

IJSSELMEER

BERICHTEN

Nieuws en informatie
over de bescherming van
het IJsselmeergebied

WINTER
2018/2019

GEVOLGEN ZEESPIEGELSTIJGING VOOR IJSSELMEER

SPOOR NAAR ELBURG

OOSTVAARDERSPLASSEN REVISITED

ZEESCHUIMERS VAN DE SUDERSEE



Let op:

bijgevoegd de contributienota 2019

COLOFON

IJsselmeervereniging
Opgericht in maart 1972

Postadres, ledenadministratie en website:

Jachthavenstraat 24,
8603 CJ Sneek

Telefoon: 06 51075103
Email: info@ijsselmeervereniging.nl
Website: www.ijselmeer-vereniging.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 belastingdienst erkend als Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI-status)

Nummer: 2019 nr. 1
ISSN: 1571-9448

Redactie:

Jan Bolling, Frans de Nooij,
Angèle Steentjes, Barbara van
Beijma, Jeroen Determan, Sipke
Baarsma en Kees Schouten
(hoofdredacteur)

Eindredactie:

Angèle Steentjes en Jan Verberne

Foto's en afbeeldingen:

Jeroen Determan (coverfoto),
Jan Bolling, Fries Dagblad,
Carof-Beeldleveranciers,
Bezoekerscentrum Mirdummer
Klif, Jeroen Determan, Soemini
Kasanmoentalib, Janny Bosman,
Sportvisserij Nederland, Angèle
Steentjes, Martijn de Jonge,
Kees Schouten, Staatsbosbeheer,
Paul Broekhuisen, Theo Baart,
Bart Last.

Van alle foto's en afbeeldingen is zo goed mogelijk de herkomst gezocht. Als dat niet helemaal is gelukt bij voorbaat excuses hiervoor.

Met medewerking van:

Soemini Kasanmoentalib, Benno van Tilburg, Ronald de Graaf en Heide Hinterthür

Productie:

Twin Media B.V., Culemborg,
Simon van Kessel

Inhoud



Van de voorzitter

Benno van Tilburg staat stil bij de toekomst van de IJsselmeervereniging.

Actuele ontwikkelingen

Van levend slib en het Nationaal Park Nieuw Land.

Klaar voor onder water

Wat gebeurt er als de zeespiegel plotseling sneller stijgt.

Spoor naar Elburg

De plaats die het volkslied 'Wien Neêrlands bloed' mogelijk maakte.

Piraterij op de Sudersee

Over zeeslagen, kaapvaart en belegeringen.

3

4

8

14

17

Afsluitdijk

Eigentijdse inventiviteit gecombineerd met de klassieke ingenieurskunst.

Oostvaardersplassen

Van grootschalig wildpark naar topgebied voor vogels.

Mest en het IJsselmeer

Overmaat van stikstof dreigt IJsselmeer te verstikken.

Energiewinning op en rond IJsselmeer

Van rijkstaak naar gemeentelijke macht.

Galgeriet en zicht op Monnickendam

Nieuwbouw dreigt stadsgezicht Monnickendam aan te tasten.

22

26

31

32

36



Van de voorzitter

Nu 2018 al weer achter ons ligt en we volop bezig zijn in het nieuwe jaar, blik ik graag even terug en vooruit op wat gaat komen. Nog vers in ons geheugen ligt natuurlijk het overlijden van onze oprichter en erelid Marten Bierman. Zijn betekenis voor de vereniging was zeer groot en wij zullen zijn inbreng en zijn columns ook in dit blad node missen.

Ik was zeer verheugd met de steun die de ALV mij gaf in maart van vorig jaar om als uw nieuwe voorzitter te gaan fungeren. Waarvoor nogmaals dank. Het was mijn eerste ALV en natuurlijk kwam aan de orde of de IJsselmeer-vereniging nog bestaansrecht heeft. De meerderheid van de aanwezige leden stemde gelukkig in met het voortbestaan. Maar uit de ook kritische geluiden viel op te maken dat we niets voor 'granted' kunnen nemen. We zullen elke keer opnieuw moeten bewijzen dat we er zijn en dat we van toegevoegde waarde zijn en blijven. Keer op keer maken we bijvoorbeeld mee dat we uiteindelijk het onderspit delven als we in juridisch vaarwater komen. Gelijk hebben en gelijk krijgen zijn – zo blijkt telkens weer – twee verschillende zaken. Binnen het bestuur hebben we dan ook afgesproken dat we meer en meer zullen moeten gaan inzetten om vanaf het begin aan tafel te komen zitten. In een vroegtijdig stadium kunnen we dan meedenken en zoeken naar alternatieven en hoeven we niet meteen in een nee-modus te staan. Dat kan altijd nog aan het einde van de rit als er niets anders op zit.

IJSSELMEERVERENIGING IN 2019 NOG STEEDS RELEVANT. SAMENWERKING IS HET PAROOL.

Vorig jaar zijn er talloze projecten geweest waar we als vereniging bij betrokken zijn. U hebt ze allemaal langs zien komen in onze berichten. Ik noem er een paar: Gebiedsagenda 2050 (met ondertekening door de IJV op 17 mei 2018), onderzoek status Nationaal Park (op een haar na gevild), opzetten van een IJsselmeeracademie, het gedoe rond de Markermeerdijk, de Zandwinning Smals en het altijd terugkerende item windenergie.

Zoals afgesproken in de ALV 2017 zijn we nu echt uit Het Blauwe Hart (BH) en is de juridische afwikkeling gaande. Inmiddels heeft het BH zich omgevormd tot een Coalitie BH.



Met de diverse leden van deze coalitie heeft onze vereniging gewoon contact en overleg. Met de een wat meer dan met de ander, maar IJV staat voor samenwerking, ook in het post-BH-tijdperk. Komend jaar zullen we ons dan ook weer richten naar de coalitie voor samenwerking.

Speerpunten in 2019 zijn de al eerdergenoemde Markermeerdijk, de Zandwinning Smals, maar ook zullen we de omgevingsvisies van de provincies monitoren en hopen we op regionale input in dezen, zeker op de nog te maken visie in Friesland. We zullen de plannen rond het Galgeriet in Monnickendam en het Enkhuizerzand goed in de gaten houden en eventueel actie ondernemen. We zullen verder gaan samenwerken met Natuurmonumenten en de monitoring van de Marker Wadden bekijken. Ook de samenwerking met de Waddenvereniging zal verder worden vormgeven. We zullen blijven hameren op een doorbraak in de Houtribdijk om de ecologische structuur van Markermeer-IJsselmeer beter op elkaar af te stemmen. In het kader van de IJsselmeeragenda 2050 zal veel aandacht besteed gaan worden aan het thema energietransitie. Dat thema zullen we ook op onze komende ALV-middag op zaterdag 30 maart in het Waddencentrum op de Afsluitdijk aan de orde brengen met inspirerende sprekers. Dus noteer vast die dag in uw agenda!

Rest mij verder nog u allen een goed 2019 te wensen waarin de IJsselmeervereniging van leden tot bestuur pal blijft staan voor die o zo belangrijke waarden van openheid en goed en juist beheer van IJsselmeer, Markermeer en randmeren.

Benno van Tilburg



Actuele ontwikkelingen



Lutz Jacobi (Waddenvereniging) en Benno van Tilburg: duimen omhoog voor samenwerking.

Samenwerking IJsselmeervereniging en Waddenvereniging

IJsselmeer en Waddenzee worden fysiek gescheiden door de Afsluitdijk, maar op bestuurlijk niveau is er geen dam of dijk die tussen de twee verenigingen in staat. Samenwerken is het parool. Dat deden we en gaan we zeker ook in de toekomst nog vaker doen op alle punten waar overlap met elkaar is.

Dit werd op maandag 3 december 2018 bekrachtigd tijdens de kennismaking van de onlangs aangetreden nieuwe directeur van de Waddenvereniging Lutz Jacobi en onze voorzitter Benno van Tilburg. En de duimen gingen omhoog.

Samenwerkingsprojecten die we zeker met elkaar gaan doen, zijn natuurlijk in eerste instantie alle ontwikkelingen rondom de Afsluitdijk. Maar ook zoeken we elkaar op inzake de bouw van negen molens van windpark Nij Hiddum-Houw. Deze windturbines worden nu 188 meter hoog, terwijl ze eerst 208 meter zouden worden. Maar dat vinden de bewoners en organisaties nog steeds te hoog en we willen proberen ze onder de 150 meter te houden. Met de goedkeuring in de zomer van dit project betekent het echter dat men zich tot de bestuursrechter moet wenden als men dit project nog wil aanvechten. IJsselmeervereniging en Waddenvereniging overleggen hoe hier te handelen.

Kortom, eens te meer blijkt dat samenwerking niet noodzakelijk gezocht hoeft te worden in de coalitie Het Blauwe Hart, maar dat samenwerking met directe natuurlijke partners daadkrachtiger kan zijn en de IJsselmeer-vereniging weer meer in de frontlinie kan plaatsen.

Het slib van het Markermeer leeft

Het Markermeer is een belangrijk natuurgebied voor recreatie, drinkwatervoorziening en visserij. Maar het staat ook bekend als een dood meer. Het troebele water zou de oorzaak zijn dat het niet goed gaat met de ecologie van het Markermeer.

Onderzoek van de Universiteit van Amsterdam wees echter uit dat het slibrijke water wel degelijk vol leven zit. En wel in een vorm die we kennen vanuit de open oceaan.

De studie, uitgevoerd door het Instituut voor Biodiversiteit en Ecosysteem Dynamica (IBED-UvA) in samenwerking met onderzoeksinstituut Deltares, laat zien dat het leven zich aanpast aan de troebele omstandigheden in het Markermeer. Met een geavanceerde microscoop zagen de onderzoekers dat het troebele water niet alleen bestaat uit 'dood' slib, maar dat er rondom de slibdeeltjes gemeenschappen van micro-organismen groeien. Deze onderzoeksresultaten zijn nu gepubliceerd in het wetenschappelijk tijdschrift *Limnology and Oceanography*.

Hoewel de micro-organismen zich kennelijk aanpassen aan veranderende omstandigheden, blijft het de vraag of de hogere organismen zoals zoöplankton en mossels deze vlokken wel kunnen eten. Ze zijn groter dan losse algencellen en bevatten ook een gedeelte met een lagere voedingswaarde. Het zou dus nog steeds kunnen dat het slib een impact heeft op de ecologie van het meer. In een grote vervolgstudie wordt nu geprobeerd om het gehele voedselweb van het Markermeer in kaart te brengen.

Lees meer: www.ijsselmeervereniging.nl. Hier staat ook een link naar het onderzoek.



Zandwinning bij Oudemirdum uitgesteld

Het besluit over een zandfabriek in het IJsselmeer is door de gemeente van De Fryske Marren voorlopig uitgesteld. De gemeente wil eerst de antwoorden op Kamervragen van de ministers Van Nieuwenhuizen (infrastructuur) en Schouten (landbouw) afwachten.

In de vorige IJsselmeerberichten besteedden we al aandacht aan de industriële zandwinning bij Oudemirdum. Aannemersbedrijf Smals in Cuijk heeft in 2018 een vergunning aangevraagd om op een werkeiland voor de kust van Oudemirdum de komende dertig jaar jaarlijks 2 tot 3 miljoen kuub zand te winnen uit het IJsselmeer. Dit zand is voor de bouw en het ophogen van wegen. Er wordt hiervoor gebruikgemaakt van een werkeiland van 7 hectare (circa zestien voetbalvelden). Daaromheen komt een winput van 218 hectare met een maximale diepte van 60 meter. Smals is met de gemeente De Fryske Marren overeen gekomen dat het per kubieke meter gewonnen zand 5 cent afdraagt. Dat komt neer op gemiddeld zo'n 100.000 euro per jaar. De gemeente zal het geld gebruiken voor het bevorderen van toerisme en natuur. Het is een vrijwillige afdracht van Smals, die hiermee hoopt meer draagvlak voor de plannen

te verkrijgen. Smals keert ook 2,41 euro per kubieke meter gewonnen zand uit aan het Rijk.

