateliers met deskundigen en adviesgroepleden georganiseerd om ideeën te verzamelen voor de inrichting van de oeverdijken. De resultaten van die workshops zijn verzameld in een inspiratieboek, dat door bureau Vista is gemaakt. Het is nu aan de omgeving om hiermee aan de gang te gaan, want er is alleen geld beschikbaar voor de aanleg van de oeverdijken, voor zover ze nodig zijn voor de veiligheid. Voor de inrichting wordt daarom gezocht naar andere financiers, zoals provincie en gemeenten. Toch is ook op de oeverdijk als oplossing veel kritiek, want de oeverdijk tast het historische landschap met kronkelende dijken en het open klotsende water sterk

Oeverdijk- basisveiligheidsvariant (BVV)



gezocht voor de dijkversterking. Dit betekent dus niet dat er overal gekozen is voor de simpelste methode: verhoging en verbreding van de dijk. Complicerende factoren waren de monumentale status van de dijk zelf, het feit dat ook het achterland een status heeft als beschermd landschap of natuurgebied en dat op diverse plaatsen – zoals in Volendam en Uitdam – huizen direct tegen de dijk aan liggen. Het hoogheemraadschap heeft gekozen voor verschillende varianten, die maatwerk moeten bieden voor de diverse dijkvakken die versterkt moeten worden.

Traditioneel gaat het dan om varianten van binnendijkse oplossingen, zoals het aanleggen van een berm, het verflauwen van het binnentalud of het aanbrengen van een damwand. Soms wordt voorgesteld de kruin van de dijk te verhogen, waarbij de dijk enkele meters naar binnen

provinciaal monument: de Noorder IJdijk en zeedijken die langs het Markermeer lopen van Hoorn naar Amsterdam en verder langs het voormalige IJ tot aan Beverwijk. Besloten is om veel met bewoners en belangengroepen te overleggen bij de voorbereiding van de plannen voor dijkversterking. Sinds 2007 is hieraan gewerkt. Het project begon met een onderzoek naar de exacte toestand van de dijk. Die bleek op een aantal plaatsen niet stabiel genoeg te zijn. Voor de betrokken dijkvakken is vervolgens naar de best passende methode

aan en is dus lang niet overal een passende oplossing. Op sommige locaties (bij Hoorn en in Zeevang) lijkt een oeverdijk een goede oplossing. Op het eerste gezicht ligt het voor de hand daar te kijken of een combinatie van de luwtmaatregelen die Rijkswaterstaat wil aanleggen in de Hoornse Hop met de dijkversterking nuttig en mogelijk is. In deze fase blijkt dat (nog) niet zo te zijn, zegt Kees Stam, maar uiteraard zal er bij de planning van beide projecten steeds rekening gehouden worden met het andere project. Wellicht kunnen ze elkaar op de lange termijn toch versterken en zo de natuur in het Markermeer verbeteren.

Begin dit jaar heeft het hoogheemraadschap een voorkeursvariant gekozen om verder uit te werken. Hiervoor is de dijk verdeeld in 24 secties. Voor een flink deel van deze secties is gekozen voor een oeverdijk, maar ook een enkele keer voor een binnenwaartse versterking of, in Durgerdam, voor een damwand.

Ondanks alle overleg met de omgeving is niet overal de door het hoogheemraadschap gekozen variant goed gevallen. Zo is er in Volendam discussie over al dan niet een weg aan de buitenkant van de dijk. In Katwoude vrezen de bewoners een dijkverhoging en in Uitdam zien de bewoners buitendijkse versterking als aantasting van het cultuurhistorische profiel, waarbij de karakteristieke waarde van Uitdam als dijkdorp wordt aangetast. Manja Verhorst, lid van onze vereniging en bekend van de stichting de Kwade Zwaan, pleit voor Uitdam uitdrukkelijk voor een beperktere oplossing. Ze baseert zich op de uitkomsten van een proefonderzoek naar de sterkte van het veen onder de dijk. Omdat een groot deel van

de dijk al eeuwen op een ondergrond van veen ligt, is er apart onderzoek gedaan naar de 'drager' van de dijk. Er is altijd gedacht dat die ondergrond tamelijk zwak was, maar echt bekend was niet hoe sterk het veen nu eigenlijk is. Daarom heeft het hoogheemraadschap samen met Rijkswaterstaat en Deltares het onderzoek Dijken op Veen uitgevoerd. Uit veldproeven is gebleken dat het veen onder de dijken aanzienlijk sterker is dan tot nu toe aangenomen. Er wordt momenteel uitgebreid gerekend aan de nieuw gevonden uitkomsten. Het zou heel goed mogelijk zijn dat uit dit onderzoek volgend jaar zal blijken dat op sommige plaatsen de dijk minder hoeft te worden versterkt. Daarom heeft

Het mag niet zo zijn dat de provincie niets overheeft voor haar eigen monument

het hoogheemraadschap de beslissing over de dijkvakken waar de uitkomst van het onderzoek van waarde kan zijn, een jaar uitgesteld.

Zo wordt op verschillende plaatsen nader bekeken of andere varianten mogelijk zijn, die de bewoners wel aanstaan. Het hoogheemraadschap lijkt daarbij een beetje klem te zitten tussen bewoners aan de ene kant en de rijksveiligheids- en financiële voorschriften aan de andere kant.

Markermeerdijk als monument

Ondertussen wil het hoogheemraadschap wel al beginnen met de versterking van dijkvakken waar iedereen het over de oplossing eens is. Zo wil Hoorn graag zo snel mogelijk een oeverdijk met stadsstrand. Kees Stam benadrukt overigens dat het jaar uitstel van de definitieve beslissing niet betekent dat het hele project later klaar zal zijn. In 2021 zal de hele Markermeerdijk weer voor vele jaren veilig zijn.

De IJsselmeervereniging zal ook bij het vervolg van het project de vinger aan de pols houden. Naast contacten met actieve omwonenden blijven we meepraten via onze vertegenwoordiger Het Blauwe Hart. Hoewel het er nu naar uit ziet dat de dijkversterking positief kan uitpakken voor natuur en landschap, moeten we er natuurlijk voor waken dat de cultuurhistorische waarden het onderspit delven. Als bijvoorbeeld toch vanwege een gebrek aan financiën gekozen wordt voor een 'harde' dijkverhoging, zullen we daartegen onze stem laten horen. Ook zullen we ervoor strijden dat voor de extra voorzieningen het geld op tafel komt. Het mag niet zo zijn dat de provincie niets overheeft voor haar eigen monument. ■

Kees Stam wordt geïnterviewd op de dijk



'Open'

Houtribdijk als alternatief voor Marker Wadden

Bij de discussie over de Marker Wadden, mede bedoeld om het slibprobleem in het Markermeer te verminderen, wordt binnen de IJsselmeervereniging en stichting Het Blauwe Hart het alternatief van een doorlaatbare Houtribdijk genoemd als de 'betere' oplossing. Wat is daar tot nu toe over bekend?

Allereerst is er de Rijks Structuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer, die onlangs door de minister is vastgesteld. Daarin is het robuuster maken van de ecologische condities een kernthema om te voldoen aan de Europese richtlijnen voor natuurbehoud en om de grote achteruitgang hierin van de laatste tientallen jaren een halt toe te roepen. Natuurontwikkeling aan de oevers is daarbij het uitgangspunt. Dat wordt nagestreefd bij de versterking van de dijken tussen Hoorn en Amsterdam, maar ook door de aanleg van een 'nat' natuurgebied bij de Houtribdijk. Natuurmonumenten speelt met de Marker Wadden dus in op een al diverse jaren bekend beleidsvoornemen van het Rijk en de aanliggende provincies. De bestrijding van het zwevende slib is er als het ware een beetje met de haren bijgesleept om de urgentie te versterken.

Deze natuurontwikkeling werd aanvankelijk ook gezien als een mogelijkheid om later verstedelijking in het water van het IJmeer en wellicht een IJmeerverbinding mogelijk te maken, via het compensatiebeginsel. Op dit moment moeten we constateren dat dit voorlopig althans niet speelt. Voor de middellange termijn tot 2025 wordt in de structuurvisie geen 'externe' uitbreiding van Almere noch een IJmeerverbinding voorzien. Natuurontwikkeling aan de randen van het Markermeer is nu een doel op zich. We moeten hier wel goed blijven opletten, want voor sommigen blijft meer ruimte voor allerlei ruimtelijke en economische ontwikkelingen bij een robuust ecologisch systeem wel degelijk onderdeel van de 'agenda'.

