

IJsselmeer

nr.1 februari 2006

BERICHTEN

Zaterdag 8 april 2006 Algemene Ledenvergadering in Muiden

Zuiderzeelijndiscussie
Toekomst Visie IJmeer
Zandwinning IJsselmeer
Wat vind de IJsselmeervereniging ervan?



IJsselmeervereniging
34 jaar

Colofon

IJsselmeervereniging v/h
Vereniging tot Behoud
van het IJsselmeer

Postadres:
Postbus 1
1135 ZG Edam

Bezoekadres:
Landschap Noord-Holland
Dorpsstraat 65, Castricum
telefoon: 0251-362753
fax: 0251-652422
email:
s.luger@landschapnoordholland.nl
Kamer van Koophandel: 40624019
Postbank: 2871700

Nummer 1/2006 februari
ISSN: 1571-9448

Hoofdredacteur a.i.:
Marten Bierman

Productie:
Twin Design bv, Culemborg

Fotografie:
*Met speciale dank aan Wil Tjoa
Susette Luger*

Aan dit nummer werkten mee:
*Jan Baron
Marten Bierman
Jan Dooyes
Lies Coevert*

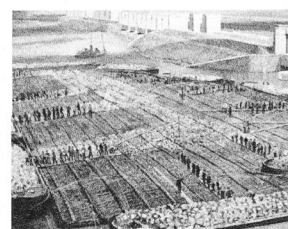
*Het IJsselmeergebied omvat het
IJmeer, de Gouwzee, het
Markermeer en het 'kleine
IJsselmeer' tezamen 1840 km²,
alsmede de oevers en het gebied
landinwaarts voorzover van
invloed op de kwaliteit en beleving
van het grote open water.*

Inhoud

| | |
|--|----|
| Voorwoord: Rood voor groen? | 3 |
| IJsselmeervereniging: Algemene Ledenvergadering op zaterdag 8 april in Muiden. | 4 |
| Een gerust hart! | 5 |
| Gedicht: Lies Coevert | 6 |
| Van de ledenwerf activist | 6 |
| Nietes / welles: wat vindt de IJsselmeervereniging er eigenlijk van (I) | 7 |
| Hiswa 2006 'Water Onder de Kiel' | 9 |
| Zuiderzeelijndiscussie op ander spoor? | 10 |
| Concept MER Bloemendalerpolder/KNSF-terrein | 11 |
| Aanvang werkzaamheden Zuidpolder-Oost geschorst | 11 |
| Inspraak Startnotitie Toekomst Lelystad Airport | 11 |
| Een vlucht vooruit van een Wethouder. | 12 |
| Verzwaren Afsluitdijk | 13 |
| Water voor later | 13 |
| Zandwinning IJsselmeer | 14 |
| Ledenbon | 15 |
| Leden varen voor Leden | 16 |

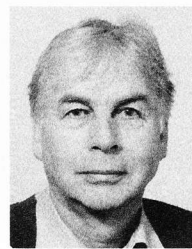
Doelstelling:

De IJsselmeervereniging (IJV), opgericht in maart 1972, stelt zich ten doel de bevordering van een verantwoord beheer van het IJsselmeer en naaste omgeving in landschappelijk, natuurlijk, waterhuishoudkundig, cultuurhistorisch, recreatief en milieuhygiënisch opzicht. De IJsselmeervereniging is een samenwerkingsverband aangegaan met Landschap Noord-Holland, Waddenvereniging, It Fryske Gea, Het Flevo-landschap in de stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer (VBIJ).



Rood voor Groen?

Je hoort af en toe enthousiaste verhalen over de mogelijkheden om met behulp van bebouwing ons landschap en de natuur te verbeteren. Het zijn verhalen want bewezen is er nog niets. Gesteld wordt dat door te investeren in rood het geld wordt verdiend om flink wat aan groen te doen. Zou dat waar kunnen zijn?



Allereerst is er het probleem van het waar-dan-wel? Uitgangspunt is immers dat er zeeën van ruimte beschikbaar zijn waarin te kust en te keur aan de natuur kan worden gebouwd, nadat er rood is aangelegd. De tragiek is nu juist dat in ons dichtbevolkte land de plekken ontbreken waar een blind paard nog schade kan doen. Die zijn allang opgesoupeerd. Er zijn alleen nog plekken van waarde over. Dat is af te lezen aan de problemen die op veel bouwplaatsen optreden omdat daar nu net (nog) een tegen uitsterven te beschermen beestje huist. Iedereen kent namen als de Korenwolf en de Rugstreeppad.



Verwonderlijk is dat niet want de Europese regelgeving is er natuurlijk niet gekomen omdat het zo goed ging met de natuur. Jarenlang is natuur en landschap onder de voet gelopen bij de bouw. Het gevecht om de ruimte spitst zich dus toe op wat er nog over is. En daar zijn nu juist veel van die planten en dieren heen verjaagd. Voor nog meer rood wordt dus altijd weer opnieuw open ruimte opgeofferd. Dat is goed zichtbaar bij IJburg. Ter compensatie voor het dempen in het IJmeer wordt nog meer gedempt, maar dan voor de vogels en vissen. Het grote open water wordt zo kleiner en droger.

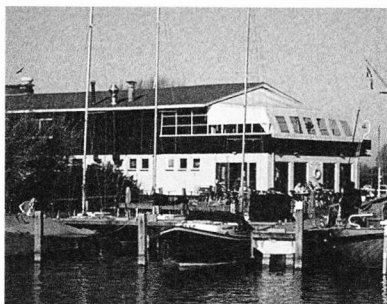
Alleen al in maat en schaal zijn natuur en landschap de verliezers. Men noemt dat wel bloempottennatuur. Rood komt ook nooit alleen. Het eist (spoor-)wegen, hoogspanningsmasten en kantoren. Het brengt lawaai mee en (licht-)verstoring die veel verder reikt dan de bebouwing zelf. Openheid versnippert, park wordt perk.

Als de plannen voor buitendijks Almere doorgaan verdwijnt er nog eens 700 hectare kwetsbaar open water. De plannenmakers denken dat te compenseren door zo'n duizend hectares in Flevoland in plas en drasland om te zetten. Let wel: niet bebouwde stad maar open land wordt drasland. Wel zou het aangelegd worden voordat met het buitendijkse bouwen zal worden begonnen. Het wordt de saldobenadering genoemd, waarbij pas na gebleken succes tot buitendijks bouwen zal worden overgegaan. Naast Almere, wordt ook buitendijks bouwen in Hoorn en Muiden ermee mogelijk want er zijn immers nog hectares over!