Het plan leidt tot groot protest bij natuurorganisaties en bewoners van de Friese IJsselmeerkust. Ondertussen is een petitie tegen de zandwinning meer dan negenduizend keer ondertekend. GroenLinks heeft in de Tweede Kamer vragen gesteld wat het plan betekent voor het IJsselmeer, dat een beschermd natuurgebied is. Een woordvoerder van de fractie gaf zelfs aan dat GroenLinks zoekt naar manieren om de zandfabriek 'van tafel' te krijgen. De IJsselmeervereniging is een van de grootste tegenstanders van deze zandwinning. Ons bestuurslid Auke Wouda verwacht weinig van de reactie van de ministers. 'Zij zullen wel antwoorden dat alle procedures zorgvuldig zijn doorlopen.' Wouda is verbaasd dat de gemeente De Fryske Marren, die als laatste groen licht moet geven voor het plan, een besluit uitstelt. Een verklaring is wellicht dat de bussen voor een flinke demonstratie al klaarstonden. 'Het lijkt een manier om tegenstanders terug in hun hok te krijgen. Aan de andere kant kun je ook zeggen dat dit een succesje voor ons is. Wij gaan door.'

Voor wie nog niet getekend heeft, ga naar: www.geenzandindustrieijsselmeer.nl.



Lelystad Airport: rekenmodel onderschat geluidsbelasting

De Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL) die zich verzetten tegen Lelystad Airport, kraken de uitleg van minister Van Nieuwenhuizen over de gemeten geluidsniveaus van de belevingsvlucht.

De actiegroepen zijn door dr. ir. Pieter Sijsma en ing. Wieger van der Veen gewezen op tal van lacunes in de berekeningsmethoden van vlieglawaaï, in het bijzonder die in de milieueffectrapportage Lelystad Airport. Sijsma werkte jarenlang bij het Nederlands Laboratorium voor Lucht- en Ruimtevaart (NLR), waar hij zich onder meer bezighield met het opstellen van methoden om vliegtuiggeluid te meten. Van der Veen werkte jarenlang als akoestisch medewerker bij de provincie Overijssel en was nauw betrokken bij het rekenen en meten aan vlieglawaaï rondom vliegveld Twente. De bij de belevingsvlucht gemeten geluidspieken (LAMax) zijn gemiddeld 3 dB hoger dan de berekende waarden in de milieueffectrapportage. Een geluidstoename van 3 dB

Nieuw Land is nationaal park

Minister Carola Schouten van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft op 1 oktober 2018 tijdens een bijeenkomst bij provincie Flevoland bekendgemaakt dat zij de status van nationaal park heeft toegekend aan Nieuw Land.

Nationale parken zijn het visitekaartje van de Nederlandse natuur. Nieuw Land bestaat uit de Oostvaardersplassen, de Lepelaarplassen, het Markermeer en de Marker Wadden. Het is een uniek en typisch Nederlands gebied, omdat het is ontstaan door de inpoldering en afsluiting van de Zuiderzee. In grote delen van het aangewezen gebied kreeg de natuur alle ruimte. Zo ontstond een uniek samenspel van mens en natuur.

Omdat het bij nationale parken niet alleen gaat om natuurontwikkeling, maar ook de balans met de menselijke aanwezigheid er belangrijk is, had het volgens de IJsselmeervereniging voor de hand gelegen om het gehele IJsselmeergebied tot nationaal park te benoemen. Zover is het nog niet! De status van nationaal

park biedt extra bescherming voor de landschappelijke waarden en extra financiële mogelijkheden om het aangewezen gebied verder te ontwikkelen. Daar is ook de IJsselmeervereniging blij mee.

Nationaal park Nieuw Land is circa 28.903 hectare groot en bestaat voor ruim driekwart uit water. De Natura 2000-gebieden Oostvaardersplassen, Lepelaarsplassen en de Marker Wadden vormen met pakweg 25.886 hectare de kern van het nationaal park.

Zoals te verwachten richten de gemeenten en provincie zich sterk op de kansen die de nieuwe status biedt voor economische ontwikkeling en werkgelegenheid in het toerisme. Hopelijk vinden de bestuurders de juiste balans tussen ecologie en landschap enerzijds en economische ontwikkeling anderzijds. Door de partners is bureau Mecanoo geselecteerd voor het ontwikkelen van de ruimtelijke visie van nationaal park Nieuw Land.

Meer informatie:
nationaalparknieuwland.nl.

AANVLIEGROUTE LELYSTAD
☒ **KAN HOGER
MOET HOGER**



HOOG OVER IJSSEL.NL

is in akoestisch opzicht gelijkwaardig aan een verdubbeling van het geluidsniveau. Oftewel: bij 3 dB meer geluid komen niet één maar twee vliegtuigen gelijktijdig over. De gebruikte rekenmethode geeft daarmee een te lage voorspelling van de werkelijke geluidsniveaus.

Een van de redenen voor de onjuiste uitkomsten is dat de rekenmodellen voor de berekening van vlieglawaaï niet zijn ontworpen voor horizontaal vliegen op 1.800 en 2.700 meter hoogte, maar vooral gericht zijn op start- en landingsprocedures.

De minister heeft in haar Kamerbrief van 18 oktober 2018 te kennen gegeven dat ze in de toekomst meer metingen naar vlieglawaaï wil laten verrichten. Oftewel: ze laat eerst een vliegveld opstarten op basis van een twijfelachtig rekenmodel voor de situatie rond Lelystad. Daarna gaat ze met metingen controleren hoe groot deze fout in het rekenmodel is.

Met deze werkwijze neemt de minister een onacceptabel hoge hypotheek op de kwaliteit van de leefomgeving in alle Nederlandse regio's die te maken hebben of krijgen met vliegtuiglawaai, aldus SATL.

De juiste weg is volgens de actiegroepen: eerst een rekenmodel ontwikkelen dat wel betrouwbaar is, dan een nieuwe milieueffectrapportage en daarna pas openstelling van Lelystad. Zo niet, dan worden de bewoners rond Lelystad Airport en onder haar aanvliegroutes op ernstige wijze geschiphold en misleid. Ze krijgen veel meer geluidsoverlast te verduren dan de minister hun vertelt.

Voor meer informatie:
hoogoverijssel.nl.

Algemene Ledenvergadering IJsselmeervereniging

30 maart 2019 in Kornwerderzand

Op zaterdag 30 maart 2019 is de algemene ledenvergadering van de IJsselmeervereniging. Er zal gesproken worden over het jaarverslag 2018, de jaarrekening 2018, het jaarplan 2019 en de begroting 2019. Daarnaast zal er gesproken worden over de toekomst van de IJsselmeervereniging, aangezien het erg veel moeite kost om vacatures in het bestuur te vervullen.

Het formele gedeelte van de vergadering zal worden gevolgd door een lezing en discussie over de energietransitie en de gevolgen hiervan voor het IJsselmeergebied.

Ledenvergadering IJsselmeervereniging
Zaterdag 30 maart 2019 vanaf 13.00 uur
Locatie: Afsluitdijk Wadden Center
Afsluitdijk 1c, 8752 TP Kornwerderzand

Zonsondergang op IJsselmeer.



Interview
Dr. Marjolijn Haasnoot, senior
onderzoeker en adviseur bij Deltares

Klaar voor onder water...

Dr. Marjolijn Haasnoot is senior onderzoeker en adviseur bij Deltares op het gebied van klimaatadaptatie. Zij is projectleider geweest van de verkenning 'Mogelijke gevolgen van versnelde zeespiegelstijging voor het Deltaprogramma' van Deltares, vervaardigd in opdracht van de staf van de Deltacommissaris. Samen met collega's is zij verantwoordelijk voor het rapport en de hoofdanalyses.

Tekst en foto's: Jeroen Determan

Wat is Deltares voor organisatie?

'We zijn een onafhankelijke stichting. We krijgen deels subsidie van de overheid en geven haar adviezen op het gebied van water en bodem. Daarnaast doen we onderzoek voor bedrijven en geven adviezen aan het buitenland. Het motto is: "Leven in een Delta" en we richten ons op kustgebieden en delta's. We werken internationaal

bijvoorbeeld in Bangladesh, Vietnam, Indonesië, Singapore en de VS.'

Wat waren de reacties op het rapport?

'We hebben heel veel reacties gekregen en ideeën over hoe we de problemen kunnen oplossen. Maar vooral van de oudere generatie. We willen graag hiermee verder, en dan ook de jongeren erbij betrekken. Want als er maatregelen genomen worden, gaat dat voornamelijk om hen. De jongeren van nu zijn de ouderen van straks.'





BIJ EEN STIJGING VAN 2 METER HEEFT DE AFSLUITDIJK NOG EEN HOGE VEILIGHEIDSMARGE

Wat gaan jullie doen met de reacties op het rapport?

'We zijn aan het kijken wat we daarmee gaan doen. Het ligt voor de hand dat we ook gaan kijken naar een plan B. Dat is een van de aanbevelingen die we geven. De minister heeft gezegd dat er meer onderzoek moet komen. Als Deltares willen we ook oplossingsrichtingen onderzoeken – voor als de zeespiegel meer dan 1 meter stijgt. Het Deltaprogramma houdt nu rekening met een

stijg snelheid van maximaal 14 millimeter per jaar. Wij denken dat het wel eens sneller zou kunnen gaan. Het is verstandig om daar alvast over na te denken. Als het veel sneller gaat, heb je veel minder tijd om echt maatregelen te ontwerpen en te bouwen. De Deltawerken kosten veertig jaar. De versnelling van de zeespiegelrijzing – als die plaatsvindt – zou vanaf 2050 extra snel kunnen gaan. Als je dan terugreken, kom je uit op het maken van een plan B in de komende decennia.'

Nederland na de zeespiegelstijging. Illustratie: © CAROF.





Deltares: de zeespiegelstijging kan sneller gaan dan verwacht.
.....

Wat is dat plan B?

‘De minister heeft gezegd dat er meer onderzoek moet komen. We willen de komende jaren naar oplossingsrichtingen gaan kijken en kijken wat de voor- en nadelen van verschillende benaderingen zijn.’

Hoe breed moet een dijk van 20 meter hoog wel niet worden?

‘Daar heb je allerlei verschillende uitwerkingen voor. Je kunt ook damwand in een bestaande dijk slaan. Technisch is er heel veel mogelijk. De vraag is of je het wilt. Of je zo wilt leven. Dat is aan de maatschappij

om dat te bedenken. Ik kan me voorstellen dat het nog maar de vraag is of je achter zo’n hoge dijk wilt leven.’

Wat moet ik me voorstellen bij een rijzing van 2 meter?

‘Het was nog niet de bedoeling om nu al met oplossingen aan te komen, maar om eerst gewoon te kijken naar de mogelijk versnelde zeespiegelstijging en wat dat zou kunnen betekenen voor Nederland. Dat de zeespiegel stijgt, dat weten we. Dat is al eeuwen aan de gang. En dat de zeespiegel sneller stijgt door het klimaat, dat hebben we ook meegenomen. De aanleiding voor deze studie was dat het misschien nog wel eens veel sneller zou kunnen gaan. Dat komt doordat er nieuwe processen zijn meegenomen in deze recente studies.’

Deltaprogramma 2019

Elk jaar stuurt de Deltacommissaris op Prinsjesdag een nieuwe versie van het Deltaprogramma naar de Tweede Kamer. De versie Deltaprogramma 2019 had een zorgwekkende boodschap: de stijging van de zeespiegel kan wel eens sneller gaan dan gedacht – met grote gevolgen voor Nederland.

In deze studie is niet alleen gekeken naar de impact van zeespiegelstijging. Ook wordt geadviseerd om een programma voor bodemdaling op te zetten en gebouwen beter voor te bereiden op extreem weer. Een mogelijke versnelling van de zeespiegelstijging zal op zijn vroegst vanaf 2050 merkbaar worden in de zeespiegelstijging, volgens de huidige projecties. Voor daarna is er nog veel onzeker.

