

IJsselmeer

winter 2016/2017

B E R I C H T E N

Nieuws en informatie over de bescherming van het IJsselmeergebied

- De politieke barometer in het IJsselmeergebied
- Jan Briek bij het Maritiem Museum
- Professor Palmboom: 10 Gouden Regels voor het IJsselmeergebied
- Het Verdriet van Kuinre
- Rooie Gerrit: In de Branding van het Leven
- Wie wordt de nieuwe voorzitter van de IJsselmeervereniging?



Ledenvergadering zaterdag 28 januari, 13.00 uur in Monnickendam

Colofon

IJsselmeervereniging

Opgericht in maart 1972

Postadres, ledenadministratie en website:
Huizingastraat 4,
2313 PW Leiden

Telefoon: 071-5144378
Email: info@ijsselmeervereniging.nl
Website: www.ijselmeervereniging.nl

Lidmaatschap:
Het lidmaatschap kost €25,- en gaat u
aan voor 1 jaar en opzeggen kan alléén
schriftelijk uiterlijk 1 maand voor het
einde van het kalenderjaar.

Kamer van Koophandel: 40624019
rekeningnummer bij de Rabobank:
IBAN: NL57RABO0138365164
De IJsselmeervereniging is door de belas-
tingdienst erkend als Algemeen Nut
Beogende Instelling (ANBI-status)

Nummer 2016/3
ISSN: 1571-9448

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

Eindredactie: Angèle Steenjtes en
Jan Verberne

Foto's van: Jos Koenen, Bertel Kolthof,
Jeroen Determan, Anneke Immink,
Angèle Steenjtes, Kees Schouten,
Wereld Natuurfonds.

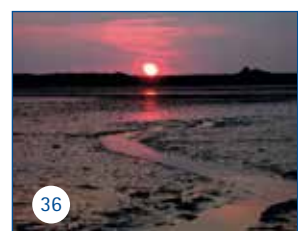
Met medewerking van:
Frits Palmboom, Jan Briek,
Gerrit Portengen, Jo Steenstra,
Jeanet Siepel-Heiting, Marten Bierman
en Lex Wapenaar

Productie:
Twin Media B.V., Culemborg

Inhoud

- Colofon; Van de Redactie
- Voorwoord
- Actuele ontwikkelingen
- Jan Briek bij het Maritiem Museum
- Professor Frits Palmboom, interview
- Wie krijgt het IJsselmeergebied?, column
- Afsluitdijk en Houtribdijk in revisie
- De Politieke Barometer in het IJsselmeergebied
- In branding van het leven, bespreking dichtbundel
- Liorne, column
- Het verdriet van Kuinre, reportage
- IJsselmeergebied, dynamisch estuarium
- De toekomst van de IJsselmeervereniging
- Hoera voor Almere, column
- Wie wordt de nieuwe voorzitter van de IJsselmeervereniging

2
3
4
8
11
14
16
19
29
31
32
36
40
43
44



Van de redactie

De redactie van IJsselmeerberichten wenst u een heel gelukkig 2017, met waterrijke vergezichten en mooie wolkenluchten! Het nieuwe jaar begint met een dikke versie van ons magazine, waarin we proberen u een beetje voor te bereiden op de verkiezingen in maart. Maar liefst vijf Tweede Kamerfracties werden door ons geïnterviewd over hun visie op de toekomst van het IJsselmeergebied.

Maar ook vragen we uw aandacht voor de toekomst van de IJsselmeervereniging. Want die is nog hard nodig en heeft uw steun als lid ook in de komende jaren nodig. Het bestuur zoekt ook een nieuwe voorzitter, want in het 45ste jaar van onze vereniging gaat Jos Teeuwisse zijn voorzittershamer neerleggen. Jos heel veel dank!

45 jaar IJsselmeervereniging gaan we niet onopgemerkt voorbij laten gaan: we bereiden een jubileum-jaarboek voor, dat hopelijk

weer veel positieve aandacht voor ons mooie IJsselmeergebied gaat opleveren. Daarnaast zijn er plannen voor een symposium over de terugkeer van de estuariumnatuur in het IJsselmeergebied, met doorlaatbare dammen. Om het bestuur en uw redactie in de gelegenheid te stellen er echt iets van te maken vragen we u bij uw contributie een extra gift te doen. Alle beetjes helpen!

De afgelopen periode, maar ook de komende periode staan in het teken van windmolens in het IJsselmeer. De IJsselmeervereniging deelt de noodzaak van verduurzaming van onze energie voorziening met onder andere windenergie. Maar niet op deze wijze. Met een grote groep medestanders voeren we juridisch verweer tegen Windpark Fryslân: 90 geplande torenhoge windturbines bij de Afsluitdijk. Het hek van windmolens rond het IJsselmeer gaat echt op slot als dit grote park doorgaat en dat moet voorkomen worden!

Voorwoord

De waarde van de IJsselmeervereniging als hoeder van de kwaliteiten van het IJsselmeergebied hebben we het afgelopen jaar weer op verschillende manieren kunnen bewijzen. Zo hebben we samen met een aantal andere partijen een zeer gedegen bezwaarschrift ingediend tegen de plannen van de provincie Friesland om een enorm windmolenpark te realiseren in het IJsselmeer voor de kust van Makkum. Dit bedrijventerrein (energieopwekking is een bedrijfsmatige activiteit) is gepland in een Natura 2000-gebied en zal grote invloed hebben op kernwaarden in het IJsselmeergebied, terwijl er een alternatief op het vasteland van Friesland aanwezig is. Ook



zijn wij blij dat mede door onze inbreng een recreatie-eiland in het Hoornse Hop is afgeblazen. Verder zijn er steeds meer partijen die serieus nadenken over een doorlaatbare Houtribdijk. Dit onderwerp is mede door de IJsselmeervereniging op de agenda gezet. Het bestaansrecht van een onafhankelijke IJsselmeervereniging is hiermee weer voldoende bewezen. Helaas is deze onafhankelijke positie van de IJsselmeervereniging lange tijd niet gewaardeerd door enkele partners in het samenwerkingsverband Stichting Het Blauwe Hart. In de bijna vijf jaar dat ik voorzitter ben van de IJsselmeervereniging hebben wij bij herhaling onze zelfstandige positie in het samenwerkingsverband moeten verdedigen en helaas heeft dat de onderlinge sfeer en vertrouwensbasis stevig aangetast.

Zelfs zozeer dat het bestuur heeft besloten om aan de ALV voor te stellen het huidige samenwerkingsverband – Stichting Het Blauwe Hart – te verlaten. Stichting Het Blauwe Hart wordt op dit moment omgevormd tot een Coalitie Het Blauwe Hart, waar naast de bestaande leden ook nog enkele andere grote natuurbeschermingsorganisaties in gaan participeren. Een grotere coalitie wordt door de IJsselmeervereniging toegejuicht, maar eerst willen wij ervan verzekerd zijn dat deze coalitie effectiever zal zijn dan het huidige samenwerkingsverband en dat een kleinere organisatie zonder beroepskrachten daaraan volwaardig kan deelnemen, met een eigen mening en een eigen werkwijze en dat haar financiële bijdrage afgestemd mag zijn op haar vermogen.

Partijen van uiteenlopende aard maken plannen voor het IJsselmeergebied en de plandichtheid lijkt alleen maar toe te nemen. Ook oude plannen, die vanwege de crisis stillagen, worden nu weer uit de kast gehaald. Meer dan ooit heeft het IJsselmeergebied een coalitie nodig van partijen die belangeloos opkomt voor de kwaliteiten van het gebied. Met een aantal oude partners is afgesproken dat we in de nabije toekomst samen optrekken waar dit mogelijk is.

Tijdens de laatste ALV in maart 2016 heb ik beloofd dat we grote veranderingen in de relatie met Stichting Het Blauwe Hart eerst zullen voorleggen aan de ALV. Aangezien het om onze deelname in 2017 gaat, heeft het bestuur besloten de komende ALV al op 28 januari 2017 te houden. Wij hopen dat u bij deze vergadering aanwezig kunt zijn om met het bestuur een afgewogen besluit te nemen over deze verstrekkende stap.

Ook ziet u in dit nummer dat het bestuur zoekt naar een nieuwe voorzitter. Ik heb besloten mij terug te trekken, met als belangrijkste reden dat ik onvoldoende tijd heb voor het belangrijke werk van onze vereniging.

Jos Teeuwisse, voorzitter

Actuele ontwikkelingen



Natuurorganisaties en watersportbranche in beroep tegen Windpark Fryslân

Met een zeer serieus beroepschrift stellen de gezamenlijke natuurorganisaties zich op het standpunt dat, ook bij een noodzakelijke energietransitie, er locaties zijn waar een groot windpark echt niet kan. De locatie windpark Fryslân is daar één van.

Een breed front van IJsselmeervereniging, Vereniging Natuurmonumenten, vereniging It Fryske Gea, de Waddenvereniging, Stichting

Don Quichot, Vogelbescherming Nederland, het Watersportverbond, de Vereniging Beroepschartervaart, de Vereniging van Toerzeilers en Jan Rijswijk (charterschipper De Vlieter) hebben een beroep aangetekend bij de Raad van State, waarin ze zich keren tegen de bouw van windpark Fryslân. Dit beoogde windpark van 89 zeer grote turbines in het IJsselmeer bij Breezanddijk maakt in feite het 'hek van windmolens' om het IJsselmeer compleet.

In het beroepschrift wordt gewezen op een hele reeks van wettelijke gebreken en onvolkomenheden in de vergunningen, goedkeuringen en toestemmingen. Van belang hierbij zijn vooral ook de bepalingen voor het opruimen van de turbines en kabels na afloop van de vergunningstermijn. Daarnaast worden bezwaren aangevoerd op het gebied

van schade aan landschap en cultuurhistorie, de recreatievaart en het toerisme. Uitgebreid gaat het beroep in op de zeer nadelige effecten voor veel vogelsoorten. Het beroep volgt een reeks van verschillende wettelijke invalshoeken en procedures, waaronder de bepalingen van de Crisis en herstelwet, de wet op de Ruimtelijke Ordening, de Omgevingswet, de Natuurbeschermingswet, de Flora en Faunawet en de Wet beheer Rijkswaterstaatswerken.

Het beroep wordt nog nader onderbouwd met een Second Opinion-onderzoek van bureau Alterra (Wageningen University and Research), waarin vooral de gevolgen in relatie tot Natura 2000 in een nieuw daglicht worden gesteld. Voor het volledige beroepschrift: www.ijsselmeervereniging.nl



Tekort aan fosfaat en overschot nitraat in grote wateren

Het LMM (Landelijk Meetnet effecten Mestbeleid)-project dat het RIVM en Wageningen Economic Research gezamenlijk uitvoeren in opdracht van het ministerie van Economische Zaken meldde dat de lozing van fosfaten is verminderd en het mestgebruik gemiddeld met 30 procent is teruggelopen. De uitspoeling van nitraat bij melkveebedrijven is landelijk in de periode 1991-2014 zichtbaar gedaald. Echter in de veen- en kleiregio van Noord- en Zuid-Holland en Friesland is nog een hoog gemiddeld bodemoverschot van meer dan 200 kilo nitraat per hectare aanwezig. Tegelijkertijd is in alle regio's meer fosfaat

afgevoerd door opname van vegetatie dan aangevoerd via bemesting. Bij de IJsselmeervereniging zien we hierin een direct verband met de onbalans van voedingsstoffen in alle grote wateren in het westen van het land en dus ook in het Markermeer en IJsselmeer. Daarin zorgt een tekort aan fosfaat en een overschot aan nitraat voor een sterke teruggang van micro-organismen en daarmee voor helder en zeer voedselarm water. Ondanks de teruggang met 30 procent van geloosde meststoffen is er een blijvende onbalans tussen nitraat en fosfaat en dat verklaart volgens de IJsselmeervereniging mogelijk ook grotendeels de

problematische vis- en vogelstand in het IJsselmeergebied.

Inmiddels is de situatie recent weer sterk gewijzigd door de 'mestexplosie' als gevolg van de afschaffing van de melkquota in de EU. Nieuwe fosfaatbeperkende maatregelen zijn nodig om de melkveesector binnen de door de EU aanvaarde grenzen te houden. Over nitraatbeperking wordt niet gesproken! De zeer grote effecten hiervan op de voedselsituatie in onze grote wateren komen nauwelijks aan de orde in de discussies over dit onderwerp. Dit stelt wel vraagtekens bij de huidige natuurontwikkelingsplannen en -projecten in het IJsselmeergebied, aangezien die geen soelaas bieden voor dit voedselvraagstuk.



Trintelzand pleit vooral voor meer Marker Wadden

Natuurmonumenten, Stichting Het Blauwe Hart, Sportvisserij Nederland en Vogelbescherming hopen met hun plan 'Trintelzand' de bedrijven die inschrijven voor de renovatie van de Houtribdijk te verleiden om in hun plannen ook de natuur en recreatie een mooie plek te geven. Een 'catalogus' met mogelijkheden voor eilanden, vooroevers en stranden is gemaakt om de aannemers de mogelijkheid te bieden 'best value' te bieden met

toevoegingen die binnen de prijs worden toegevoegd. Het is erg jammer, maar ook wel begrijpelijk dat het **doorlaatbaar maken van de Houtribdijk** niet in de catalogus van natuurverbetering is opgenomen. Jammer, omdat dat een harde voorwaarde blijft voor verbetering van de voedselsituatie in het water en het herstel van de natuur in Markermeer en IJsselmeer. Begrijpelijk, omdat opdrachtgever Rijkswaterstaat geen fan is

van die mogelijkheid, gezien zijn visie op de waterkeringsfunctie van de Houtribdijk.

In z'n meest verstrekkende vorm komt het plan neer op een zeer grote uitbreiding van de Marker Wadden met een groot ondieptegebied met veel zandeilanden, ook ten noorden van de dijk. In dit concept past overigens heel goed het doorlaatbaar maken van de Houtribdijk, omdat de ondiepten en eilanden dan tevens functioneren als stroomgeleiding. Dus wie weet kan het er nog eens van komen!

In Uitdam vrijt nieuw vakantieoord

Onder de naam Europarcs komt er een 'pittoresk' vakantieoord aan de Markermeerdijk bij Uitdam (gemeente Waterland). Het betreft een groot aantal nieuwe vakantiehuizen in Noord-Hollandse stijl op de plaats

van de voormalige Camping Uitdam. Al eerder werd de bijbehorende jachthaven flink vergroot. Ondanks bezwaren van omwonenden, campinggasten en natuurorganisaties verkreeg Europarcs

vergunning voor dit grote complex vakantiehuizen. Met name de bouwdichtheid, de hoogte ervan en de te verwachten aanzuigende verkeersdrukte in het omringende natuurgebied pal aan het Markermeer riepen (en roepen) veel bezwaar op.

Luwte-eilanden in Hoornse Hop van de baan

Minister Schultz van Haegen van Infrastructuur en Milieu heeft besloten dat geplande luwte-eilanden in het Hoornse Hop niet doorgaan. Belangrijke redenen zijn dat de eilanden slechts zeer beperkt luwte bieden en dat de waterkwaliteit en plantengroei in het Hoornse Hop zichzelf al herstellen.

Naast veel anderen uit de regio heeft de IJsselmeervereniging vele

malen kritiek geuit op de plannen voor deze overbodige eilanden. Gelukkig deelt de minister nu ook deze visie. Het werd ook wel erg druk in het Markermeer met nieuwe vooroeverdammen, de Marker Wadden en ook nog een hele groep eilanden in het Hoornse Hop. We begrijpen nog lang niet alles van de ecologische ontwikkeling van het Markermeer, maar een-

stemmigheid bestaat wel over de negatieve effecten op de voedselsituatie in het water van de Houtribdijk, die natuurlijke stroming, de migratie van planten en dieren en de verversing van het water in de weg zit. Daarom is een doorlaatbare dijk heel erg gewenst en een veilig alternatief voor de overbodige luwte-eilanden. Daarmee zou een echt begin gemaakt kunnen worden met een veilig herstel van de estuariene natuur van het IJsselmeergebied.

Bioraffinage biedt op termijn mogelijk oplossing bij aanpak woekerende waterplanten



Waterschap Aa en Maas onderzoekt de waarde van een prototype voor een mobiele bioraffinaderij bij het uitroeien van woekerende waterplanten. Op 26 oktober 2016 werd het prototype getoond in Heusden. De vraag is of de woekerende groei van fonteinkruid in de Randmeren

en het Markermeer ook op deze wijze aangepakt kan worden. Voor Waterschap Aa en Maas zijn woekerende waterplanten, zoals de grote waternavel, sinds eind jaren negentig een toenemend probleem. Jaarlijks moet daarvan circa 2.000 ton worden verwijderd. Vooral in

het Drongelens Kanaal tiert de grote waternavel welig. Met de mobiele bioraffinaderij worden de planten direct na het maaien vernalen en geperst, waarna er eiwitrijk sap en vezels overblijven. Voor de veeteelt wordt de techniek al toegepast voor het raffineren van gras.

In 2017 wordt de proef van het maaien van waterplanten in de Randmeren en het Markermeer voortgezet; niet tot ieders vreugde, want sommige natuurliefhebbers zien in de welige plantengroei een belangrijk natuurherstel. Dat is maar ten dele waar, want de extreme plantengroei zoals we die nu kennen in bijvoorbeeld het Markermeer is ongekend en niet eerder gezien in de afgelopen veertig jaar.

IJsselmeervereniging zoekt nieuwe voorzitter

Na ruim vier jaar zeer actief voorzitterschap heeft onze voorzitter Jos Teeuwisse aangekondigd zijn voorzittershamer neer te gaan leggen. Jos heeft in de afgelopen periode het functioneren en de samenstelling van het bestuur sterk verbeterd en daarmee een mooi fundament gelegd voor zijn opvolger. Binnen het zittende bestuur zijn de

overige leden allen met belangrijke taken belast en ligt het voor de hand om buiten deze kring naar een nieuwe voorzitter te zoeken. Voor ons ligt een jubileumjaar en in de samenwerkingsverbanden rond het IJsselmeergebied is veel beweging. Onder het voorzitterschap van Jos heeft de IJsselmeervereniging op diverse beleids- en

visieontwikkelingen een belangrijke eigen positie ingenomen, waaronder die van de herwaardering van de landschapsbenadering, de doorlaatbare dijken/estuariene natuur en de strijd tegen de disproporcionele bouw van windturbines in het IJsselmeergebied. Nu vraagt het noodzakelijk behoud van voldoende leden om grote aandacht. (Zie verder de advertentie in dit blad.)