Luwtemaatregelen

Een tweede relevant proces is de omvangrijke studie naar luwtemaatregelen in het Markermeer. Deze eventuele maatregelen zijn bedoeld om het zwevende slib te laten neerslaan en water weer helder en voor onderwaterleven gezond te maken. Het slib gaat immers zweven omdat het door verticale waterbeweging, veroorzaakt door wind, van de bodem wordt losgewoeld. Zeer effectief voor rust in het water blijken waterplanten te zijn. Sommige soorten doen het tegenwoordig weer zo goed in de Randmeren en het Markermeer dat ze de waterkwaliteit aldaar aanzienlijk verbeteren, maar tevens een hinder worden voor de watersport. Ook wordt gedacht aan de aanleg van (onderwater)eilanden en dammen, die de verticale waterbeweging zouden dempen. Gedacht wordt aan maatregelen op verschillende plekken die als doel hebben: 'heldere randen langs de kust en het creëren van een gradiënt van helder naar troebel water'. Diepe putten om het slib op te vangen lijken niet effectief en zijn erg duur. De discussie over de luwtemaatregelen woedt op dit moment in volle hevigheid (zie Eindconcept Verkenningenrapport MIRT2 Hoornse Hop).

Doorsteken Houtribdijk

In de Rijks Structuurvisie wordt ook ingegaan op het 'doorsteken' van de Houtribdijk. Dit creëert een open verbinding tussen IJsselmeer en Markermeer, waardoor bij sterke zuidwestenwind een opstuwing ontstaat bij de Houtribdijk, die een sterke stroming naar het IJssel-

meer tot gevolg heeft. Deze oplossing wordt afgewezen, omdat de opening minimaal een kilometer groot zou moeten zijn, waardoor de Houtribdijk niet meer een voldoende veilige schakel in het systeem van beveiliging tegen overstromingen (als gevolg van 'scheefstand') zou zijn. De financiën voor een brug over de opening zouden bovendien niet voorhanden zijn. Ook wordt, door anderen, gesteld dat het probleem van het Markermeer niet mag worden geëxporteerd naar het IJsselmeer, dat door zijn zandige bodem het probleem van het zwevende slib niet kent.

Deze afwijzing van de meest vergaande versie van het alternatief van een doorlaatbare Houtribdijk maakt echter geen sterke indruk en lijkt sterk ingegeven door het ontbreken van middelen. Daarnaast spelen peilbeheer en stroming een belangrijke rol. In het Markermeer is nu nauwelijks doorstroming mogelijk, omdat de zoetwateraanvoer uit het IJsselmeer, de Randmeren, de Flevopoldergemalen, Vecht, Eem en neerslag worden benut om voldoende tegenwicht te hebben tegen het zoute water in het Noordzeekanaal. De voornaamste waterafvoer van het Markermeer wordt nu gevormd door verdamping (25 procent!) en afvoer via IJ en Noordzeekanaal naar het gemaal bij IJmuiden (Europa's grootste gemaal). Het argument van de scheefstand (wateropstuwung als gevolg van harde wind) lijkt voorbij te gaan aan de historische situatie van de periode voor en tijdens de – zeer langdurige – bouw van de Houtribdijk. In de huidige situatie met de gesloten Houtribdijk komen opwaai-effecten voor tot plusminus 1,5 meter. De vraag is of de situatie van vóór de Houtribdijk zo veel hogere waterstanden heeft gekend; en was er toen ook al sprake van veel zwevend slib, of kende het systeem toen een natuurlijke reiniging, dus helder water en veel voedsel voor (trek)vogels? Ook wordt voorbijgegaan aan de mogelijkheid om veilige, afsluitbare voorzieningen te treffen in een doorlaatbaar element in de dam, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de Oosterscheldekering.

Haalbaarheidsstudie

Een goede motivering/onderbouwing van een veilige vorm van het alternatief van de doorlaatbare Houtribdijk lijkt toch heel nuttig. Want het doorbreken van de harde waterscheiding van Markermeer en IJsselmeer kan een belangrijke voorwaarde zijn voor het ecologisch herstel van beide meren. Daarbij moeten we ons wel realiseren dat het denken over de luwtmaatregelen al een eind gevorderd is en dat de relatie met de betekenis van de Marker Wadden voor het oplossen van dit probleem niet sterk is. Dus zelfs als de doorlaatbare Houtribdijk een deel van de oplossing voor het zwevende slib is, blijft de motivering voor de Marker

De IJsselmeervereniging ziet de optie van de veilige doorlaatbare Houtribdijk graag nader onderzocht

Wadden als 'stepping stone' voor een robuuste ecologische structuur in en rond het Markermeer nog recht overeind; als deze 'belofte' bij realistische toetsing tenminste overeind blijft. Dat wil zeggen dat de aanleg daadwerkelijk natte natuur gaat opleveren waaraan behoefte is, gelet op de internationale functie van het Markermeer voor trekvogels. Hiervoor zal de te houden MER goede informatie moeten leveren.

De IJsselmeervereniging zou de optie van de veilige doorlaatbare Houtribdijk graag nader onderzocht willen zien. In het kader van de stichting Het Blauwe Hart en in samenspraak met Natuurmonumenten wordt gezocht naar een goede mogelijkheid om dit nader te onderzoeken. Dat ook de plannenmakers van de Marker Wadden hierin zeer geïnteresseerd zijn, is natuurlijk wel zo mooi! ■

'Achtergronddocument Water, Bouwsteen voor Toekomstagenda Markermeer en IJmeer', Wilfried ten Brinke, Ronald Roosjen, Dennis Menting i.o.v. Samenwerkingsverband Markermeer IJmeer.



Op de satellietfoto met bewerking van ingenieursbureau Hansje Brinker zien we in rode stippen de minder stabiele delen van de Houtribdijk. Daar beweegt de dijk meerdere millimeters per jaar. De Houtribdijk is eigenlijk geen dijk maar een dam, maar is als dijk voor de Markerwaardpolder ontworpen en gebouwd.



Ernest Briët, directeur Landschap
Noord-Holland

Landschap **Noord-Holland**

'Een kritische *IJsselmeervereniging* vind ik geen probleem'

Hij schrikt niet van het 'nee' van de ledenvergadering tegen het plan Marker Wadden. Ernest Briët is directeur van Landschap Noord-Holland, een van de vijf organisaties die met de IJsselmeervereniging Het Blauwe Hart vormen. 'Het is belangrijk om afwijkende meningen te kennen, anders loop je er toch wel tegenaan. Zelf kijk ik positiever tegen het idee van de Marker Wadden aan, maar ik ga discussies daarover niet uit de weg.'

De loopbaan van Ernest Briët is net zo gevarieerd als het Noord-Hollandse landschap. Hij is geboren in Zambia en ging landschapsarchitectuur studeren in Wageningen. Maar alleen pleintjes verfraaien trok hem toch niet. 'Mijn passie lag meer bij het nadenken over maatschappelijke vraagstukken.' Hij specialiseerde zich in de leefbaarheid van steden en werkte in Cairo en in Ethiopië. Na zijn terugkeer in Nederland werd hij trainee bij het voormalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). 'Hierbij raakte ik voor het eerst betrokken bij het IJsselmeer, want mijn werkgebied betrof ruimtelijke vraagstukken. Een van die vraagstukken was het onderzoeken van de haalbaar-

heid om een randmeer aan te leggen bij de Noordoostpolder. Doel was meer recreatie naar dit gebied te brengen. De kosten- en batenanalyse toonde echter aan dat het veel te duur was.'

Na een periode bij het ministerie van Economische Zaken stapte hij over naar de Milieufederatie. 'Ook hier kreeg ik al te maken met de discussies over het behoud van de openheid van het Markermeer via de discussies over het RRAAM (Rijks- en Regioprogramma Amsterdam Almere Markermeer, Noordelijke Randstad). Ik had dus de nodige kennis van dit gebied toen ik vervolgens in 2013 directeur van Landschap Noord-Holland (LNH) werd.'