Wie heeft het eerst aan de bel getrokken?

‘Het KNMI en Deltares, precies tegelijk op dezelfde bijeenkomst. Het KNMI zei: “Er zijn nieuwe studies en het lijkt erop dat de zeespiegel sneller gaat stijgen.” Deltares zei toen: “We hebben daar ook naar gekeken en het is mogelijk; dat kan heel grote effecten hebben. We vonden toen dat we dat nader moesten onderzoeken: wat dat zou betekenen voor de Nederlandse delta. Het bleek dat de consequenties heel groot kunnen zijn – en dat met name de snelheid van het proces heel belangrijk is. Daardoor heb je op een gegeven moment maar heel weinig tijd om je aan te passen. Het is allemaal heel onzeker, maar het is een



signaal dat je serieus moet nemen. Want als het gebeurt, kunnen de gevolgen erg groot zijn.'

Dat is Decision Making under Deep Uncertainty. Er is een internationale groep wetenschappers en beleidsmakers, die zo heet.

'Ja, ik hoor daar ook bij. Die groep houdt zich vooral bezig met methoden om met onzekerheid om te kunnen gaan. De mate van onzekerheid speelt een grote rol. Maar ook het feit dat er verschillende beelden zijn, dat mensen verschillende gedachten hebben of iets wel of niet waar zou kunnen zijn. Een van de methoden die je dan kunt volgen, is een methodiek die Deltares ontwikkeld heeft en die ook in het Deltaprogramma wordt toegepast: adaptief deltamanagement. Het principe is simpel. Je bedenkt: wat moet ik op de korte termijn doen? En wat zijn de mogelijke maatregelen voor de toekomst? Dan probeer je het te meten en te monitoren – en aan de hand daarvan kun je zeggen: we moeten ons plan wat sneller implementeren of denken: het verandert zo snel niet, we hebben wat meer tijd.

Waar we ook naar kijken is de onomkeerbaarheid van de maatregelen, we spreken dan over de pad-afhankelijkheid van de maatregelen. Wat je nu als beslissing neemt, kan invloed hebben op de beslissingen die je straks moet nemen. Bijvoorbeeld: stel dat je de dijken gaat ophogen, dan voelen mensen zich veiliger en gaan daar wonen. Dat geldt ook voor het IJsselmeer. Ga je buitendijks bouwen toestaan, zoals bij IJburg, dan kun je daarna niet zomaar het Markermeer gaan ophogen. Je kunt het IJsselmeer wel ophogen, maar het beïnvloedt wel de toekomstige beslissingen.'

Zeggen jullie: de zee rijst wel, maar we houden het IJsselmeer op hetzelfde niveau en pompen het overschot weg over de Afsluitdijk?

'Dat is een beslissing die aan de overheid is. Het Deltaprogramma adviseert om op de korte termijn een flexibel waterpeil in te stellen, zodat er water beschikbaar is in tijden van droogte. Loopt het waterpeil op, dan kan het teveel worden weggepompt naar de



Waddenzee. Dat wordt nu al gedaan om het peil te behouden. Een van de alternatieven is om het IJsselmeerpeil te laten meestijgen, maar daarbij is gezegd: op termijn moeten we toch gaan pompen, dan kun je beter meteen al pompen. Om het samen te vatten: de strategie voor het IJsselmeer is een deels flexibel peil voor zoetwater. Voor de waterveiligheid installeren we dan pompen. Die moeten dus steeds groter worden als de zeespiegel verder stijgt.'

De rivieren kunnen wel eens indrogen als de Alpengletsjers weg zijn. Is dat ook meegenomen in het Deltaprogramma? Hou je dan genoeg water voor drinkwater?

'De verwachting is dat de Rijn van een smeltwaterrivier meer een regenwaterrivier wordt. Sommige scenario's geven aan dat de aanvoer van rivierwater in de zomer veel minder gaat worden. Dan wordt het lastiger om het IJsselmeer op peil te houden, en dan wordt met name de zoutindringing bij de benedenrivieren groter.

Boven: Er zijn veel plekken op de aarde met een risico van overstroming. Inzetfoto: De zeespiegel varieert ook door de maan, stromingen en wind.
.....

DE STRATEGIE VOOR HET IJSELMEER IS EEN DEELS FLEXIBEL PEIL VOOR ZOETWATER





Die zoutindringing wordt groter door een verminderde aanvoer van rivierwater, maar ook door het stijgende zeewater. Momenteel spoelen we de polders door met water uit de rivieren en uit het IJsselmeer; dat water verdunnen we daarna weer. Die vraag aan zoetwater als doorspoelmiddel zou wel eens heel veel groter kunnen worden. Drinkwater is niet het grootste probleem, want dat is een relatief kleinere hoeveelheid.'

Hoeveel de
stijging wordt is
onzeker.
.....

Het lozen van IJsselmeer- water naar een hoger liggende Waddenzee: hoe moet dat?

'Voor het IJsselmeer hebben we gekeken naar de pompcapaciteit. Vanaf ongeveer 65 centimeter zeespiegelrijzing hebben we continu pompen nodig, omdat we dan zelfs bij laagwater niet meer in het Wad kunnen spuien. Je moet steeds hoger pompen. Daar zijn ook

verkennende berekeningen voor gemaakt. Vanaf een rijzing van 1,75 meter heb je dus tussen de 1000 en de 3200 kuub per seconde nodig. Ter vergelijking: de sluis bij IJmuiden heeft een van de allergrootste pompen ter wereld en heeft een capaciteit van "slechts" 260 kuub per seconde. Je hebt dus een tiental van die superpompen nodig op de Afsluitdijk. Je kunt ook beslissen om het IJsselmeerpeil wat meer te laten rijzen, dan heb je minder pompcapaciteit nodig. Maar dan moeten we de dijken gaan ophogen.'

Hoe is het met de waterveiligheid in het IJsselmeergebied?

'Zolang de Afsluitdijk het houdt, hebben we rond het IJsselmeer geen problemen met droge voeten. Wat betreft de Afsluitdijk: we hebben ook gekeken naar een stijging van 2 meter, dan wordt het ontwerp al eens in de honderd jaar overschreden en bij 3,5 meter is dat al eens in de tien jaar. Dat is echt een hoge schatting. Bij 1 meter is dat eens in de 100.000 jaar. De veiligheid wordt uitgedrukt in waarschijnlijkheidsprognoses. Hier wordt de waterveiligheid niet uitgedrukt in centimeters dijkhoogte. De Afsluitdijk is echt heel hoog. Bij 2 meter zeespiegelstijging is er nog steeds een hoge veiligheidsmarge van eens in de honderd jaar. Er zijn heel veel plekken op aarde die een risico hebben van eens in de honderd jaar overstroming. We hebben een van de best beveiligde delta's in de wereld. Dat is echt zo. Dat willen we natuurlijk zo houden, en daarom doen we ook dit soort studies.'

Waterveiligheid verankerd in wetten

Klimaatceptici zijn het niet eens met de visies van Deltares. De vraag is wat er gebeurt als zij de overhand in de regering krijgen. Het blijkt dat dan niet allerlei maatregelen kunnen worden teruggedraaid. De afspraken omtrent het watermanagement zijn volgens haar stevig vastgelegd in wetten, zoals de Deltawet Waterveiligheid en Zoetwatervoorziening. De Deltacommissaris moet elk jaar aan de Tweede Kamer een rapport voorleggen over

de te varen koers ten aanzien van het beheer van bodem en water. De betreffende minister moet hierop reageren. Ook in de Waterwet zijn een aantal zaken stevig verankerd, zoals dat de staat ervoor moet zorgen dat zijn inwoners veilig kunnen wonen. Regeringen kunnen daar niet zomaar aan voorbijgaan. Daarnaast is het ook wettelijk geregeld dat elke dijk eens in de zes jaar wordt getest. Hierbij is een nieuw normen-

stelsel ingevoerd: ook het belang van die dijk wordt meegeteld. Hoeveel mensen beschermt deze dijk? Welke economische belangen zijn ermee gemoeid? Zo zal een dijk bij de Maasvlakte of een dijk in een dichtbevolkt gebied een andere urgentie krijgen dan een dijk in Oost-Groningen. Wordt een dijk afgekeurd (en daar zijn vaststaande normen voor), dan kunnen de waterschappen ingrijpen. En daar valt wettelijk weinig aan te tornen.



Het is nog geen alarm?

'Het is wel een signaal van: als de zeespiegel nog sneller stijgt, moeten we onze plannen aanpassen. Het is nog geen alarm, maar als het gebeurt, zijn er veel maatregelen nodig die heel veel tijd en geld kosten. Daarom is het verstandig om daar nu vast over na te denken. De Maas-Rijnmonding bijvoorbeeld is nu afsluitbaar, maar hoe lang kun je dat nog volhouden? En moet je die op een gegeven moment echt afsluiten? Die vraag komt eerder in beeld dan we dachten.'

Op welk moment zou je dat moeten doen, Rotterdam afsluiten?

'Nou, daar is niet precies een getal aan te hangen. Maar we hebben wel gekeken hoe vaak de Maaslandkering dicht gaat. Bij 1,5 meter rijzing moet die dertig keer per jaar dicht. Het is maar zeer de vraag of dat ding daarop gebouwd is. Dus moet je laten onderzoeken of dat wel veilig genoeg is voor ons hoge Hollandse veiligheidsniveau. En als je Rotterdam moet afsluiten, krijg je een sluis erbij voor de scheepvaart. Maar het is niet gezegd dat dat de oplossing is. Dat is ook niet wat we hebben uitgezocht. We hebben wel gekeken of dat wellicht ooit nodig is – en of dat dichterbij komt.

We kijken nu wat voor vervolg er op het rapport moet komen. Als Deltares zelf hebben we wel wat eigen onderzoeken gedaan en we willen nader naar verschillende oplossingsrichtingen gaan kijken. We willen adviezen uitbrengen aan de beleidsanalisten: de staf van het Deltaprogramma en de waterschappen. Ook aan het bedrijfsleven. Die willen weten wat de risico's zijn. Voor de sluisen van IJmuiden hebben we bijvoorbeeld ook de ontwerpen getest.'

Eens in de 10.000 jaar kan statistisch ook morgen zijn...

'Ja, maar de kans is heel erg klein. En in die zin is het probleem ook niet acuut. We hebben nu nog tijd om de zeespiegelstijging en de effecten ervan nader te onderzoeken en te kijken hoe we ons willen aanpassen. Het is dus wel belangrijk om ernaar te kijken. Dit rapport gaat meer over decennia van onderzoek en planning.'

Zeespiegel is nooit stabiel

Er zitten haken en ogen aan het meten van de zeespiegel. Er zijn grote fluctuaties: invloeden van de maan, stromingen, winden, uitzetting door temperatuur et cetera. Bovendien is de aarde niet zuiver rond, terwijl ook de samenstelling van de aardkorst varieert. De zeespiegel is niet overal even hoog: het is bekend dat het magnetisme van de maan het water aantrekt (eb en vloed). De enorme ijsmassa's van Groenland en Antarctica hebben een zelfde invloed. Deze grote bulten ijs trekken ook water aan, zodat de zeespiegel rond de polen hoger staat. Zakt het water rond Antarctica door smelting van de ijskap, dan komt het bij Nederland omhoog.

Het is heel belangrijk om in de gaten te houden wat de Waddenzee gaat doen. Deze bestaat bij de gratie van een subtiel evenwicht tussen sedimentatie en rijzing. Stijgt de zee niet, dan zal het Wad dichtslibben. Wordt dit evenwicht verstoord, dan kan het Wad zomaar veranderen in een klotsbak met water – met alle desastreuze gevolgen van dien.