Steunbetuiging

Van tijd tot tijd ontvangen wij aanmoedigingen om met ons werk door te gaan. Omdat we dat wel kunnen gebruiken, drukken we er eentje af.

IJsselmeervereniging t.a.v. het bestuur,

Mijne dames, heren,

Zo langzamerhand ben ik te oud (70) geworden om met een spandoek op het Malieveld te gaan demonstreren voor het behoud van het IJsselmeer, maar ik wil uit het diepst van mijn hart alle kracht toewensen die nodig is om nog meer hectaren IJsselmeer en/of Markermeer uit handen van de graaiers te houden.

Met groet, drs. Jos Koenen, schipper van de VD10, directeur van de Bruine Vloot Volendam

Onderzoek onder beroepsvissers IJsselmeer en Markermeer

Beroepsvissers op het IJssel- en/of Markermeer hebben op 4 november 2016 een enquête van Wageningen Marine Research – voorheen IMARES – in de bus gekregen. Deze enquête wordt gehouden op verzoek van de sector en is ontwikkeld in samenwerking met vissers en onderzoekers. De enquête is een bewerking van de Fisher's North Sea Stock Survey, een internationale enquête onder beroepsvissers over commerciële vissoorten op de Noordzee.

Doel is praktijkkennis te verzamelen over veranderingen in de bestanden van aal, rode baars, snoekbaars, blankvoorn, brasem, wolhandkrab, bot en spiering. Om een goed beeld te krijgen van de visie van de vissers is het belangrijk dat er voldoende vissers meedoen. Dan kan dit uitgroeien tot een jaarlijks terugkerende enquête, aldus de onderzoekers Fleur Visser en Clea van de Ven: 'Dit biedt de visserijsector een kans om meer betrokken te zijn

bij de toestandbeoordeling van de doelsoorten, omdat een deel van de praktijkkennis systematisch verzameld wordt. Daarnaast hopen we dat het bespreken van de resultaten een stap vormt naar meer samenwerking tussen de visserij en wetenschap over bestanden op het IJssel- en Markermeer. Hartelijk dank aan alle vissers die deze enquête al hebben ingevuld en opgestuurd.' Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met Fleur Visser en Clea van de Ven via e-mail: ijsselmeerenquete.marine-research@wur.nl.

'Bij het *Maritiem Museum* mag ik een verhaal vertellen met echte schepen'

Jan Briek, jarenlang de drijvende kracht achter *De Waterkampioen*, werkt nu bij het Maritiem Museum in Rotterdam. Hij gaat de buitencollectie meer onder de aandacht brengen bij het grote publiek. Het IJsselmeer is volgens hem het eerste grote water dat watersporters aandurven. Met al die natuurprojecten heeft hij wel moeite, omdat boten vaak worden geweerd. 'Ze vrezen dat grote dikke boten de rust van vogels verstoren. Onzin, Ferrari-rijders gaan ook niet op een bospad rijden.'

Angèle Steentjes

Een betere omgeving dan het Maritiem Museum kan een botenman als Jan Briek zich niet wensen. Alles om hem heen, binnen en buiten, heeft met varen en boten te maken. Hij is omringd door medewerkers en vrijwilligers met enthousiasme voor het water, varen en de Rotterdamse haven. En niet te vergeten de vier onderhoudsmedewerkers die alles weten over het opknappen en onderhouden van schepen. Briek zit in een soort maritiem luilekkerland. 'Maar er is geen watersportafdeling', merkt Kees Schouten op, hoofdredacteur van *IJsselmeerberichten*. Briek, jarenlang hoofdredacteur van *De Waterkampioen*, vindt dat geen probleem want die wereld kent hij al. 'Wie weet komt er nog eens een afdeling over jachten. Er is wel een principeafpraak met het Scheepvaartmuseum in Amsterdam dat zij de watersport onder hun hoede nemen. Ze hebben daar een jachtenafdeling en daar is nu in het Maritiem Museum in Rotterdam geen plan voor.'

Boot als vakantiehuis

Briek groeide op in Middelharnis en Oude Tonge op Goeree Overflakkee. De oom en tante van Briek waren binnenschippers en hij zorgde ervoor dat hij zoveel mogelijk kon meevaren. Later kwam daar het zeilen met vrienden bij. Weer later kocht hij zelf een boot. 'Het meeste plezier heb ik van kleine boten zoals bijvoorbeeld zeilen en roeien met een Zalmshouw, met een Vuurduvel (een soort potkachel). Nu heb ik een Midget 15, zelf helemaal opgeknapt. Toch heb ik als watersporter altijd evenveel van motorboten gehouden als van zeilen. Het gaat mij om het varen.' Hij ging naar de School voor de Journalistiek en belandde als stagiair bij *De Waterkampioen*. Dat was het begin van een carrière van 28 jaar bij dit blad. Hier heeft hij van nabij de ontwikkelingen in de watersport kunnen volgen. En daar is volgens Briek het nodige in veranderd. Er kwamen nieuwe materialen die niet alleen resulteerden in andere ontwerpen, maar ook in grotere boten. 'Ruim twintig jaar geleden viel een boot van twaalf meter op, terwijl nu een groot deel van de boten deze lengte heeft. Mensen beginnen ook niet meer met een kleine boot om later een grotere te kopen. Tegenwoordig kopen de meesten gelijk een grote boot.' Ook op andere terreinen is het gedrag van de watersporter veranderd, aldus Briek. 'Vroeger ging je altijd in het weekend naar de boot. Nu niet meer. Het ene weekend gaan ze golfen of maken ze een stedentrip en het andere weekend gaan ze dan naar de boot.' Het varen met de boot zelf neemt eveneens af, het wordt steeds meer een vakantiehuis op het water. 'Binnen wordt het luxer en meer geschikt voor een langer verblijf. Je ziet steeds meer ramen in de romp waardoor mensen naar buiten kunnen kijken.'

Sportief

Binnen de watersport heeft het IJsselmeer een heel eigen rol. Voor negen van de tien watersporters is 't het eerste grote water dat ze aandurven. 'Middenin zie je net de oevers niet en dat is voldoende om je even op zee te wanen. En het is goed rotwater om op te varen, met een heel lastige golfslag. Het IJsselmeer is de eerste opstap naar groter en ruiger water.'

De watersport heeft in Nederland een bescheiden karakter gehouden, aldus Briek. 'In Frankrijk en de kust van Zuidwest-Engeland is de watersport echt een manier van leven. Het dagelijks leven is daar nauw verbonden met de watersport, en dat zie je niet in Nederland.'

Is watersport wel echt een sport? Briek: 'Hoe sportief is kamperen? Je kan heel spartaans kamperen in een kleine tent, maar ook een luxueuze safaritent huren. Hetzelfde geldt voor de watersport: je kan een luxeschip varen, maar ook een eenvoudig bootje. Ik vind dat juist het mooie van de watersport: je kan het invullen zoals jij het wilt.'





Winterzeilen op
het IJsselmeer:
"je komt niemand
tegen"

Cultuurprobleem

Watersport en natuurorganisaties willen nog weleens in elkaars vaarwater zitten. Briek vindt de paniek bij natuurorganisaties over watersporters onterecht. 'We mogen nergens in want de rust zou weleens verstoord kunnen worden als wij daar met grote dikke boten gaan varen. Onzin. Je gaat met een Ferrari ook niet over een zandweg rijden.'

Voor Briek staat vast dat de achteruitgang van de natuur niets met de watersport heeft te maken. 'Vogels, zeehonden en andere dieren wennen aan je nabijheid en vinden het geen probleem als je met een boot langs ze vaart.' Hij ziet het meer als een cultuurprobleem. 'Watersport wordt door de natuurbeschermers geassocieerd met rijkelui in een boot. En dat staat ze niet aan.' Over de Marker Wadden is hij voorlopig niet heel enthousiast. Ook daar zijn gebieden gepland die uitsluitend voor vogels zijn en waar niet gevaren mag worden. 'Wat heb je eraan als je er niet doorheen mag varen? Je kan er niets van zien en je kan niets ervaren van zo'n gebied.' Briek is niet echt een fan van de ingenieursprojecten van Natuurmonumenten. Tiengemeten vindt hij geen succes. 'Het cultuurlandschap, bestaande uit boerenland en boerderijen, is helemaal weggevaagd en daar is dan een soort natuur voor teruggekomen. Ik vind dat zonde, je had beter naar een combinatie van cultuurlandschap en natuur kunnen zoeken.'

Maakbaarheid

Of met de Marker Wadden bereikt wordt dat de sliblaag minder wordt en de natuursituatie verbe-

tert, vindt hij lastig te zeggen. 'Natuurmonumenten gelooft zo in maakbaarheid, ik heb daar mijn twijfels over.'

Natuurlijk is hij voor meer dynamiek in het Markermeer. Nu wordt 25 procent van het water ververst door verdamping. Ook hij is wel voor een open Houtribdijk en snapt niet dat het niet kan. 'In de Grevelingen ligt ook een laag slib, omdat eb en vloed er niet meer zijn en het water stilstaat.' Zelf ziet hij ernaar uit dat het Haringvliet op een kier gaat. 'Ik verwacht dat het dit gebied ten goede komt en zo iets zou met de Houtribdijk volgens mij ook kunnen.'

Ook voor de windmolens loopt Briek niet echt warm. Zo langzamerhand zijn er wel erg veel molens gepland, vindt hij. 'Langs het Haringvliet staan ze ook. Alternatieve energie is nodig, maar ik vind al die grote molens niet mooi. Ze bederven het uitzicht op veel plaatsen.' Het geplande windmolenpark bij Friesland vindt Briek zeker merkwaardig gekozen. 'Natuurmonumenten legt de Marker Wadden aan voor de vogels, die vervolgens al die windmolens in vliegen.'

Spullen

In het Maritiem Museum in Rotterdam is Briek nu verantwoordelijk voor de buitencollectie. Deze bestaat uit de schepen, hijskranen en een elevator, die buiten aan de kade liggen en nog een grote collectie binnen. Uit de totale collectie wil Briek een aantal objecten, schepen en andere zaken selecteren om een inzicht te geven in de geschiedenis van de haven van Rotterdam. 'De uitleg komt niet alleen op bordjes bij de objecten, wij zijn ook bezig een app te ontwikkelen en werken aan het scenario van een film. Ik ga weer een verhaal vertellen, zoals ik dat bij *De Waterkampioen* ook deed. Maar in een tijdschrift vertel je een verhaal in twee dimensies, in een museum komt daar nog een dimensie bij: die van echte schepen en objecten.'

De overstap van *De Waterkampioen* naar het museum is dus minder groot dan het lijkt. Briek blijft verhalen vertellen. 'Met mijn interesse in boten en varen kan ik ook hier genoeg doen. De ANWB, die jarenlang een belangenbehartiger van de watersport was, heeft weinig interesse meer voor de watersporters. Zij kiezen nu meer voor andere groepen.'

Winter

Nog even terug naar het IJsselmeer. Wat is Brieks mooiste herinnering hieraan? 'Samen met een collega van *De Waterkampioen* heb ik in de winter een tocht over het IJsselmeer gemaakt. Een onvergetelijke tocht, je kwam niemand tegen en had het gevoel alleen op de wereld te zijn. Maar in Zeeland is het ook heel mooi varen!' ■

'Ik leer mensen kijken om hen de waarde van het *IJsselmeergebied* te laten zien'

Binnenkort verschijnt de Atlas van het IJsselmeer van de hand van Frits Palmboom. Dit is een afronding van drie jaar bijzonder-hoogleraarschap aan de TU Delft. Centraal hierin stond het benoemen van de waarden van het IJsselmeergebied. Deze kunnen dienen als handvatten voor plannen- en beleidsmakers. Tegen windmolens is hij niet. 'Echter alleen op bepaalde plaatsen en alleen als een goede ontwerper meedenkt over de opstelling.'

Tekst en foto's:
Angèle Steentjes

De landschapsarchitect Palmboom vervulde van 2013 tot 2016 de Van Eesteren leerstoel van de TU Delft (zie kader). Doel van deze drie jaar waren het in kaart brengen, begrijpen en bewerken van de ruimtelijke problematiek rondom het IJsselmeergebied en inzicht

te geven in de ruimtelijke gevolgen van (grootschalige) beslissingen van diverse partijen.

Frits Palmboom is niet de eerste landschapsarchitect die plannen maakt voor het IJsselmeer, beaamt hij. Wel ziet hij voor zichzelf een andere rol weggelegd dan die bij zijn voorgangers. 'In de jaren dertig werd het IJsselmeerlandschap vormgegeven door technici en dan vooral civiele ingenieurs. Op hun tekentafel werden het IJsselmeer en de polders ontworpen. In de jaren veertig en vijftig hield Cornelis van Eesteren zich bezig met het gebied en sprak duidelijk uit dat hij een nieuw landschap ging maken.'

Kijken

Van Eesteren was in zijn rol als landschapsarchitect heel uitgesproken in zijn meningen, terwijl Palmboom heel voorzichtig opereert, merkt Kees Schouten op, hoofdredacteur van *IJsselmeerberichten*. Dat klopt, maar daardoor botste Van Eesteren regelmatig met anderen, aldus Palmboom. 'Van Eesteren mocht Lelystad ontwerpen, maar zijn plannen strandden deels door de complexiteit van het vraagstuk en door conflicten. Hij had meer succes bij de westelijke tuinsteden in Amsterdam.'

Palmboom ziet zijn taak als landschapsarchitect meer als dienstverlenend. Hij richt zich op het benoemen van de waarden van een landschap, het aangeven waar deze botsen, en hoe je de waarden met elkaar kunt





verzoenen. Met deze aanpak leer je het landschap en de schoonheid ervan te begrijpen, vindt Palmboom. Voor het benoemen van de waarden is het van belang om te leren kijken. 'Kijken leert je de waarden zien van het IJsselmeergebied, zoals openheid, rust, duisternis en natuur. Maar ook de waarden die de mens heeft toegevoegd, zoals cultuur, productie en energie.' De volgende stap is om te zien, vast te leggen en te analyseren welke gedaante de waarden aannemen. Productie zie je terug in de landbouw en visserij. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld openheid, die ervaar je het meest langs de lengteassen van het IJsselmeer, aldus Palmboom. 'Het in kaart brengen van de waarden en hun gedaantes opent de ogen voor de bijzondere kenmerken van een landschap. Het is belangrijk deze basis te hebben voordat je plannen gaat maken. Overigens werd bij het IJsselmeergebied de ruimtelijke beleving vaak benoemd.' Volgens Palmboom is de taak van de landschapsarchitect veranderd, omdat het politieke landschap ook

anders is dan in de jaren veertig en vijftig. 'Er was een centrale sturing via de dienst IJsselmeerpolders. Nu is het bestuurlijke landschap totaal versnipperd. Allerlei verschillende partijen bemoeien zich met dit gebied, zoals Natuurmonumenten, energiebedrijven, natuurorganisaties, gemeenten en groepen bewoners zoals boeren.'

Voor Palmboom is nu de taak van de landschapsarchitect om de waarde van het landschap te laten zien en zo inzicht te geven welke gevolgen welke ingrepen hebben. 'Bij de Atlas is dit het uitgangspunt geweest.'

Tekenen

Tekenen helpt om goed naar het landschap te kijken. In de Atlas staan daarom veel tekeningen van het landschap in en rond de kust van het IJsselmeer. Geen kunstschilderijen, maar tekeningen die exact de lijn van de kust weergeven. 'De kustlijn hebben wij opgedeeld en vervolgens de vorm vanaf ooghoogte geschetst en ook vanaf boven zoals je landkaarten tekent. Je ziet dan dat de kust grillig is – met kleine baaien en uitsteeksels – in Noord-Holland en Friesland. Bij de polders en de Afsluitdijk bestaat de overgang tussen land en water uit rechte lijnen.'

Het land achter de dijken, rondom het IJsselmeer, is eveneens in kaart gebracht. Opvallend is volgens Palmboom de compartimentering van het gebied: alles is ingedeeld. 'Ook in het water zie je de compartimentering terug, zoals Markermeer en IJsselmeer met de Houtribdijk en de Afsluitdijk als scheidslijnen.'

In de Atlas wil Palmboom vanuit verschillende perspectieven kijken naar het landschap, zoals vanuit de fietser, de wandelaar, de watersporter en ook de fotograaf. In het boek komen ook een aantal foto's. 'Overigens bemerkten wij dat je op zo weinig plaatsen langs het water kan lopen en fietsen. Dat is jammer want het is natuurlijk een prachtige manier om het water te beleven.'

Houtribdijk

In hoeverre de Atlas de komende jaren een belangrijke leidraad bij beleidsbeslissingen zal worden, is afwachten. Ondertussen vinden er al de nodige ingrepen in het IJsselmeerlandschap plaats. Het eerste eiland van de Marker Wadden is al gerealiseerd. Palmboom is een voorstander van de Marker Wadden. 'Hiermee zet je het IJsselmeer bij veel meer mensen op de kaart. Je kunt ernaartoe varen en het opent een nieuwe blik op het gebied. Het creëert voor mij ook een meerwaarde in het gebied wat betreft de natuur en waterbeleving.'

Wel heeft hij zijn twijfels of het iets doet aan het

slibprobleem van het Markermeer. Of een meer open Houtribdijk wel de oplossing is, vindt hij eveneens lastig te zeggen. 'Wij hebben drie jaar lang gezocht naar een antwoord hierop: of een opening voor ecologische verbetering zorgt en hoe groot deze dan zou kunnen zijn zonder consequenties voor de veiligheid. Een afdoende antwoord is nog niet gevonden. Ik vind wel dat er in ieder geval meer ruimte voor adaptie moet komen. Een dichte dijk was twintig jaar geleden misschien een goede oplossing, maar nu niet. Maak bijvoorbeeld nu openingen in een dijk en onderzoek of het goed is – en zo niet, pas dan weer een beslissing aan. Bij het Haringvliet gebeurt dat nu wel door het op een kier zetten van de sluis. Ik hoop dat binnen het IJsselmeergebied ook meer ruimte komt voor adaptieve besluitvorming.'

Windmolens

Een andere ingreep in het IJsselmeergebied is natuurlijk de (voorgenomen) plaatsing van de vele windmolens. Palmboom is hier geen principiële tegenstander van. 'Ik vind dat windmolens onderdeel uitmaken van het moderne grote landschap.' Belangrijk is voor hem wel de opstelling van de windmolens. In Urk vindt hij de opstelling van de windmolens op een afstand acceptabel. Kom je iets dichterbij dan vallen die rijen uiteen in groepen van windmolens van verschillende groottes en dan vindt hij dat de molens er rommelig en onaantrekkelijk uitzien. 'De opstelling van de windmolens luistert heel nauw

en is echt een ontwerpogave, wil je het landschap niet beschadigen. Allereerst is het belangrijk om goed na te denken over de plaats. Neem de rechte lijnen van de Noordoostpolder van de sloten, de wegen en de agrarische percelen: plaats je hierlangs een rij van windmolens, dan versterk je daarmee de lijnen in het landschap. Om dat te realiseren moet je een goed doordacht ontwerp maken. Ga je op zo'n doordachte manier te werk, dan kun je met windmolens zelfs de geometrische schoonheid van deze polder op een hoger plan tillen.'