Tijdelijke windmolens

Het landschap van Noord-Holland omvat de Noordzeekust, de Wadden, het duingebied, de veengronden, polders en natuurlijk het IJsselmeer. Briët: 'Onder het werkveld van LNH valt de prachtige historische Zuiderzeelijn met mooie dorpjes en stadjes langs de dijk.' Zo omschrijft Briët de kustlijn tussen Amsterdam en de Afsluitdijk. 'Ik begrijp heel goed dat de Kwade Zwaan zich inzet voor het behoud hiervan. Bij de dijkversterking is ook voor ons dit historische en culturele erfgoed een belangrijk aandachtspunt.' Ook van het weidse uitzicht van het IJsselmeer geniet

hij. 'Onlangs maakte ik een prachtige boottocht over het IJsselmeer. Als dan in de verte een rij windmolens opdoemt, stoort mij dat niet. Ik vind die windmolens in een strakke lijn achter elkaar zelfs wel mooi.' Zo zijn wij direct bij de heikele kwestie beland van de windmolens. Briët is een voorstander van duurzame energie, en windenergie speelt daarbij een belangrijke rol. 'Voorlopig hebben windmolens een veel hogere energieopbrengst dan zonnepanelen.' Dat wil niet zeggen dat hij er een voorstander van is om alle windmolens in en rond het IJsselmeer te plaatsen. Briët's benadering is bij deze heikele kwestie: welke doelstelling heeft het Rijk? Hoe zien de plannen eruit? En waar zit er ruimte? 'Wat ik geen goede benadering vind, is dat als je geen draagvlak op het land kunt vinden voor windmolens, je dan maar alles het IJsselmeer in mikt.' Wil hij de windmolens dan wel in het IJsselmeer hebben? 'Je hebt niet altijd een keus. Wij willen met de betrokken partijen rond het IJsselmeer hierover nadenken en praten. Als wij windmolens langs de Houtribdijk en de Afsluitdijk zetten, wat betekent dat dan voor de vogels en het landschap? Wat ik in ieder geval geen goed idee vind, is als gemeenten overal, zonder overleg, maar windmolens gaan neerzetten. Een ratjetoe aan windmolens is funest voor de openheid van het

IJsselmeerlandschap.'

Briët ziet ook enige ruimte in het windmolendossier. 'Het is misschien een optie om tijdelijke windmolens te introduceren met de afspraak dat ze na twintig of dertig jaar weer worden afgebroken.'

Kees Schouten, bestuurslid van de IJsselmeervereniging, legt hem vervolgens de vraag voor: 'Hoe sta je tegenover het idee om een flink deel van de opbrengst van windmolens af te romen voor natuurprojecten?' Briët staat daar natuurlijk niet afwijzend tegenover. 'Dat is een idee, maar dat kan geen reden zijn om windmolens op allerlei plaatsen te accepteren.'

Marker Wadden

Een andere heikele kwestie betreft de Marker Wadden. Schouten wil niet direct over de Marker Wadden beginnen en vraagt hem hoe Briët zou reageren als het idee werd gelanceerd om een extra eiland aan te leggen in het Waddengebied van het LNH. Briët: 'Als LNH zou ik mij

afvragen wat een extra eiland kan bijdragen aan de beleving en de natuurwaarde van het Waddengebied. Daar bevinden zich al heel veel mooie en interessante eilanden en een nieuw eiland kan daar niet heel veel aan toevoegen. Dit geld zou elders beter besteed zijn.'

Vervolgens is natuurlijk de vraag wat de extra waarde is van de Marker Wadden voor het IJsselmeergebied. Briët: 'Als ik bijvoorbeeld met de sportvissers praat, hoor ik dat er weinig vis zit in het Markermeer en dat het in feite een dode bak troebel water is. Natuurlijk kan het landschappelijke kwaliteiten hebben, maar de natuurwaarde is volgens mijn informatie beperkt. De Marker Wadden, waarvan verwacht wordt dat ze een oplossing voor het slib zijn, zouden de situatie van de natuur in het Markermeer kunnen verbeteren en dat zie ik als een toegevoegde waarde.'

Schouten voert aan dat volgens de IJsselmeervereniging de Marker Wadden geen oplossing zijn voor het slibprobleem noch voor de natuur. Briët: 'Je kunt niet zeggen dat de Marker Wadden alles oplossen, maar het is zeker een forse natuurimpuls. Natuurlijk is de compartimentering van het gebied met de twee harde dijken het grootste probleem voor de natuur daar. Het is nu echter nog niet aan de orde dat die dijken doorlaatbaar worden gemaakt. Het realiseren van een vismigratierivier is al lastig. De Marker Wadden betekenen ook dat er weer geïnvesteerd wordt in het gebied en er weer aandacht voor komt. Het lost niet alles op, maar ik zie de Marker Wadden als een eerste stap naar het herstel van het Markermeer. Wie weet resulteert dit op den duur ook in meer aandacht



voor de mogelijkheden van een doorlaatbare Houtribdijk.'

Blauwe Hart

Verrassend is dat Briët het geen probleem vindt dat de leden van de IJsselmeervereniging tegen de Marker Wadden hebben gestemd. Evenmin dat zij weinig voelen voor windmolens. 'Dit zijn meningen die ook leven in het gebied. Hoe dan ook hoor je deze tegengeluiden en ik vind het goed dat ze ook binnen Het Blauwe Hart zijn te horen.' Binnen de stichting Het Blauwe Hart neemt de IJsselmeervereniging daardoor – deels – een aparte positie in. Schouten vraagt zich af hoe een stichting omgaat met deze afwijkende mening van de IJsselmeervereniging. Briët vindt dat dit in de eerste plaats een kwestie is voor het bestuur van de IJsselmeervereniging. Hij herhaalt dat hij er geen moeite mee heeft. 'Het kan ook voordelen hebben om een afwijkende mening binnen een stichting te horen. Soms rekt het de onderhandelingsruimte met derden op.' ■

Vrijwilligers

Binnen Het Blauwe Hart is de IJsselmeervereniging de enige vrijwilligersorganisatie. Directeur Ernest Briët staat ook een actief vrijwilligersbeleid voor binnen Landschap Noord-Holland. De bezuinigingen zetten het natuurbeleid onder druk. LNH zoekt daarom naar nieuwe manieren voor natuurbehoud, waarbij ook de bevolking direct wordt betrokken, zoals de actie 'Adopteer een soort'. In Nederland is het verlies aan biodiversiteit het grootst. LNH wil 'redden wat er nog te redden valt' en heeft een aantal diersoorten geadopteerd die extra zorg nodig hebben, zoals de roerdomp, de ringslang en de veenmosorchis (een geelgroene orchidee). Briët: 'Wij hebben 40.000 beschermers en begeleiden en ondersteunen 8000 vrijwilligers. De ondersteuning van vrijwilligers is een van onze kernactiviteiten. Door de inzet van vrijwilligers kunnen wij mogelijk een klein deel van de bezuinigingen opvangen. Maar dat is niet de enige reden. Vrijwilligers hebben een eigen waarde. Zij zijn betrokken bij het landschap, zorgen voor draagvlak van het natuurbeleid en voor continuïteit. Hun passie is van groot belang voor het behoud van het landschap in Noord-Holland. Het zijn niet alleen professionals die het natuurbeleid regelen.'

RRAAM slaat zichzelf in



Onder druk wordt alles vloeibaar. Dankzij de crisis verwatert er dan ook een heleboel. Neem nou de IJmeerlijn in het RRAAM (Rijk-Regioprogramma Amsterdam-Almere-Markermeer/IJmeer). Almere en Flevoland stellen de aanleg ervan in de definitieve afspraken met onder andere het Rijk niet meer als voorwaarde voor deelname aan verdere verstedelijking van Almere als geheel. Die kan stap na stap, afhankelijk van de heersende marktomstandigheden, voortgaan of zoals nu ook stilliggen. Pas als er ten opzichte van 2010 zo'n 25.000 woningen zijn bijgebouwd èn er zicht is op de realisatie van Amsterdams IJburg II wordt er verder gepraat over een vervolgonderzoek naar die lijn. Dat zicht is er de komende tientallen jaren niet en wordt ook niet bevorderd.

Want ondertussen zal er dus zonder IJmeerlijn voor zover nodig gebouwd en verdicht kunnen worden in de Almeerse wijken Poort, Oosterwold en Centrum Weerwater en in de Amsterdamse gebieden als IJburg I, Zeeburg, Houthavens, Noordelijke IJoevers en Westelijk Havengebied. Pas als de bouw van Almere Pampus aan snee komt eisen Almere en Flevoland een rechtstreekse verbinding door het IJmeer. Dat gaat dus heel lang duren, als het er al van komt vanwege de grote uitvaartgolf die rond 2040 zijn hoogtepunt bereikt en overmaat aan onderdak genereert. Van eendracht is overigens ook nog geen sprake. Medeondertekenaar Noord-Holland voelt meer voor opwaarderen van bestaande infrastructuur dus het huidige Hollandse Brug-spoor bij Muiden. En als die IJmeerlijn dan toch moet dan wel ondergronds.