Ten opzichte van de jantje-van-leiden-compensatie voor IJburg is dat een stap vooruit in het denken. Maar knapt de Hoornse Hop er nu van op als er ver weg in Flevoland plas en dras wordt gemaakt? Eigenlijk zou ter plaatse of in de buurt verstedelijkt gebied moeten worden ingeleverd. Dat gaat ook wel gebeuren als er doorgebouwd wordt in deze tijd van verzadiging: de markt wordt dan een verplaatsingsmarkt. Er wordt doorgeschoven naar nieuwbouw terwijl de verlaten oudbouw niet meer vol komt. Dat is met kantoren al aan de gang, dus neemt de roep om sloop toe. Liefst meer dan er gebouwd wordt moet tegen de grond om leegstand terug te dringen. Ook met woningbouw is dat al aan de gang. In Heerlen moeten voor een nieuwbouwwoning twee slooppanden worden ingeleverd.

Overigens hebben we het dan nog niet gehad over de kosten van buitendijks bouwen. Die zijn zo hoog dat het de vraag is of er wel genoeg aan de strijkstok blijft hangen om natuurbouw te bekostigen. Helemaal als de markt dat moet dragen en die slapjes is. Er is dus alle tijd om ons eens te buigen over een werkelijk waterdichte natuurcompensatie. Echt een kluit voor de nieuwe VBIJ....

Marten Bierman



IJsselmeervereniging:

*Algemene Ledenvergadering
op zaterdag 8 april a.s. in Muiden.*

We zijn net als in 2005 weer te gast bij de Koninklijke Nederlandsche Zeil & Roeivereniging. De IJsselmeervereniging zal na de vergadering dieper in gaan op de ontwikkelingen in het IJmeer.

- 11.30 uur ontvangst met koffie en een broodje
- 12.00 uur opening vergadering

AGENDA

- 1 Opening
 - 2 Verslagen en begroting
 - a Verslag vorige algemene ledenvergadering zaterdag 2 april 2005 in Muiden (zie IJsselmeerberichten oktober 2005)
 - b Bestuursverslag 2005
 - c Financieel jaarverslag 2005 (kascommissie, decharge penningmeester)
 - d Begroting 2006
 - 3 Overige actualiteiten
 - 4 Nieuwe campagne "Leden varen voor leden"
 - 5 Rondvraag en sluiting
- 13.30 uur sluiting vergadering
 - 13.30 uur pauze met
 - 14.00 uur 2/3 sprekers, elk 10 minuten
 - 14.30 uur debat o.l.v. dagvoorzitter
 - 15.30 uur sluiting.



Inschrijfstrookje inleveren voor woensdag 29 maart 2006 bij:
IJsselmeervereniging, Postbus 1, 1135 ZG Edam, fax: 0251-652 422,
s.luger@landschapnoordholland.nl, telefoon: 0251-362 753

Let op! Je kan je voor enkele of alle onderdelen opgeven.

- Ja, ik kom naar de vergadering (van 11.30 uur tot 14.00 uur)
- Ja, ik kom naar het debat (van 13.30 uur tot 15.30 uur)
- Ja, ik lunch mee en betaal ter plaatse € 3,- voor broodjes, koffie en fris.
- Ja, ik wil graag wanneer het jaarverslag af is deze alvast opgestuurd krijgen.
- Nee, ik ben helaas verhinderd om te komen

Graag in blokletters:

Naam: _____

Adres: _____

Postcode en woonplaats: _____

Telefoon en email: _____

Thema:

Welke toekomst krijgt het IJmeer? Diverse sprekers belichten de kansen en bedreigingen van dit onder zware druk staande deel van het IJsselmeergebied aan de hand van liggende plannen en visies. De nieuwe basisvisie van de VBIJ toege-licht.

Locatie:

Koninklijke Nederlandsche Zeil- & Roeivereniging
Westzeedijk 7, 1398 BB MUIDEN
Postbus 30, 1398 ZG MUIDEN
Telefoon Havenkantoor Muiden: 0294 - 261450

Een gerust hart!

In december 2004 heeft de IJsselmeervereniging met het oog op de verhuizing naar Castricum een groot deel van haar 32 jaar oude archief onder gebracht in het archief van het Nieuwland Erfgoedcentrum. Een jaar later in december 2005 was de IJsselmeervereniging te gast bij hen in Lelystad.

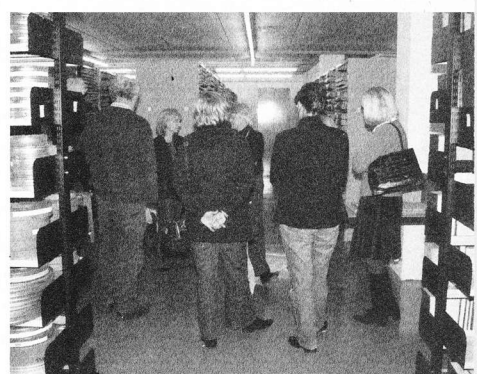
Een afvaardiging van acht personen is door mevrouw Neugebauer, archivaris en de heer Osinga rondgeleid door zowel de archiefruimten als het museum zelf.

Het Nieuwland Erfgoedcentrum heeft prachtige klimatologisch beheerde ruimtes om papieren documenten en boeken te bewaren. Voor film-, foto- en videomateriaal is een aparte ruimte ingericht. Voordat de stukken worden gearchiveerd gaan ze eerst de quarantaine kamer in. Hier wordt gekeken of het materiaal niet besmet is door bijvoorbeeld schimmels of beestjes

De archiefstukken worden eerst geïnventariseerd, dat wil zeggen dat er nog geen indeling of chronologische volgorde wordt gehanteerd. We hebben kunnen zien dat er al 3 meter archief is geïnventariseerd. Dit wordt gedaan door de heer Osinga, hij is de vrijwilliger van het Nieuwland Erfgoedcentrum die werkt aan het verenigingsar-

chief. Later zal er meer materiaal digitaal inzichtelijk worden gemaakt en daarmee gemakkelijk toegankelijk.

Wij hebben allemaal met zowel weemoed, vanwege de herinneringen die boven kwamen, als met vreugde, vanwege de goede zorg waarmee het 32 jaar oude erfgoed van de IJsselmeervereniging omgeven wordt met een gerust hart 'afscheid' kunnen nemen van de 'oude' VBIJ. ■



Landschapsbril

Ik woon in Schardam, maar ik ben er te gast.
Door het landschap heen zie ik een oma
die de wereld beschouwt en bescheiden is, kwetsbaar
en niet weet ...
Wordt nu al wat er is, toch verbrast?