Grillige kusten, kenmerkend voor de oudere delen, van het IJsselmeer vindt Palmboom niet geschikt voor windmolens. 'Zeker niet als het die kleine plukjes bij elkaar worden. Nogmaals, ik hoop dat bestuurders, mochten zij overgaan tot het plaatsen van windmolens, verplicht worden een ontwerper de plaatsing en opstelling te laten ontwerpen.'

Handvatten

Zijn leerstoel gaat de laatste maanden in. Palmboom kijkt redelijk tevreden terug op zijn werk. 'De schoonheid van het IJsselmeerlandschap was een ongrijpbaar begrip. Door het benoemen van de waarden van het IJsselmeergebied hebben wij het concreet gemaakt en handvatten aangereikt om gericht te kunnen analyseren waarom bepaalde ingrepen schadelijker zijn dan andere. Natuurlijk is het afwachten of het gebruikt gaat worden door beleidsmakers, maar de handvatten zijn er nu wel.' ■



Boekje met de 10 Gouden regels voor het IJsselmeergebied.

Van Eesteren

Cornelis van Eesteren (1897–1988) was een prominente stedenbouwer. Hij is vooral bekend door zijn werk voor het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor Amsterdam, dat in 1934 werd gepresenteerd en na de Tweede Wereldoorlog werd uitgevoerd. Dankzij Van Eesteren en stedenbouwkundige en planoloog Theodoor Karel van Lohuizen (1890–1956) kreeg Amsterdam zijn westelijke tuinsteden (Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart, Overtoomse Veld en Osdorp), waar licht, lucht en ruimte het woonklimaat bepaalden. Ook was Van Eesteren van 1948 tot 1957 de eerste hoogleraar Stedenbouwkunde aan de faculteit Bouwkunde van de toenmalige Technische Hogeschool Delft. De Van Eesteren-Fluck & Van Lohuizen (EFL) Stichting, het Deltaprogramma IJsselmeergebied en de faculteit Bouwkunde aan de Technische Universiteit Delft hebben de Van Eesteren leerstoel geïnitieerd. In 2010 is besloten om een bijdrage te willen leveren aan het debat over de ruimtelijke ontwikkelingen in het IJsselmeergebied. Beide naamgevers van de EFL Stichting hebben bijgedragen aan de planvorming voor het IJsselmeergebied in de twintigste eeuw: Van Lohuizen in de startfase, Van Eesteren met zijn bijdragen aan de opzet van de zuidelijke IJsselmeerpolders en Nagele en met zijn baanbrekende plan voor de opzet van Lelystad.

Wie krijgt het IJsselmeer: *toeristen, aanwonenden, de markt?*

In 1531 schreef Machiavelli: 'Een verstandig vorst hoeft nooit zijn woord te houden wanneer hem dit schade zou berokkenen – en wanneer de redenen zijn weggevallen die hem tot zijn beloften brachten.' Even verder: 'Nooit heeft het een goede heerser ontbroken aan uitvluchten voor zijn woordbreuk. Veel beloften zijn verbroken door machthebbers... en zij die dat het slimste hebben gespeeld, hebben het meeste bereikt.'

Tekst en foto:
Jeroen Determan

Op een van de vele conferenties over de toekomst van het IJsselmeergebied kwam toerisme op de agenda. Over één punt was iedereen het roerend eens: 'Nee, het IJsselmeer moet geen Disneyland worden. Natuurlijk niet.' Maar in de pauze zat de Grote Campingbaas van Zeeburg gezellig aan de koffie met de jongens van de Marker Wadden. Een conferentie later mocht de uitbater van de succesvolle Waterbus uitleggen aan de IJsselmeer-stakeholders hoe snelle bootverbindingen het toerisme rond Kinderdijk heeft vermenigvuldigd. En hoe dat ook een stimulans zou kunnen zijn voor het IJsselmeer-toerisme.

De TU Delft noemde het IJsselmeergebied de 'Metropolitaine Verademing'. Met deze woorden wordt het IJsselmeer binnen de metropool getrokken – dienstbaar aan de stad. Amsterdam kan internationaal leuk meedoen als de stad ook een aangename omgeving biedt aan de topzakenmensen, die wij hier graag binnen onze grachtengordel halen. Geen nood. Europarcs zorgt al voor zo'n omgeving: bij Uitdam verrijst een groot bungalowpark. Groter

dan het dorp zelf – tot ongenoegen van de bewoners. Meer dan 130 vakantiewoningen rond de drie ton aan de markante Markermeerdijk. En zeer omstreden: boven op vervuilde grond. Nee, natuurlijk wordt dat geen Disneyland – maar Europarcs is al erg genoeg. Allemaal zogenaamde Waterlandse huisjes in zogenaamde Waterlandse kleuren. Pittoreske nep.

De TU Delft ziet toerisme wel zitten. In het programma van de afgelopen conferentie stond: 'Recreatie en toerisme zijn belangrijke pijlers onder de economie van het IJsselmeergebied. Krachten die benut kunnen worden om het IJsselmeergebied te verankeren in de sterk groeiende Amsterdamse metropoolregio.' Dat is geen landschapsarchitectuur meer, maar politiek. Zo'n standpunt past naadloos in de huidige trend: waar de overheid terugtreedt, moet de markt maar voor de investeringen zorgen – om natuur en omgeving te kunnen herstellen.

Wat brengt het toerisme ons?

Externe ontwikkelaars bepalen in toenemende mate richting en aard

van de ontwikkeling. Zij willen grote bezoekersaantallen – wat altijd leidt tot aantasting van de omgeving. Dus wordt 'verbetering aan natuur en milieu' gelanceerd als slimme verkoopargumenten voor een project. De beeldvorming moet immers zijn: duurzaam en groen. Daardoor komt er wel (verplicht) geld beschikbaar voor natuurontwikkeling en -voorlichting; maar de grenzen van Natura 2000 worden uitgetoetst. Toerisme brengt commerciële aandacht voor het culturele erfgoed en heeft als bijeffect de 'muzealisering' van landschap en nederzettingen. Er is verkeersoverlast en milieuvervuiling, al zijn het alleen maar parkeerterreinen, uitlaatgassen en frietzakjes. Bovendien: toerisme brengt modernisering met zich mee op het gebied van de infrastructuur. Hierdoor verdwijnt het pittoreske, dat de toerist aanvankelijk zo aantrok. Het pittoreske waar de folders nog steeds over spreken. Maar in de





‘authentieke’ en sfeervolle IJsselmeerstadjes zien we ’s zomers meer toeristen dan autochtonen. Dat leidt tot irritatie bij de plaatselijke bevolking. Hun omgeving wordt verpatst. Men verliest het gevoel thuis te zijn in de eigen woonomgeving. Vooral als de toeristen door het raam naar binnen gaan gluren of locals blijven fotograferen.

Hoe groot is de toeristische druk?

In een publicatie van ANWB, KvK en Recron werd een paar jaar geleden een inventarisatie gemaakt van het aantal projecten en plannen binnen het IJsselmeergebied. Een korte greep: drie bungalowprojecten met zevenhonderd nieuwe bungalows, elf hotelprojecten voor 2700 overnachtingen, twee kabelskibanen, tweehonderd speelautomaten, 12.000 m² voor ‘daghoreca’, acht stranden met daghoreca, drie projecten voor faciliteiten voor cruiseschepen.

Midden in ons land ligt een leeg gebied van 1100 km². Daar kunnen wel tien Disneylands in

Er wordt gesproken in termen van *Avontuur-moeras*, *Belevingscentrum*, *Eco-Lodges*, *Funproject*. ‘Nééééé, we maken er geen Disneyland van, echt niet...’ Maar veel projectontwikkelaars staan te trappelen van ongeduld: midden in ons land ligt een leeg gebied van 1100 km². Daar kunnen wel tien Disneylands in.

Toerisme en recreatie moeten *niet* in één adem worden genoemd. We pleiten wél voor recreatie – het IJsselmeergebied is tenslotte van ons allemaal. En ik zie zoveel mensen

genieten: langs het water, langs de dijken – gezinnen met klapstoelen, op een luchtbed in het water, kitesurfers, barbecues, zonnebaders. Voor hen zouden kleinschalige voorzieningen gemaakt kunnen worden: sanitair, afvalbakken, picknicktafels, drinkwater, kleine zwemvoorzieningen. Dat brengt geen geld op – en dat zou een overheid op zich moeten nemen. Het is een betere investering dan de luwtmaatregelen in het Hoornse Hop.

Machiavelli schreef ook: ‘De mensen zijn zo onnozel... en zo gericht op hun directe behoeften: iemand die bedriegt, kan daardoor altijd wel iemand vinden die zich wil laten bedriegen.’ Dus: zet uw Mickey Mouse-masker op en ga genieten van het authentieke toeristenfeest. Haringdagen, kaasmarkten, palingroken, botterdagen, strontrace. Zo authentiek als een filmdecor. ■

Geen Disneyland, maar bijna: Sprookjeswonderland. Vrijwel pal aan het water bij Enkhuizen.

Verbeteren met *creativiteit*, maar (te) beperkte opzet

De komende periode wordt het spannend rond de verbeterplannen van Afsluitdijk en Houtribdijk. Voor beide dijken start na een periode van studie, overleg en procedures nu het aanbestedingstraject.



Frans de Nooi

In beide gevallen gebeurt de aanbesteding op een 'moderne' manier. Er ligt niet een gedetailleerd bestek waarbij doorgaans de 'goedkoopste' wint, maar een programma van eisen waarbij de aannemerscombinaties worden uitgedaagd de kwaliteit van hun biedingen te optimaliseren. Voor de gunning wordt de beoordeling gebaseerd op grond van de in het vooruitzicht gestelde kwaliteit én de kosten. De bedoeling is dat men maximale kwaliteit gaat leveren tegen redelijke kosten. Als IJsselmeervereniging hebben wij ons in het voortraject ingespannen om de in onze ogen wezenlijke zaken mee te laten wegen in de criteria voor de aanbesteding.

Afsluitdijk

Voor de Afsluitdijk startte het aanbestedingsproces op 24 november 2016 met het publiceren van de Aanbestedings-Leidraad. In het kort gaat het om de volgende werkzaamheden:

- Natuurlijk allereerst het vergroten van de veiligheid. Besloten is de dijk niet te verhogen, maar overslagbestendig te maken. Dat betekent dat naast het versterken van de bekleding aan de Waddenzeekant

de "binnenkant" van de dijk ook zal worden versterkt. Zodat hij niet bezwijkt onder overslaand water bij een superstorm. Het dijklichaam en de schut-en spuicomplexen worden zodanig versterkt dat de gehele Afsluitdijk tot minstens halverwege deze eeuw bestand is tegen een storm met een kans van eens in de 10.000 jaar. Beide schutcomplexen worden versterkt door nieuwe keersluizen te bouwen voor de bestaande schutsluizen.

- Na studie is besloten geen derde spuiopening te maken om bij extreme IJsselaafvoer toch te kunnen uitslaan, maar turbines te plaatsen in of bij de bestaande spuiokers van Den Oever, zodat water kan worden weggepompt op momenten, waarop spuien door een hoge zeewaterstand niet mogelijk is.
- Vanwege de door de betrokken provincies en gemeenten geformuleerde wensen in het project "De Nieuwe Afsluitdijk" zal ook de een deel van de aanleg van de visrivier bij Kornwerd deel uitmaken van het project, namelijk de afsluitbare doorgang in de dijk. Ook zullen in het kader van het project "De Nieuwe Afsluitdijk" een aantal toeristische voorzieningen worden aan-

gebracht, zoals een inspiratiecentrum (aparte aanbesteding), een fietspad aan de Waddenkant en een verbetering van de situatie bij het monument.

- Alle ingrepen zullen aan hoge vormgevingseisen moeten voldoen. Er is een sterke prikkel op de (architectonische) kwaliteit van de uitvoering en vanzelfsprekend op duurzaamheid.

Duurzame dijk

De uitdaging is geformuleerd dat de Afsluitdijk naast icoon van veiligheid nu ook een “Toonbeeld van Duurzaamheid” wordt. Een forse stap bescheidener dus dan een ‘icoon van duurzaamheid’, waar wij en anderen op hadden aangedrongen. Dit betekent dan ook dat de Parijse klimaatakkoorden wellicht een betere vertaling hadden kunnen vinden in de aanpak van de renovatie van de Afsluitdijk, als niet alleen was gekozen voor een ‘energie neutrale’ dijk, maar ook voor het opwekken van energie uit zon en water en dit inventief en grootschalig was opgevat. Energie neutraal betekent slechts dat de energie die nodig is voor bediening en verlichting, ook op de dijk moet worden gewonnen. In hoeverre er verder nog energie kan worden gewonnen moet worden afgewacht. Over zonne-energie zijn nog weinig concrete ideeën geformuleerd. Voor stromingsenergie zijn de kansen nu beperkt. Het lopende experiment met Blue Energy moet nog worden geëvalueerd. De kansen om de dijk als stromingsenergiecentrale te ontwikkelen, zoals beoogd met de Brouwersdam bij de Grevelingen, zijn nooit goed verkend. Al is daar door de IJsselmeervereniging wel steeds op aangedrongen. Sterker nog: er is voor gekozen de pompen die worden aangebracht in de spuisluizen op te hijsen als ze niet nodig zijn voor het spuien onder extreme omstandigheden en ze dus niet in te zetten als turbines om stroom op te wekken onder normale spuicondities. Dit laatste is overigens maar één van de mogelijkheden. Er blijkt nog ruimte voor andere oplossingen, dus voor de creativiteit van de inschrijvende consortia! Ook de grootschalige inzet van zonne-energie behoort hier bekeken te worden. Belangrijk onderdeel van het streven naar een duurzame dijk is ook het zo goed mogelijk verminderen van de barrières voor vis. Dat de vismigratie drastisch moet worden verbeterd en het uitspoelen vis moet worden gekeerd, wil het IJsselmeer/Markermeer als ecosysteem kunnen overleven is langzamerhand wel duidelijk geworden. Al heeft het Rijk lange tijd grote moeite gehad zijn verantwoordelijkheid hier op een overtuigende manier te nemen. De Kaderrichtlijn Water lijkt hierin nu verbetering te brengen.

De visrivier bij Kornwerd en de vispassage bij den Oever leveren zeker een waardevolle bijdrage, maar uiteindelijk zal waarschijnlijk veel meer nodig zijn om

substantieel succes te boeken. Vooral het **BEDIENINGS-REGIME VAN DE SPUISLUIZEN** is hier van cruciaal belang. Hiermee is al in 2014 geëxperimenteerd en de resultaten “blijken in de praktijk goed te werken”, volgens een onderzoek van Arcadis c.s.. Uit de diverse varianten voor visvriendelijk sluisbeheer is een voorkeursvariant voor de Afsluitdijk ontwikkeld en toegepast. Dat betekent dat er korte tijd, bij afgaand tij net voor gelijk water, bij de spuisluizen zout water wordt binnen gelaten en dus een lokstroom opgeroepen. Bij de schutsluizen worden dan extra loze schuttingen uitgevoerd. De resultaten zijn gemonitord. Het blijkt dat zeer grote aantallen, meest kleine vissen in soortenrijke stromen gebruik maken van deze mogelijkheden, vooral 's nachts. De vissen die tijdens het visvriendelijke beheer via de spuikokers het IJsselmeer binnentrokken hadden dit onder regulier beheer niet of nauwelijks kunnen doen, zeggen de onderzoekers.

De vraag is nu of met de te vernieuwen inrichting van de spuisluizen en hun bediening nog verdere winst te boeken is. Misschien geldt dit tot op zekere hoogte ook voor de schutsluizen. Hoewel van de formele opgave weinig inspiratie uit gaat, daarin wordt alleen gesproken over veiligheid en water(afvoer)en duurzaamheid in energetische zin, is te hopen dat de creativiteit van de consortia die aan de bestekken gaan werken hier nog onvermoede mogelijkheden gaat laten zien.

Black box

In het derde kwartaal van 2018 valt dan de **BESLISSING** over de keuze van het consortium dat op bovenstaande punten het “beste” plan heeft uitgewerkt tegen aanvaardbare kosten. Er is wel een nadeel aan deze procedure, namelijk dat de vergelijking tussen de gepresenteerde oplossingen in beslotenheid plaatsvindt vanwege de aanbestedingsregels. Wij (bijvoorbeeld de IJsselmeervereniging) als betrokken partijen moeten er dus op vertrouwen dat de beoordelingscommissie ook onze punten goed meeweegt. Toch weer een beetje een black box dus, bij alle openheid. Een “tevreden omgeving” is de norm voor dit proces. Maar hoe stel je dat vast?

Houtribdijk

Het versterken van de Houtribdijk, dat ongeveer tegelijkertijd moet gaan plaatsvinden als de werkzaamheden aan de Afsluitdijk, is aanzienlijk minder ambitieus. In feite niet veel meer dan de dijk inderdaad versterken, deels met zand, deels met steen. Wij hebben in een zienswijze aangedrongen op nu goed bekijken van de mogelijkheden van openingen in de dijk (‘Het plan van Jan’) en op het plaatsen van de werkzaamheden tegen de achtergrond van een visie op het gehele IJsselmeergebied. Wij vinden het bizar de Afsluitdijk te



openen voor vis en de Houtribdijk dicht te laten. Beide verzoeken werden afgewezen, onder meer vanwege de veronderstelde urgentie van de dijkversterking. Nu is ook hier de fase van het bestek en de keuze van ‘aannemer’ aangebroken. Het is wonderlijk om te lezen dat nu een groep waarin Natuurmonumenten, Vogelbescherming en Sportvisserij Nederland samenwerken, aandringt op het in het voorgenomen werk ‘meenemen’ van de aanleg van een aantal eilanden aan beide zijden van de Houtribdijk. Zonder overigens daarbij tevens de doorlaatbaarheid van de dijk aan de orde te stellen. Het lijkt op zich een sympathiek idee om de gehele zone rond de Houtribdijk te zien als potentieel ontwikkelingsgebied voor natuur. Maar dan wel op grond van een goed plan, waarin ook toeristische mogelijkheden/belangen worden meegenomen. Met eilanden gaan ‘strooien’ zonder de gebruikelijke procedure met visievorming, zienswijzen, MER et cetera te doorlopen is ongewenst en waarschijnlijk juridisch onmogelijk. De IJsselmeervereniging heeft er steeds voor gepleit dat de Marker Wadden eerst grondig moeten worden gemonitord en geëvalueerd alvorens verdere eilandplannen te maken. Ook de mogelijkheden om aan de oevers nieuwe natuur te ontwikkelen moeten hiertegen worden afgewogen. Maar er is natuurlijk niets tegen om het denkproces over de Houtribzone, inclusief de doorlaatbare dijk, een flinke boost te geven met deze ideeën. Want de huidige dijkversterkingsplannen hebben geen enkele meerwaarde voor de natuur. En je kunt het geld toch maar één keer uitgeven. Dus waarom niet ‘reguler pour mieux sauter’?