De IJmeerlijn is dus een verdwijnende stip aan de horizon geworden. Helemaal nu in RRAAM-kader wel besloten is om station Weesp van zes naar acht sporen uit te breiden. Daarmee wordt de capaciteit via de Hollandse Brug als alternatief voor de IJmeerlijn vergroot waardoor het belang van een IJmeerlijn nog meer verwatert. Dat wijst erop dat de bestuurscultuur is gekanteld: van heilig geloof naar eerst zien dan geloven. En misschien: er wel helemaal niet meer in geloven. Naast het Amsterdamse stadsbestuur tekende namelijk ook de Stadsregio Amsterdam de RRAAM-afspraken in de persoon van de Amsterdamse wethouder Wiebes. Deze VVD'er, al getipt als toekomstig minister, schreef ook het verkiezingsprogramma 2014-2018 van zijn partij voor Amsterdam. En daarin lezen we dat gekozen moet worden voor plekken met de potentie van hoogwaardige stedelijke uitstraling. De huidige plannen voor stedelijke uitbreiding (overloop) naar bijvoorbeeld Almere moeten dan ook van tafel. Houthavens en Noordelijke IJ-oeveren zijn de bouwlocaties volgens hem. De VVD in de hoofdstad is dus van de dubbelstad Amsterdam-Almere genezen. De stadspartij Red Amsterdam was er altijd al tegen. Er valt straks dus weer wat te kiezen in die stad. Dankzij wat bestuurlijke drukte herhaalt zich de geschiedenis steeds meer als bij de Markerwaard en komt van uitstel afstel. Op dit punt slaat het RRAAM zichzelf wel in... ■

Met het *IJsselmeer* de gemeenteraadsverkiezingen in

Het IJsselmeer is het grootste zoetwatermeer van Europa. Het beheer valt voornamelijk onder vier gemeenten: De Hollandse Kroon, Waterland, Lelystad en Súdwest-Fryslân. In 2014 zijn er gemeenteraadsverkiezingen. Kees Schouten, bestuurslid van de IJsselmeervereniging, ondervroeg met Dick Koopmans, jachtontwerper en al decennialang lid van de IJsselmeervereniging, raadsleden in Lelystad. In Súdwest-Fryslân werd gesproken met een wethouder en een raadslid door Schouten en medebestuurslid Auke Wouda. Barbara van Beijma stond er alleen voor toen zij sprak met twee raadsleden van Waterland. Steeds kozen wij voor een bestuurderspartij en een kleine 'horzel in de pels'-partij. Het onderwerp was hetzelfde: wat zien zij als het belang van het IJsselmeer voor hun gemeenten? En wat denken zij over bijvoorbeeld windmolens en de Marker Wadden?

Jeantiënne van der Hoek, raadslid Leefbaar Lelystad:

"Lelystad heeft te weinig nagedacht hoe gebruik te maken zo'n prachtig gebied als het IJsselmeer is. Wij zijn teveel met de rug naar het water blijven staan".

Kees Schouten: Wat is het belang van het IJsselmeer voor Lelystad? 'Dankzij het IJsselmeer is Lelystad zo'n grote gemeente en samen met de Oostvaardersplassen hebben wij heel bijzondere natuur binnen onze grenzen. Het IJsselmeer is ook een economische pijler voor onze stad, omdat wij daardoor veel watersport hebben. Ondertussen hebben wij al zo'n vier jachthavens.'

Dick Koopmans: Iedereen onderkent dat watersport belangrijk is, maar er wordt weinig aandacht besteed aan het waterfront.

'Inderdaad kan dat veel beter. Die muur aan huizen is geen gelukkige architectonische keuze geweest. Lelystad heeft te weinig nagedacht hoe gebruik te maken van zo'n prachtig gebied als het IJsselmeer. Wij zijn te veel met de rug naar het water blijven staan. Het denken hierover verandert wel iets, maar nog niet genoeg.'

Schouten: Hoe denkt Leefbaar Lelystad over de plaatsing van windmolens in het IJsselmeer?

'Wij vinden het geen goed idee, het is een aderslating voor de zeilrecreatie. Flevoland doet al het nodige aan windenergie, er staan op land al veel windmolens. Het is een prachtig open landschap waarin windmolens veel meer opvallen dan in de bergen. Wij houden het Markermeer liever open.'

Schouten: En worden de Marker Wadden verwelkomd?

'Als dit project het water minder

troebel maakt, heb ik er op zich geen bezwaar tegen. Of het echt helpt, vind ik lastig te zeggen. Een doorlaatbare dijk is effectiever, maar nu financieel onhaalbaar. Hoe ver het met de Marker Wadden staat, weet ik eigenlijk niet. Volgens mij is het in het stadium van de aanvraag voor een vergunningsverzoek voor ruimtelijke ordening.'

Koopmans: De besluitvorming is hier soms ondoorzichtig. Ik zie dan de cultuur van de Rijksdienst IJsselmeerpolders terug, die alles zelf besloot.

'Ik vind wel dat de besluitvorming over sommige projecten niet erg transparant verloopt. Alleen weet ik niet of dat in andere gemeenten heel anders is.'

Koopmans: Er zijn plannen om ook toeristische accommodatie te realiseren op de Marker Wadden. Waarom wordt er niet gekozen voor de aanleg van ankerplaatsen?

'Zover ik weet is het niet de bedoeling om daar verblijfsaccommodatie te realiseren, maar dat het een natuurgebied wordt. Ankerplaatsen

Links: Jeantiënne van der Hoek
Rechts: Dick Koopmans



kunnen – los van de Marker Wadden – een optie zijn, maar daar heb ik nog niet over nagedacht.’

Henk Soomers, fractievoorzitter PVDA-raadsfractie Lelystad:

“Windmolens in het Markermeer?... eerlijk gezegd delen wij de opvatting van de IJsselmeervereniging dat het zonde zou zijn het prachtige weidse uitzicht te verliezen.”

Kees Schouten: Wat is het belang van het IJsselmeer voor Lelystad? ‘Het is natuurlijk geweldig zo’n mooi gebied binnen onze grenzen te hebben. Het is een fantastisch vaargebied en mede dankzij dit water is de waterrecreatie – varen, vissen en zeilen – een heel belangrijke bedrijfstak binnen onze grenzen.’

Dick Koopmans: Iedereen onderkent dat watersport belangrijk is, maar er wordt weinig aandacht besteed aan het waterfront.

‘Er is in Lelystad een historische fout gemaakt door het centrum niet aan of vlak bij het water te maken. Het is natuurlijk verklaarbaar: de verwachting was dat de stad midden in het land zou komen te liggen na inpoldering van het Markermeer. Er is die muur aan huizen, waar ik ook niet zo gelukkig mee ben. Wel ontwikkelen zich langzaam meer initiatieven die het waterfront aantrekkelijker maken. Er zijn nu vijf jachthavens, er wordt meer aantrekkelijke huizenbouw gerealiseerd en Bataviastad is ook een succes. Menige watersporter gaat daar graag kijken. Alleen blijft er altijd een flinke afstand tussen het centrum en het water, maar dat is niet zomaar te veranderen.’

Schouten: Hoe staat de PvdA dan ten opzichte van windmolenparken in het Markermeer en IJsselmeer? ‘Duurzame energie vinden wij heel belangrijk en wij willen niet weg-

lopen voor de verantwoordelijkheid die iedere gemeente heeft. Onder tussen is er al veel windenergie in Flevoland op land gerealiseerd en wellicht is het mogelijk daar nog uitbreidingsmogelijkheden te vinden, zodat het Markermeer er niet voor hoeft te worden gebruikt. Maar eerlijk gezegd delen wij de opvatting van de IJsselmeervereniging dat het zonde zou zijn het prachtige weidse uitzicht te verliezen.’

Schouten: En worden de Marker Wadden verwelkomd?

‘Het is een interessant idee om de waterkwaliteit te verbeteren en het gebied nog aantrekkelijker te maken. Ik heb begrepen dat het slibprobleem daarmee wordt opgelost en dat lijkt mij een goede zaak. U zegt dat het niet kan zonder een doorlaatbare Houtribdijk: daar kunt u gelijk in hebben, maar die optie heb ik nog niet voldoende bekeken.’

Koopmans: Er zijn plannen om ook toeristische accommodatie te realiseren op de Marker Wadden. Waarom wordt er niet gekozen voor de aanleg van ankerplaatsen?

‘Op zich is er wat voor te zeggen om op of bij de Marker Wadden een mogelijkheid voor kort en lang verblijf te realiseren. Misschien kunnen ankerplaatsen daarvan een onderdeel zijn. De komende periode zullen de plannen voor de Marker Wadden en wat Lelystad ermee wil, verder worden uitgewerkt.’

Schouten: Lelystad wil groeien en wij denken dat de vergunning voor de Marker Wadden ook gebruikt wordt om buitendijks te kunnen bouwen.

‘Lelystad moet groter worden om een bepaald voorzieningenniveau te kunnen handhaven. In tegenstelling tot het oude land zijn wij niet omringd door dorpen die mede

kunnen zorgen voor het draagvlak voor de voorzieningen. Voor buitendijks bouwen zijn volgens mij geen plannen.’

Koopmans: ‘De besluitvorming is hier soms ondoorzichtig. Ik zie dan de cultuur van de Rijksdienst IJsselmeerpolders terug, die alles zelf besloot.