De rijke historie van Elburg

Spoor naar Elburg

Elburg is in menig opzicht een historisch stadje. Tot 1956 had het een redelijke haven en een synagoge. Het was de plaats waar Jan Hendrik van Kinsbergen opgroeide, een zeeheld dankzij wiens donatie ons voormalige volkslied 'Wien Neêrlands bloed' tot stand kwam. De spoorwegen reden Elburg echter voorbij, het openbaar vervoer bestond lange tijd voornamelijk uit de tram.

Tekst en foto's: Jan Bolling





Elburg is een stad met een rijke historie. Er zijn enkele honderden rijks- en gemeentelijke monumenten, diverse oorlogsmonumenten en een

deel van Elburg is beschermd stadsgezicht.

De rijke historie heeft het stadje aan het water te danken. De Zuiderzee bij Elburg was eigenlijk te ondiep voor een haven. Voor 1400 geschiedde het laden en lossen op de rede. Met de toename van de handel werd de noodzaak van een haven in Elburg ingezien. Voor dat doel werd daarom een kanaal gegraven en een haven aangelegd.

Om verzanding van het kanaal tegen te gaan werd een beschoeiing van hout aangebracht. Deze oplossing was echter onvoldoende om grotere schepen in de haven te ontvangen, die moesten nog steeds op de rede gelost en bevracht worden. In het midden van de negentiende eeuw werd daarom een besluit genomen om de haven en de toegang ernaartoe grondig aan te pakken, zodat er grotere schepen konden binnenvaren. Rond 1850 werden het kanaal en de haven uitgediept, zodat grotere schepen de haven konden aandoen. De houten beschoeiing werd vervangen door stenen dammen met een havenhoofd.

De dammen met het havenhoofd hebben hun dienst gedaan tot 1956. In dat jaar werd de dijk van Oostelijk Flevoland gesloten en kwam een deel van de dammen droog te liggen in de nieuwe polder. Wie nu in Oostelijk Flevoland bij Elburg kijkt, ziet nog de overblijfselen, weliswaar gerestaureerd, van de dammen die als twee vingers wijzen naar het nieuwe land. Het hoofd wordt toepasselijk aangeduid als Kop van 't Ende.

Geestelijk leven

Het voormalige Sint-Agnietenklooster staat nog prominent bij de zuidelijke ingang van de vesting, vlak bij de plaats waar ooit de Goorpoort stond. Het geestelijk leven van Elburg kende niet alleen de Sint-Agnietenzusters die in het klooster met die naam woonden, maar ook een groot aantal beginnen. Deze dienstmeisjes van God hadden hun hofje vlak bij de Sint-Nicolaaskerk.

De Reformatie maakte in 1578 een eind aan het



rooms-katholieke leven in Elburg, toen werd overgestapt naar de Nederduits Gereformeerde kerk.

Een bijzonder aardig poortje, het Synagogenpoortje, herinnert nog aan de synagoge waar het toegang tot bood. Op z'n hoogtepunt van het Joodse leven telde Elburg zo'n 120 Joden.

Tram in Elburg

Kon Elburg wat het vervoer over water betrof goed meedoen, met het vervoer over het spoor ging dat minder voorspoedig. Toen er eind 1852 sprake van was om een spoorlijn van Utrecht naar Zwolle en Kampen over de Veluwe aan te leggen, deed de gemeenteraad van Elburg zijn uiterste best om het tracé langs Elburg te laten lopen. Het verzoek dat daarvoor aan koning Willem III werd gedaan leverde echter niets op. Toen de ingenieurs van de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij, die de lijn zou aanleggen en exploiteren, bezig waren met het terrein te verkennen en de spoorlijn in te plannen, werd er nogmaals een verzoek ingediend om de trein langs Elburg te laten rijden. Alle verzoeken en het gelobby bij de volksvertegenwoordiging haalden niets uit. Toen de lijn in 1863 werd geopend denderde de trein op slechts enkele kilometers van Elburg over de Doornspijkse hei en dus niet langs de rechthoekig aangelegde vestingstad. Bleef Elburg zo gespeend van railvervoer? Nee, niet helemaal, want in 1908 kwam er de Zuiderzeetram, die van Zwolle en Kampen naar Nunspeet liep. Die aanleg kwam redelijk laat en de jaren twintig van de vorige eeuw deed de bus al zijn

Boven: Kop van 't Ende: dammen die als twee vingers wijzen naar het nieuwe land. Openingsfoto: Haven van Elburg waar eeuwenlang de nodige goederen werden verhandeld.





Boven:
Zuiderkerkstraat
met op de
achtergrond de
Sint-Nicolaas-
kerk.

Inzetfoto:
Synagogen-
poortje, dat ooit
de toegang naar
de synagoge
was.

intrede. De tram is dan ook geen lang leven beschoren geweest en in 1931 was al de laatste rit. Net buiten de vesting staat nog de remise, die nu is omgebouwd tot supermarkt.

Graaf van Doggersbank

Een van de beroemdheden die zijn wortels in Elburg heeft, is de in 1735 geboren Jan Hendrik van Kinsbergen. Hij kwam op zesjarige leeftijd met zijn ouders naar Elburg. Daar kreeg hij les in onder meer Frans en Engels. Zijn vader, van Duitse afkomst, was onderofficier bij de krijgsmacht. Jan Hendrik trad deels in

de voetsporen van zijn vader. Door het lezen van een biografie van Michiel de Ruyter besloot hij voor de marine te kiezen.

Hij volgde een opleiding tot ingenieur aan het Instituut voor Zeevaart in Groningen. Door intensieve studie had hij een behoorlijke kennis verworven van de tactiek op zee, de dienst aan boord van de schepen en van het seinwezen. Hij trad in dienst als zeeofficier bij de Russische marine toen er in ons land geen kansen meer voor hem waren op actieve dienst op zee. Terug in Nederland onderscheidde Van Kinsbergen zich tijdens de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) in de Slag bij de Doggersbank. Later werd hij door koning Lodewijk Napoleon voor al zijn verdiensten bij de zeemacht in de adelstand verheven en mocht hij zich voortaan Graaf van Doggersbank noemen.

Van Kinsbergen had door de jaren een behoorlijk kapitaal vergaard en besteedde een flink deel daarvan aan liefdadigheid. In 1815 stelde hij een geldbedrag beschikbaar voor het componeren van een Nederlands volkslied. Hendrik Tollens kreeg het bedrag voor het componeren van 'Wien Neêrlands bloed', dat tot 1933 ons volkslied was. Van Kinsbergen heeft net als zijn inspirator Michiel de Ruyter een praalgarf in de Nieuwe Kerk in Amsterdam.

Wie meer wil lezen over Elburg: Canon van de gemeente Elburg in veertig vensters. Overzicht van historische gebeurtenissen van de kernen van de gemeente Elburg in de periode 796-1974 door Wim van Norel.

Geuzenpenning in vorm
van halve maan.
.....



Zeeschuimers *op de Sudersee*

Vroeger, voor de Afsluitdijk, werd de 'Sudersee' bevaren door brave haringvissers die een karige boterham verdienden. Een romantisch idee, maar de realiteit was veel gewelddadiger. De Zuiderzee was eeuwenlang een toneel van zeeslagen, kaapvaart en belegeringen.

Door Jeroen Determan

Het strijdtoneel duurde wel vijf eeuwen lang, van 1100 tot 1600. Hoe werd er gevochten? Eerst heel primitief, met bijlen, messen en speren: enteren en hakken. Later met boogschutters aan boord. Dat gebeurde zoals we dat ook van Normandië kennen: landen op een ondiepe plaats, het voetvolk van boord onder dekking van boogschutters en vervolgens op land verder strijden.

Diederik Sonoy,
geuzenleider
tegen Maurits.
.....

Pas later kwam het buskruit in gebruik, in de vijftiende eeuw. In de Tachtigjarige Oorlog was het al gemeengoed. De watergeuzen hadden geschut aan boord: zo'n tien stuks – en konden daar goed mee omgaan. Ze hadden ook al pistolen. Dat vertelt een beroemd verhaal van Jan Haring uit 1573. Hij heeft 'een opmerckelyke daad' verricht tijdens de Slag om de Zuiderzee. Hij klimt in de mast van het Spaanse vlaggenschip en snijdt de admiraalsvlag los, onder luid gejuich van de geuzen. Maar als hij weer naar beneden klimt, wordt hij getroffen door een pistool en valt dood in zee.

Kaapvaart op de Zuiderzee

De geuzen vochten niet alleen tegen Spaanse schepen. Ze deden vooral aan kaapvaart. De aanvoerders van de geuzen hadden een kaperbrief van Willem van Oranje en kaapten geladen handelsschepen op de Zuiderzee en Wadden. De Oostzeehandel was onze grootste bron van inkomen, graan, hout, huiden. De watergeuzen onderschepten een groot deel van de terugkerende Amsterdamse Oostzeevloot, kaapten wel driehonderd koopvaarders en legden daarmee bijna de hele Oostzeehandel plat. Alva wilde een eind maken aan deze blokkade. Hij liet in Amsterdam een kleine armada bouwen van achttien schepen om de watergeuzen uit te schakelen en gaf Bossu het bevel over deze vloot. Maar de watergeuzen werden onderschat en de Slag om de Zuiderzee eindigde zelfs met de gevangenneming van Bossu zelf. Na de slag eisten meer dan tweeduizend scheepslieden twee maanden achterstallig loon van Alva. Hij was bankroet en vluchtte in de nacht de stad uit. Niet lang daarna zou hij terugkeren naar Spanje.

Het woord geus is afgeleid van het Franse *gueux*. Dat woord betekent *armoedzaaier* of *schooier*, maar het kreeg een positieve betekenis voor al wie in die tijden niet Spaansgezind was. De oorsprong van de benaming 'geus' ligt waarschijnlijk in de uitspraak die Karel van Berlaymont richtte aan landvoogdes Margaretha van Parma op het moment dat de verenigde lage adel haar een smeekschrift kwam aanbieden (5 april 1566). Traditioneel worden de woorden van Berlaymont weergegeven als: *N'ayez pas peur, Madame, ce ne sont que des gueux* (vertaling: 'Wees niet bang, mevrouw, het zijn slechts bedelaars').



Warlords

Ook buiten de Tachtigjarige Oorlog werd er veelvuldig gevochten op het huidige IJsselmeer. Meestal werd de strijd gevoerd door kleine coalities en lokale belangengroeperingen: een soort warlords maar dan op het water. Volgens Google is er maar liefst vijf maal een beleg van Medemblik geweest:

- Beleg van Medemblik (1296-1297): de West-Friezen belegeren Medemblik met kasteel gedurende een halfjaar. Men weet tot in 1297 stand te houden tot er een ontzettingsleger komt.
- Beleg van Medemblik (1351): spil rond de Hoekse en Kabeljauwse twisten.
- De stad wordt belegerd en geplunderd door de Arumer Zwarte Hoop van Pier Gerlofs Donia (Grutte Pier).
- Beleg van Medemblik (1572): de Geuzen nemen de stad in.
- Beleg van Medemblik (1588): eveneens tijdens de Tachtigjarige Oorlog.

Arumer Zwarte Hoop

Een heftig moment in die geschiedenis van Medemblik is de plundering door de beruchte kapersvloot van de Arumer Zwarte Hoop. De aanvoerder van deze wrede kapers is Pier Gerlofs Donia, oftewel Grutte Pier. Hij was boer te Kimswerd. Getrouwd met een dame van adel. De graven van Holland wilden rechten





op Friesland laten gelden en vielen Friesland diverse malen aan. In 1515 werd de boerderij van Pier Donia door huurlingen geplunderd en in brand gestoken. Ze doodden zijn vrouw en vele andere familieleden. Pier had alles verloren en wilde zich wreken. Hij riep om een strijd tegen de bezetter en richtte een leger op: de Arumer Zwarte Hoop. Deze troepenmacht bestond voornamelijk uit arme boeren en lage adel. Onder leiding van Grutte Pier opereerde de Arumer Zwarte Hoop als een beruchte kapersvloot op de Zuiderzee, waar zij in Medemblik vreselijk tekeergingen, maar ook Hollandse schepen plunderden. De annalen vertellen: 'In de grootste zeeslag uit zijn loopbaan wist Pier 28 Hollandse schepen te kapen. De vijfhonderd bemanningsleden die levend in handen van de Friezen vielen, werden zonder pardon overboord geworpen.' Grutte Pier werd een legende. Hij kon munten buigen tussen duim en wijsvinger. Hij had een reusachtig zwaard, waarmee hij de hoofden van meerdere vijanden tegelijkertijd kon afhakken. Hij was een boom van een kerel. Angstaanjagend, met een donker uiterlijk; breed en sterk, met een lange zwarte baard en ruwe humor, door verdriet in een grote wreedaard herschapen.