Ik loop naar Scharwou en ik ben er te gast
en het volk loopt te hoop, heeft een mening.
Een beschermend woord heeft de overhand wel,
maar wie weet ...
Worden velen uiteindelijk verrast?!

Ik ga van Scharwou, laat, weer terug naar Schardam
en ik loop op de dijk, hoor de stilte
en ik zie hoe diepzwart nu de nacht wordt gekleurd
en ik ruik hoe het land links al naar lente geurt ...

Buitendijks Buitenspel
Lies Coevert

31 januari 2006

Het is verheugend dat er nieuw animo komt van mensen binnen de vereniging om middels beleidsraad en werkgroepen met raad en daad het bestuur en het secretariaat bij te staan. En dat is ook hard nodig. De Nota Ruimte brengt voor de vereniging meer werk. Definitief geen Markerwaard staat er, maar intussen zijn provincies en gemeenten druk bezig met hun eigen buitendijkse bouwplannen en zo verandert de inpolde-ringstactiek van één groot plan naar vele kleintjes.

HISWA

In 2005 hebben wij weer deelgenomen aan de HISWA in de RAI te Amsterdam. Dit is mogelijk geweest omdat de HISWA organisatie ons als ideële organisatie onder zeer speciale condities laat meedoen. Ook in 2006 is dat nog zo. Onder het motto "Houdt water onder de kiel" zijn wij weer van de partij. Bezoekers kunnen in gesprek komen met bestuursleden en beleidsraadleden die aanwezig zijn. Wij presenteren er een overzicht van de brandhaarden die wij nu gelokaliseerd hebben. Voorts zullen er IJsselmeervereniging wimpels en T-shirts verkocht worden én is er weer een nieuwe IJsselmeer-satellietposter te koop op de stand.

Nieuwe Website: www.ijsselmeervereniging.nl

Majella van Raalte is in samenwerking met haar bureau Beautiful Minds te Amsterdam bezig om geheel belangeloos (en kosteloos!) een nieuwe (gebruikersvriendelijker) website voor de vereniging te creëren. Wat wij intussen al aan ontwerpen gezien hebben is veelbelovend. Tussen de HISWA en de Algemene Ledenvergadering (8 april, KNR&ZV, Muiden) in zal de website operationeel zijn. Tot die tijd moeten we het nog even doen met de oude.

JUBILEUM

2005 is voor ons het jaar geweest om ook plannen te smeden om het (behoud van) het IJsselmeer bij meer mensen een plekje in het hart te geven en zo ook een aanwas van nieuwe leden te bewerkstelligen. 2006 zal staan in het teken van de Leden Varen voor Leden projecten en voorbereiding op de 75^{ste} verjaardag van het IJsselmeer op 28 mei 2007. Samen met andere partners willen wij er een jaar van bruisende activiteiten van maken om meer aandacht te vestigen op de waarde van het grote open meer voor mens en dier. Daarvoor en voor andere acties zullen wij vragen om uw actieve bijdrage.

Nietes / welles

wat vindt de IJsselmeervereniging er eigenlijk van

MARTEN BIERMAN

Nu de Markerwaard niet door gaat is er toch niks meer voor jullie te doen?

Dat denk je maar. Het water is nu bij 38 gemeentes ingedeeld. Nogal wat van die gemeentes beschouwen het kustwater als onderwaterstaande bouwgrond en willen daarin hun eigen Markerwaardje droogleggen voor woningbouw, windmolens, industrie en/of kantoren. Zo wil Amsterdam zijn IJburg II, Volendam zijn buitendijkse boulevard en Almere een veelvoud van IJburg in het IJmeer bouwen richting Amsterdam. En dat terwijl er op het oude land plek genoeg is.

Het IJsselmeergebied is zo groot daar kan hier en daar toch wel een stukje af?

Er is nationaal, Europees en mondiaal afgesproken dat het IJsselmeergebied juist vanwege zijn grootte en openheid zo'n unieke zoete binnenzee is en beschermd moet worden. Het is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur en de Natte As, valt onder de Speciale Beschermingszone volgens de Europese Vogelrichtlijn en is tot Wetland uitgeroepen. En als er toch iets in gebeuren moet dan dient het eerlijk te worden gecompenseerd zodat de schade wordt vergoed. Bij IJburg hebben we gezien hoe het niet moet: veel te laat, verkeerd (want droog i.p.v. nat), een sigaar uit eigen doos (want in al bestaand water) en een fractie aan oppervlak van de aantasting. We hebben bijna geen plekken langs de kust die nog onder water te zetten zijn als schadevergoeding dus kunnen we er beter afblijven. Wij zeggen daarom:

gebruik mag, maar *verbruik* niet.

Het is toch wel erg veel water?

Het IJsselmeergebied is behalve als landschap en voor de natuur, ook van belang als opvangbekken voor zoet water. Wanneer we door klimaatsverandering te veel water ineens kwijt moeten of tekorten bij droogte moeten aanzuiveren (zoals bij het Westland in 2003). Bij rijkswaterstaat zeggen ze al dat ze geen vierkante meter van het wateroppervlak meer kunnen missen. En omdat we weten dat een beetje al de emmer doet overlopen moeten we voorzichtig zijn met droogmaken anders krijgen we natte voeten of erger.

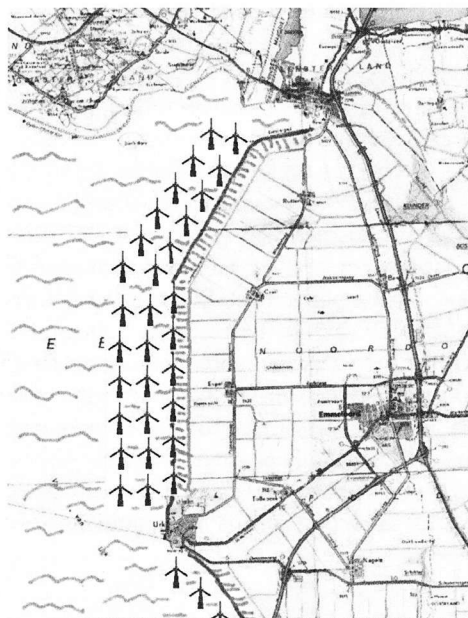
Maar er moet wel gewoon kunnen worden? Het is toch mooi aan het water?