‘Dat denk ik niet, die tijd ligt nu al lang achter ons. Het is natuurlijk zo dat niet alles rond een gemeentelijke besluitvorming altijd openbaar kan zijn, maar dat is bij andere gemeenten niet anders.’

Gemeente Waterland

Op het grondgebied van de gemeente Waterland ligt het grootste deel van de Gouwezee en een strook Markermeer van Marken tot en met Uitdam. Het water zelf zal de komende raadsperiode niet zo’n rol spelen. De bestemmingsplannen zijn onlangs vastgesteld. Aangezien het hele gebied onder Natura 2000 valt zijn er geen nieuwe ontwikkelingen gepland. Wel spelen er allerlei plannen langs de oevers die in de pijplijn zitten en er zijn een paar partijen versterking van de recreatie willen. Wij spreken hier met Patrick Kools van de VVD gemeenteraadsfractie en met Astrid van de Wijenberg van de GroenLinks-fractie.

Patric Kools:

“ook in een natuurgebied kan je geld verdienen”

Patrick Kools begint met te verklaren dat de VVD behoud van landschap en natuur, niet als iets absoluuts ziet. Het is geen kwes-



Henk Soomers

tie van of of. Vaak is het heel goed mogelijk tegelijk recreatie en natuur te ontwikkelen. Je moet nieuwe dingen toestaan als ze in de lijn liggen van hoe we denken over de waarden van het gebied. Ook in een natuurgebied kan je geld verdienen. Voor Waterland was het water eerst alleen van economische belang. De betekenis van natuur en cultuurhistorie zijn pas later enorm gegroeid. Je moet evenwicht proberen te bewaren en proberen de economische betekenis overeind te houden en meestal kan dat ook. Natura 2000 schiet wat hem betreft wel eens wat door, maar als je er goed mee omgaat kan je er ook veel aan hebben.. Het is in verband met duurzaamheid belangrijk dat er zo veel mogelijk werkgelegenheid gecreëerd wordt in Waterland zelf. Daarbij is het water heel belangrijk. De gemeente moet inspelen op veranderingen in de watersport. Patrick is daarom voorstander van uitbreiden van de jachthavencapaciteit in Katwoude voor grotere schepen. Die zijn per saldo beter voor de natuur dan kleinere boten omdat ze niet buiten de vaargeul kunnen. Hij is ook voor de aanleg van een nieuwe steiger voor cruiseschepen op Marken, mits goed ingepast in het landschap. Vanwege de waarde van het landschap is hij tegenstander van meer windmolens dan de twee die er al staan.

Gea Akkerman

Verdere buitendijkse ontwikkelin-

gen ziet hij ook niet zitten. Op het recreatiegebied Hemmeland is net toestemming gegeven om een hotel te bouwen. Dat is het dan ook wel daar. Overigens is hij ook tegen buitendijks bouwen in Almere: "als mensen zo graag aan het water willen wonen kan dat daar heel goed door meer water in de polder te brengen".

Gevraagd naar de discussie over de dijkversterking in Uitdam zegt hij dat hij weliswaar de bewoners steunt in hun protest tegen een buitenwaartse dijkversterking, maar dat de veiligheid bij de uiteindelijke beslissing altijd de doorslag moet geven.

Astrid van de Weijenberg raadslid voor Groenlinks in Waterland:

"Groen Links zal zich tegen elke aantasting van het landschap van Waterland blijven verzetten" Astrid vindt het landschap van Waterland en de kust zo bijzonder dat zij zich namens Groen Links tegen elke aantasting zal verzetten. Dat betekent geen uitbreiding van jachthavens, en blijvend verzet tegen de aanleg van de Bennewerf op Marken. Verder is Groen links tegen lawaaierige recreatie. Er is een hardvaarbaan in de Gouwzee, maar daarbuiten moeten jetski's en ander lawaaimakers verboden worden. Het is ook een schande dat op het Hemmeland tegenwoordig grote manifestaties met harde muziek gehouden mogen worden.

GroenLinks voelt niets voor het doorsteken van de dijk naar Marken. Je moet geen vaargeul willen aanleggen door een waardevol en kwetsbaar natuurgebied, dat zich juist door de goede waterkwaliteit heeft kunnen ontwikkelen tot een voorbeeld hoe het elders in het Markermeer kan worden als natuurherstelprojecten worden uitgevoerd. Wat dijkversterking betreft vindt zij dat vooral behoud van het cultuurhistorische landschap zwaar moet

meewegen. GroenLinks is daarom tegen een tweede dijk (een zogenaamde "oeverdijk") voor Uitdam.

Gemeente Súdwest-Fryslân

Súdwest-Fryslân is de grootste gemeente van Nederland, vooral dankzij het IJsselmeer dat een flink deel van het grondgebied uitmaakt. Sneek is de grootste plaats binnen Súdwest-Fryslân dat drie jaar geleden tot stand kwam. Wij spreken met Gea Akkerman-Wielinga (CDA), wethouder van deze nieuwe gemeente met in haar portefeuille: verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkeling, wonen, milieu en beheer openbaar gebied. En met Angelina Kerver, Raadslid voor Groenlinks.

Gea Akkerman, wethouder gemeente Súdwest-Fryslân:

"Iedereen is voor de natuur tot er keuzes gemaakt moeten worden"

Hoe belangrijk is het IJsselmeer voor Súdwest-Fryslân?

'Het IJsselmeer en de IJsselmeerkust speelt een heel belangrijke rol in onze gemeente. Wij hebben de visie 'Zonder Meer' ontwikkeld om te zorgen dat de historische en natuurwaarde van deze kust bewaard blijft. Veel werkgelegenheid binnen de recreatie hangt samen met het IJsselmeer en daarom willen wij er zuinig op zijn. Wij hebben binnen onze grenzen bijvoorbeeld minder last gehad van de recessie dankzij de recreatie-bedrijven.'

Zijn windmolens in en om het IJsselmeer dan een goed idee?

De provincie heeft van de Rijksoverheid de verplichting gekregen om 530 megawatt aan duurzame energie te realiseren. Ik heb begrepen dat 1,5 hectare aan zonnepanelen gelijk is aan 1 megawatt aan windenergie. De keus voor windenergie ligt voor de hand. Verder moet een windpark minimaal 250



megawatt kunnen produceren om het rendabel aan het net te kunnen aansluiten. Binnen de provincie wordt nu naar geschikte plekken gezocht en daarbij viel al snel het oog op het IJsselmeer en de Afsluitdijk. Als daar de 530 megawatt gerealiseerd kon worden was de provincie klaar. Wij zijn zeker geen voorstander van deze keuze. Staan de windmolens op de Afsluitdijk dan zie je deze vanaf het hele IJsselmeer. En voor onze kust kan heeft dat ingrijpende consequenties voor de recreatie. Bewoners die zich verzetten tegen de windmolenparken zoals Don Quichotte en Houd Friesland mooi, kan ik heel goed begrijpen.'

Dan ligt de oplossing voor de hand: geen windmolens plaatsen in Súdwest-Fryslân?

Zo eenvoudig is dat niet. Als je een optimaal kritische houding aanneemt, dan is de kans groot dat het Rijk over jouw hoofd heen besluiten neemt. Op dit moment steken wij er veel tijd en geld in om kennis op te doen over windmolens en wat er eventueel wel zou kunnen. Wij onderzoeken bijvoorbeeld of de dorpsmolen kan meetellen met de verplichting van het Rijk. Verder wordt bekeken of de molens bij de kop van de Afsluitdijk opgeschaald kunnen worden tot een groter aantal. Niet vergeten moet worden dat door de windmolens ook de nodige inkomsten kunnen worden verkregen door een gemeente zoals onroerend goed belasting en leges. Er zijn partijen die daar heel gevoelig voor zijn. Iedereen is altijd voor natuur totdat er keuzes gemaakt moeten worden tussen economie, financiën en natuur.'

Tot slot de Afsluitdijk, wat zijn de plannen hiervoor?

Wij zijn erg voor een vismigratierivier. Wij verwachten dat het de visstand ten goede komt. Daarnaast

doen wij daar proeven hoe energie op te wekken met het verschil tussen zoet en zout water. En wij proberen te voorkomen dat de Afsluitdijk vol met windmolens komt te staan.'

Angeline Kerver raadslid Groen Links in Súdwest-Fryslân
"Windparkbedrijven zetten mensen subtiel onder druk"

Hoe belangrijk is het IJsselmeer voor Súdwest-Fryslân?