Maurits bij Medemblik

Na de moord op Willem van Oranje (1584) zochten de Staten Generaal steun bij de koningin van Engeland,

Elizabeth I. Zij weigerde een Nederlandse koningstitel, maar zegde toch protectie toe en stuurde de graaf van Leicester in het geheim met zesduizend man over de Noordzee om het gezag hier te handhaven. In die tijd was de geuzenleider Diederik Sonoy de bevelhebber over Medemblik en hij had een eed afgelegd aan de graaf van Leicester. Maar Leicester werd afgezet, en toen Prins Maurits stadhouder werd, weigerde Sonoy de eed aan Maurits af te leggen. Hij was gevlucht naar het slot Radbout voor muitende soldaten, die hun soldij opeisten. De Staten waren wantrouwig geworden: Sonoy had 450 man extra bezetting binnen Medemblik gebracht. Meer dan was toegestaan. Bovendien

Boven: Grote Pier in zijn geboortedorp Kimswerd van beeldhouwer Anne Woudwijk. Links: Slag op de Zuiderzee tegen de graaf van Bossu, 1573 (Jan Luyken 1677 - 1679. Rijksmuseum).

De schepen

In de Middeleeuwen werd gebruikgemaakt van koggen; een zeewaardige platbodem, die kon droogvallen. In oorlogstijd werden handelskoggen omgebouwd tot 'heerkoggen' (heir=leger). Deze hoefden geen vracht te vervoeren, maar manschappen. Ze moesten kunnen landen in ondiep water. Daarvoor waren zij ook uitgerust met riemen en roeibanen. Het schip was uitgerust met een merkwaardig kasteel. Toch doorstond een replica uit Kampen windkracht 9 op de Noordzee zonder averij. De geuzen voeren met volwaardige driemasters, vaak met gekaapte schepen.



Replica Kamper
Kogge vaart
weer in volle
glorie.
.....

bleek dat Sonoy vanuit Amsterdam zes tonnen buskruit naar Medemblik had laten brengen. Maurits en de Staten zagen deze versterkingen als provocatie en wilden de stad met geweld innemen. Men stuurde oorlogsschepen naar Medemblik, en Maurits trok over land naar Medemblik. Daar was ook de burgemeester van Amsterdam, om te bemiddelen met Sonoy. Toen er geen voortgang kwam in de onderhandelingen, bouwden Maurits' troepen versterkingen aan de toegangswegen van Medemblik. Er werd soms over en weer geschoten. Ook werd op de stad geschoten vanaf de oorlogsschepen die waren gearriveerd.

Maurits probeerde zelfs de dijken door te steken vanwege de geboden tegenstand vanuit Medemblik. Sonoy liet de brieven uit Engeland zien, waaruit zijn aanhangers kracht putten. Maar toen ontving Sonoy een brief waarin stond dat de graaf van Leicester afstand had genomen van zijn bewind in de Nederlanden, waardoor Sonoy van zijn eed aan de graaf was ontslagen. Op voorspraak van Elizabeth I kreeg Leicester van de Staten van Holland een jaarlijkse bijlage van duizend pond.

Sonoy had een schrikbewind gevoerd tegen de katholieken, waarbij hij verantwoordelijk was voor de dood van onder andere de martelaren van Alkmaar en de martelaren van Ransdorp. Dat waren rooms-katholieke geestelijken die ook na foltering weigerden over te gaan op het protestantisme. Wegens zijn grote verdiensten voor het vaderland is er nu in acht steden in Nederland een Dirk Sonoystraat. Toen in 1909 de Sonoystraat in het Geuzen- en Statenkwartier in Den Haag werd aangelegd, was er veel protest, vooral van katholieke raadsleden. De raadsleden vroegen een andere straat te vernoemen naar Cornelis Musius, een priester die in 1572 door de geuzen werd vermoord, maar dit voorstel werd afgewezen.

Aanval op Stavoren

We gaan terug in de tijd. Rond 1300 hadden de Hollandse graven West-Friesland ingelijfd. Met Friesland was dat nooit gelukt. Het belangrijkste handelscentrum was Stavoren (Starum) – en de Friezen deden goede zaken met Engeland, Frankrijk en Vlaanderen. Stavoren exporteerde hout, teer, haring, linnen, vuursteen en huiden. De Hollandse graven keken met jaloezie naar wat de Friezen hadden bereikt.





HET DOEL VAN DE AANVAL OP STAVOREN WAS ONDUIDELIJK

Oorspronkelijk onderhielden de graven van Holland prima relaties met Stavoren. Floris V was zelfs Heer van Starum en Stavoren had ook onder Hollandse bevel gestaan. Het is niet precies duidelijk wat het doel was van de aanval op Stavoren. Dwangburchten in Friesland neerzetten om de bevolking te onderdrukken? De straatengte tussen Enkhuizen en Stavoren beheersen om tol te heffen? In ieder geval wilden de Hollanders meer macht en wilden ze ook een algehele controle op de rechtspraak in Friesland.

De aanval op Starum (1345) was een grote operatie met een enorme logistieke voorbereiding. Tientallen binnenschepen vervoerden materiaal en manschappen via Dordrecht naar Enkhuizen. Tonnen kalk, turf en schelpen om in Stavoren verdedigingswerken te bouwen. Proviand voor tienduizend man, een aantal broodovens, timmerlieden, metselaars, wagenwielen en geschut (katapulten). Er werden geen paarden meegenomen – ridders zouden maar wegzakken in de prut. Uiteraard kwamen de Friezen achter deze operaties en zij vervoerden vee en bezit uit voorzorg naar het achterland.

Willem IV vervoerde tienduizend mannen met vierhonderd schepen. De reis zelf was al een groot avontuur. Men was bekend met het kompas, maar op de Sudersee navigeerde men toen met het peillood. Knap werk. Stel u voor: vierhonderd schepen, zonder

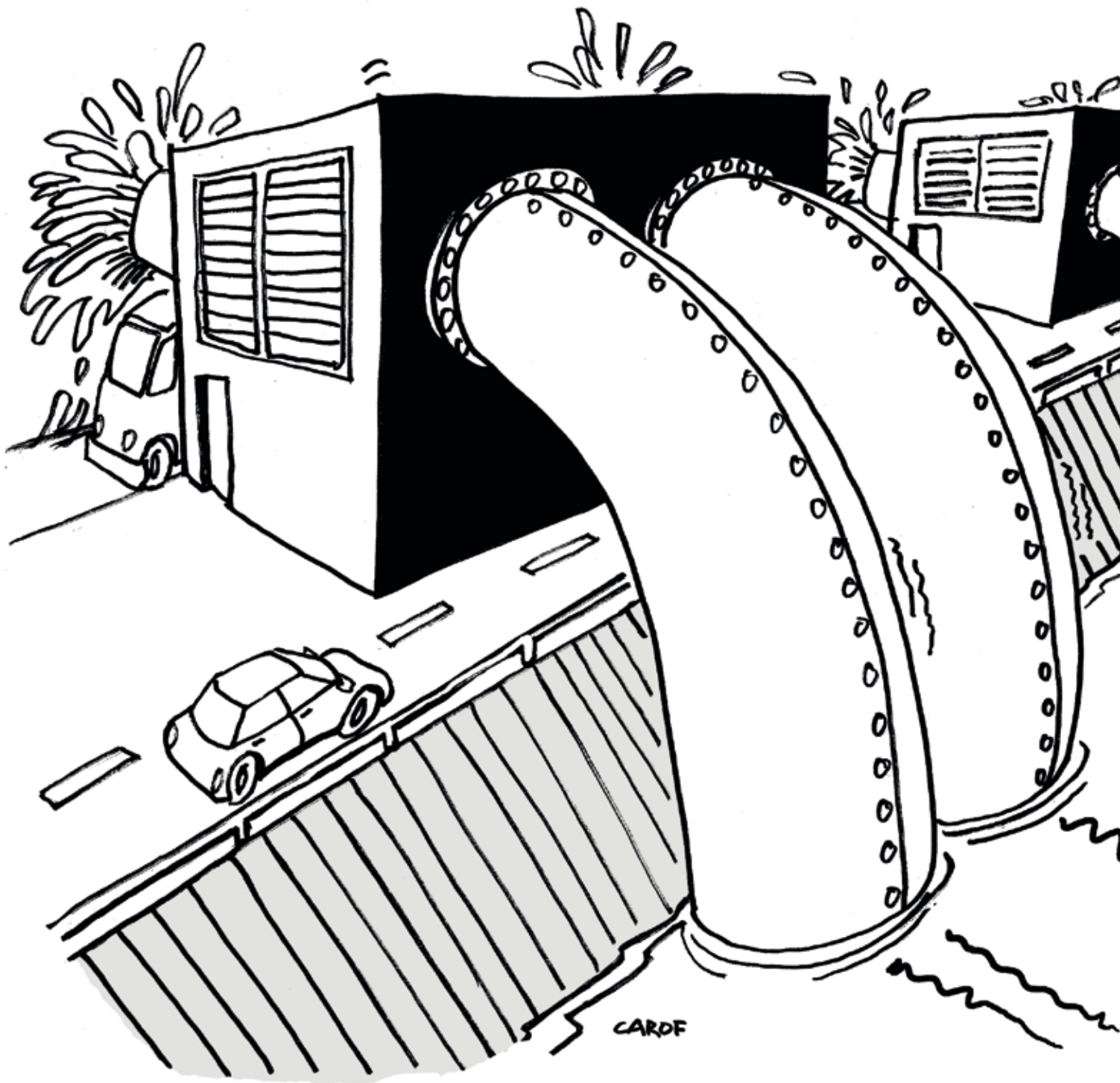
marifoon, maar onder één bevelhebber. Willem landde ten noorden van Stavoren. Zijn oom, die ook meevoer, zou het zuiden aanvallen. Dan doen zich drie fatale zaken voor. Willem gaat aan land en geeft zijn schepen opdracht om terug op zee op hem te wachten. Willem wacht niet op zijn oom, maar valt meteen aan. Willem neemt geen boogschutters mee. En wat gebeurt er? De Friezen wijken zogenaamd terug. Willem volgt hen en raakt daardoor geïsoleerd van de kust. De Friezen kunnen nu Willems achterlinies aanvallen en geen man komt levend terug. Willems oom vlucht terug naar Holland. In de volgende jaren is er een periode van wederzijdse zeeschuimerij tussen Hollanders en Friezen. Vijftig jaar later gaat er weer een vloot over de Sudersee. Een leger van tienduizend man vaart dan van Enkhuizen naar Kuinre. Friezen hadden zich met zeventuizend man ingegraven in loopgraven. Er werden een paar Friese dorpen geplunderd, maar er viel weinig te halen. De Hollands-Friese kapersoorlogen laiden weer op in 1398, 1406 en 1410, een periode van roof, moord, gevangenneming en doodslag op de Zuiderzee. Er komen wel verdragen en die worden keer op keer verlengd, maar de kapers zien weinig verschil in vriend, vijand of buitenstaander. Samengevat: het was eeuwenlang een zootje op het water.

Bronnen: diverse historische sites; Oorlog om Holland, proefschrift van Ronald de Graaf (1961), Uitgeverij Verloren; Verleden van Nederland (2016), Olympus; De Slach by Starum (1978), Uitgeverij Osinga, Boalserd.