Ja, natuurlijk, maar dat kan ook door het water binnendijs te halen en er dan aan of op te gaan wonen. Daar woon je ook beschut en veiliger. Buitendijks bouwen is ook duur en vraagt extra waterkeringen. Juist vanwege die klimaatsverandering maak je de water proble-

men alleen maar groter. In Flevoland is binnendijs bijvoorbeeld ruimte genoeg. Maak er daar een woonmeer bij en je hebt meteen ook een extra opvangbekken. En Amsterdam kan de woning gepland voor IJburg II goed opvangen op alternatieve locaties op zijn droge grondgebied zo heeft de TU Delft vastgesteld (zie IJB december '04). Als al die woningbouw tenminste nog nodig is.

Nodig? Maar er is toch woningnood?

Zeker, maar daar wordt niet voor gebouwd. Men bouwt vooral voor de hogere inkomens omdat daaraan kan worden verdiend om de plankosten te dekken en nog wat winst over te houden. Maar die hogere inkomensgroepen wonen allang goed en er zijn er ook niet zoveel van. Ze moeten eerst hun huidige huis verkopen en bijlenen. Dat lukt niet meer zo gemakkelijk. Daarop stagneert de bouw en verkoop op IJburg en zelfs bij Almere. De woningnood heerst juist bij de kleine (startende) huishoudens, het



meest voorkomende huishouden in Amsterdam. Wie daarvoor bouwt kan het bouwprogramma voor heel IJburg kwijt op IJburg I. Dat maakt IJburg II overbodig.

Als die bouwlocaties op zijn gaan ze toch in het water bouwen; uitstel van executie dus?

Helemaal niet. Voor het jaar 2030 zal de naoorlogse geboortengolf overgaan in een grote uitvaartgolf. Omdat er vanaf de jaren zeventig veel minder kinderen zijn geboren krimpt de bevolkingsomvang. In Limburg is dat bijvoorbeeld nu al aan de gang. Bovendien is Nederland emigratieland geworden: er vertrekken meer mensen naar het buitenland dan er binnenkomen. Als je weet dat de bevolking niet veel meer zal groeien is er ook niet meer zoveel nieuw bij te bouwen of er ontstaat leegstand en verval. In Heerlen moeten voor de bouw van een nieuwbouwwoning nu al twee oude worden gesloopt.

Waarom zijn jullie tegen windmolens, die leveren toch groene energie?

Wij zijn tegen grootschalige windmolenparken in het IJsselmeergebied omdat de nadelen groter zijn dan de voordelen. In wind zit niet zoveel energie. Om die er toch uit te halen heb je niet alleen hele grote windmolens nodig maar ook heel veel. Bovendien staan windmolens vaak stil omdat het te zacht waait of te hard en voor onderhoud. Dat houdt het rendement erg laag. Men zegt dan ook wel dat windmolens niet draaien op wind maar op subsidie. Door zijn omvang en openheid waait het in het IJsselmeergebied nogal, dus kun je er daar veel kwijt. Ook onze overheid heeft echter vastgelegd dat er geen hekwerk van windmolens mag ontstaan, omdat juist die openheid het gebied landschappelijk zo kwetsbaar maakt. Bovendien kunnen windmolens die in de trekroute van vogels staan grote schade aan de populatie toebrengen. Recent is ook gebleken dat windmolens die in het water zijn geplaatst met hun geluidhinder het waterleven verstoren, terwijl er juist van werd uitgegaan dat het goede paai- en fourageerplaatsen zou opleveren.

Maar het terugdringen van broeikasgassen dan?

De bijdrage daaraan vanuit de electriciteitssector is al gering omdat die zo efficiënt is. Het aanpakken van het particuliere autoverkeer levert bijvoorbeeld veel meer op. Voor een paar procent groene energie wordt, zo vinden wij, wel erg veel schade aangericht. En zo groen is die energie nou ook weer niet vanwege de leveringonzekerheid. Als het niet waait of te hard moet het licht wel blijven branden. Er moet daarom een evengrote centrale capaciteit beschikbaar worden gehouden om de levering over te nemen, met alle extra kabels en dure schakelingen van dien om dat in een oogwenk te doen. Hoe meer windmolenenergie hoe meer er bij- en afgeschakeld moet worden. Al een paar keer is het bijna mis gegaan, waardoor massale stroomuitval wordt geriskeerd. Tel je dit allemaal bij elkaar op dan blijft er weinig groens meer aan windmolenenergie over.

Wat vindt de IJsselmeervereniging dat er wel moet gebeuren?

Allereerst energiebesparen: de groenste energie is de energie die je niet verbruikt. Daarvoor moeten de afgebouwde subsidieregelingen weer worden hersteld. Net als die voor zonnepanelen. Windmolens zijn ruimtevreters maar zonnepanelen kunnen op al bestaande gebouwen worden bevestigd en kosten zo geen extra ruimte waardoor ze passen in een dichtbevolkt land. Bovendien hebben we op het gebied van zonne-energie nog een voorsprong (denk aan de NUON-auto) met economische kansen. We hebben nog een belangrijk argument: behoud van de waterkwaliteit. Toen in de zomer van 2003 de elektriciteitscentrales bijna moesten worden stilgelegd bij gebrek aan voldoende koel oppervlaktewater stonden ook de windmolens stil. De zonnepanelen produceerden echter beter dan ooit. Vanuit zo'n ervaring is subsidiëring van dure zonnepanelen zo gek nog niet.

Vertegenwoordigen jullie niet te veel de belangen van grote botenbezitters?

Hun belangen behartigen we ook, zolang ze overeenstemmen met onze bredere visie op het IJsselmeergebied. Dat is meestal zo. Watersport en watervogels gaan bijvoorbeeld niet altijd ten koste van elkaar. In de winter als de trekvogels komen rusten en foerageren zitten de meeste watersporter thuis en als de watersporter uitvaart zijn de trekvogels meestal elders. Watersporters hebben met ons gemeen, dat ze pal staan voor het grote open water en de kwetsbare schoonheid van het landschap. Wij trekken dan ook veel samen op. Alhoewel de verschuiving van zeil- naar motorschepen meer aandacht verdient.

Het wordt toch wel erg druk op het water is dat niet schadelijk?

Wij willen wel enige regulering van vaarroutes door ontwikkeling van aantrekkelijke vaardoelen zodat elders luwte ontstaat voor de natuur. Maar dat willen de watersporters zelf ook. Wij verwachten door de vergrijzing niet zo'n grote groei meer in het botenbezit zodat de recreatiedruk niet veel meer zal toenemen. Dat we geen watersportvereniging zijn blijkt als het gaat

om uitbreiding van havencapaciteit. Vaak is die grootschalig en zo duur dat men met de haven ook buitendijks woningbouw wil realiseren om het plan financieel haalbaar te maken. Tegen zo'n koppelverkoop verzetten we ons wel, helemaal als het om kwetsbaar natuur- of cultuurlandschap gaat. Vooral op de Noord-Hollandse en Friese kust zijn we zuinig. Daar willen we alleen seizoensgebonden activiteiten toestaan die in de winter gesloten zijn. Wij willen graag dat Almere en Lelystad een mooi waterfront met duurzame haven ontwikkelen als het maar niet ten koste gaat van het grote open water.