Heel erg belangrijk. Veel van ons immateriële en materiële erfgoed hangt samen met het IJsselmeer: de Afsluitdijk en de historische stadjes langs de IJsselmeerkust maar ook de bijzondere natuur van het gebied. Dankzij dit erfgoed is het toerisme in onze gemeente een heel belangrijke economische peiler door de recreatiebedrijven, jachthavens en de jachtbouw. Binnen de gemeente is veel aandacht voor behoud van de historische kwaliteiten van het gebied zoals de ambachten en tradities. Natuur blijft onderbelicht vind ik. Groen Links wilde graag een natuursbeleidsplan om vast te leggen wat je wel en niet wil, maar dat vond de gemeente niet nodig.'

Dus dan zeker geen windmolens in het IJsselmeer?

Nee ik vind dat je door het plaatsen van windmolens in het IJsselmeer de kip met gouden eieren slacht. Voor recreatie wordt het gebied minder aantrekkelijk en minder toegankelijk. Wij zijn voorstanders van windenergie, maar op kleine schaal. Er zijn diverse dorpen die gezamenlijk een windmolen exploiteren en veel doen met de aldus verkregen opbrengst.

Als gemeente hebben wij ons overvallen gevoeld door het Rijk en de provincie met de eis 530 van megawatt. Overigens vind ik ook de manier heel onprettig waarop

de bedrijven opereren die de windparken willen realiseren. Er wordt dan gezegd tegen protesterende mensen dat bewoners bij andere windparken de nodige extra inkomsten hebben gekregen. Vervolgens wordt er dan aan toegevoegd dat mensen die zich verzetten wel eens helemaal niets kunnen krijgen, terwijl de windmolens er toch komen. Zij zetten mensen subtiel onder druk.'

Dan ligt de oplossing voor de hand: geen windmolens plaatsen in Súdwest-Fryslân?

'In ieder geval geen grote parken met windmolens. Ook niet op land. Alleen als je helemaal niets wil, is de kans groot dat het Rijk over jouw hoofd gaat beslissen over windmolens. Ik vind dat wij op land moeten kijken hoever wij komen met kleinschalige projecten van windenergie waarmee het landschap behouden blijft, zoals windmolens plaatsen langs wegen of bij bedrijfsterreinen. Overigens breekt het je hierbij weer op dat er geen natuursbeleidsplan is. In dat geval zouden er kaders zijn waarbinnen je kunt werken, maar die zijn er nu helemaal niet.'

Tot slot de Afsluitdijk, wat zijn de plannen hiervoor?

'Het windmolenpark bij Breezanddijk is strijdig met de regels van Natura 2000, dus daar voelt GroenLinks weinig voor. Wel vinden wij de vismigratierivier een goed idee. Daarbij wordt eindelijk weer enigszins voor de natuur gekozen.' ■



Angeline Kerver

40 jaar



Strontrace

In de herfstvakantie was onze redacteur Jeroen Determan ingekwartierd in Workum, waar hij zich mengde onder de vele bezoekers van het inmiddels internationaal bekende evenement Strontrace, die dit jaar voor de veertigste keer werd gehouden. Een week lang stront en vis. Hij moet wel lekker geroken hebben toen ie thuiskwam...

In 1974 bedacht Reid de Jong een evenement om aan te tonen dat zeilende beroepsvaart op het IJsselmeer levensvatbaar was. Reid was verhuisd van het hectische Rotterdam naar een volstrekt verlaten huisje in Friesland: het vuurtorentje van Workum. Idee achter de Strontrace: de vroegere vrachтваart bracht mest van Friesland naar de bollenstreek, en de Strontrace zou de oude tijd doen herleven – alleen wel met kunstmest. Gebruik van de motor was taboe. De stoere mannen mochten alleen bomen of jagen. Het idee sloeg aan en het evenement werd wereldberoemd.

Tegelijk met de Strontrace lopen er in Workum nog drie evenementen: het Beurtveer (een passagier-vaartwedstrijd naar Amsterdam langs diverse IJsselmeersteden), Liereliet (een internationaal festival van maritieme muziek) en de Visserijdagen, waarmee een lans wordt gebroken voor duurzame visserij. Dit alles speelt zich af in de herfstvakantie in het schilderachtige Workum, een van de Fryske âlve stêde.

De winnaars in dit jubileumjaar: bij de Strontrace in de lichte schepen won de 'Eelkje II' van Klaas-Jan Koopmans en in de zware schepen de 'Verandering' met schipper Paul Velthuis. Bij de Visserijdagen won de 'LE 50' van Ben Loohuis. De Beurtvaartwedstrijd werd gewonnen door de 'Overwinning' van Joost Martijn.

Wind is gratis

De Strontrace begon in 1974 – in de nadagen van de hippiecultuur. Er werd overal gezocht naar technieken om kleinschalig en niet-vervuilend te kunnen produceren. Ouderen herinneren zich nog de Whole Earth Catalogue uit Amerika of De Kleine Aarde uit Boxtel. Veel bewoners van de Randstad verhuisden naar Friesland. Zo ook Reid de Jong, die een architectenbureau had in Rotterdam. Hij trok zich terug in de woning van het vuurtorentje van Workum. Geen elektriciteit, geen leidingwater. Nog steeds worden de petroleumlampen daar elke dag gevuld... en worden de groenten zelf verbouwd.

De vervuiling door motorschepen was Reid een doorn in het oog. En terecht: rond 2010 zou de luchtvervuiling op het vasteland voor 40 procent van de zeescheepvaart komen. Gelukkig is de vrachtvaart over de binnenwateren hard op weg om erg schoon te worden en is vervoer over het water inmiddels stukken schoner dan per vrachtwagen. Reids overweging was destijds: 'Tweederde van het oppervlak van de aarde is water; de wind is gratis en niet vervuilend – dus vervoer over water ligt voor de hand.' Hij wilde aantonen dat het mogelijk moet zijn om een zeilende handelsvaart en visserij op te zetten – en startte veertig jaar geleden de

Strontrace. Reid zelf komt uit Giethoorn, de schippers komen overal vandaan... maar toen een gedeputeerde het evenement dit jaar plotseling opende met het zingen van het Friese volkslied, bleek: de Strontrace is generationaliseerd. Tot vreugde van iedereen.

De jeugd: meedoen belangrijk voor later

De oprichter van het Skûtsjemuseum in Friesland, Age Veldboom, stelt: de toekomstige beslissingen over het IJsselmeer zullen worden genomen door onze jeugd. Het is dus uiterst belangrijk om de jeugd hier nu al bij te betrekken en hun een cultuurhistorisch besef bij te brengen. 'Want', zo zegt Age, 'wie geen kennis heeft van het verleden, kan niet beslissen over de toekomst.' Age is voormalig gymnastiekleraar, en weet dat de jeugd wil 'doen'. Daarom heeft hij een aantal sportieve en creatieve jeugdactiviteiten ontwikkeld: boegspriet lopen, bootjes timmeren, knopen leggen – en met een zware kruiwagen een loopplank oprijden. In Workum begrijpen ze dus goed dat de toekomst van het IJsselmeer in handen ligt van de jeugd. Bij vrijwel alle activiteiten van het Strontrace-evenement wordt ook aan kinderen en jongeren gedacht. Dus is er een zeilklompwedstrijd met zelfgebouwde bootjes. Er is een kraampje waar je bootjes kunt bouwen.

*Links:
Reid de Jong,
oprichter van de
Strontrace, still
going strong –
met onafscheide-
lijke pijp en muts.
Nu inmiddels
'godfather' op de
achtergrond.*



*Als er niet gezeild
kan worden, gaat
de motor niet
aan. Dan ga je
bomen of jagen,
met mannen als
dieselmotoren. De
echte...*



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

1. Helpende handen op de maritieme markt. Doede Bleeker leert de jeugd hoe je vis moet schoonmaken en bakken.
2. 'Jonge vissers onder zeil'... met een kersvers certificaat op zak.
3. Een kikker beleggen... hoe moest dat ook al weer?
4. Innovatief klompjesilen: een klomp catamaran. Met hond en beer aan dek!
5. Age Veldboom: 'Wie geen kennis heeft van het verleden, kan niet beslissen over de toekomst.'
6. De laatste der Mohikanen... of de start van duurzame visserij?
7. De jongste timmerman van Nederland leert hoe je een hamer moet vasthouden.
8. Netten hanteren, boeten, breien is een kunst. Een net in de war is grrrrrrrrrr.
9. Deze 'Marianne Thieme-vlag' moet ervoor zorgen dat de vogels hier niet gaan duiken.
10. De start: allemaal tegelijk je bootje loslaten en dan met kloppend hart nakijken.