Lichting IJssel
Kogge in 2016.



Renovatie Afsluitdijk



staat in de steigers



Op de renovatie van de Afsluitdijk is een aantal jaren gestudeerd. Eerst was het idee de dijk drastisch te verhogen en verstevigen vanwege de verwachte stijging van de zeespiegel. De IJsselmeervereniging heeft er steeds voor gepleit de dijk niet alleen een icoon van veiligheid te laten zijn, maar ook van duurzaamheid. Bijvoorbeeld door de mogelijkheden voor ecologisch herstel voor het IJsselmeer te benutten en voor winning van groene energie. Daar is schoorvoetend naar geluisterd en onze ideeën zijn spaarzaam benut.

Door Frans de Nooij

In januari 2016 heeft de regering het Rijksinpassingsplan Afsluitdijk vastgesteld. Daarin is voor wat betreft de veiligheid besloten de dijk niet te verhogen, maar uit te gaan van een 'overslagbestendige' dijk. Dit betekent dat de bekleding van de dijk wordt verstevigd. Bovendien worden pompen ingebouwd om in extreme situaties toch voldoende water uit te kunnen slaan. Dit moet tot 2050 voldoende zijn. Hierbij is het principe van 'adaptief deltamanagement' leidend. Daarnaast is besloten de scheepvaartsluizen en de spuisluizen niet alleen te renoveren, maar ook zo mogelijk ecologisch (vistrek) en energetisch te verbeteren. Voor het beperken van

de nadelen voor vogels tijdens de werkzaamheden is samen met Natuurmonumenten en anderen uitvoerig onderzoek verricht en zijn er voorstellen gedaan. Ook is een Masterplan Beeldkwaliteit vastgesteld. Doel is ervoor te zorgen dat de diverse ingrepen niet tot een rommelig beeld leiden, maar juist tot verhoging van de esthetische beleving. Met alle eerbied voor het iconische ontwerp uit de jaren dertig.

Nieuwe Afsluitdijk

Daarnaast is het project De Nieuwe Afsluitdijk opgezet dat de regionale ambities voor ecologische en toeristische mogelijkheden verder gaat ontwikkelen.

Pompen worden ingebouwd om in extreme situaties toch voldoende water uit te kunnen slaan.
Illustratie: © CAROF.





Inzetfoto: De Afsluitdijk van ingenieur Lely gaat op de schop. Boven: Voor de aanleg van de dijk waren vijfduizend man nodig, nu volstaan een paar honderd.

Dit project wordt getrokken door de twee provincies, omdat de verantwoordelijkheden voor natuur en toerisme bij de provincies (zijn komen te) berusten. Friesland is trekker.

Inmiddels is het consortium Levvel (palindroom van 'Lely's Erfgoed Veiliggesteld') onder leiding van Van Oord, dat de renovatie van de Afsluitdijk gaat verzorgen uitgekozen en is de opdracht dus gegund. Zoals bij de moderne manier van aanbesteden de bedoeling is, heeft de overheid een vrij globaal programma geformuleerd en is er ruim baan gegeven aan de opdrachtnemers om de opdracht creatief in te vullen. Dat heeft geleid tot enkele fundamentele verbeteringen, vooral door extra spuiokers in de bestaande spuicomplexen aan te leggen, maar vooral ook door een eigentijdse architecturale vormgeving van de aanpassingen. Die lijkt goed te sporen met het karakteristieke en beschermde aanzicht van de bestaande sluiscomplexen, zonder 'retro' te zijn. Wie dit goed wil zien bekijkt het filmpje op de website van Van Oord: 'Ontwerp Afsluitdijk toegelicht'.

Wie de veranderingen in het kader bekijkt moet concluderen dat de Afsluitdijk op een spectaculaire wijze wordt gerenoveerd in een veelbelovende combinatie van eigentijdse inventiviteit met de klassieke ingenieurskunst.

Jammer is dat de Afsluitdijk maar in beperkte mate een icoon voor duurzaamheid wordt. Het blijft voornamelijk bij een aantal experimenten in de richting van groene energie en de visrivier.

Veranderingen op een rij

- Het spectaculairste deel van het werk is wellicht dat aan de kant van de Waddenzee de dijk wordt verhoogd en met een nieuwe bekleding versterkt. Hiervoor zijn speciale elementen ontwikkeld van 6500 kilo elk. Deze hebben een golfremmende werking en komen over de bestaande basaltbekleding heen. In Harlingen komt een speciale fabriek om deze elementen te fabriceren. Dat zijn er in totaal 7500. Met een kraanpontoon zullen ze als een grote puzzel worden gemonteerd tot een aansluitende bekleding. Waren er in de jaren dertig nog vijfduizend man nodig om de dijk af te werken, zijn een paar honderd voldoende!
- Het renoveren van de scheepvaartsluizen, met zo mogelijk een vergroting van de sluizen bij Kornwerderzand voor onder meer de scheepsbouw in Makkum en Vollenhoven. Ook worden de technische installaties van de scheepvaart- en spuisluizen vernieuwd. Aan de zeekant van de scheepvaartsluizen worden stormvloedkeringen gebouwd om grote stormen gepaard aan zeespiegelstijging beter te kunnen weerstaan.
- De spuisluizen worden ook gerenoveerd. Vanwege de waterveiligheid worden bij Den Oever turbines ingebouwd om in extreme situaties water te kunnen uitmalen onder alle omstandigheden. De pompen hebben een zeer laag energiegebruik en zijn visvriendelijk. De energie voor de pompen zal worden opgewekt door 2,7 hectare zonnepanelen bij Den Oever. De turbines zullen niet worden ingezet om elektriciteit op te wekken wanneer normaal gespuid wordt (stromingsenergie) – een gekoesterde wens van de IJsselmeervereniging. Het rendement zou, zegt men, veel te laag zijn. Er is geen goede business case voor

te maken. Bovendien is de visvriendelijkheid niet zeker. Nieuw is dat tussen de bestaande spui-complexen nieuwe spuiopeningen zullen worden gemaakt voor extra capaciteit. Een onvoorziene innovatie, aangedragen door het consortium.

- Een opwaardering van het gebied rond het monument en mogelijk van het monument zelf, zodat daar een langer en aangenamer verblijf mogelijk is.
- De aanleg van de vismigratierivier bij Kornwerd, die nu zo goed als zeker is. Levvel realiseert de gaten in de dijk. De initiatiefnemers, waaronder de Waddenvereniging, staan voor de opdracht voor de eigenlijke aanleg.
- De aanleg van een fietspad aan de Waddenkant van de Afsluitdijk. Helaas wordt dit geen *solar road*, waarvan het wegdek als energieopwekker kan worden ingericht. Deze techniek is daarvoor nog te experimenteel en op deze plek waarschijnlijk ook te kwetsbaar. Wel komt er een bescheiden proef met zonnecellen op het water bij de Breezanddijk. Gezocht is naar andere groot-schalige methoden om energie te winnen via zonnecellen aan de zuidkant van het dijklichaam. Dit werd niet haalbaar bevonden, met name door de onmogelijkheid om over een zo'n grote lengte de energie ook tegen een goede prijs te transporteren naar de gebruikers.
- Helaas zal het proefproject Blue Energy voor stroomopwekking door de spanning tussen zoet en zout water geen grootschalig vervolg krijgen. De Waddenzee blijkt niet zout genoeg en het IJsselmeer juist op deze plek niet zoet genoeg. Ook de troebelheid van het water en dus het kostbare reinigen van de membranen speelt een negatieve rol. Het proefproject blijft werken en wordt verder ontwikkeld.
- Niet expliciet is gemaakt of de renovatie van de sluiscomplexen nog van betekenis kan zijn voor

een betere vismigratiemogelijkheid. Daarvoor is de achterliggende jaren een belangrijke stap gezet voor een op deze migratie gericht sluis-beheer, maar of de renovatie en de aanleg van nieuwe spuisluizen daar ook een bijdrage aan leveren is in de stukken niet terug te vinden. Het zat ook niet in de opgave. Natuurlijk zal een belangrijk bijdrage moeten komen van de Visrivier. Of dit alles voldoende is om de visstand in het IJsselmeer fundamenteel te verbeteren moet worden afgewacht. Wellicht hebben we straks meer visrivierconstructies bij de Afsluitdijk nodig?

- De bouw van het mooi vormgegeven Afsluitdijk Wadden Center bij Kornwerderzand is inmiddels voltooid. Dit moet een ankerpunt worden om het bezoek aan de Afsluitdijk, waar al veel toeristen komen, te vergroten. Mogelijk wordt het ook een springplank voor meer toerisme in Friesland en de andere noordelijke provincies. Het zou goed zijn de presentatie uit te breiden met wat er in het Zuiderzeegebied na de afsluiting is gebeurd. De focus op alleen de Afsluitdijk lijkt te beperkt.
- Als deze fase is afgerond zal het project De Nieuwe Afsluitdijk worden voortgezet. Doel is onder meer de toeristische mogelijkheden te verbeteren, door deze te koppelen aan een groter toeristisch pakket in Noord-Holland en Friesland. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van een zogenaamde Waddenpoort met betrekking tot het kustgebied tussen Makkum en Harlingen.

Een opwaar-
dering van het
gebied rond het
monument op
de Afsluitdijk is
gepland.
.....



Oostvaardersplassen revisited

Tijd voor een serieus landschapsplan
voor Oostvaardersplassen.

Deze zomer heeft de Commissie-Van Geel advies uitgebracht over het toekomstig beheer van de Oostvaardersplassen. De IJsselmeervereniging ondersteunt het dat afscheid wordt genomen van de droom van een grootschalig wildpark met een darwinistisch beheersregime. Wel vinden wij dat de potentiële betekenis van dit gebied voor het gehele Markermeer(vogel) gebied helderder moet worden en dat er een serieus landschapsplan komt met ruimte voor recreatieve mogelijkheden.

Door Frans de Nooij

A

fgelopen winter zijn ruim drieduizend grote grazers in de Oostvaardersplassen omgekomen door gebrek aan voedsel en beschutting. Er is rond de jaarwisseling, zoals bekend, een ware veldslag ontbrand om het ellendige lot van veel dieren. De 'oplossing' die Midas Dekkers toen in *NRC Handelsblad* presenteerde was helder: 'Het zou het beste zijn als die koeien uit de Oostvaardersplassen naar het abattoir gaan, de paarden naar de paar-





denslager en de biologen naar de biologenslager. Dan ziet de natuur zelf wel wat ze met het gebied doet.' Nu, dat laatste is echt te simpel, Midas! Succesvolle natuur moet in Nederland toch echt worden aangelegd en doelgericht en intensief worden onderhouden om aan de verwachtingen te kunnen voldoen. Daarom is het nodig de verwachtingen nu goed te formuleren en er ook in de uitvoering aan vast te houden. Maar eerst even terug in de tijd.

Beloofd vogelparadijs

Wat was ook weer het doel van het droge deel van het ons in de schoot geworpen 'natuurgebied' Oostvaardersplassen? Dat was zoiets als: een moerassig savanneachtig landschap met een robuust natuurlijk evenwicht, gericht op een diverse vogelpopulatie, waarvan de omringende stedelingen konden gaan genieten en houden. Een vogelparadijs dus, passend in de Natura 2000-doelstelling voor het IJsselmeergebied. Tussen 1968 en 1973 groeit het natte rietland inderdaad uit tot een vogelparadijs. Een thuis voor lepelaars, aalscholvers en kemphanen en het wemelt van de ganzen. Die houden het riet kort, maar kunnen niet het hele gebied geschikt houden voor vogels. Daarom wordt besloten tot de introductie van grote grazers als 'terreinbeheerder'. In 1984 worden 34 heckrunderen en achttien konikpaarden losgelaten.

Acht jaar later volgen er edelherten. In het begin liep deze beheersvorm uitstekend, maar het middel om het gebied te beheren leidde uiteindelijk tot een veel te fors aantal grote grazers.