Wat vindt de IJV van het plan voor een dubbelstad Amsterdam-Almere?

Een onzalig idee zonder stedenbouwkundige basis. Slecht voor Amsterdam want dat verliest zijn laatste middeninkomens aan Almere en krijgt er probleemwijken voor terug; slecht voor Almere want het wordt nog meer een slaapstadswijk van Amsterdam. En slecht voor het gebied ertussenin, het IJmeer, dat door de toenemende verkeersdruk zal worden vernield.

En de IJmeerlijn?

Almere en Amsterdam willen een rechtstreekse verbinding dwars door het IJmeer. Die IJmeerlijn loopt van waar we niet zijn naar waar we niet moeten wezen: van het geïsoleerd gelegen IJburg I naar een Almeerse buitenwijk. Verkeersonderzoek wijst dan ook nu al uit dat het ding matig zal presteren. Als een brug op pootjes wordt die lijn zeker peperduur, een stomp in het oog voor het landschap en een versturende hindernis voor vogels en vaarders. Bovendien is er vlakbij een alternatief over de Hollandse brug. Smijt geen geld in het water: geen IJmeerlijn dus...

Maar betere verbindingen helpen Almere toch uit zijn isolement?

Ja, maar die verbindingen moeten ook weer niet te goed worden want dan wordt Almere nooit een zelfstandige stad. Dat weten we uit ervaring met de Westerscheldetunnel. Men dacht dat de werkgelegenheid in Zeeuws Vlaanderen erdoor zou toenemen

maar het omgekeerde is het geval. De hoogwaardige werkgelegenheid verdwijnt naar het Noorden, want je bent er nu toch zo via de tunnel. Dat gaat ook met Almere gebeuren. Alleen de pendel wordt nog groter en de verkeersproblemen worden nog erger. Ten koste van het IJmeer, maar ook de Vechtstreek, de Naardermeer en de buitenwijken van de Amsterdam zelf.

Wat moet er dan gebeuren?

Almere is het meest geholpen met eigen werkgelegenheid, zoals bijvoorbeeld een eigen universiteit. Als vereniging hebben wij dat geïllustreerd bij ons 30-jarig jubileum met het plan voor de Zuidvaardershaven aan de kust van het Markermeer. Daarmee geven we Almere een eigen attractief waterfront en tegelijk ook nieuwe werkgelegenheid. Bovendien heeft regionaal economisch onderzoek uitgewezen dat Almere zich juist beter kan oriënteren op steden als Amersfoort.

En de Zuiderzeelijn dan?

Net als bij Almere helpt zo'n snellere verbinding met de Randstad het Noorden niet echt. Daar is nu ook Minister Peys wel achter. Die vindt de verbetering met de Hanze lijn (plus) vanaf Lelystad wel voldoende.

In plaats van met geldverslindende infrastructuur is het Noorden beter af met gerichte economische maatregelen. Wat overblijft is het traject tussen Almere en Amsterdam. Dat wordt nu apart bekeken. Uit de nut en noodzaak discussie is in ieder geval gebleken dat de overgrote meerderheid van de deelnemers uit de aanliggende provincies die Zuiderzeelijn over de Hollandse brug wil en niet dwars door het IJmeer. Overigens ligt de echte Zuiderzeelijn voor de IJV waar Lely hem had bedacht namelijk over de Afsluitdijk. *Hoe moet het verder met de visserij?* De visstand is zo achteruitgegaan dat een (warme) sanering van de IJsselmeervisserij niet te vermijden is. De teruggang is raadselachtig want niet alleen het gevolg van overbevissing. De IJV wil een verbetering van de visstand. Er komt een vistrap in de Afsluitdijk. Aan het terugdringen van de vogelsterfte door verdrinking in de netten wordt gewerkt. De IJsselmeervisserij kunnen we niet missen want ze vangen de roofvis weg waardoor andere vissoorten een betere kans hebben, waardoor ook de visetende trekvogels van voedsel verzekerd blijven. Bovendien zorgt de visserman op het water met zijn aanwezigheid voor het nodige toezicht en veilig-

heid. Die taak zouden we graag gesubsidieerd willen zien, net zoals de boeren voor beheerstaken extra krijgen betaald.

Wat vindt de IJV van de zandwinning?

Wij zeggen gebruik mag, verbruik niet. Delfstoffen als zand vinden we verbruik als het materiaal het gebied verlaat. Uitdieping van de vaargeul naar Lemmer en het zand gebruik en voor natuurontwikkeling gaat dus nog wel. Veel zand is gebruikt voor verstedelijking (IJburg, Almere en bijbehorende infrastructuur). Bij IJburg geeft dat dubbele schade: eerst als zand gewonnen wordt en vervolgens als het opnieuw wordt gestort als eiland. De werveling maakt het water jarenlang zo troebel dat het bodemleven in de wijde omgeving wegwijnt. Er is dan onvoldoende voedsel voor de overwinterende vogels en die populaties zijn dan ook de laatste jaren schielijk afgenomen. Gelukkig is IJburg II overbodig. Tegen kleinschalige zandwinning hebben we minder bezwaar. Het blijkt dat de putten door vissen worden benut om te overwinteren. In het algemeen zijn we voor vergroting van dieptevariatie om water en bodemleven te bevorderen.

Dat is toch veel te veel voor een kleine vrijwilligersvereniging?

Dat is het ook en daarom werken we nu samen met grote zusterorganisaties als Landschap Noord-Holland, Waddenvereniging, It Fryske Gea en Het Flevoland in de stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer (VBIJ). Daardoor kunnen we nu een vuist maken om deze zoete binnensee beter te beschermen en te beheren. Nu de Markerwaard niet meer doorgaat moeten we samen een antwoord vinden op de uitdagende vraag: hoe verder? ■

Hiswa 2006 'Water Onder de Kiel'



De IJsselmeervereniging staat met een stand op de Hiswa Rai in Amsterdam (Westhal). Het motto dit jaar: 'Water Onder de Kiel'. Voor informatie over de vereniging en haar doelstelling kunt u terecht bij onze actieve leden die u graag te woord zullen staan.