Rijk laat kansen liggen. Pakken de waterbouwers ze op?

Kijkend naar de dijkverbeteringsplannen moeten we concluderen dat men niet heeft willen doorpakken naar fundamenteel betere oplossingen die het herstel van estuariene dynamiek wezenlijk dichterbij zouden brengen. Afgezien van de financiële drempels komt dat grotendeels omdat het Rijk sinds een aantal jaren geen integrale verantwoordelijkheid meer erkent voor het beheer van de Grote Wateren. Dus ook niet voor het IJsselmeer. Men beperkt zich, zoals ook in het Deltapro-

gramma, tot de aspecten veiligheid en water. Natuur en ook energie worden nu gezien als een regionale verantwoordelijkheid. Afgezien van de (bijna) onmogelijkheid om een natuurbeleid door vijf provincies te laten voeren gaat het hierbij mis bij het gesprek over de grote dijken. En daar gaat toch echt het Rijk zelf over en niet de provincies. Door de eigen verantwoordelijkheid voor de natuur en de energie te ontkennen bij de renovatie van de Afsluitdijk en de Houtribdijk laat het Rijk kansen liggen en worden Afsluitdijk en Houtribdijk ook na renovatie geen iconen van duurzaamheid. Hopelijk wordt deze weeffout in de taakopvatting bij het Rijk in de komende kabinetsformatie rechtgetrokken, anders wordt natuurherstel in het IJsselmeergebied meer dan nodig belemmerd en op de lange baan geschoven. Bij de Afsluitdijk ging dat al mis toen enkele jaren geleden na het oproepen van werkelijk grensverleggende ideeën over energie en vispassage de discussie plots en zonder uitleg werd afgebroken. Het blijft wonderlijk dat we over de hele wereld rondtoeteren dat we zo creatief met water omgaan, terwijl we in eigen huis wezenlijke discussies uit de weg gaan. Deze creatieve discussie zal vast op korte termijn ook niet worden gevoerd. Des te belangrijker dat de aan de aanbesteding deelnemende consortia alles op alles zetten om er op beide thema's nog zo veel mogelijk uit te halen bij de renovatie van de sluiscomplexen. En dat bij de beoordeling van de planconcepten deze aspecten ook een belangrijke rol krijgen!

Duizenden verhongerende kuikens?

Wat betreft de Houtribdijk lijkt 't het beste de planvorming maar een tijd stil te leggen, aannemend dat het veiligheidsaspect door de maatregelen bij de Afsluitdijk in feite niet urgent meer is. Het is zeer de moeite waard de hele situatie op en rond de dijk nog eens met een open oog te beschouwen en ook hier oplossingen te kiezen die het herstel van de estuariene dynamiek dichterbij brengen. Dus koersen op levend water en een fors hogere visstand in Markermeer en IJsselmeer, als draagvlak voor de internationale vogelfunctie. Een ‘open’ Houtribdijk is absolute voorwaarde voor een zinvolle uitbreiding van het plan Marker Wadden. De IJsselmeervereniging moet dus zijn strijd hiervoor met enthousiasme en overtuiging voort zetten. Doen we dit niet, dan kan het volgende beeld werkelijkheid worden: nieuwe eilanden en oeverlanden waar duizenden jonge vogels worden geboren die om het leven komen door gebrek aan voedsel. Er zal namelijk onvoldoende vis zijn die de ouders kunnen vangen. Dit blijkt al het geval op het nieuwe vogeleiland De Kreupel. Het drama van de duizenden beesten zonder voedsel in de Oostvaardersplassen mag zich niet herhalen bij de watervogels! ■



De politieke
barometer in het
IJsselmeergebied:
‘veranderlijk’

Met de Tweede Kamerverkiezingen in het vooruitzicht sprak de redactie van IJsselmeerberichten met een aantal fractiespecialisten over de toekomst van het IJsselmeergebied. Voor deze ronde interviewden wij GroenLinks, CDA, SP, VVD, D66 en de Partij voor de Dieren. Onze gespreksthema's waren de waarde van het IJsselmeergebied, de windparken, natuurbescherming en doorlaatbare dijken, plannen voor een grote luchthaven bij Lelystad én hoe krijgen we het IJsselmeergebied bestuurlijk onder dak en wat wordt er dan opgelost? Voor de beslissing op wie u gaat stemmen in maart 2017 kan deze politieke barometer voor u – als liefhebber van het IJsselmeergebied – worden afgelezen als 'veranderlijk', maar hij geeft toch inzicht in waar de depressies en hoge drukgebieden vandaan komen.

Kees Schouten,
Angèle Steentjes

In hoeverre (h)erkent u als politicus het IJsselmeer en de omgeving als een waardevol gebied met een eigen identiteit en wat is voor u de persoonlijke 'waarde' van het IJsselmeergebied?

Liesbeth van Tongeren, GroenLinks

Het IJsselmeergebied heeft met de Kuststrook, Zeeland en de Wadden gemeen dat er nog veel grote ruimte is en uitgestrekte natuur. En dat is mooi want niet iedere Nederlander heeft na 500 meter wandelen al behoefte aan warme chocolademelk en pannenkoeken. Je moet in zo'n gebied een afweging van de belangen maken: recreatievoorzieningen zijn niet per se noodzakelijk, maar energiewinning met schone windmolens is echt nodig en daarvoor hebben we alle plekken met voldoende wind nodig. Liefst goed ingepast in het landschap. Dat is ook in het belang van het IJsselmeergebied zelf, want door de klimaatverandering en zeespiegelstijging wordt ook het IJsselmeergebied bedreigd met nog meer metershoge dijken.

Jaco Geurts, CDA

Wonend in Barneveld gaan we regelmatig naar een van de Veluwerandmeren en soms naar Spakenburg, dat ligt aan het Eemmeer. Het IJsselmeer zien we echter als we naar Enkhuizen of Urk gaan. De overstromingen van de vroegere Zuiderzee herinneren nog aan een tijd dat het water vaak slachtoffers maakte. Het is nu vooral een magnifiek, weids gebied in het hart van ons land. Voor het CDA is het IJsselmeer belangrijk voor onze zoetwatervoorziening en draagt het bij aan ons gevoel van rijkdom met zijn natuur en recreatie. Wat mij betreft worden de Marker Wadden niet verder uitgebreid. Ik vind dat we evenwicht moeten behouden tussen recreatie, economische activiteiten en de natuur.

Eric Smaling, SP

Het IJsselmeer is, met de zuidwestelijke zeegaten, het levende bewijs van de eeuwenlange strijd tegen het water. Op oude kaarten is het nog een veengebied, later weggeslagen door stormen. In pre-Afsluitdijkboeken lees je hoe het in de Zuiderzee gestorte afval bij hoog water weer terug Amsterdam in dreef. De allure van steden als Hoorn en Kampen en dorpen als Volendam, Muiden en Hindeloopen spreekt boekdelen. Op dit moment vervult het IJsselmeer nog steeds een bijzondere rol als geografisch zwaartepunt dat het land in noord, oost en west verdeelt, als veroorzaker van het cadeautje dat Oostvaardersplassen heet, en als bron van activiteit, inderdaad gerelateerd aan natuur, recreatie, energie en bewoning en verbinding, de regio Amsterdam-Almere in het bijzonder. In het volle land dat we zijn is het zaak benutting en bescherming goed tegen elkaar af te wegen. De Marker Wadden zijn een mooie uitdaging, het moet kunnen met onze Hollandse waterbouwkundige creativiteit om hier iets moois van te maken. Amsterdam loopt vol, grond en huizen worden te duur. Almere moet meer bij Amsterdam gaan horen, misschien dat een lightrail dat gevoel versterkt. En ik ben blij dat de Markerdijk zodanig wordt versterkt dat het landschap wordt gespaard.

Barbara Visser, VVD

Wie Nederland zegt, zegt ook water. Voor mij is het IJsselmeer een aantrekkelijk gebied voor recreatie met een goede zoetwaterkwaliteit. Ik ben kritisch op het buitendijks bouwen, zoals Almere dat wilde. De plannen zijn in de oude tijd gemaakt, inmiddels is er een crisis geweest en zien we weer een toenemende druk op de woningmarkt. Almere kan hier een belangrijke rol in spelen, maar we moeten stoppen met aanbodgerichte bouw in de hoop dat mensen er dan zelf wel komen

wonen in Almere. Kortom, niet zomaar oude plannen uit de kast trekken, maar goed kijken naar de huidige vraag naar woningen. Dit gaat niet alleen om kwantiteit, maar vooral om kwaliteit.

Fatma Koser Kaya, D66

Net als het kustgebied en de Wadden is het IJsselmeergebied een van de laatste grote uitgestrekte natuurgebieden van ons land. Elk van die natuurgebieden heeft zijn eigen belangrijke waarde en heeft specifieke aspecten waar we heel zuinig op moeten zijn. Ik heb me ingezet om te voorkomen dat minister Melanie Schultz van Infrastructuur en Milieu haar plan kon uitvoeren om de kust vol te bouwen. Ik ben blij dat dit gelukt is, want de Nederlandse kust is voor een belangrijk deel prachtig bewaard gebleven, vrijwel zonder verrommeling zoals we dat in veel buitenland zien. Ik denk dat dit ook geldt voor het IJsselmeergebied, dat we ook niet te grabbel moeten gooien aan onzorgvuldig beheer en verrommeling. Het belang van natuur is niet alleen dat wij ervan kunnen genieten, maar ook voor het voortbestaan van vogels, vissen, zoogdieren en planten. Die kunnen hier niet in de Tweede Kamer langskomen om te praten voor hun belang.

Esther Ouwehand, Partij voor de Dieren

Het IJsselmeergebied is eigenlijk wel vergelijkbaar met het Waddengebied, omdat het zo'n groot en waterrijk deel van ons land is. Er is ook een duidelijke historische en natuurlijke relatie met het Waddengebied. Niet veel landen hebben zo'n mooi groot watergebied in het midden waaromheen Nederland eigenlijk ligt. Het IJsselmeergebied is ook als natuurgebied van internationaal belang, voor trekvogels en als groot open water met planten en vissen.

Windparken in het IJsselmeergebied

Als ook Windpark Fryslân doorgaat staat er feitelijk een hek van windmolens om het IJsselmeer. Wat vindt u van al die grootschalige windparken die er staan en gepland zijn en in het bijzonder het nu geplande Windpark Fryslân langs de Afsluitdijk?

Liesbeth van Tongeren, GroenLinks

Ik weet dat heel veel mensen windmolens erg lelijk vinden en hinderlijk. Ik zelf vind ze prachtig en ze geven heel veel schone energie, veel meer dan ooit met zonnepanelen mogelijk is. We hebben een internationale verplichting, ook tegenover onze



Liesbeth van Tongeren (GroenLinks)

'Behoud de weidsheid van het IJsselmeer. Niet iedereen wil na 500 meter wandelen al warme chocolademelk'



Jaco Geurts (CDA)

'Wat mij betreft worden de Marker Wadden niet verder uitgebreid'

kinderen, om onze energievoorziening duurzaam en schoon te maken. Daarvoor is nu elke geschikte plek nodig. Minister Henk Kamp van Economische Zaken heeft met alle provincies een overeenkomst waar hun taakstelling op het gebied van windenergie gerealiseerd moet worden en daarin heeft Friesland gekozen voor Windpark Fryslân. Mijn persoonlijke voorkeur gaat uit naar kleinschaliger oplossingen, zoals het plan van 'Fryslân foar de wyn', waarin dorpen en steden het initiatief hebben. Als dat een echt alternatief zou zijn, heeft dat mijn voorkeur. Verder: goede inpassing in het landschap is heel belangrijk, maar gezien de urgentie van voldoende plekken misschien niet altijd haalbaar. Overigens vallen de effecten van windmolens op de omgeving in de praktijk vaak erg mee en moet je er ook even aan wennen. Toen de waterwindmolens in Noord-Holland op grote schaal gebouwd werden, was daar ook veel weerstand tegen, want ze waren 'lelijk' en stonden in het schootsveld voor de verdediging. Als het om trekvogels gaat zijn er heel duidelijke richtlijnen dat als windmolens in de trekroutes staan, ze bepaalde periodes gewoon uit moeten om vogels veilig de gelegenheid te bieden zich te verplaatsen.

Jaco Geurts, CDA

Voor het CDA is lokaal draagvlak erg belangrijk. Het CDA heeft lang gepleit voor windmolens op en langs de Afsluitdijk. Door toedoen van PvdA en FNP (Fryske Nationale Partij) was dat niet mogelijk. Bij de huidige plannen moeten omwonenden kunnen meeprofiteren van het windmolenproject. Omwonenden moeten ook in een vroegtijdig stadium kunnen meebeslissen over hoe en waar windmolens passen.

Eric Smaling, SP

Ons landschap moeten we koesteren. Maar de geschiedenis staat niet stil en het landschap ook niet. Ook nieuwe landschapselementen zoals windmolens kan ik op plekken waarderen. Maar zeker niet overal. Ik had graag gezien dat *Fryslân foar de wyn* was geaccepteerd als windprogramma in Friesland. Dan hadden er geen grote molens in het IJsselmeer hoeven te worden geplaatst. Vorig jaar heb ik een motie ingediend om alle wind-op-landprojecten in Groningen, Friesland, Drenthe en de kop van Noord-Holland die onder de rijkscoördinatie-regeling vallen, 'on hold' te zetten totdat men gezamenlijk tot een participatieplan is gekomen waarin lokale gemeenschappen kunnen meebeslissen. Draagvlak onder

de bevolking is essentieel bij grote ingrepen in het landschap. Ik pleit ervoor om bij plannen voor windmolens de mensen in het gebied de mogelijkheid te geven om eventueel ook op een alternatieve, gelijkwaardige manier invulling te geven aan de verduurzamingsopgave. Zo gebruik je de kracht en de creativiteit van mensen. Een lijnopstelling langs de Afsluitdijk zou kunnen, maar dat betekent niet dat het hele IJsselmeer vol gezet hoeft te worden. Ik heb ook een motie ingediend om alternatieven voor wind op land (inclusief IJsselmeer) te onderzoeken. Daarbij denk ik met name aan zonne-energie, dat veel minder horizonvervuiling geeft.

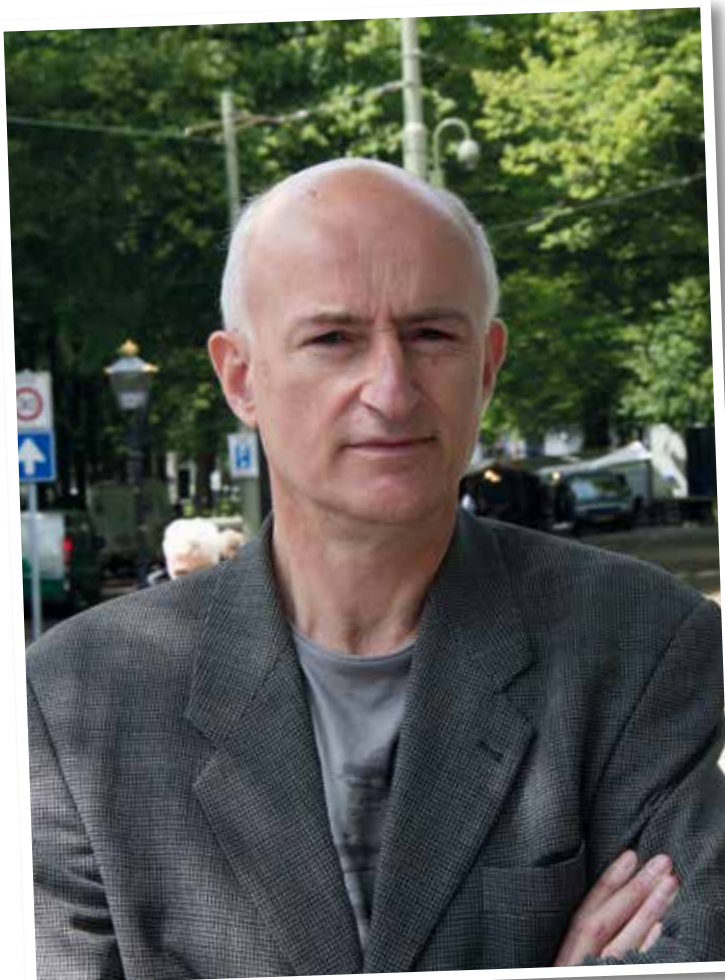
Barbara Visser, VVD

Dit is altijd een dilemma, want waar moeten de windmolenparken staan? Veel mensen zijn voor windenergie, maar niemand wil de windmolens in de buurt hebben staan. Ik snap die zorgen. Er is een energieakkoord gesloten en Nederland heeft daarin afgesproken om meer alternatieve energie te gaan opwekken. Minister Kamp is iemand die zich aan zijn woord houdt. Dus als

je wilt gaan verduurzamen moet je op zoek gaan naar locaties. Het IJsselmeer is een gebied waar het waait en relatief weinig mensen wonen. We moeten altijd kritisch kijken naar de locaties, maar op een gegeven moment zullen we wel een besluit moeten nemen.

Fatma Koser Kaya, D66

Voor alle gebieden met veel natuur geldt dat ze niet op slot kunnen, dat er ontwikkelingen mogelijk moeten blijven. Voor de verduurzaming van onze energievoorziening moeten we veel windmolens plaatsen, anders lukt het niet om belangrijke doelstellingen op dit gebied te halen. We moeten echter wel goed luisteren naar deskundigen en bewoners bij de keuze van windparklocaties, want het kan niet overal. Als de locatie van Windpark Fryslân te weinig draagvlak heeft onder de bevolking en ook deskundigen zeggen dat het te schadelijk is voor de natuur en het landschap, dan moet er ook naar alternatieven worden gekeken. Ik wil me er verder in verdiepen. Dit geldt overigens niet alleen voor het IJsselmeer, maar ook voor de Waddenzee.