Wat hebben we nu gekregen? Het lelijkste, volkomen kaalgevreten landschap van Nederland, waar duizenden dieren een armetierig leven leiden, vooral in de winter. Neem maar eens de trein van Almere naar Lelystad om het goed te kunnen zien. En let op het verschil met het schitterende natte deel van de Oostvaardersplassen bij Lelystad. Er is geen natuurlijk evenwicht ontstaan, want er kwamen veel te veel dieren en belangrijker: er is geen uniek gebied voor vogels (en insecten) ontstaan.

Het ergste is misschien nog wel dat het gebied nu geen bijdrage levert aan de grote groene opgave waar het IJsselmeergebied internationaal voor staat: een veilige, voedselrijke en robuuste omgeving bieden voor een enorme, verscheiden, internationale vogelpopulatie, die er rust op doortocht van de toendra's naar Senegal of er broedplaats vindt en plek en voedsel om de jongen op te laten groeien.

Het gemartel rond het droge deel van de Oostvaardersplassen vormt ook geen logisch onderdeel van het beoogde Nationaal Park Nieuwland dat rond de Houtribdijk en de Oostvaardersdijk is gedacht. Het wordt dus tijd voor een herformulering van het doel voor dit gebied. Daarin passen wél natte natuurge-

Boven: Oostvaardersplassen vanuit de lucht. Openingsfoto: Hekrunderen in de winter (Martijn de Jonge).





bieden voor amfibieën en vogels en een boeiend en vruchtbaar onderwaterleven. Beter is het dan ook het experiment met de grote grazers te beëindigen. En het gebied in zijn geheel in te richten voor vogels, insecten en amfibieën en natuurlijk zo dat de natuurliefhebbers daar echt van kunnen gaan genieten.

Voorstel Van Geel

Op basis van een groot aantal gesprekken kwam de Commissie-Van Geel (externe begeleidingscommissie beheer Oostvaardersplassen) begin van de zomer met een advies 'dat zich richt op de samenhang van natuur, landschap, dierenwelzijn, toerisme en recreatie, bereikbaarheid en de economische betekenis van het gebied'. Het gaat daarbij om het definiëren van de juiste soort dynamiek en het zoeken naar de meest gewenste oplossing om die te bereiken.

Het belangrijkste advies zit in de formulering van de 'nieuwe' taakopvatting voor het (droge deel van het) gebied, namelijk af te zien van een poging hier een soort Kruger Wildpark te realiseren. Voorgesteld wordt terug te gaan naar de oorspronkelijke bedoeling: de verbetering van de natuurlijke condities voor

een groot en divers aantal vogelsoorten. Topprioriteit moet de uitvoering van het Natura 2000-beheerplan zijn. Belangrijke voorgestelde maatregelen zijn:

- Vernatting van delen van het grazige gebied, waardoor meer plas-dras ontstaat en een geleidelijke overgang komt tussen het moerasgebied en de drogere delen van het te begrazen gebied. Concreet stelt men voor van de 1880 hectare huidig grasland 500 hectare te vernattingen.
- Herstel van het landschap. De commissie constateert dat door de begrazing met (te) grote kuddes het landschap van struwelen en ruigtes tot een volledig open kort begraasd grasland is verworden. De variatie en dynamiek in vegetatie zijn zeer beperkt. Er zijn veel vogelsoorten en kleine zoogdieren uit het gebied verdwenen. Voorgesteld wordt om 300 hectare te bestemmen voor bosschages als beschuttingsmogelijkheid voor de dieren.
- Drastisch inkrimpen van het aantal grote grazers door het aantal aan te passen aan het kleinere oppervlak, nu 1880 en straks 1080 hectare, door uit te gaan van een redelijk geachte begrazingsdruk van 1,4 dier per hectare. Dit was overigens voor onze landbouw vijftig jaar geleden al een min of meer

Boven: Oostvaardersplassen moeten een gebied primair voor vogels worden.
Rechts: Oostvaardersplassen in 2005 met nog begroeiing.



HET IS HET LELIJKSTE, VOLKOMEN KAALGEVRETEN LANDSCHAP VAN NEDERLAND

normaal getal en lijkt meer op een norm voor natuur inclusieve landbouw. Dus waarom de commissie denkt dat dit kan leiden tot een natuur ondersteunend begrazingsbeleid is een raadsel. Dat neemt niet weg dat het verlagen van het aantal dieren van vijfduizend in de zomer en drieduizend in de winter tot vijftienhonderd structureel en elfhonderd tijdelijk in de overgangsfase een ingrijpende stap in de goede richting is. Het beheer moet zich echter niet primair op de aantallen grazers richten, maar op de Natura 2000-doelstellingen, dus de betekenis van het nieuwe beheer voor de vogelstand, het dierenwelzijn en de vegetatieontwikkeling moet centraal staan. Een intensieve monitoring daarvan is noodzakelijk, stelt het advies met reden. Het ontbreken van een alerte monitoring en bijsturing is immers mede oorzaak van de ellendige situatie waarin we zijn komen te verkeren.

- Meer aandacht voor de recreatieve mogelijkheden van het gebied. Het is belangrijk de *hearts & minds* van vooral de bewoners van de metropoolregio Amsterdam voor dit gebied warm te maken. Geadviseerd worden een betere bereikbaarheid, de aanleg van uitkijkvoorzieningen en paden, voorzieningen

aan de rand van het gebied en betere belevingsmogelijkheden van natuur en landschap.

- Betere aansturing van het beheer. Het feitelijke beheer van de Oostvaardersplassen is helemaal losgezongen van serieuze monitoring en verantwoording. Terecht pleit de commissie voor een beheer waarbij de overheden goed betrokken zijn, maar er ook een verbinding is met maatschappelijke organisaties.

Commentaar Vogelbescherming

In de academische wereld wordt het idee dat een aanmerkelijk aantal grote grazers nodig zou zijn voor het beheer van een vogelrijk dras gebied vaak in twijfel getrokken. Ook in het tijdschrift van de Vogelbescherming heeft Kees de Pater een overeenkomstig geluid laten horen. 'Voor alles zijn de Oostvaardersplassen een belangrijk vogelgebied, maar hoe maken we er weer een topgebied voor vogels van. Een aantal soorten, zoals zeearend en grote zilverreiger doet het geweldig, maar voor veel vogels heeft de nieuwe wildernis sterk aan belang ingeboet. Kiekendieven, roerdompen en lepelaars vind je er een stuk minder dan zou kunnen en moeten. Het is aangewezen als Natura 2000-gebied vanwege de vogels, niet vanwege het toeristisch potentieel. Grote grazers en recreatieve functies moeten in de Oostvaardersplassen ondergeschikt zijn aan het realiseren van een gezonde vogelstand. Het droge deel van de Oostvaardersplassen zou natter gemaakt moeten worden met poelen en natte weilandjes. Dat is goed voor de moerasvogels waar het gebied voor is aangewezen zoals roerdomp en



Het kaalgevreten
landschap in 2017.
.....



blauwe en bruine kiekendief. Die zijn de laatste jaren sterk achteruitgegaan. Een veel kleiner aantal grazers, waardoor weer ruimte ontstaat voor een structuur met struiken, zou gunstig zijn voor soorten als nachtegaal en paapje. Het gebied zou deels meer op een moeras moeten gaan lijken, met wisselende waterstanden en meer dynamiek.'

Visie IJsselmeervereniging

Wat vinden wij als IJsselmeervereniging er nu van? Dat voor de Oostvaardersplassen afscheid wordt genomen van de droom (van sommigen) van een groot-schalig wildpark met een darwinistisch beheersregime kan alleen maar worden toegejuicht. Deze droom was

Brandganzen en
Konikpaarden.
.....

DE ZAKEN OP HUN BELOOP LATEN LEVERT NIET DE GEWENSTE NATUUR OP

te zeer losgezongen van de voor vogels bestemde plek en ontaardde in een nachtmerrie door het negeren van elementaire wetten van dynamisch natuurbelasting en dierenwelzijn. Het gebied weer inrichten als essentieel deel van het Blauwe Hart in samenhang met de Marker Wadden en de ontwikkelingen rond de Houtribdijk is de beste strategie. De achteruitgang van de vogelstand in het IJsselmeergebied vereist een maximale inzet op het verbeteren van de natuurlijke condities. De inrichting van het gebied voor recreatief medegebruik is daarbij erg belangrijk, ook voor het verkrijgen van maatschappelijk draagvlak. Tot zover kunnen we ons vinden in de aanbevelingen van de commissie. Waar wij denken dat de aanbevelingen verder zouden kunnen gaan:

- Het aantal grote grazers moet waarschijnlijk nog veel drastischer terug. Het uitgangspunt zou hier moeten zijn dat er niet meer beesten nodig en gewenst zijn dan er voor het onderhouden van de vogelbiotoop nodig is.
- De potentiële betekenis van dit gebied voor het gehele Markermeer(vogel)gebied moet helderder worden. Wat willen we hier bereiken voor welke diersoort?
- Voor het gebied moet een serieus landschapsplan worden gemaakt, waarbij ook de recreatieve mogelijkheden worden betrokken. Met het aanplanten van een aantal bosschages zonder een overtuigende visie op het geheel ontstaat niet 'vanzelf' een boeiend landschap. Het moet gaan om duurzaam, fraai groen!
- De aansturing moet veel beter, maar hoe precies? Hoe bouwen we een community die zich werkelijk om het gebied bekommert en een breed maatschappelijk draagvlak opbouwt?



Mest blijft voor problemen zorgen in het IJsselmeer

In het IJsselmeer is de voedselketen ernstig verstoord door de overmaat aan stikstof ten opzichte van fosfaat. Dit betekent dat er minder voedsel voor vissen en vogels is terwijl fonteinkruid hierdoor welig tiert. Het is zaak serieus werk te maken van het terugdringen van de overbemesting.

Door Barbara van Beijma

Problemen met de waterkwaliteit zijn sinds de jaren zestig steeds erger geworden door de toename van de voedingsstoffen fosfaat en stikstof. Deze 'vermesting' heeft onder meer algenbloei en vissterfte tot gevolg. Vanaf begin jaren tachtig zijn er veel maatregelen genomen die de vermesting terug moeten dringen. Dat heeft geresulteerd in enige verbetering. Door het niet meer toevoegen van fosfaat aan wasmiddelen en het reinigen van rioolwater is de concentratie fosfaat in het water sterk teruggedrongen. Zelfs zo ver dat de achteruitgang van de visstand door sommige vissers geweten wordt aan 'te schoon' water. Maar bij de invoering van de Kaderrichtlijn Water is rond 2010 de toestand van vrijwel alle wateren in Nederland beoordeeld als matig tot slecht.

Stikstof

De ecologische problemen zijn ingewikkelder dan het vaak lijkt. Fosfaat is succesvol teruggedrongen, maar er is nog een tweede boosdoener: stikstof. Dit is vooral afkomstig van dierlijke mest en komt via afspoeling in het IJsselmeer of via de lucht. Vooral de verhouding stikstof-fosfaat blijkt een sterke invloed te hebben op de groei van verschillende soorten fytoplankton (zwevende kleine plantjes) en algen. Voor aquaria wordt de zogenaamde Redfield-ratio gebruikt om deze algen vrij te houden. De ideale verhouding stikstof-fosfaat lijkt 16:1 te zijn. Als er weinig stikstof is en er veel fosfaat in het water zit, krijg je last van blauwalgen. Bij een overmaat aan stikstof

gaan de groene algen woekeren. Voor aquaria zijn er allerlei preparaten te koop die de verhouding kunnen reguleren. Dat is natuurlijk niet mogelijk in de stroomgebieden van de grote rivieren die in Nederland in de Noordzee uitmonden. Uit recent onderzoek blijkt het daar helemaal mis te gaan.