Voor de leden is er een nieuwe satellietposter en er zijn weer wimpels met het nieuwe logo. Ook kunt u zich inschrijven voor 'Leden varen voor Leden' vaartochten die dit jaar zullen plaatsvinden. Meer informatie hierover is te verkrijgen op de Hiswa stand. ■

Zuiderzeelijndiscussie op ander spoor?

MARTEN BIERMAN EN JAN DOOYES

De Zuiderzeelijn (ZZL) moet de randstad via het IJmeer beter met het hoge Noorden gaan verbinden, zo vindt het kabinet. De Tweede kamer heeft sinds het drama met de Betuweroute ernstige twijfels over dit soort grootschalige projecten en heeft door een eigen tijdelijke commissie onder leiding van Adri Duivesteijn vastgesteld dat eerst nut en noodzaak van zo'n project beter moeten worden vastgesteld. Er is in het verleden veel te vanzelfsprekend aangenomen dat een project ook wel aan de gestelde doelen zal beantwoorden. Eigenlijk was dat project meer het doel en was de rest mooi meegenomen. Op de roep om verbetering van bijvoorbeeld regionale economische ontwikkeling volgde stevast een infrastructurele ingreep en werd ook nog eens niet gekeken of het niet anders veel beter kan.

Over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn is inmiddels het nodige bekend geworden. Eind januari hadden de deelnemers aan die discussie een gesprek met minister Peijs. Wij waren er ook. Het ging over de resultaten van de gesprekken met inwoners van de provincies waar de lijn doorheen zou moeten lopen. Dat de meningen uiteenlopen met de ligging van de provincie was wel te verwachten. Zo vindt men in het Noorden de bereikbaarheid niet zo'n probleem, want er zijn nog weinig files. In het Groningse is er sprake van een gevoelsmatige grote afstand tot de randstad: een nabijheidsprobleem. Het wegnemen van dat gevoel moet toch ook kunnen zonder een miljarden kostende ZZL, zou je zeggen? Dat idee heeft de minister inmiddels ook. Als we haar goed hebben begrepen is ze voor het opknippen van de lijn zodat met het randstad gedeelte bijvoorbeeld beter kan worden ingespeeld op de daar spelende problemen, vooral bereikbaarheid. Het andere deel kan dan beter worden toegespitst op nabijheid.

Hoe dat wordt vormgegeven komt te staan in de structuurvisie die nu in de maak is en in april verschijnt. De Minister bedankte niet alleen de deelnemers voor hun inbreng maar beloofde ook dat die echt mee zal

wegen bij de opstelling van de visie. Dat kan nog interessant worden waar de deelnemers zich in meerderheid hebben uitgesproken voor een verbeterde intercity verbinding en niet voor de zweeftrein en ook nauwelijks voor de superbuss. Bij nadere bestudering van het verslag stelden wij bovendien vast dat de deelnemers ook in grote meerderheid kozen voor een tracé via de Hollandse Brug! Dat wordt nog aan de conclusies toegevoegd beloofden de onderzoekers. Met het opknippen van de ZZL worden de economische voordelen voor het Noorden danig gerelativeerd. Het Noorden is meer geholpen met onderwijs, onderzoek en innovatie gericht op het gebied zelf en het Kabinet lijkt dit ook te beseffen.

Het gevaar is wel dat het stuk tot Almere een eigen leven gaat leiden en de lijn dwars door het IJmeer weer als alternatief opdoemt. Zeker als het gedeelte naar het Noorden met minder toekan dan gedacht. We vernamen dat er al een studie naar wordt verricht in het kader van de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere. Tot nu toe is de IJmeerlijn gedacht als een regionale lijn. Gegeven de enorme kosten voor een brug of tunnel scoort die volgens recent verkeersonderzoek matig voor zowel tram, metro, bus als auto.

Verbetering van de verbindingen over de Hollandse Brug ligt dan voor de hand. Bovendien zijn vanaf die brug ook gemakkelijker meer regio's vanuit Almere bereikbaar. Maar 12-15% van het Almeerse verkeer rijdt ook echt door naar Schiphol.

We bedankten de Minister voor de geboden mogelijkheid om zo vroeg in de besluitvorming onze mening te geven en de belofte van de Minister om er zich ook echt wat van aan te trekken. Kernprobleem is dat wonen en werken te ver uit elkaar zijn gelegd. Dat dwingt tot forenzen en dus tot steeds meer infrastructuur. Aan nog meer wonen zonder werk in Almere hangt dus een gedwongen verkeerskundig prijskaartje, ook voor milieu en landschap. Dat moeten we niet meer willen.

Zowel Zuiderzeelijn als IJmeerlijn zijn nu nog geprojecteerd dwars door een landschappelijk en ecologisch kwetsbaar en nationaal en internationaal beschermd gebied: het IJmeer. Europese regelgeving vereist dat als nut en noodzaak inderdaad zijn vastgesteld er moet worden gekeken of er een alternatief is. Welnu, dat ligt er pal naast: de Hollandse Brug. Het haalbaarste tracé rolt zo als vanzelf uit de procedure.

Bovendien weet de Minister zich gesterkt door de uitspraken van de deelnemers aan de nut en noodzaak discussie. Die zeiden nadrukkelijk dat de ZZL niet ten koste mocht gaan van rust en ruimte in het Noorden. Ongetwijfeld bedoelden ze door te zwijgen over het Westen niet dat het hier wel mocht. Alleen, hier in het Westen is het zo vanzelfsprekend om zuinig te zijn op de rust en ruimte die ons nog rest, dat je het er daarom al niet eens meer over hebt! Kijken of Minister Peijs nu ook woord houdt... ■