Eric Smaling (SP)

**'Almere moet meer
bij Amsterdam gaan horen,
misschien dat een lightrail
dat gevoel versterkt'**

Barbara Visser (VVD)

'Ik ben kritisch op het buitendijks bouwen, zoals Almere dat wilde'



Esther Ouwehand, Partij voor de Dieren

We moeten in Nederland hard aan de slag om onze energievoorziening duurzaam te maken. Daarvoor moeten we in de eerste plaats veel energie gaan besparen en stoppen met onnodige verspilling en onnodige vervuiling met CO₂ en fijnstof. We moeten ook zo snel mogelijk af van kolencentrales waarin bijvoorbeeld 'Colombiaanse bloedkolen' worden gestookt. Maar we moeten dus ook investeren in windenergie. Geen enkele vorm van energieopwekking is zonder nadelen, dus ook windenergie niet. Bij de plaatsing van windmolens moet de wettelijke natuurtoets worden toegepast, vinden wij. Daarom waren wij van de Partij voor de Dieren ook tegen de plaatsing van windmolens bij Urk. Daar is nu de in strijd met de Natuurbeschermingswet een groot aantal windmolens geplaatst. Om met Lucebert te spreken: 'Alles van waarde is weerloos.' Het is treurig, maar wij zijn er inmiddels al een beetje aan gewend dat andere politieke partijen niet zo onder de indruk raken van schade aan de natuur. Maar wij blijven vinden dat je ook voor windmolens goed moet kijken waar die de minste impact hebben. De Afsluitdijk is dus niet geschikt in verband met de vogeltrekroutes.

Doorlaatbare dijken en natuurontwikkeling

Omdat het gehele IJsselmeer en het Markermeer Natura 2000-gebied zijn, wordt er veel geld uitgegeven aan natuurontwikkeling, maar (veilige) doorlaatbare dammen (Afsluitdijk en Houtribdijk) zijn veel belangrijker voor het herstel van de dynamische estuariumnatuur. Wat vindt u?

Liesbeth van Tongeren, GroenLinks

Waarom lukt jullie lobby voor zo'n doorlaatbare Houtribdijk niet? Er is veel te zeggen voor natuurlijker waterbeheer. Wij van GroenLinks zijn voorstanders van een veel kleinschaliger landbouw, waarin boeren ook een taak hebben op het gebied van natuurbeheer. Daarin past een beleid van meer natuurlijke stroming in het IJsselmeergebied, met meer vispassages, meanderende beken et cetera heel goed. Ik ben heel actief geweest voor het openen van de sluizen van het Haringvliet, waar dezelfde situatie met veel te weinig natuurlijke dynamiek in het water nu opgelost gaat worden. Er komt weer een beetje eb en vloed, vissen kunnen van zee naar zoet en omgekeerd. Jullie moeten daarin goed volhouden en blijven pleiten voor herstel van de na-

tuur. Dat spreekt niet vanzelf: zachte krachten moeten worden beschermd!

Jaco Geurts, CDA

Als het probleem oplossen zo simpel was, was het allang gedaan. Het IJsselmeer is belangrijk voor onze zoetwatervoorziening. Met de vernieuwing van de Afsluitdijk wordt gewerkt aan het mogelijk maken van de trek van vissen. Waterveiligheid en onze zoetwatervoorziening moeten worden geborgd bij een keuze voor meer doorlaatbare dammen en dit moet dan ook zeer zorgvuldig gedaan worden.

Eric Smaling, SP

Voor het IJsselmeer zie ik een toekomst als natuur- en recreatiegebied. Het is helaas treurig gesteld met de natuur en de visstand op het IJsselmeer. Het IJsselmeer is nu te veel een vissenkomp met afgesloten water. Ik zie graag dat de natuurlijke systemen hersteld worden, inclusief verbindingen richting Waddenzee. Zoals ook in de Natuurambitie Grote Wateren staat, wil ik zoet en zout water met elkaar in verbinding brengen met een vismigratierivier door de Afsluitdijk. Ook door de Houtribdijk moet een doorgang komen voor vissen. De SP heeft de staatssecretaris gevraagd om een uitvoeringsplan. Ook zijn we voor aanleg van de Marker Wadden en voor een samenhangend natuurplan voor het IJsselmeergebied. Op plekken waar het kan, biedt de natuur ruimte voor recreatie en toerisme. Het IJsselmeer lijdt nu aan overbevissing. Daar moeten we snel iets aan doen voordat het te laat is. We hebben een plan nodig waarbij de natuur zich kan herstellen en de beroepsvissers een sociaal perspectief krijgen voorgeschoteld met een rendabele toekomst binnen dan wel buiten de visserij. Hier is een goed plan voor: het Masterplan IJsselmeervisserij. Helaas is dat gestrand. De SP pleit voor een Masterplan IJsselmeervisserij 2.0, waarbij partijen tot een overeenkomst komen en er geld vanuit het Rijk komt om de plannen sociaal en ecologisch verantwoord uit te voeren. Dat maakt de weg vrij voor herstel van de visstand, natuurherstel en de opbloei van recreatie en toerisme.

Barbara Visser, VVD

Ik ben geen voorstander van allerlei vispassages en migratierivieren, waarvan de nut en noodzaak niet zijn aangetoond. Het zijn heel dure projecten waarvan niemand weet of ze inderdaad enig resultaat opleveren. Projecten als eekhoornpassages of paddendoorgangen zijn als een soort hagelslag over Nederland uitgestrooid. Ze zijn duur en er wordt amper kritisch geëvalueerd of de doelen wel worden bereikt. U vindt de Marker Wadden ook zo'n project? Ik vind

dat we moeten oppassen dat het snel een knuffelproject wordt van natuurbeschermers zonder dat we nog nuchter naar de werkelijke resultaten en kosten durven te kijken. Het openmaken van de Houtribdijk kan misschien wel wenselijk zijn, maar het is ook erg duur, het is ongewis wat het resultaat is en daarom nu ook geen optie.

Fatma Koser Kaya, D66

D66 wil dat zoet-zoutestuaria en nettenvrije zones daaromheen worden gecreëerd en hersteld. Ik weet dat er problemen zijn met de natuur in het IJsselmeergebied. Ik begrijp dat dit nu vooral in het Markermeer speelt. Als jullie zeggen dat het maken van openingen in de Houtribdijk een belangrijke verbetering voor de natuur oplevert en dat het ook veilig kan, dan begrijp ik niet dat er niet serieuzer naar gekeken wordt. Ik wist niet dat het water van het Markermeer drie jaar in dit meer verblijft en dat 25 procent van het water door verdamping verdwijnt. Ik wil er graag meer over weten en misschien samen met collega's van andere partijen over praten. Want als de Houtribdijk nu op de nominatie staat om gerenoveerd te worden, is het een belangrijk moment om er iets aan te doen. Het is wel belangrijk dat ook lokale partijen, zoals de gemeenten Lelystad en Enkhuizen, en de provincies mee steun geven. De Marker Wadden zijn misschien wel leuke vogeleilanden, maar als de visstand niet verbetert, dan hebben die vogels daar niets te zoeken.

Esther Ouwehand, Partij voor de Dieren

Herstel van de estuariene natuur in het IJsselmeergebied steunen wij en als met het doorlaatbaar maken van de Afsluitdijk en de Houtribdijk daaraan een bijdrage kan worden gegeven, dan heeft dat zeker onze steun. Het verbeteren van de waterkwaliteit en voedselsituatie in het IJsselmeergebied moet ook tot stand komen door een veel natuurlijker veehouderij en mestbeleid. Nu is dat ook een bron van veel ellende voor de natuur en voor de waterkwaliteit van de grote wateren. Er is natuurlijk in de intensieve veehouderij ook veel dierenleed en het zorgt voor gezondheidsrisico's, denk aan de overdosering van antibiotica, waardoor het ook bij mensen resistentie oplevert. Een echt grondgebonden veehouderij brengt ons weer wat dichterbij de natuur en dat is ook goed voor de koeien, de boeren en het IJsselmeergebied.

Groot Schipholfiliaal bij Lelystad

Er wordt al tientallen jaren gesproken over een tweede grote luchthaven in de Flevopolder nabij Lelystad. Is het wel zo'n goed idee, zo'n tweede grote luchthaven?

Liesbeth van Tongeren, GroenLinks

Nee, dat is helemaal geen goed idee. Zo'n tweede luchthaven voorziet in een sterke uitbreiding van het luchtvaartverkeer en dat is absoluut niet goed. Zeker niet voor de ecologische boeren bij Lelystad, die dan waarschijnlijk problemen gaan krijgen met hun certificering. Wij van GroenLinks pleiten voor een verbetering van de aansluiting van het noodzakelijke luchtvaartverkeer op treinverkeer, zodat je als reiziger makkelijk kunt overstappen en bijvoorbeeld ook je bagage makkelijk meegaat. Dat kan veel beter en daarmee kunnen veel korte vluchten worden vermeden. Er is momenteel al veel onnodig luchtvaartverkeer. Overigens is de businesscase van die nieuwe luchthaven gebaseerd op de exploitatie van de parkeerplaatsen rond het vliegveld.

Jaco Geurts, CDA

Schiphol loopt tegen zijn grenzen aan. Groei blijft belangrijk, omdat de luchthaven veel bijdraagt aan de BV Nederland. De Provincie Flevoland en de gemeente Lelystad hebben aangegeven liever gisteren dan vandaag te beginnen met het nieuwe vliegveld. Dat daartoe een aantal zaken, zoals natuur in Flevoland en de komst van luchtvaartmaatschappijen en meer passagiers, aandacht van Schiphol en Rijk behoeven staat als een paal boven water.

Eric Smaling, SP

De SP is geen voorstander van een luchthaven bij Lelystad. De overlast van vliegverkeer wordt hiermee namelijk verspreid. Ten tweede schuilt er een groot gevaar in de nabijheid van de Oostvaardersplassen en de Randmeren. Vogels vliegen daar vaak en laag, op de thermiek. Dat bezwaar wordt volstrekt niet serieus genomen als risico voor de vliegveiligheid. De nabijheid van Schiphol is ook een lastig punt voor de vliegveiligheid, je komt al heel snel in elkaars vliegroutes. Ten derde wordt de economische winst overschat. Het werkgelegenheidseffect is klein en er is geen interesse van luchtvaartmaatschappijen voor Lelystad.

Barbara Visser, VVD

De luchtvaartsector is nu een heel belangrijke groeifactor en blijft ook in de toekomst groeien. Schiphol kan nog maar beperkt uitbreiden. Lelystad Airport lijkt mij daarom een heel goede optie, het is ook goed voor de lokale en nationale economie. Natuurlijk is er tegenstand, maar dan geldt hetzelfde als bij de windmolens: in ieder gebied is er wel protest. Dat de chartermaatschappijen nu tegenstribbelen heeft met hun onderhandelingspositie met Schiphol te maken, dat begrijp ik wel.

Fatma Koser Kaya, D66

De bestuurders van Lelystad staan te springen om een uitbreiding van hun vliegveld voor de chartermaatschappijen. De groeimogelijkheden voor Schiphol zijn beperkt, dus moet er goed gekeken worden of die luchthaven er bij Lelystad kan komen. Dat vereist een goede omgevingsvisie (in het kader van de Omgevingswet, red.). Daaruit moet blijken of er geen nadelige gevolgen zijn voor bijvoorbeeld de vogels uit de nabijgelegen Oostvaardersplassen en voor de biologische landbouwbedrijven bij Lelystad. Ik weet dat ze zich daar profileren als een groene ecologisch zone met onder meer veel biologische landbouw. Ook moet er voldoende draagvlak zijn onder omwonenden, die er ongetwijfeld iets van gaan merken als die charters daar gaan starten en landen.

Esther Ouwehand, Partij voor de Dieren

De Partij voor de Dieren vindt dat geen goed idee. Het proces van klimaatverandering dwingt ons om de mobiliteit minder belastend te maken voor het milieu. We moeten dus sowieso de onnodig belastende mobiliteit verminderen. Dat kan door het gebruik van de trein voor de kortere Europese afstanden te stimuleren door het reizen per trein makkelijker en even duur of goedkoper te maken dan het vliegtuig. Wij zijn dus geen voorstander van verdere groei van het luchtvaartverkeer. Zo'n extra luchthaven is natuurlijk schadelijk voor de omgeving van Lelystad met de Oostvaardersplassen en de ecologische landbouwsector. Maar uitbreiding bij Schiphol is ook de oplossing niet, omdat de zeer schadelijke effecten op de gezondheid door ultrafijnstof uit vliegtuigen inmiddels grote reden tot zorg geven.

Versnipperd bestuur: rommelig beleid

Het IJsselmeergebied is versnipperd over de beleidsgebieden van vele gemeenten, provincies, waterschappen, ambtelijke diensten, min of meer verzelfstandigde rijksdiensten zoals Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer en natuurbeheerders zoals de Landschappen en Natuurmonumenten. Wie vindt u dat de regie in het gebied moet hebben en wat zou er dan zo snel mogelijk aangepakt moeten worden?

Liesbeth van Tongeren, GroenLinks

Ik denk dat in het IJsselmeergebied dezelfde situatie bestaat als in het Waddengebied: honderden instanties en besturen gaan er over en het is een grote bestuurlijke drukte. Dat is niet zo gemakkelijk te veranderen en we moeten ons richten op enkele democratisch gekozen instellingen zoals het Rijk, de provincies en de gemeenten. Een nieuw soort bestuursorgaan dat niet

democratisch is moeten we niet willen. Om echt ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan, zoals bouwen in de kuststrook of allerlei buitendijkse bouwaspiraties van gemeenten rond het IJsselmeer, zouden in de Omgevingswet een aantal belangrijke spelregels moeten worden opgenomen als richtlijn.

Het gaat op dat gebied niet de goede kant uit. De rechtse kabinetten van de afgelopen jaren bewegen de verkeerde kant uit. Alleen een nieuwe linkse coalitie zou hier iets aan kunnen doen. Daarom moet de IJsselmeervereniging doorgaan met weerstand bieden aan al die lokale wethouders met grote plannen, die de natuur en het landschap bedreigen.

Een troost: de zachte krachten gaan winnen!

Jaco Geurts, CDA

Het CDA wil dat de regie zo dicht mogelijk bij de inwoners ligt. Aangezien er vele stakeholders betrokken zijn is enige regie van rijksoverheid en provincies zeker van belang.

Eric Smaling, SP

Het Rijk hoort de partij te zijn met de boven-provinciale blik die partijen bij elkaar brengt om gezamenlijk

een visie te ontwikkelen. Toen het natuurbeleid werd gedecentraliseerd – waar wij tegen waren – is onvoldoende nagedacht over beleid voor provinciegrens-overschrijdende natuur, zoals het IJsselmeer.

De SP wil nationale regie en nationaal geld voor de grote wateren zoals het IJsselmeer. De toekomst van het IJsselmeer moet daarom verankerd worden in de Nationale Omgevingsvisie en bij het vaststellen van de regie moet wellicht gekeken worden naar het proces rond de Waddenzee, dat eenzelfde worsteling doormaakt, maar nu aankeerst op meer duidelijkheid wie waarover gaat en wat wel of niet kan.

Barbara Visser, VVD

Het is inderdaad een bestuurlijk versnipperd gebied. Toch heb ik het idee dat rond het IJsselmeer goed wordt samengewerkt en dat leid ik af uit het Deltaprogramma. Het ontwikkelen van plannen en beleid is rond het IJsselmeer vrij probleemloos gegaan. Het onderlinge overleg is goed georganiseerd, ik heb niet van wrijvingen en problemen gehoord. Alleen de discussie over de Zuiderzeedijk loopt nog, maar daar wordt naar een oplossing gezocht, heb ik begrepen.

In een land als Nederland zullen we altijd een dergelijk



Fatma Koser Kaya (D66)

'De Marker Wadden zijn misschien wel leuke vogeleilanden, maar als de visstand niet verbetert, dan hebben die vogels daar niets te zoeken'

Esther Ouwehand
(Partij voor de Dieren)

'De locatie bij
de Afsluitdijk is
niet geschikt voor
windmolens vanwege
de vogeltrekroutes'



probleem hebben, omdat er altijd vragen zijn die niet bij gemeente of natuurbeheerder liggen. Daarom is het van belang om met elkaar doelstellingen af te spreken over wat je wilt met een gebied en heldere afspraken te maken over wie wat doet. En als je vraagstukken krijgt die je vooraf niet zag aankomen, gewoon om tafel gaan om te zoeken naar een oplossing.

Fatma Koser Kaya, D66

D66 heeft het in de Omgevingswet voor elkaar gekregen dat door provincies bijzondere landschappen kunnen worden beschermd. Provincies kunnen zo'n landschap aanwijzen op basis van de bijzondere kenmerken ervan, zoals donkerte en weidsheid. Op die manier kunnen ook gebieden die niet vanuit rijkswege een bijzondere bescherming genieten, zoals Natura 2000-gebieden, toch beschermd worden.

Het is mij niet goed bekend hoe het in het IJsselmeergebied zit, maar van het Waddengebied en de kuststrook weet ik dat er heel veel organisaties en overheden – met deelbelangen – gaan over zo'n gebied. Juist voor de bescherming van de natuur en het landschap is het nodig dat de rijksoverheid een

sterke regierol neemt. Dat betekent niet dat ze de rol van provincies, gemeenten en natuurbeheerders moet overnemen. Het gaat erom dat er goed wordt samengewerkt en dat de vastgestelde natuurbelangen worden veiliggesteld. Natuur en landschap houden zich niet aan provincie- en gemeentegrenzen. Het is verkeerd als door rommelige besluitvorming ook het landschap verrommelt.

Esther Ouwehand, Partij voor de Dieren

De collectieve waarde van de natuur verdient bescherming en dat gaat verder dan het belang van direct omwonenden. Daarom moet de regie hiervan op rijksniveau plaatsvinden. Dat geldt eigenlijk voor de gehele ruimtelijke ordening die je niet zomaar kunt 'weg delegeren' aan provincies en andere besturen. Dat blijkt ook herhaaldelijk nodig in verband met internationale verplichtingen zoals de Natura 2000-richtlijnen. Ook voor het IJsselmeergebied, dat ligt op het grondgebied van meerdere provincies en van veel gemeenten, geldt dat er een correctiemogelijkheid moet zijn op eventuele ongewenste plannen die slechts een deelbelang dienen. ■

De inpoldering

Varen is mijn ambt
Wil mij dat niet beletten
Door mensenhand vervormd
Door dijken en door wetten

'In de branding *van het leven*'

Onder deze titel publiceerde Gerrit Portengen onlangs een nieuwe dichtbundel. Gerrit steunt sinds het eerste begin de IJsselmeervereniging en komt op voor het open zeilwater en de natuur als geen ander. Graag besteden we aandacht aan zijn dichtwerk.