Onder leiding van Doede Bleeker kan de jeugd leren hoe je vis kunt fileren en bakken. De indrukwekkendste jeugdactiviteit is de opleiding 'Jonge vissers onder zeil'. Hier krijgt de jeugd – onder andere – lessen in netten boeten, visserijtechnieken, meteorologie, scheepsonderhoud en vis roken. Aan het eind van de cursus krijgen de jonge deelnemers een certificaat – en een zoen van Reid, de godfather van het hele gebeuren. Ze varen ook mee in de visserijwedstrijd. Deze opleiding is mogelijk doordat de Provincie Friesland vergunningen heeft afgegeven voor 'educatieve' visserij.

Visserijdagen... op weg naar een duurzame visserij

Allemaal hebben ze verschillende beroepen: leraar, postbesteller, timmerman, ambtenaar – maar in de herfstvakantie spelen ze beroepsvisser. Dan zwerven 29 traditionele vissersscheepjes een week over het IJsselmeer en zetten hun netten uit. En dat gebeurt nu al veertig jaar.

Aanvankelijk verliep deze visserijweek in de schaduw van de beroemde Strontrace, maar in de loop der jaren werd dit evenement smaakmaker voor het publiek: de haventjes in de omgeving lopen vol met klassieke vissersscheepjes en op de wal is er een druk gedoe met netten, jonen, vis roken, muziek maken en vis veilen. De Visserijdagen worden georganiseerd door de Visserij Vereniging Workum en op haar website geeft de vereniging aan wat de bedoeling is: 'De VVW pleit ervoor dat er vandaag de dag zeilvaartuigen ontwikkeld worden met een zeer bescheiden motorvermogen om in te zetten in een duurzaam en modern visserijbedrijf.'

- 'Zeilende visserij is milieuvriendelijk, door het aanzienlijk geringere energieverbruik.'
- 'Zeilende visserij levert minder intensief en agressief bevissen van het areaal op. Bovendien is het toepassen van zogenoemde passieve (niet slepen met vistuig) vismethoden aantrekkelijk en bevorderlijk voor het beheer van de visstand.'
- 'Zeilende visserij is aanzienlijk minder kapitaalintensief, terwijl de bedrijfsinkomsten ook minder onderhevig zijn aan fluctuerende energieprijzen.'

Marianne Thieme-vlaggen

Denk niet dat de vissers er onbekommerd een weekje op uit konden trekken. Ook voor deze feestweek zijn er vergunningen en voorschriften. Het ministerie van Economische Zaken verleent een ontheffing 'voor de folkloristische visserij in het IJsselmeer'. Elke visser moest de 22 pagina's voorschriften en ontheffingen aan boord hebben en desgewenst aan de inspectie kunnen tonen. Alles staat vast: de diepte waarop gevestigd mag worden (meer dan 2 meter), de lengte van de netten, de grootte van de mazen, het materiaal van de

netten: monofiel (niet geweven, maar massief), draad is uit den boze omdat de vis zich hier makkelijker aan kan snijden. Futen duiken naar vis en zouden op hun jacht in de netten verward kunnen raken. Dus moeten er vogelafschrikklinten komen aan de jonen, waarmee de schipper zijn netten kan terugvinden.

Artikel 12 van de vergunning van de Provincie Fryslân luidt: 'Bij gebruik van staand want moet ten minste om de 100 meter een afschrikklint-hologram, zoals door de Coöperatieve Productenorganisatie Nederlandse Visserijbond IJsselmeer U.A. verstrekt wordt aan haar leden, aan een joon worden bevestigd om vogels op afstand van de netten te houden. Het afschrikklint-hologram wordt aan de bovenkant van een joon bevestigd zodanig dat een lengte van minimaal 60 cm en maximaal 75 cm vrij kan bewegen in de wind. Deze verplichting geldt niet als staande netten in een vaargeul worden geschoten en als de netten een maaswijdte van meer dan 160 mm hebben.'

De linten worden door de vissers 'Marianne Thieme-vlaggen' genoemd (naar de fractievoorzitter van de Partij voor de Dieren in de Tweede Kamer). We zullen u de 22 pagina's voorschriften verder besparen. De vissers weten hoe je de netten moet uitzetten en binnenhalen. Maar waar moet je de netten uitzetten? Dat is voor iedereen een gok. Boze tongen beweren dat de vissers-voor-een-week stiekem informatie inwinnen bij de beroepsvisserij. Maar die kijken wel uit om hun beste stekken openbaar te maken. En... men zegt: 'Vissers zijn de grootste leugenaars.'

Vissen vanuit de kleinste vishaven van Nederland

In Laaksum bewijzen de twee gebroeders De Vries dat kleinschalige duurzame visserij heel goed mogelijk is. Op een klein motorscheepje, de HL6 (Hemelum 6), zetten ze dagelijks hun netten uit en vangen ze botjes. Hun vis is gepromoveerd tot 'streekproduct': de Laaksumse bot. Deze leeft op het zand en heeft daardoor geen gronderige smaak. De gebroeders hebben een aantal ontheffingen, die hen in staat stellen om deze kleinschalige visserij uit te oefenen. Ze hebben geen veilverplichting, en op de wal staan elke dag een paar restauranthouders te wachten op hun verse vis – nog levend uit de bun! De gebroeders mogen ook vissen op gebieden die voor de grote vistrallers niet toegankelijk zijn. De oudste broer gelooft wel dat er ruimte is voor meer kleinschalige visserij, 'maar dan moet er eerlijker gedeeld worden: dat binnenhalen met die powerblocks... da's toch geen visserij meer. Dan kun je net zo goed in de fabriek aan de lopende band gaan staan.' De broers zijn tevreden met de kleinschaligheid. Rijk worden ze er niet van, maar dat hoeven ze ook niet – ze hebben het mooiste beroep ter wereld...



1



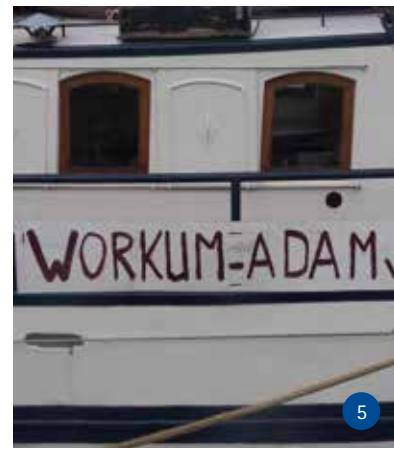
2



3



4



5



6



7



8

1. Geen poot uitdraaien! Krabben worden voorzichtig losgepeuterd en compleet aangeleverd bij de veiling.
2. Doede Bleeker (links) veilt een reuzensnoek: 30 pond en 1,32 meter lang. Doede is een bekende persoonlijkheid in Friesland: zanger van het levenslied, schrijver en visboer in Stavoren (ga er langs!).
3. Bij vissen hoort smikkelen... smeltend vers gerookt.
4. Laaksum – met de HL 6 op stoom. Als u hier zelf heen wilt varen, bedenk dan dat de haven slechts 90 centimeter diep is. Maak liever een verrukkelijk fietstochtje vanuit Stavoren, langs de dijk. En koop verse botjes aan boord – tussen de middag zijn ze er wel.
5. Workum/Amsterdam v.v. via Lemmer, Enkhuizen, Medemblik. Keuze uit vier routes
6. Elk net hangt aan drijvers en aan een joon met vlag waarmee de visser zijn netten kan terugvinden.
7. De oudste De Vries: 'Binnenhalen met zo'n powerblock, da's toch geen visserij meer...'
8. Op de hand netten halen, met de kont aan het roer en de knie bij het gashendel – vrijwel stil moeten blijven liggen bij windkracht 4/5. Onverstoord...

De Vogelbescherming en de stichting Het Blauwe Hart hebben bezwaar tegen het vissen met staande netten. Veel vogels die naar vis duiken, zoals de fuut, zouden in de netten verstrikt raken en stikken. Meerdere partijen werken nu aan een plan voor duurzame visserij in het IJsselmeer. De Vogelbescherming en Het Blauwe Hart – samen met de Vissersbond, Sportvisserij Nederland en de Provincies Friesland, Noord-Holland en Flevoland – zoeken constructief samen naar een manier waarop duurzame visserij mogelijk blijft op het IJsselmeer.

hierover: 'We hebben de reis voor 90 procent zeilend kunnen afleggen, en in slechts vijf dagen. Op de Waal liepen we 10 km/h – stroomopwaarts! We hebben geboomd en gejaagd, maar om de brug- en sluiswachters niet te verontrusten hebben we daar keurig de motor bijgezet.' Jelle Reid de Jong is onderweg naar een beurs voor binnenvaartinnovatie in de Ahoy-hallen, op zoek naar technische vernieuwingen, en zegt: 'Natuurlijk is een dergelijke tocht niet rendabel voor de traditionele schepen. Maar met behulp van zonnepanelen en diesel-elektrische aandrijving moet toch een veel duurzamer transport kunnen worden gerealiseerd.'