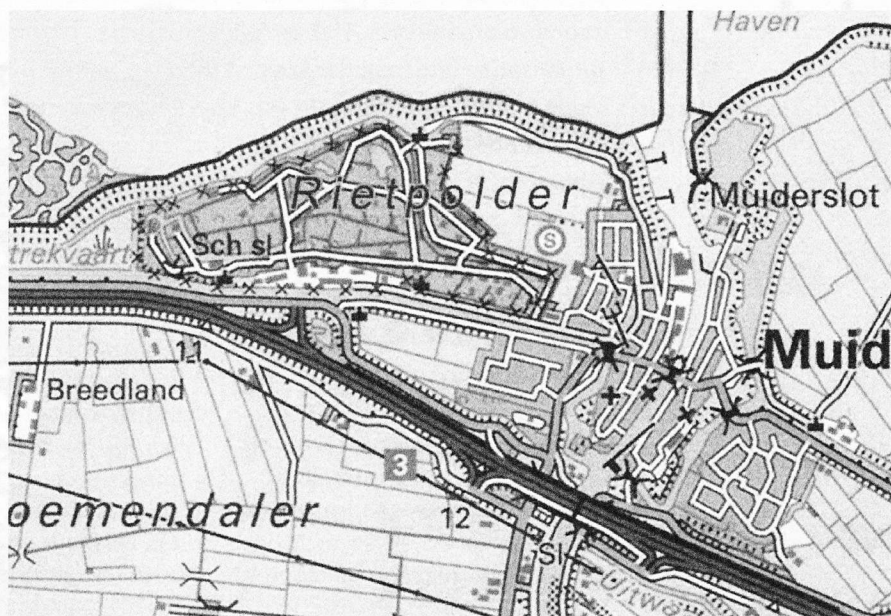
Kort nieuws



Concept MER Bloemendalerpolder/KNSF-terrein

In opdracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is een concept Milieu Effect Rapportage (MER) beschikbaar gekomen voor het gebied Bloemendalerpolder/-KNSF-terrein; het gebied in Weesp en Muiden. G.S. stelt voor in het gebied 4.500 woningen te bouwen, veel groen en de komst van een aqua-ecoduct voor de A1. In de MER zijn drie scenario's onderzocht; het nul alternatief (daarbij wordt uitgegaan van de bestaande situatie), het atelier-alternatief (de door het ontwerpatelier ontwikkelde visie, waarbij rekening is gehouden met de wensen van diverse belangengroepen) en het meest milieuvriendelijke alternatief. Het atelier-alternatief zou gunstig scoren op veel onderdelen. Een verdiepte ligging van de A1 met een aqua-ecoduct is een voorwaarde voor de ontwikkeling van het gebied.

Bron: NH. weekbericht provincie N.H.



Jan Baron

Aanvang werkzaamheden Zuidpolder-Oost geschorst



Hangende de uitspraak van de procedure bij de Raad van State inzake woningbouw in de Zuidpolder-Oost in Edam-Volendam, wilde de gemeente alvast beginnen met het ophogen van het terrein. Plaatselijke organisaties hebben een schorsingsverzoek bij de voorzitter van de Raad van State ingediend. De achtergrond van het verzoek was de onomkeerbare schade die zou worden aangericht wanneer tot ophogen zou worden overgegaan. De behandeling in hoofdzaak van het bezwaar

tegen het volbouwen van de polder heeft immers nog niet plaatsgevonden. De zitting duurde zeker meer dan twee uren waarbij de voorzitter, de heer Oosting, diep op de zaak inging. Met name de te verwachte verkeersproblemen werden uitvoerig besproken. Binnen twee weken deed de voorzitter uitspraak. Voorlopig geen zandstoringen!

Jan Baron.

Inspraak Startnotitie Toekomst Lelystad Airport



Van 5 januari tot en met 15 februari 2006 ligt de Startnotitie voor een Milieu Effect Rapport ter inzage.

De achtergrond daarvan is dat er twee procedures lopen. Ter onderbouwing van de huidige aanwijzing vindt milieuonderzoek plaats en zal een Milieu Effect rapport worden opgesteld. Daarvoor ligt het initiatief bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Van 29 september tot en met 26 oktober 2005 was het mogelijk in te spreken op de startnotitie. Voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven wil de luchthavenexploitant een nieuwe aanwijzing verkrijgen. Daarvoor moet de exploitant een Milieu Effect Rapport opstellen. De startnotitie die thans ter inzage ligt heeft betrekking op de toekomst van Lelystad Airport.

Jan Baron

Een vlucht vooruit van een Wethouder.

Op 24 januari j.l. had de raadscommissie van de gemeente Muiden het initiatief genomen om een thema avond te organiseren. Het onderwerp was de Toekomstvisie van het IJmeer. Daarvoor waren verschillende organisaties uitgenodigd. Marten Bierman, Jan Dooyes en ondergetekende hebben aan de discussie deelgenomen. Die discussie was levendig, een vertegenwoordiger van Natuurmonumenten verdedigde een plan dat door een aantal organisaties en gemeenten en provincies was opgesteld. Ook Wethouder Bijl uit Almere nam aan de discussie deel.

JAN BARON

Er zijn vele belangengroepen en twee gemeenten bezig met de toekomst van het IJmeer. Zo is er een verkenning IJmeer waarin de volgende organisaties deelnemen hetgeen blijkt uit een persbericht van 15 december 2005; Natuurmonumenten, ANWB, Staatsbosbeheer, Gemeente Almere, Gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Provincie Flevoland. Voorwaar, een gezelschap om stil van te worden. Wat willen deze organisaties?

In de kop van het persbericht staat: **Facelift IJmeer: investeren in natuur en buitendijks bouwen.** De betrokken organisaties en regionale overheden hebben de 'Toekomstvisie IJmeer' aan de ministers Zalm en Dekker overhandigd. De visie schetst een grootschalige ontwikkeling waarbij Almere de kans krijgt om zich westwaarts in de richting Amsterdam te ontwikkelen, terwijl tegelijkertijd de kwaliteit van het natuurgebied IJmeer duurzaam verbetert. De samenstellers zijn van mening dat de betrokkenheid en samenwerking van zowel regionale partijen als het Rijk van essentieel belang is. Verder stelt het persbericht dat de ruimtelijke opgaven in het IJmeer zo complex zijn dat alleen een integrale visie een oplossing kan bieden. Bij voorbaat stelt het persbericht dat het resultaat van deze bijzondere samenwerking verrassend is: de rol van het IJmeer

in de Noordvleugel wordt aanzienlijk versterkt, zowel voor natuurwaarden, als voor recreatie en wonen. Gesteld wordt dat de bouw van woningen en de aanleg van infrastructuur en recreatievoorzieningen onlosmakelijk verbonden zijn met de benodigde investeringen in de internationaal erkende natuurwaarden van het IJmeer en Markermeer. Verder wordt in het persbericht aangegeven dat de ecologische waarde van het IJmeer sinds begin jaren '90 achteruit holt en dat het duidelijk is dat voor Almere een oplossing moet komen voor de toekomstige groei van het aantal inwoners in het noordelijk deel van de Randstad. Daartoe moet in het IJmeer op grootschalige wijze gebouwd worden en is een IJmeerlijn tussen Almere en Amsterdam noodzakelijk.