Jeroen Determan

Charterschipper Gerrit Portengen schreef een bundel met bijna honderd gedichten. Vrijwel allemaal gaan ze over het IJsselmeer, varen, inpolderen en vroeger. De bundel kwam uit ter gelegenheid van zijn tachtigste verjaardag. Gerrit heeft verder gekeken dan alleen het IJsselmeer: 'Ik heb 52 maal op New York gevaren, voor Vinke & Co. Een paar jaar geleden ben ik nog een keer met mijn vrouw daarheen gegaan, om haar alle plekjes te laten zien die ik toen bezocht heb.'

Wat heb jij met het water?

'Wat ik met het water heb? Mijn sterrenbeeld is Waterman – misschien is het daardoor gekomen. Ik was nog geen zestien jaar oud toen ik in 1952 aanmonsterde bij de KNSM. Dat kon toen als je een speciale toestemming van beide ouders kon overleggen. Bij de KNSM hielden ze van mensen die hun handen uit de mouwen staken. Je moest dus niet met de trein naar het aanmonsterkantoor komen, dat was voor luiaards. Ik kwam toen

wel met de trein naar Amsterdam, maar onderweg maakte ik mijn handen vuil aan een geparkeerde fiets en deed alsof ik helemaal uit Weesp was komen fietsen. "Mijn ketting liep eraf." Dat hielp – ik werd aangemonsterd. Toen ik daar op het scheepvaartkantoor kwam, was ik helemaal gevangen. Ik dacht: hier kom ik terecht, dit wordt mijn leven. Ik zag nog een stoere bink met een echte plunjezak over zijn schouder – en was helemaal verkocht.'

Sinds wanneer schrijf je?

‘Mijn hele leven heb ik geschreven. Ik had als jongeman al veel fantasie. Ik vertelde ’s avonds verhalen op het achterdek aan de bemanningsleden die vrij van wacht waren: soms verzonnen, soms ware verhalen. Ze kwamen graag luisteren – er was toen nog geen enkel entertainment op de schepen. Nu kan een bemanning ook buitengaats het internet op en zich daarmee vermaken. Mijn fantasie werkt ook als ik bepaalde dingen meemaak – als ik bijvoorbeeld rondloop op een prachtig oud kerkhof en de opschriften lees.’

En wanneer kwam het zeilen in beeld?

‘Na het varen op zee kwam ik in de zeilende binnenvaart. Laatst hebben we het eens opgeteld: we hebben 44 schepen gehad. En ik heb ze allemaal goed verzorgd achtergelaten. We zochten ook casco’s om op te knappen. Woon-scheepjes in de Amsterdamse grachten. Prachtige zeilrompjes met een lelijke, houten vierkante schuur erop. Een schip moet een waardigheid hebben – dan pas ben je het schip waard.’

‘In mijn jonge jaren was er nog een echte cultuur rond het IJsselmeer. De havens vol vissersschepen. De klederdrachten. De paling. Ik heb ze nog in span zien vissen. Zeilend tussen Muiden en Volendam met de “wonderkuil”: twee zeilschepen met een visnet ertussen. Er was ook nog geen marifoonbericht. Van Jouke uit Enkhuizen heb ik geleerd naar de luchten te kijken: “Komt de regen voor de wind: berg uw zeilen dan gezwind. Komt de wind voor de

regen, dan kan het nog wel even.” Dat soort dingen.’

Wat vind je van de huidige ontwikkelingen rond het IJsselmeer?

‘Bij de natuur van het IJsselmeer wordt de “salamitechniek” toegepast: elke keer een klein plakje eraf. Dat merk je nauwelijks. Maar het IJsselmeer gaat zo langzamerhand op Loosdrecht lijken. Overal plat vermaak. De rust is weg. In het weekend met mooi weer komen de snelle motorboten los, met 200-2000 pk. Lekker scheuren – ook waar de limiet 12 km per uur is. Controle is ver te zoeken.’

‘De verrommeling rond de kust is het ergst tussen Volendam en Amsterdam. De bebouwing bij Uitdam is vreselijk. Het vuurtoreneiland bij Durgerdam: vroeger was dat een maagdelijk gebied. Je kon er alleen maar met de boot komen, maar daar is nu ook een restaurant op gezet.

Wat wil je met je gedichten realiseren?

In mijn gedichten komen al dat soort overpeinzingen over het water en het IJsselmeer naar boven. Ik vind dat een mooie vorm om mezelf te uiten. Mensen zeggen wel eens: “Het rijmt soms helemaal niet.” Ik zeg dan: “Het leven rijmt ook niet altijd.”

Wat is voor jou de link tussen varen en schrijven?

‘In mijn gedichten wil ik ideeën overdragen. Dat geldt ook tijdens het varen. Als we uitvaren en de motor gaat uit, dan let ik altijd even op de groep die we aan boord hebben. Je ziet de mensen herademen als het zeilen begint. Het water maakt rustig. Het water brengt bevrijding van het land. Als het een groep jongeren is en de zeilen gaan omhoog, dan gebruiken ze de stilte om meteen massaal naar hun smartphones te grijpen. Ik zeg dan: “Jongens, leg dat ding even in je kastje en kom helpen met zeilen.” ■

Politieke klappen

Politiek is een geoorloofd steekspel waar uitgekiende klappen worden uitgedeeld die financieel profijt opbrengen waar het milieu door verwond wordt.

Scheepsmijmeringen

Zo ligt zij daar onttakeld
onttuigd en weggerot
Met liefde eens geklonken
Bij Janus-Baas de Pot
Een gracht zoals zoveel
die in de drukke stad
half ligt verscholen
achter straatnaam weet-ik-wat
Door mensenhand ontwikkeld
maar snel weer onteerd
Vernederd en verpletterd
De tijd heeft ons geleerd
Dat onze ware tijd, dat is alleen
hebzuchtigheid
Gemak, dat dient de mens – gezegde
Dat is waarom ze mij hier legde
Zo zal ik dan sterven
Eenzaam en alleen
De sloper zal mij kerven
Gegroet
Een schip ging heen.

Herfststormen

Hoog raast de wind over de boom-
toppen,
snoeit het dorre hout
als een maalstroom in het late licht

De wolken gedragen door de drift
van de hemel, sturen speels
hun bundels over straten en pleinen

Gekromde ruggen haasten zich
eenzaam voort
dansend in de wind
die de bladeren opjaagt

De laatste schemering van de dag
toegedekt door de deken van de
nacht.

Bestellen

Gerrit Portengen, *In de branding van het leven*, 2016, 100 blz., paperback, ISBN 978 90 813286 2 3. Te bestellen voor € 15,- plus porto via e-mail: info@jacobsschelp.nl.

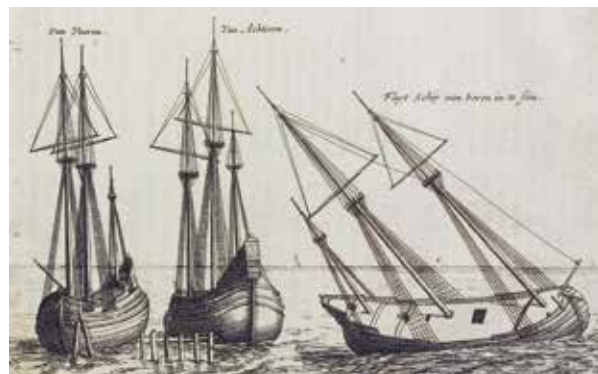


LIORNE

Met de boeg en de gewelfde flanken, die hij de nacht ervoor vagelijk had gezien in zijn achterhoofd, en afgaande op het ranke dek, de vorm van het achterschip en de smalle en bolle achterkant, kwam Roberto, toen hij het schip met de Amarilli vergeleek, tot de slotsom dat ook de Daphne een Hollandse fluit was, of fluijt, of *flûte*, of *fluste*, of *flyboat*, of *fliebote*, zoals de verschillende benamingen luiden van dit soort koopvaarders van gemiddelde diepgang...

Tot zover dit citaat uit *Het eiland van de vorige dag* van een van mijn favoriete auteurs, Umberto Eco. Al op de eerste bladzijde wordt ons verteld dat het verhaal speelt in 1643. De kern ervan betreft de zoektocht naar de zogenaamde datumgrens, de lengtegraad die tegenhanger is van de (0) meridiaan van Greenwich, en belangrijk in de strijd om koloniale gebieden tussen de West-Europese zeevarende naties.

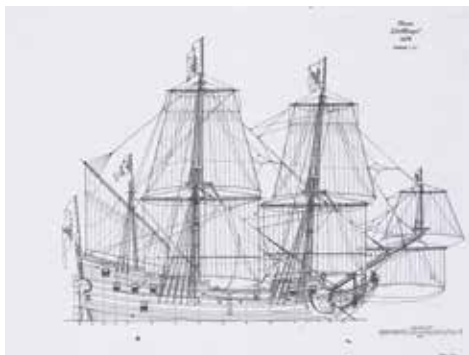
De 'ontwerper' van dit schip ging uit van een scheepstype dat leek op een haringbuis. Dat schip werd doormidden gezaagd en voorzien van een tussenstuk. Zo ontstond een scheepsromp met dezelfde verhoudingen als die van de Ark van Noach, die volgens het Oude Testament op Gods aanwijzing omgerekend 135 meter lang was, 22 meter breed en 13 meter hoog. De eerste volledige fluit werd gemaakt in 1608. Een belangrijke stap voorwaarts in de scheepsbouw was de uitvinding van de houtzaagmolen in 1594 door Cornelis Corneliszoon in Uitgeest. In Hoorn liepen in acht jaar tijd tachtig schepen van dit type van stapel, maar het werd ook in andere plaatsen gebouwd. Heel belangrijk was uiteraard de prijs. In die tijd kostte een Engelse koopvaarder



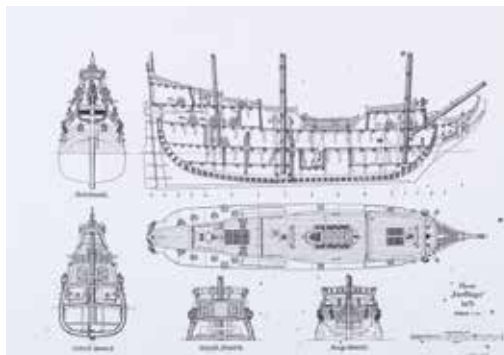
Fluitschip, uit: Nicolaas Witsen, Aeloude En Hedendaagsche Scheepsbouw En Bestier, 1671 (Archief Westfries Museum).

1300 pond sterling tegenover 800 voor een fluit. Die ontwerper uit Hoorn heette aanvankelijk Pieter Jansz Vael. Die achternaam hield vermoedelijk verband met de 'gedekte' kleding die hij als oprechte doopsgezinde droeg. In 1612 liet hij zich echter vanwege betere carrièrekansen dopen in de gereformeerde kerk. Voortaan heette hij Pieter Jansz Liorne. Hij woonde op het Venidse en was zakenman, scheepsbouwer en bestuurder. De namen Liorne en Venidse zijn verbasteringen van Livorno en Venetië. Al in de zestiende eeuw werd door Hollandse kooplui op deze steden en op Genua gevaren. De Hollandse kaas was in Italië niet populair, maar toen rond 1585 de graanoogsten mislukten werden de Hollanders naar de Baltische Zee gestuurd om daar graan te halen. In Italië werd onder andere wijn ingenomen. Bij het passeren van de Sont werd tol geheven, die afhankelijk was van de breedte van het bovendek. Het ontwerp van de fluit was bepalend vanwege deze maatregel.

(Bron: o.a. Westfries Historisch Genootschap)



Tekeningen tuigage en constructie fluitschip Derfflinger (1675).



Scheepsmodel "de Zeehaen" (1639).



Het verdriet van *Kuinre*

Het verdriet van Kuinre: geen randmeer. Nu eindigt het havenhoofd in... het Kuinderbos!

In het uiterste hoekje van de kop van Overijssel ligt Kuinre, ooit een strategische haven aan de vaarroute van de Hanzesteden. Kuinre voelde zich echter meer aan het voeteneind liggen. Bij Friesland hoorde het niet en Overijssel deed weinig moeite voor Kuinre bij de inpoldering. Alle vroegere Zuiderzeehavens kregen een vaarverbinding met het IJsselmeer behalve Kuinre. De gerestaureerde havenhoofden, liggend in het Kuinerbos, symboliseren dit verdriet van Kuinre.

Jan Bolling

Kuinre dankt zijn naam aan de Kuinder (Tjonger volgens de Friezen) die samen met de Linde in het IJsselmeer uitmondde. In de late Middeleeuwen maakte Kuinre deel uit van het Oversticht en daar had de bisschop van Utrecht het voor het zeggen. Hoewel via de haven van Kuinre voornamelijk Friese goederen, zoals turf, boter en hout, werden doorgevoerd – en de bevolking deels Fries bloed had – hoorde Kuinre tot Overijssel en niet tot Friesland.

De belangenbehartigers van de bisschop van Utrecht waren de heren van Kuinre. Zij hadden het tolrecht en hielden de gang van zaken goed in de gaten voor de bisschop. De heren van Kuinre hadden wel zekere speelruimte door de ligging in het overgangsgebied tussen Overijssel en Friesland en beide partijen wilden hen te vriend houden. Aanvankelijk leefden de heren in dit moerassige gebied van de jacht en de visserij. Door de voortdurende

afkalving van de kust werd het jachtgebied echter voortdurend kleiner en gingen de heren meer aandacht geven aan het tol heffen op de scheepvaart. De burcht van Kuinre werd gebouwd. De burcht was een zogenaamd mottekasteel. In het Kuinderbos zijn nog steeds sporen van deze burcht terug te vinden, hoewel je het wel moet doen met een nauwkeurige reconstructie hiervan.

Henric de Crane

Een van de heren van Kuinre die nogal van zich heeft doen spreken, is Henric de Crane (circa 1165-1215). Op het land voerde Henric rooftochten uit in het naastgelegen Stellingwerf, dat toen nog bij Drenthe hoorde. In de tweede helft van de twaalfde eeuw veroverde hij ook de burcht van Kuinre, die aan de rand van de Zuiderzee lag.

De burcht lag aan een drukbevaren route. Dat bleek handig; toen het tol heffen niet genoeg opleverde, ging men over tot het overvallen van schepen. Door afkalving van de kust was de burcht steeds meer bloot komen te staan aan de grillen van de Zuiderzee en rond 1300 maakten de golven zich meester van de burcht. Een tweede burcht werd meer landinwaarts gebouwd op de plaats waar nu camping Craneburcht ligt. De locatie is te vinden in de hoek tussen camping Craneburcht en het bedrijventerrein. In tegenstelling tot de eerste burcht zijn er van de tweede burcht alleen nog sporen te zien op oude luchtfoto's. Gelukkig is de locatie waar de tweede burcht ooit stond onbebouwd gebleven.

Haven

De Zuiderzee was niet erg diep bij Kuinre. Het kostte veel moeite om de haven op diepte te houden. Toen de oude vaargeul van Kuinre naar de Zuiderzee verzandde, werd in 1743 het Scheepsdiep gegraven. Aan weerskanten werden twee dammen aangelegd om de verzanding tegen te gaan. Die dammen hadden elk een lengte van ongeveer anderhalve kilometer en liepen vanuit Kuinre in noordwestelijke richting. Wat er nog rest van de dammen is te zien aan de Hopweg in het Kuinderbos. De havenhoofden zijn onlangs gerestaureerd en symboliseren misschien wel heel goed het verdriet van Kuinre: geen verbinding over water met wat er nog rest van het IJsselmeer.

Door zijn strategische ligging floreerde Kuinre als handelsplaats met doorvoer van boter en turf uit het achterland naar het westen. Er werd jaarlijks zo'n 60.000 pond boter verhandeld. Dat gebeurde allemaal in het waaggebouw. De oudste vermelding van de waag dateert uit 1456. Nu staat de waag nog prominent aan de belangrijkste straat van Kuinre, de Henric de Cranestraat. Het

In 1935 nam de verzanding voor de haven verontrustende vormen aan



Jo Steenstra en Jeanet Siepel-Heitink bij de waag uit 1456.
(foto: Jo Steenstra en Jeanet Siepel-Heitink)



Restanten van de burcht in het Kuinrebos.

huidige gebouw, met op de bovenverdieping de raadzaal, is van 1776, met een luidklok uit 1683.

Kuinre had drie scheepswerven; men repareerde er niet alleen schepen maar bouwde er ook nieuwe. Naast de schokkers werden er ook de 'Kuunder schuten' gebouwd, die door de Urkers werden gebruikt. De haven zorgde voor veel nering op de wal; zo waren er nogal wat winkels waar de schippers proviand insloegen.

De haven werd ook gebruikt door vissers uit andere plaatsen, zoals Volendam, Urk en Marken, als er slecht weer op til was. Dat gebeurde niet zonder reden, want de zee voor Kuinre was door de geringe diepte een waar scheepskerkhof. Bij de drooglegging van de Noordoostpolder zijn veel wrakken gevonden. De vindplaatsen zijn herkenbaar in het landschap doordat ze gemarkeerd zijn met een metalen vaantje in de vorm van een schip.