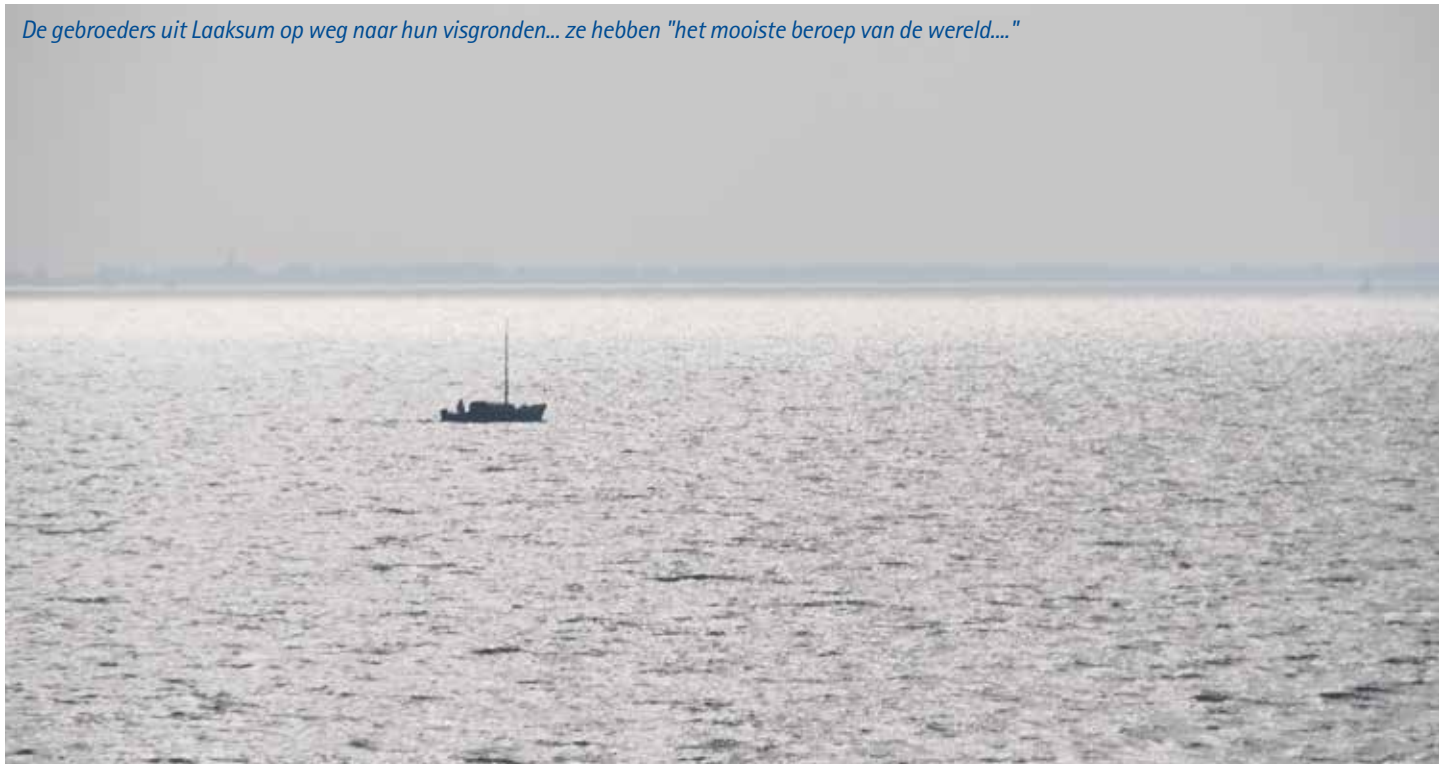
Ook de Vereniging Zeilvracht ziet het belang van het aantrekken van jeugd om de kennis en vaardigheid van het zeilen ook voor de toekomst veilig te stellen. De vereniging roept jongeren tot 25 jaar op om een training te volgen. In een aantal oefenweekenden wordt voor de Mattenschippersrace in Overijssel getraind. Dat alles vindt plaats onder de noemer van 'teamgeest' en 'grenzen verleggen', en dat blijkt een succesvolle formule. De naam Mattenschipper komt uit het Overijsselse Blokzijl, dat in de negentiende eeuw wel zo'n zestig mattenschen telde, die in de winter de havenkolk bevolkten om in het voorjaar te vertrekken naar 'Holland' om hun koopwaar te verhandelen. De Mattenschippersrace wordt in het laatste weekend van april gehouden en wordt ook wel 'Kleintje Strontrace' genoemd (www.mattenschippersrace.nl, inschrijven vóór 3 mei 2014). ■

Beurtvaart: de zeilende vrachtvaart

De schepen voor de beurtvaartwedstrijd komen voor een groot gedeelte uit de chartervaart van het IJsselmeer. De passagiers zijn jong en enthousiast en geven jeugdige fleur aan het hele gebeuren.

De hamvraag van zo'n evenement: is er bestaansrecht voor een zeilende vrachtvaart? De wedstrijd van het 'Beurtveer' is natuurlijk een spelletje, maar toch wordt er serieus nagedacht over zeilende vrachtvaart. Op zee zijn er al een aantal zeilende vrachtschepen, maar op het binnenwater? Daar wordt onderzoek naar gedaan. Jelle Reid de Jong (de zoon van) heeft onlangs een vracht van 4 ton rum-melasse uit St. Domingo zeilend naar Roermond gevaren met een skûtsje. Hij vertelt

De gebroeders uit Laaksum op weg naar hun visgronden... ze hebben "het mooiste beroep van de wereld...."



Zuiderzeecruise

Onder die naam organiseert reisburo Historizon ook in 2014 weer de reis rond de Zuiderzee, zoals ook de schrijver van ons jubileumboek Henry Havard die maakte in 1873. Deze reis wordt net als Havard, met een historisch (maar zeer comfortabel) zeilschip gemaakt. Dit jaar is er zelfs een speciaal aanbod voor de leden van de IJsselmeervereniging, die met een aanzienlijke korting deze bijzondere reis mee kunnen maken. Dat kan omdat deskundigen van de IJsselmeervereniging ook een handje meehelpen bij de organisatie en het begeleiden van de reis.

De in 2013 georganiseerde reis was direct uitverkocht en bleek een groot succes. Dit jaar worden de trossen losgelegd in Enkhuizen en worden achtereenvolgens o.m. Medemblik, Den Oever, Oude Schild op Texel, Makkum, Hindeloopen en Urk aangedaan. De reis eindigt weer in Enkhuizen. Tijdens de reis en ook in elke aanlegplaats wordt uitgebreid stil gestaan bij de cultuur en historie van het IJsselmeergebied. Daarbij worden musea en andere bezienswaardigheden onder deskundige begeleiding bezocht.

Uit het programma van Historizon:

“Hoewel er in Europa waarschijnlijk geen enkele reis bestaat die, uit wijsgerig en etnografisch oogpunt, van groter belang is dan een rondvaart rond de Zuiderzee, wordt deze toch slechts zelden ondernomen.”

Het is de openingszin van de Franse cultuurhistoricus Henry Havard die in 1873 in een gehuurde tjalk een tocht maakte langs de Zuiderzeesteden. Hij schreef daarover het boek: *La Hollande pitoresque, voyage aux villes mortes du Zuiderzee* waar bovenstaande regel uit stamt. Mede door zijn kleurrijke beschrijving veranderden deze ‘dode’ stadjes in toeristische juweeltjes, die ook vandaag nog de moeite van een bezoek meer dan waard zijn. Laten we dus in het kielzog van Havard na zoveel jaar de balans opmaken. Vaart u mee?

VOOR LEDEN IJSELMEERVERENIGING

Informatie:

Datum: 30 juni t/m 4 juli 2014

Kosten: Bij gebruik 2-persoonskamer: € 695,- p.p. (toeslag 1-persoonskamer: € 95,-)

Inclusief: In deze 5-daagse cruise zijn alle kosten voor vervoer, hotels, maaltijden, gidsen, lezingen, entrees, informatiepakket, koffie/thee en excursies inbegrepen.

EIGEN REIS HISTORIZON

Informatie:

Datum: 25 t/m 29 augustus 2014

Kosten: Bij gebruik 2-persoonskamer: € 745,- p.p. (toeslag 1-persoonskamer: € 95,-)

Inclusief: In deze 5-daagse cruise zijn alle kosten voor vervoer, hotels, maaltijden, gidsen, lezingen, entrees, informatiepakket, koffie/thee en excursies inbegrepen.



Voor een volledig programma van de reis zie onze website. Boeken doet u rechtstreeks bij:

Historizon Postbus 283 Lisse 2160 AG; info@historizon.nl; www.historizon.nl