Overbemesting

In 2016 is in het kader van het NWO-programma 'Zee- en Kustonderzoek' systematisch zeewater onderzocht op vaste afstanden van de kust. Normaal komt in zeewater in de Noordzee de verhouding stikstof-fosfaat niet boven 20:1 uit, maar in de kustwateren loopt die op tot wel 375:1. Het gevolg is dat de algenpopulatie een sterk tekort heeft aan fosfaat. Dat resulteert in een remming van de groei van zoöplankton (dierlijk plankton) en schelpdieren en dat heeft weer invloed op de visstand.

Ook in het IJsselmeer is de voedselketen ernstig verstoord door de overmaat aan stikstof ten opzichte van fosfaat. De hoeveelheid voedsel voor vissen en vogels is sterk afgenomen, terwijl er wel een overmaat is aan waterplanten, zoals fonteinkruid. Het is te vergelijken met de woekering van brandnetels en bramen op overbemeste grond.

Om de verhouding stikstof-fosfaat weer op een normaal peil te krijgen, pleiten sommige mensen voor het toevoegen van fosfaat aan het water. Alleen ligt dan het gevaar van het optreden van blauwalg op de loer. Veel belangrijker is het nu echt serieus werk te maken van het terugdringen van de overbemesting.



Vereilanding dreigt voor IJsselmeer

Vier provincies rond het IJsselmeer hebben enkele maanden geleden opdracht gegeven tot een studie naar de ruimtelijke mogelijkheden voor energiewinning en -opslag in het IJsselmeergebied. Opvallend is dat deze keer ook landschapsarchitecten meedenken om aantasting van het landschap te voorkomen.

Door Frans de Nooij

Een cluster van bureaus, waaronder gerenommeerde landschapsarchitecten (Palmboom/H+N+S), gaan deze verkenning voor energiewinning en -opslag uitvoeren. De landschappelijke inpassing wordt dus van het begin af stevig meegenomen. Dat is nieuw. Bij andere incidentele grootschalige plannen tot nu toe werd de aantasting van het landschap als onontkoombaar gegeven geaccepteerd. Of er werd zelfs maar helemaal niet over nagedacht. De verkenning naar deze energiewinning is nu geen rijkszaak meer. Het Rijk kijkt straks wel of de voorgestelde inspanning voldoende energie oplevert. Onduidelijk is nog hoe de verkenning IJsselmeer zich verhoudt tot de landelijke energietafels: gebouwde omgeving, landbouw, industrie, mobiliteit en energie. Hierin moeten ideeën over energiebesparing en groene energiewinning worden geformuleerd en getoetst op haalbaarheid en tempo. De uitkomsten van de studie voor het IJsselmeergebied zullen wel een plaats krijgen in de Regionale Energie-Strategieën (RES). Deze worden per provincie opgesteld, waaronder twee voor Noord-Holland. Het maken van de RES staat nog maar aan het begin en kan nog geruime tijd duren. Dat komt doordat de opgave nog niet helder is en ook de vorm van participatie van de bewoners nog ontwikkeld moet worden.

Zandwinning Smals

De studie zal eind januari worden besproken in het Bestuurlijk Platform IJsselmeer, dat nu een integrale

taakstelling heeft, gebaseerd op de Agenda IJsselmeer 2050. Waarschijnlijk wordt de studie vooral beschouwd als een richtinggevend perspectief voor de RES. Bovendien moet de studie nog worden aangevuld met andere gegevens, zoals natuur of waterrecreatie. De druk om iets te laten zien is wel groot, want het denken over de mogelijkheden van het IJsselmeer is gekoppeld aan het tempo van de energietafels en de doorsteek daartussen van het Rijk. Het voornemen is de resultaten van de studie in februari openbaar te maken via de website van Agenda IJsselmeer 2050. Natuurlijk kan en zal op de studie en het oordeel daarover van het Bestuurlijk Platform IJsselmeer gereageerd kunnen worden, maar de inspraak zal zich waarschijnlijk vooral moeten richten op de provinciale RES. De voortrekkers van de RES lijken de spil te worden van het proces en de Provinciale Staten het eerste relevante politieke gremium. Dan volgt overigens nog de formele besluitvorming via de gemeenten, die de bestemmingsplannen vaststellen. Bij de zandwinning Smals hebben we gemerkt hoe belangrijk deze laatste stap kan zijn!

Zonneveld bij Trintelhaven

Uit een voorpresentatie in het Regionaal Overleg-organ IJsselmeer bleek – onder voorbehoud – het volgende over de studie. Het goede nieuws is dat geen grote toename van het aantal windmolens wordt voorgesteld. Dus niet op Houtribdijk of Afsluitdijk. In die zin heeft het verzet daartegen van de groene organisaties, waaronder de IJsselmeervereniging, dus (voorlopig?) succes gehad. Wel wordt uitbreiding

Traditionele zeilers
op het weidse
IJsselmeer.



*Studie naar
landschaps-
vriendelijke*

*energiewinning
Ysselmeer*

Bestaande
windparken wil
men uitbreiden.
.....

voorgesteld op de plekken waar de windmolens al in groten getale staan. De gedachten gaan echter vooral uit naar het combineren van energiewinningmogelijkheden, zoals zonnepanelen op de plekken waar al windmolens staan of turbines op sluiscomplexen. Voor zonne-energie wordt op een aantal plekken gekozen voor eilanden voor de kust bij Friesland, noordelijk Noord-Holland en rond de Houtribdijk. Daar denkt men aan een iconisch groot zonneveld bij Trintelhaven. Een eiland is nodig om zonnepanelen

tegen ijsgang en forse golven te beschermen. Hoe men zich dat voorstelt weten we nog niet.

Een belangrijke nieuwe mogelijkheid lijkt het winnen van warmte uit water te zijn, de zogenaamde aquathermie. Transportleidingen mogen echter niet te lang zijn en daarom richt men zich vooral op de winning in IJmeer en Markermeer ten behoeve van de regio Amsterdam. Onduidelijk is welke infrastructuur dit vereist en of het ook grootschalig werkt. Over opslag van energie is ook gefilosofeerd. Maar daar is nog te veel onduidelijkheid over om concreet op in te gaan.

AANTASTING VAN LANDSCHAP WORDT ALS GEGEVEN GEACCEPTEERD

Geen vereïlanding

In de verkenning is dus veel rekening gehouden met bestaande waarden. Dat is voor veel aspecten een prima uitgangspunt. Maar het creëren van een aantal eilanden voor de kust van Friesland en (noordelijk) Noord-Holland baart toch wel ernstige zorgen. Ook al omdat men deze eilanden ziet als multifunctioneel: energiewinning, kustdefensie, natuur en recreatie. Dit maakt de zaak wellicht alleen maar erger. We willen, lijkt mij, absoluut geen 'vereïlanding' van het IJsselmeer/Markermeer.

Het is ook de vraag of de bescheiden bijdrage van het IJsselmeer aan de groene energiewinning, ten koste





DE GEMEENTEN HEBBEN HET LAATSTE WOORD

van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden, landelijk en regionaal zal worden geaccepteerd. Of dat er grote druk komt op veel drastischer oplossingen. Dat gaat dan echt pijn doen. Door marktpartijen zijn bijvoorbeeld al veel verdergaande oplossingen gepresenteerd voor zonneceilanden. Het windpark Fryslân is er ook een voorbeeld van dat regionaal andere prioriteiten voorgaan boven cultuurhistorie of landschap. De vraag is dan natuurlijk wel of je voor een paar procent van de energieopgave het IJsselmeerlandschap zo moet aantasten. De opgave voor Nederland is wel enorm, maar de bijdrage van dit gebied zal altijd klein zijn. Zeer veel decentrale energiewinning roept bijvoorbeeld de vraag op hoe de opgewekte energie en warmte bij de gebruikers moet worden gebracht voor een acceptabele prijs.

Ook zijn er vragen over de inbedding van het hele proces. Hoe wordt bijvoorbeeld een redelijk deel van de opbrengsten ten goede gebracht van het gebied? Komt er een fonds voor natuurontwikkeling? Komt er een blauwdruk voor een participatieve werkwijze? Dat is essentieel voor het verkrijgen van draagvlak.

Rol gemeenten

De gemeente heeft uiteindelijk de planologische goedkeuringsbevoegdheid en er zijn veel gemeenten. Hier ontbreekt wellicht het oog voor de waarden van

het IJsselmeer; gemeenten hebben daar tot nu toe weinig aandacht voor gehad. Daarom is het belangrijk om voor het hele gebied een aantal uitgangspunten te formuleren.

Het is noodzakelijk dat er een gedragen nationaal perspectief komt op energie en ruimte en dat regionale en lokale plannen worden uitgewerkt met bewoners, ondernemers en groene organisaties. Essentieel is daarbij een positief toekomstverhaal, waarbij zorgvuldig wordt gekeken naar hoe en waar – met respect voor de leefomgeving – de ruimtelijke impact van de energietransitie passend kan zijn. Het is daarbij nodig de energietransitie te koppelen aan andere ruimtelijke transities om een kwaliteitsslag in onze leefomgeving te kunnen maken.

Tijd speelt hierbij een grote rol en het is van belang een stappenplan te maken tot aan 2050 voor de (ruimtelijke) transities die samenhangen met de energieopgave.



Boven en ingezoomde foto: Wind-energie wil men combineren met eilanden van zonnepanelen.
.....

Galgeriet dreigt stadsgezicht Monnickendam te verstoren

Op het bedrijventerrein Galgeriet is woningbouw gepland. Alleen dreigen de zeshonderd woningen, die noodzakelijk zijn om het plan rendabel te maken, het stadsgezicht van Monnickendam aan te tasten. In januari 2019 buigt de gemeenteraad zich hierover.

Door Barbara van Beijma

Het Galgeriet ligt in Monnickendam tussen de oude haven en het recreatiegebied het Hemmeland. De naam zegt al wat het in vroeger tijden voor gebied was en dat het buitendijks en buiten de muren lag. In de jaren zestig werd het deels bedrijventerrein en werd er een van de jachthavens van Monnickendam gevestigd. Al zeker 25 jaar lang heeft de gemeente pogingen ondernomen de nog bestaande bedrijven van het inmiddels sterk verouderde bedrijventerrein naar elders te verplaatsen, ten behoeve van een nieuwe woonwijk met winkels. Steeds liepen deze pogingen op niets uit. Er verdwenen wel bedrijven, maar er kwam niets voor terug. Maar vorig jaar raakte de plannenmakerij in een stroomversnelling. De gemeente heeft een overeenkomst gesloten met een project-

ontwikkelaar voor een woonwijk, die niet alleen op de plaats van de bedrijven moet komen, maar ook op de grond van de jachthaven. Er is berekend dat er minimaal zeshonderd woningen gebouwd moeten worden om het plan rendabel te maken.

Blokken

In de eerste schetsontwerpen leek de nieuwe wijk sprekend op IJburg: grote blokken met hoge appartementencomplexen. Totaal niet passend bij het middeleeuwse stadssilhouet van Monnickendam. Kortgeleden lag er een nieuw stedenbouwkundig programma van eisen ter inzage. De grootste blokken zijn hierin verdwenen, maar langs de ingang van de haven en de kade van de jachthaven zijn nog steeds blokken getekend met een maximum-

hoogte van 24 en 27 meter. Hierop zijn veel zienswijzen ingediend, onder meer door de vereniging Oud Monnickendam en Heemschut. Samenvattend was het grootste bezwaar dat door de massale woningbouw op deze gevoelige plaats het beschermd stadsgezicht van Monnickendam aangetast zou worden.

In januari 2019 zal volgens planning het definitieve Stedenbouwkundig Programma van Eisen en een ontwerpbestemmingsplan naar de gemeenteraad gaan. De IJsselmeervereniging houdt de vinger aan de pols en zal zo nodig bezwaar maken.

Op de website van de gemeente Waterland www.waterland.nl is onder meer het Stedenbouwkundig Programma van Eisen te downloaden in het hoofdstuk 'Het Galgeriet Monnickendam'.