Inpoldering

Plannen om de Zuiderzee in te polderen bestonden er allang, maar de watersnood van 1916 maakte de geesten rijp om de daad bij het woord te voegen. De visserij was daar niet blij mee, dat zal duidelijk zijn. De aanleg van de Afsluitdijk in 1932 maakte van de zee een meer. Langzaam werd het water zoeter en met de sluiting van de dijk vervielen ook de eb- en vloedbewegingen. Dat had heel vervelende gevolgen voor de haven van Kuinre. Het was altijd al lastig geweest om de verzanding tegen te gaan, maar door de afwezigheid van getijden nam de hoeveelheid zand voor de haven alleen maar toe. Het Wellerzand, zoals de zandbank voor de haven werd genoemd, werd allengs groter. In 1935 nam de verzanding voor de haven verontrustende vormen aan. Ondanks protesten van de gemeente Kuinre deed de Provincie Overijssel niets tegen de ontstane situatie en weigerde ze de zandbank op te ruimen. Geheel



*Links: De oudste vermelding van de Waag dateert uit 1456. Het huidige gebouw, met op de bovenverdieping de raadzaal, is van 1776, met een luidklok uit 1683.
Boven: Situatie bij Kuinre vóór inpoldering.*

Het schijnt dan Van Kuffeler grote bezuinigingen heeft moeten aanbrengen om de voortgang van de inpolderingwerkzaamheden goedgekeurd te krijgen bij de toenmalige regering. Een van de bezuinigingen was het schrappen van de schutsluis in Kuinre. Het argument was dat er de laatste jaren toch al geen scheepvaartverkeer meer was, omdat de toegang tot de haven verzand was – nota bene de verzanding die door nalatigheid van de Provincie was veroorzaakt. Kuinre ontbeert eigenlijk gewoon een randmeer. De Kuindervaart is er wel gekomen, maar eindigt op ongeveer een kilometer afstand van Kuinre in het Kuinderbos. De schutsluis is niet verder gekomen dan plannenmakerij en het havenhoofd eindigt nu in... het Kuinderbos! ■

*Bronnen: P. Timmerman, Als het getij verloopt;
R. Kamman, Geschiedenis van Kuinre.*

*Met dank aan Jeanet Siepel-Heitink en Jo Steenstra,
medewerkers van de Historische Vereniging IJsselham.*

volgens een oude afspraak baggerde de provincie de haven wel uit, maar deed niets aan de toegang vanaf het IJsselmeer. Dit was de doodsteek voor de haven en alle activiteiten die daarmee samenhangen.

Kuindervaart

Volgens de Zuiderzeewet hadden Kuinre en de schipperij recht op een doorvaart naar het IJsselmeer. Daartoe zou er bij Kuinre een schutsluis worden aangelegd en zou er een aansluiting komen op het kanalenstelsel in de Noordoostpolder, zodat bij Urk het IJsselmeer bereikt kon worden.

Zolang dr.ir. Hendrik Wortman directeur-generaal van de Dienst Zuiderzeewerken was, werd er niet aan getwijfeld of de plannen zouden worden uitgevoerd zoals was vastgelegd in de Zuiderzeewet. In 1929 ging Wortman met pensioen; hij werd in 1932 opgevolgd door ir. Victor J.P. de Blocq van Kuffeler.

Randmeer-reprise

In de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (2001) was er sprake van het creëren van een extra randmeer aan de oostkant van de Noordoostpolder. Dit zou aansluiten bij het Friese merengebied en kon bij hoog water overstromingen in de regio voorkomen. Het idee voor een randmeer was gelanceerd door de Raad voor het Landelijk Gebied. Het nieuwe randmeer kon een belangrijke schakel worden in de 'Natte As' van Nederland, de strook water en natte natuur die van het Lauwersmeer naar de Zeeuwse Delta loopt. Na een haalbaarheidsstudie verviel het idee van het randmeer bij de Noordoostpolder, omdat kosten en baten te ver uiteen zouden lopen.

Nostalgie of noodzakelijke keuze voor herstel van de verloren natuur. Wie trekt de handschoen aan?

'Zoetwaterdieren zijn er het ergst aan toe', zegt de nieuwe directeur van het Wereld Natuurfonds Nederland Kirsten Schuijt naar aanleiding van het verschijnen van het Living Planet Report 2016. Hierin staat dat de populatie van zoetwaterdieren wereldwijd met 81 procent is gedaald. De WNF-directeur wijst ook op lichtpuntjes in Nederland: de sluizen van de Haringvlietdam gaan op een kier, waarmee de natuurlijke dynamiek en migratie van vissen wordt hersteld.

Kees Schouten

In Nederland, de delta van Maas, Rijn, Schelde en Eems en sinds eeuwen land van waterbouw, dijken en dammen, kennen we de gevolgen van het menselijk ingrijpen op de natuur als geen ander. We zoeken ook al langer naar de oplossingen voor de instandhouding en het herstel van de natuurrampen die in het verleden hebben plaatsgevonden. Zo werd in de zuidelijke delta met de Oosterscheldekering voor een opzienbarende doorlaatbare dijk gekozen, om veiligheid en natuur beide tot hun recht te laten komen. Ook wordt nu met de openstelling van de Haringvlietsluizen de natuurlijke estuariumnatuur in het Haringvliet hersteld, wat voor de terugkomst van veel vissoorten en vogels zal zorgen. In een langjarig proces van onderhandelen met de omliggende overheden, waterbeheerders en de agrarische sector heeft het belang van het herstel van veel

verloren gegane natuur gelukkig weer gewonnen. Nederland heeft sinds de Deltawerken nog twee natuurlijke estuaria: de Westerschelde (monding van de Schelde) en de Eems-Dollard (monding van de Eems). Wat nu het havengebied langs de Nieuwe Waterweg van Rotterdam is, was ooit het estuarium van de Maas, waarin sinds de Romeinse tijd ook de Rijn grotendeels uitmondde (Waal-Merwede, Nederrijn-Lek). Het Hollands Diep en Haringvliet werden later het estuarium van de Maas en de hoofdtak van de Rijn, maar zijn tot op heden door sluizen afgesloten van de Noordzee. In 2017 zullen deze sluizen worden geopend en kan de estuariumnatuur van het Haringvliet zich herstellen. De Oosterschelde is een deel van het voormalig estuarium van de Schelde. De Grevelingen is geen estuarium maar een door herhaaldelijke stormvloed overstroomde inham van de Noordzee. Ook hier is het hopelijk bijna zo ver dat een besluit wordt genomen de getijdendynamiek deels te herstellen door het maken van inlaat/spuisluizen in de Brouwersdam! Of sterker nog: de regering heeft vorig jaar het besluit al genomen, maar is nog op zoek naar voldoende middelen om het project te realiseren.



Kirsten Schuijt, directeur WNF Nederland

Estuarium IJsselmeergebied

Vanaf de vroege Middeleeuwen tot aan de aanleg van de Afsluitdijk was de Zuiderzee het grootste estuarium van onze streken, met de IJssel, de Veluwe-riviertjes, zoals de Eem en de Vecht, en het IJ als zoetwateraanvoer. Vooral de open verbinding met de zee zorgde voor grote schakering van waterleefmilieus, van zout naar zoet en van

Het doorlaatbaar maken van de dijken van IJsselmeer en Markermeer moet en kan!

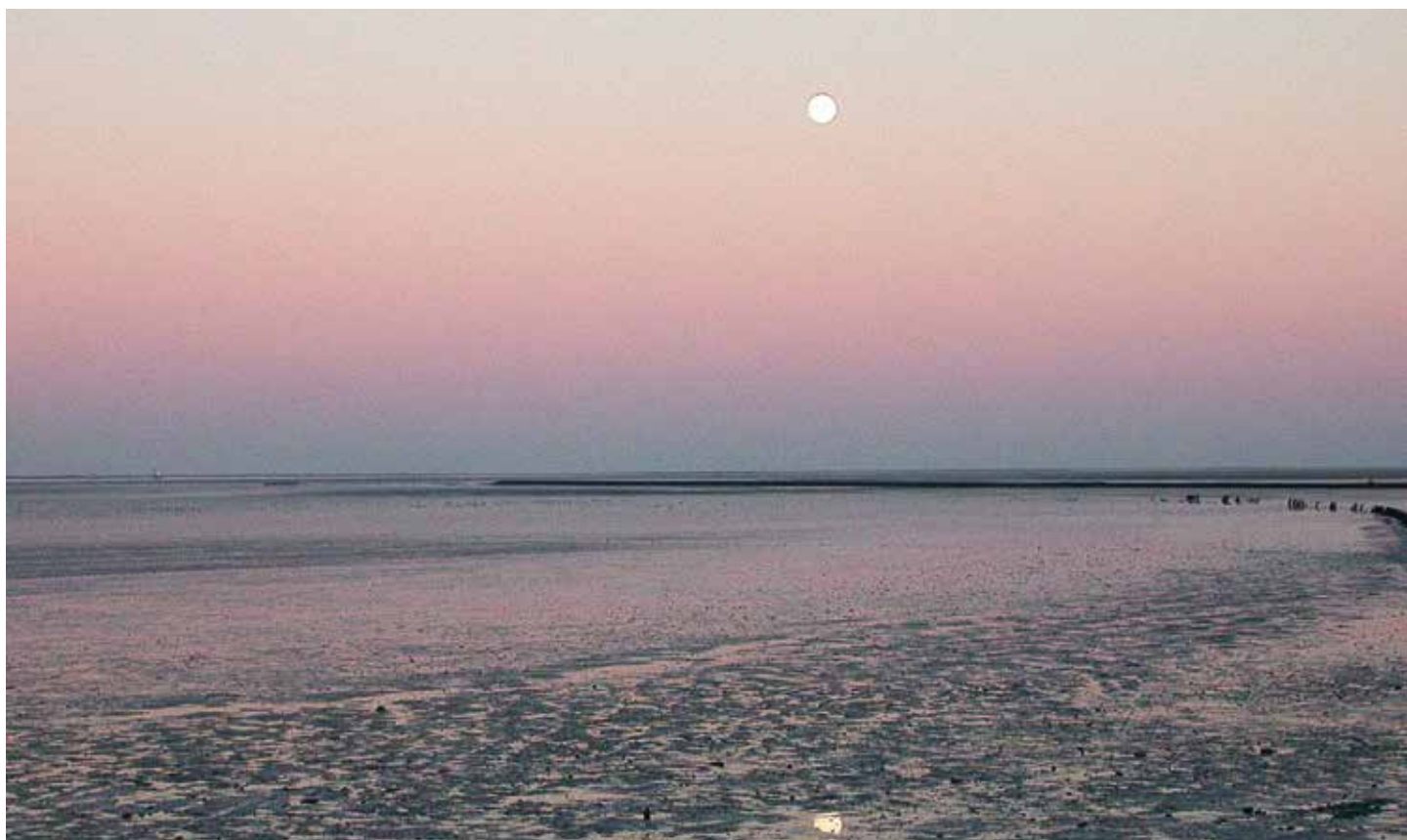


forse getijden met zandige bodems naar rustig water, met veel sedimentbodems. Er leefde een grote verscheidenheid aan (trek)vissen, planten, vogels en zoogdieren. Het huidige IJsselmeergebied en de Waddenzee vormden een groot ecologisch samenhangend estuarien gebied: de Zuiderzee, waaromheen zich het huidige Nederland ontwikkelde tot een wereldwijd bekend land. Wat op veel andere plaatsen in de wereld nu dreigt, vond plaats in dit gebied: er werden dammen aangelegd, er vonden overbevissing en stroperij plaats en het water werd vervuild met onder andere nitraten en fosfaten. Het gevolg was een ecologische ramp met na ruim tachtig jaar Afsluitdijk nog steeds een voortgaande teruggang van vissen, planten, vogels en zoogdieren. Het 'rijke estuarium' dat eens de oorsprong van ons succesrijke land was, dreigt een levenloze zoete plas te worden. In het door Deltares in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerde langjarige onderzoek naar de Algemene Neergaande Trends in het IJsselmeergebied komt vast te staan dat de afsluiting en compartimentering van het IJsselmeergebied desastreuze gevolgen hebben voor de biodiversiteit. De kwetsbaarheid van de natuur en grote voedselarmoede in het water van het Markermeer, IJsselmeer en Randmeren worden hierdoor blijvend veroorzaakt.

Hobby van natuurliefhebbers?

WNF-directeur Kirsten Schuijt zegt: 'Nederland heeft natuur van wereldklasse. Door de grote Europese rivieren die uitmonden in onze delta vormt Nederland een toegangspoort voor trekvis als zalm en steur die hier van oudsher thuis horen. De rijke deltanatuur is een broed- en rustplaats voor trekvogels die migreren tussen plekken zo ver als Afrika en de Noordpool. NLDelta Biesbosch-Haringvliet verdient daarom de status van "Nationaal Park van Wereldklasse" en de stem van het publiek!' Wij begrijpen het enthousiasme van Kirsten Schuijt voor het nationaal park Biesbosch-Haringvliet (in het kader van de door staatssecretaris Van Dam georganiseerde wedstrijd) maar al te goed, maar willen haar toch graag attenderen op het veel grotere IJsselmeergebied, waar het helemaal niet zo goed gaat. Waar nog geen vooruitzicht is op het noodzakelijke openen van dichte dijken waarachter micro-organismen, schaal- en schelpdieren, trekvis, zoogdieren en vogels zijn opgesloten en een zieltogend bestaan leiden. Waardoor verschillende leefmilieus van elkaar gescheiden blijven en het water gedurende veel te lange tijd in verschillende meren verblijft. Waarin natuurlijke oevers met achterlandverbindingen slechts mondjesmaat aanwezig zijn en waarin slechts geld beschikbaar is voor 'muiszengaatjes' zoals de Visrivier in de Afsluitdijk en waar de Houtribdijk volledig gesloten wordt gerenoveerd.

Voor de Houtribdijk, die afgezien van een verkeersverbinding een marginale betekenis heeft in de waterveiligheid en slechts een overblijfsel is van de ooit geplande Markerwaardpolder, biedt grote kansen om op de korte termijn een belangrijk natuurherstel tot stand te brengen. Daarvoor maakte de IJsselmeervereniging al een plan voor een doorlaatbare dijk, zodat veiligheid, verkeersverbinding en natuurherstel samen kunnen gaan. Het is tekenend dat zo'n idee nog vaak wordt weggezet als een illusie, als een veel te duur plan dat alleen leuk is voor een stelletje natuurliefhebbers. Onbegrijpelijk, want er zal iets moeten worden gedaan aan het herstel van de verloren natuur, die uiteindelijk een voorwaarde is voor de blijvende kwaliteit van ons leven in Nederland. Dat daar ongerustheid over groeit kan worden afgeleid uit het grote maatschappelijke en politieke draagvlak voor het project Marker Wadden (de aanleg van een aantal natuureilanden in het Markermeer). Bij dit project, waarmee veel natuurlijke oevergebieden worden aangelegd, wordt gepoogd belangrijke symptomen van de opgesloten estuariumnatuur te bestrijden, maar ze worden niet in essentie aangepakt. Ook bij de renovatieplannen voor de Afsluitdijk groeit de belangstelling voor vismigratie en herstel van de natuur in Waddenzee en IJsselmeer. Ook daar worden beperkte oplossingen met beperkte middelen ingezet om iets te verbeteren aan de vismigratiemogelijkheden. De Vismigratierivier bij Kornwerderzand gaat er komen, bij Den



Oever functioneert binnenkort een 'vishevel' en worden de sluisen visvriendelijk bediend. Met de overweldigende dynamiek van estuariumnatuur heeft dit niet veel te maken. Het zijn hoopgevende beginnetjes van ruim doorlatende dammen met flinke brakwaterzones die echte ruimte bieden aan natuurherstel.

Veiligheid, droge voeten en drinkwater

In de afgelopen tientallen jaren hebben bij talloze gelegenheden 'deskundigen en stakeholders' zich gebogen over wat er zou moeten gebeuren om de neergaande ecologische trend in het IJsselmeergebied te keren. Kortom, hoe de negatieve effecten van afsluiting en indamming van het IJsselmeergebied kunnen worden gekeerd zonder daarbij de overstromingsveiligheid op te geven. Want daarmee is het allemaal begonnen: het verlies van mensenlevens en grote economische schade die tijdens de laatste overstromingsramp in 1916 de gebieden rondom de Zuiderzee trof, zou nooit meer plaats mogen hebben. Naast de veiligheid werd met de afsluiting ook een groot zoetwaterreservoir gecreëerd, waarmee tevens de verzilting van landbouwgebieden zou worden teruggedrongen. De drinkwatervoorziening van Noord-Holland werd voor een belangrijk deel gebaseerd op zoet IJsselmeerwater.

Naast veel creatieve sessies over plannen met vergezichten en dromen over herstel van de ooit zo succesvolle Zuiderzee-natuur werden ook meerdere degelijke studies verricht naar veilige openingen in de dammen om de migratie van vis en andere organismen weer mogelijk te maken. Vrijwel al deze onderzoeken met

Estuarium

Gezien onze ligging heeft Nederland van oudsher veel estuariumnatuur. Wat is dat eigenlijk precies een estuarium, en wat is er van over?

'Een estuarium is een verbrede, veelal trechtervormige monding van een rivier, waar zoet rivierwater en zout zee-water vermengd worden en zodoende brak water ontstaat, en waar getijverschil waarneembaar is. Wanneer een rivier als een stelsel van aftakkingen uitmondt spreekt men van een delta. Estuaria hebben dikwijls een grote natuurwaarde. Wereldwijd zijn estuaria vaak dichtbevolkte gebieden met grote steden, bijvoorbeeld New York.' (Wikipedia 30/6/2016) Maar ook gebieden zoals Bangladesh en Rio de Janeiro zijn gelegen in estuaria. Estuaria worden als gevolg van de sedimentafzettingen van de rivier omgeven door vruchtbare gebieden met een rijke natuur en veel dierlijk leven, wat ook voor de mens een aantrekkelijke habitat is en wat tot dichtbevolkte gebieden heeft geleid met culturele en economische betekenis van wereldformaat

Dé kans voor het grootste natuurherstelproject van West-Europa!



planvoorstellen van natuurliefhebbers, ingenieursbureaus en Rijkswaterstaat laten zien dat er goed uitvoerbare mogelijkheden zijn om de situatie grondig te verbeteren zonder dat veiligheid en drinkwatervoorziening echt in het gedrang komen. Ook de drinkwaterproducenten zien enige verzilting, in een beperkt gebied, niet als een echt groot probleem. De verzilting van landbouwgebieden blijkt overigens een andere oorzaak te hebben: door de verlaagde grondwaterstand voor de moderne landbouw dringt zeer oud alluviaal zout water zich meer en meer naar de oppervlakte – en daar kan geen zoet IJsselmeer tegenop.

Vraagtekens en uitroepetekens!

De conclusie kan zijn dat het doorlaatbaar maken van de dijken van IJsselmeer en Markermeer moet en kan! Maar waarom lijkt dan alleen die kleine IJsselmeervereniging zich daar nog druk om te maken? Waarom slaan het Wereld Natuurfonds, Natuurmonumenten, de Waddenvereniging en Vogelbescherming niet de handen ineen voor een lobbycampagne voor een stapsgewijs, veilig herstel van een dynamisch IJsselmeergebied met zoet- en zoutovergangen, getijdebeweging en brakwaterzones? Dé kans voor het grootste natuurherstelproject van West-Europa. Hoe ver moet de achteruitgang wel gaan om hierin beweging te krijgen? Hoelang kunnen kleine projecten met lapmiddelen nog de indruk gaande houden dat het wel meevalt? Ik roep Kirsten Schuijt van het WNF op om met de IJsselmeervereniging tot een initiatief te komen dat tot een echte 'dijkdoorbraak' kan leiden voor de aanpak van dit nationale natuurvraagstuk. ■

De toekomst van de *IJsselmeervereniging*, interview met onszelf

Met de ledenvergadering op 28 januari 2017 en het 45-jarig bestaan in het vooruitzicht houden we een vraagggesprek met onszelf over de toekomst van onze vereniging. Uit Het Blauwe Hart dat we ooit oprichtten, worden we nu zelf min of meer gegooid. We zijn op onszelf aangewezen. Is dit een groot gemis, of eigenlijk niet? We zijn wel een kleine club met een vergrijsd ledenbestand. Kunnen we nog wel wat? Of heeft de grootte van ons ledenbestand niet zo veel gevolgen?

Kees Schouten

Een vereniging 'met ervaring' van 45 jaar heeft veel voordelen. Niet alleen in de publiciteit maar ook in de dagelijkse werkelijkheid geeft ervaring de kracht om verder te kijken dan de actuele kretologie over landschap en natuur in het IJsselmeergebied. Met geschiedenis als reëel beleefd verleden is vaak een beter oordeel mogelijk over wat er in de toekomst kan en moet. In de afgelopen periode hebben in de publieke discussie over het IJsselmeergebied vaak de ruimtelijke mogelijkheden voor economische exploitatie voorop gestaan: de markt als richtinggever en financieel kader voor ontwikkeling van de natuur en het landschap, maar ook als mooie omgeving van belang bij economische initiatieven. Bij de natuurorganisaties wordt bijvoorbeeld gedacht in 'ecosysteemdiensten', wordt de economische noodzaak van 'beleefbaarheid' van de natuur uitgevent en wordt natuurbehoud geheel gebaseerd op de noodzaak voor recreatie van omwonende stedelijke bevolking.

De uitkomst van zo'n benadering is, zoals inmiddels ook bekend voor sectoren als de zorg en kinderopvang: de korte termijn en marktpositie zijn bepalende factoren, waarbij de kerntaak ernstig onder druk komt. Tot nog toe heeft de IJsselmeervereniging, met de van haar bekende radicale signatuur gericht op het behoud van het open water en landschap, een duidelijk tegengeluid laten horen. Zo duidelijk dat onze samenwerkingspartners in Het Blauwe Hart er genoeg van hebben gekregen en de IJsselmeervereniging eruit hebben gegooid. Van belang is te zien dat onze samenwerkingspartners op veel terreinen van hun inhoudelijke doel zijn afgedreven, in hun streven naar prettig en constructief overleg met vele stakeholders en overheden. En dat de IJsselmeervereniging het belangrijke onafhankelijke geluid blijft maken dat haar voor ogen stond bij de oprichting van Het Blauwe Hart.

We kunnen vaststellen dat het dalend ledenaantal hier geen groot negatief effect op heeft gehad. Hoe zit het eigenlijk met dat dalende ledenaantal? Stoten we leden af met onze standpunten? Leden die opzeggen doen dat meestal vanwege hun zeer hoge leeftijd, of het zijn de nabestaanden van leden die namens overledenen opzeggen. Daarnaast eindigen lidmaatschappen door het na aanmaning niet betalen van de contributie. Nieuwe leden melden zich meestal spontaan, vaak nadat ze onze digitale nieuwsbrief hebben ontvangen. Van actief ledenwerven tijdens beurzen, manifestaties et cetera is de afgelopen jaren vrijwel geen sprake geweest. Daar zit een belangrijk manco, zeker gezien de algemene trend van kleiner wordende natuurorganisaties.

Er is veel aan de hand in het IJsselmeergebied en er is steeds meer belangstelling voor. Hebben wij de afgelopen periode echt iets kunnen toevoegen aan

alle ontwikkelingen? Wat is onze meerwaarde en hoe werken we daaraan?

Het Landschap

Van oudsher is de IJsselmeervereniging een warm pleitbezorger van multifunctioneel gebruik van het IJsselmeergebied. Daarin gaan natuurbehoud, cultuurhistorie, wonen en werken samen. Voor een dergelijke samenhang geldt het begrip 'landschap'. Voor de landschappelijke benadering heeft de IJsselmeervereniging de afgelopen jaren met enig succes gepleit, zij het dat het fenomeen landschap, na beleidsmatig te zijn afgeschoten, nu in meer algemene zin aan een comeback bezig is. Het begrip heeft vele voordelen, geeft balans en heeft ook een element van duurzaam beheer in zich. Het project van de Van Eesteren leerstoel over de landschappelijke toekomst van het IJsselmeergebied is een voorbeeld van de vernieuwde landschappelijke benadering. Een belangrijke actuele ontwikkeling: de plaatsing van vele windmolenparken maakt de landschappelijke benadering ook zeer relevant.

Dynamisch estuarium

Een ander sterk punt van de IJsselmeervereniging is het blijvende pleidooi voor het herstel van de estuariumnatuur (zie hiervoor elders in dit blad). Het belangrijkste langetermijndoel bij de oprichting van het samenwerkingsverband Het Blauwe Hart was dit herstel door middel van doorlaatbare dijken, brakwaterzones, verbreking van de compartimentering en het herstel van verbinding met de waterhuishouding 'achter de dijken'. Dit alles is essentieel voor herstel van het gedecimeerde planten- en dierenleven. Met de ophanden zijnde renovatiebeurten voor de Afsluitdijk en Houtribdijk is door de IJsselmeervereniging keer op keer dit belangrijke doel ingebracht. Met het lanceren van het Plan van Jan (Baron) voor de doorlaatbare Houtribdijk genereerde de IJsselmeervereniging veel belangstelling voor een baanbrekende verbetering van de waterkwaliteit van het Markermeer. Belangrijk hierbij is dat het idee van het herstel van de estuariumnatuur niet gebaseerd is op een nostalgische hang naar de oude Zuiderzee, maar op recent wetenschappelijk inzicht





in de voortgaande rampzalige gevolgen van de huidige afsluiting en compartimentering. Het initiatief van de Waddenvereniging voor de Vismigratierivier en het maatschappelijk draagvlak hiervoor geven aan dat het klimaat rijpt voor deze echte oplossing voor de natuurproblemen van het IJsselmeergebied.

Hoe werken we aan onze thema's en algemene doelstelling?

Omdat bij de IJsselmeervereniging alles door vrijwilligers wordt gedaan, kunnen we ons geen professionele eisen stellen en zullen we tevreden moeten zijn wat menselijkerwijs kan. Er gaat wel eens iets mis en er schiet wel eens iets bij in, maar de ongebonden betrokkenheid bij het mooie IJsselmeergebied maakt veel goed. Bescheidenheid en een duidelijke prioriteitstelling voor onze inzet zijn dus nodig. Voor de volgende activiteiten terreinen moeten we goede werkafspraken maken.

• Beleidsparticipatie

Het huidige bestuur en de kleine groep vrijwilligers zorgen momenteel voor veel continuïteit in onze activiteiten en de inhoudelijke richting ervan. Het in eigen kring genereren van oorspronkelijke deskundigheid en deze inbrengen in de beleidsnetwerken gaat ons redelijk goed af. Wij hebben daarbij het voordeel van ons eigen geluid, waarin andere partijen niet of nauwelijks voorzien. Dat geluid vertolkt vaak ook de visie van een achterban van lokale belanghebbenden. Een goed voorbeeld hiervan is de kwestie van de luwte-eilanden in het Hoornse Hop, waarbij de stoïcijnse RWS-ambtenaren en de Blauwe Hart-vertegenwoordiging werden weerstaan – en met succes. Daarvoor moeten we wel van tijd tot tijd onze visie op de actuele en toekomstige ontwikkelingen up-to-date houden. Daarbij dient onze langetermijnvisie op het landschap en de estuariumnatuur als kader.

• Juridisch verweer

Met zienswijzen, beroep en bezwaarschriften (al dan niet via Het Blauwe Hart) worden onwenselijke ontwikkelingen bekritiseerd. Het meewegen van onze zienswijzen in de besluitvorming van onze democratische organen is uiteraard het hoogst haalbare – en dat moet ook zo. Ook

hier is sprake van een historische activiteit van de IJsselmeervereniging, die in het verleden veel geruchtmakende procedures voerde met onvermoede uitkomsten.

• Publiciteit

De beïnvloeding van de maatschappelijke en politieke discussies met publiciteitsmedia is een belangrijke kernactiviteit van onze vereniging. De verspreiding van ons geluid onder nieuwsmedia, bestuurders, politici en beleidsmakers is misschien wel ons krachtigste wapen. We doen dat met ons magazine *IJsselmeerberichten*, de website, de digitale nieuwsbrief, persberichten en de Facebook-pagina. Met duizenden bezoekers van onze website en lezers van de digitale nieuwsbrief en de digitaal verspreide *IJsselmeerberichten* zijn we inmiddels een bekende 'roepstoeter' geworden. Met beperkte menskracht blijkt hier heel wat mogelijk als er maar continuïteit wordt gehandhaafd. Het beperkte ledental vormt geen beperking om vele anderen te benaderen met onze visies en verlangens. Daarbij klinkt het geluid van de politieke actie vaak anders dan die van 'de beleidsnota'.

Contact en samenwerking

Zijn er kansen voor andere vormen van samenwerking die wel productief is? Hoe moeten we in dit verband bijvoorbeeld aankijken tegen de beroepsprocedure tegen windpark Fryslân? In een nieuw op te zetten samenwerkingscoalitie – waarover in Blauwe Hart-verband nu wordt gesproken – is gezien de vereiste financiële bijdrage voor de IJsselmeervereniging geen rol als vaste partner.

De IJsselmeervereniging is de afgelopen jaren niet in haar functioneren ondersteund door Het Blauwe Hart. Omgekeerd heeft onze vereniging geprobeerd Het Blauwe Hart te ondersteunen, wat geen succes is geworden en ook niet op prijs is gesteld. Toch is coalitievorming voor onze doelstellingen van groot belang. Dat geldt voor alle drie activiteitenterreinen: beleidsparticipatie, juridisch verweer en publiciteit. Ook een infrastructuur van georganiseerde ontmoeting, overleg en afstemming is voor onze vereniging van groot belang. Het zou dus overwogen moeten worden om juist niet in een bestuur van een nieuwe Blauwe Hart-organisatie, maar op praktisch niveau te participeren en hieraan ook financieel bij te dragen. Als we, als voorbeeld, kijken naar de samenwerking rondom de procedure tegen windpark Fryslân zien we een grote groep organisaties samenkomen die een zeer serieus beroep weet te voeren en waarin onze vereniging een rol speelt waar we trots op kunnen zijn.

Er is dus een belangrijke toekomst voor de IJsselmeervereniging, vanwege haar specifieke functie en haar specifieke geluid. Daar moeten we alleen nog wat nieuw te werven leden van overtuigen! ■

Hoera voor Almere?



Dit jaar bestaat Almere veertig jaar. Reden voor tv-programma *Andere Tijden* om daar een uitzending aan te wijden. Omdat ik als planoloog in 1975, nog voor de bouw, meeschreef aan een kritische studie naar nut en noodzaak van dit staaltje stadsontwikkeling, werd ik voor de camera gevraagd naar de bezwaren van toen en of die zijn uitgekomen. Overbodig, schadelijk en uitgebreed in een achterkamertje, concludeerden we toen. Welnu, ons gelijk werd bevestigd. Maar dat is eigenlijk geen felicitatie waard zolang de vergissingen rond Almere mee jubileren.

Wat deugde er niet destijds? De bouw was overbodig want gestoeld op overtrokken bevolkingsprognoses: een woonplek voor uit de duim gezogen nieuwe mensen, ten koste van de bestaande stad. Daarnaast miste het ontwerp elke stedelijkheid door de opzet als een verzameling dorpen zonder centrum: een anti-stad. En er was sprake van een democratisch tekort, want elke greep op ontwerp en ontwikkeling ontbrak. De staat in de staat, de Rijksdienst IJsselmeerpolders (RIJP), maakte de dienst alleen wel uit.

Deze RIJP baseerde zich op een bevolkingsgroei naar 20 miljoen Nederlanders in het jaar 2000. Deze verwachting vloeide voort uit het in de tijd verlengen van de naoorlogse geboortegolf. Dat was toen al volslagen achterhaald door de snel om zich heen grijpende ontkerkelijking, vrouwenemancipatie en de komst van de anticonceptiepill. Dat leidde tot een zo drastische vermindering van het aantal geboorten dat het CBS al in 1973 kwam met een prognose die maar liefst 4 miljoen lager uitkwam. De RIJP vond het wel best zo: veel mensen erbij vraagt immers veel ruimte erbij. Dat rechtvaardigt een Markerwaard en zelfs inpoldering van de Waddenzee – en daar is de RIJP bij nodig. Maar als een stad wordt gebouwd voor niet-bestaande inwoners, trekt dat bestaande steden leeg. Daarom noemden we Almere een parasietstad en voorspelden we inwonerverlies voor donorsteden als Amsterdam en Lelystad. Het ruimtemeergebruik voor wonen explodeerde en was driemaal hoger dan de bevolkingsgroei rechtvaardigde. Die ontvolking en woonverdunding werd toen zelfs toegejuicht en met overloopleid door Rijk en Provincie gestimuleerd. Zo raakte Amster-

dam zijn middeninkomensgroepen kwijt en verarmde de stad. Er kwam een volksverhuizing de stad uit op gang, waarvan Amsterdam nog altijd niet is hersteld. Ondanks alle latere stadsvernieuwing, herstructurering, verdichting en nieuwbouw heeft de hoofdstad nog altijd 39.000 inwoners minder dan er in 1959 al waren: 833.000 nu ten opzichte van 872.000 toen. En Lelystad kwijnt nog steeds, omdat het wordt gekannibaliseerd door Almere: voorzieningen en diensten worden afgetroggeld of komen niet. Almere ligt immers dichterbij Amsterdam. De helft van de beroepsbevolking heeft een baan buiten Almere. Deze uitgaande pendel vraagt ook steeds meer dure verbindingen met de donorstad, dwars door waardevol landschap. En hoe meer infra, hoe meer Almere slaapstad blijft. Inmiddels tekent zich wel een kentering af: Almere verliest meer inwoners aan andere steden dan het erbij krijgt. De parasietstad wordt nu zelf geparasiteerd.

En dan was er het armzalige concept van de huizenbrei als polynucleair geordende nederzetting. Het moest een verzameling dorpjes worden, omzoomd door groen, vooral eengezinswoningen in laagbouw, zonder centrum en werkgelegenheid: slaapgehuchten. En dus voor werk, onderwijs en vertier aangewezen op de donorstad. Dat Almere aanvankelijk geen stadscentrum kreeg kwam omdat er eerder bij het ontwerp van Lelystad intern ruzie over was geweest. Maar de pure anti-stad bleek al snel onhoudbaar. De gehuchten werden aan elkaar gebouwd, er kwam hoogbouw en na 25 jaar een stadscentrum (Citymall).

Hoe kon er toch zo worden misgekleund? Omdat Almere in achterkamertjes werd uitgebreed. Ambtelijk bestond er aan creativiteit van buitenaf geen behoefte. Ruzie maakten ze zelf wel, net als de prognoses. De toenmalige RIJP-directeur vatte de verhoudingen treffend samen: 'Eerst heien, dan praten.' Onze kritiek deed stof opwaaien, maar de eerste paal werd met een vertraging van zes weken toch geslagen. Waren dat andere tijden? Denk het niet. Dan lag er immers vandaag bij Muiderberg geen verse slangenkuil van asfalt en beton richting Almere. En dan lag er op de plank al helemaal geen plan voor een dubbelstad Amsterdam-Almere met een IJmeerlijn. Goed dat zoiets eens op tv komt... ■



IJsselmeervereniging zoekt nieuwe voorzitter

Sinds 1972 is de IJsselmeervereniging in touw voor het zorgvuldig gebruik en beheer van het IJsselmeergebied. Natuur, landschap en cultuurhistorie van het IJsselmeer, Markermeer, de Randmeren en het aanliggende land verdienen het behoud van hun kernwaarden: grote ongeschonden watergebieden, ongekend ruimtelijk landschap, historische kuststeden, dorpen en waterstaatkundige monumenten. Zij vormen de kern van het huidige Nederland en hebben een grote rol gespeeld bij het ontstaan ervan. Ze vormen tevens een groot contrast met de drukke Randstad.

De IJsselmeervereniging kiest uit haar duizend leden een bestuur, dat de kern vormt van het vrijwillige kader van de vereniging. De huidige voorzitter zal in de loop van 2017 zijn functie neerleggen. Het huidige, goed bezette en ingewerkte bestuur zoekt nu naar een opvolger die aan de ledenvergadering als kandidaat kan worden voorgedragen.

We zoeken iemand die

- Zich aantoonbaar betrokken voelt bij het IJsselmeergebied
- Een teamspeler is en toch ook voldoende leiding kan geven aan het bestuurlijk proces
- Een relevant netwerk heeft
- Deel kan nemen aan diverse overlegstructuren
- De vereniging naar buiten kan en wil vertegenwoordigen
- Voldoende tijd beschikbaar heeft (gemiddeld 8 uur per week)

De IJsselmeervereniging is een echte vrijwilligersorganisatie zonder enige vorm van subsidie. Ze is actief in diverse overleg- en samenwerkingsverbanden. De vereniging participeert in medezeggenschap en adviesprocedures, maar voert zo nodig ook bezwaarprocedures en ondersteunt lokale groepen met informatie en publiciteit. De vereniging geeft het magazine *IJsselmeerberichten* uit, onderhoudt een website en Facebook-pagina en verzendt digitale nieuwsbrieven. Binnen bestuur en vrijwilligers is de nodige deskundigheid op het gebied van ecologie, juridische zaken, ruimtelijke ordening, landschapsbeheer en publiciteit. Het bestuur zoekt versterking in leden en fondsenwerving.

Actuele thema's zijn ons streven naar herstel van de estuariumnatuur door middel van doorlaatbare dijken, vispassages et cetera; de onevenwichtige aantallen windturbines die voor het IJsselmeer zijn gepland; en de uitgebreide plannen voor natuurontwikkeling en dijkversterking.

Geïnteresseerden kunnen nadere informatie krijgen bij de huidige voorzitter Jos Teeuwisse, tel. 06 57582348, e-mail: J.teeuwisse@casema.nl. Ook kan onze website www.ijsselmeervereniging.nl als nadere informatiebron dienen. Sollicitaties kunnen worden gestuurd aan info@ijsselmeervereniging.nl en wel graag vóór 15 februari 2017.