Zowel de commissieleden als de andere aanwezigen konden zich beslist niet in de plannen vinden. Het IJmeer moet open blijven, was de overheersende mening. De vertegenwoordiger van Natuurmonumenten werd heftig bekritiseerd, Marten Bierman hield een gloedvol betoog voor het openhouden van het IJmeer wat hem een geestdriftig applaus opleverde. Naar zijn mening stoelt het plan op een volstrekt verkeerd beeld van de bevolkingsprognoses en is het plan onbetaalbaar. Aan Wethouder Bijl de ondankbare taak de zaal voor de plannen te winnen. Hij stelde dat het alleen op de manier zoals in het

plan staat aangegeven mogelijk is de taakstelling in de Noordvleugel uit te voeren. Hij ging daarbij zover te stellen dat een en ander eigenlijk al was besloten. Dat leek op een vlucht vooruit, als je geen argumenten hebt dan helpt kennelijk alleen het overdonderen van je tegenstanders. Dat wetten en praktische bezwaren de plannenmakerij in de weg zullen staan, kwam nauwelijks bij de voorstanders aan de orde. Merkwaardig was de stelling dat de natuurwaarde(n) van het IJmeer alleen kan worden verbeterd door bebouwing en wegeninfrastructuur. Natuurmonumenten stelde dat de plannen het mogelijk maken dat het slibprobleem kan worden opgelost door dat slib vast te leggen in natuurontwikkeling langs de randen van het meer. Nog afgezien van het feit, dat het vastleggen van het slib het probleem niet oplost zonder andere, nog te ontwikkelen methoden toe te passen, is het verband met bouwen van woningen en het aanleggen van een weg door het IJmeer volstrekt onduidelijk. Als Natuurmonumenten van mening is en methoden kan aanwijzen waarmee het slib kan worden bestreden, waarom zijn woningen en wegen dan nog nodig? De conclusie is, dat de plannenmakers weinig kennis hebben van het werkelijke probleem. Wethouder Bijl zei dat hij het buitengewoon moedig vond van Natuurmonumenten de grootschalige woningbouw in het IJmeer te steunen. Wordt vervolgd. ■

Verzwaren Afsluitdijk



STICHTING
VERANTWOORD
BEHEER
IJSELMEER



Uit de vijfjaarlijkse veiligheidstoets, uitgevoerd door Rijkswaterstaat is gebleken dat de Afsluitdijk verzwaard moet worden. Hoewel er geen acuut veiligheidsprobleem aanwezig is, zullen de eisen verhoogd worden. De toetsresultaten laten zien dat bij een extreme storm de kruin van de Afsluitdijk

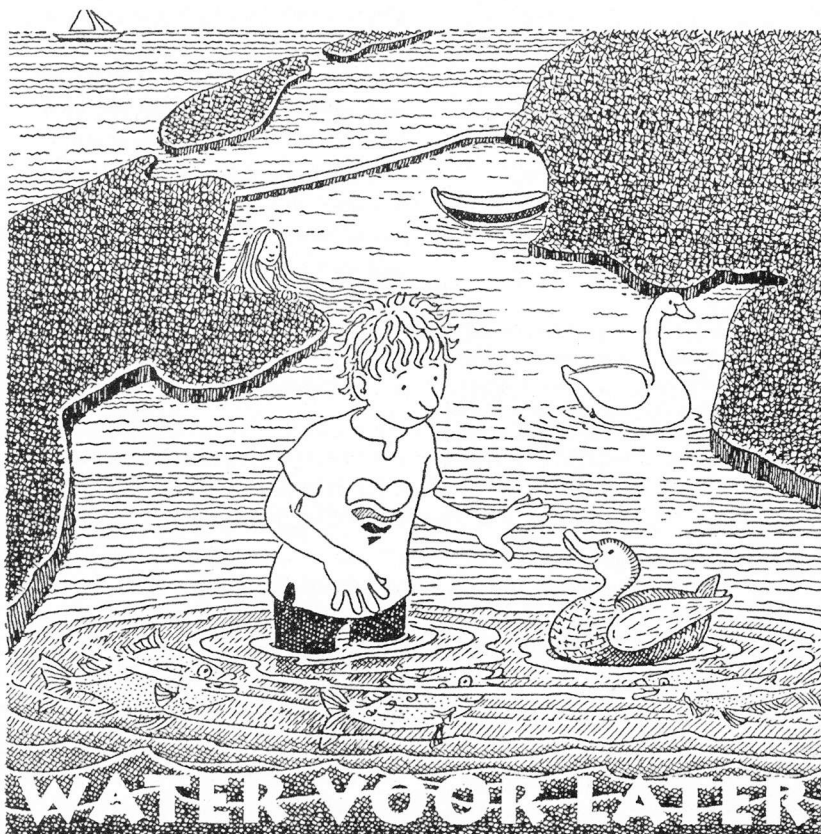
niet hoog genoeg is om te voldoen aan de veiligheidsnorm. In een dergelijke situatie slaat water over de dijk. Ook de spuicomplexen en schutsluizen zijn dan niet sterk genoeg. In geval van een doorbraak zullen de achtergelegen IJsselmeerdijken van de Noordoostpolder en de Flevopolder dit niet kunnen

opvangen. Rijkswaterstaat onderzoekt of er op korte termijn aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Er zullen meerdere varianten worden uitgewerkt die tevens rekening zullen houden met andere functies van het IJsselmeer.

Jan Baron.

Kort nieuws

Water voor later



Het scholenproject Water voor later gaat alweer zijn tweede periode in. Dat wil zeggen; er zijn 6 voorstellingen geboekt in Almere, Oosterzee en Lemmer. Voor de zomervakantie is er nog mogelijkheid om 4 voorstellingen te geven. De reacties over de eerste periode waren zeer positief, het blijkt vooral aantrekkelijk dat er het theater van hoog niveau is, samen met een lesboekje, voor een relatief lage prijs. Het project werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van het Ministerie van VROM in het kader van ondersteuning van maatschappelijk initiatief.

Zandwinning IJsselmeer



In de zomer van 2004 is een startnotitie Zandwinning IJsselmeer verschenen. Het betreft een project onder de naam "MER Zandwinning Smals IJsselmeer". De startnotitie, die voorafgaat aan een Milieu Effect Rapportage (MER) is door de opdrachtgever Smals Bouwstoffen BV aan Royal Haskoning gegeven. Het initiatief voor de winning is afkomstig van Smals Bouwstoffen BV. Het betreft het gebied van ca 250 hectare in het IJsselmeer voor de kust van de Noordoostpolder, ten noordwesten van de vaargeul Amsterdam-Lemmer. De locatie ligt hoofdzakelijk binnen de grenzen van de gemeente Lemsterland (provincie Friesland). Het gaat om industriezand waaronder beton- en metselzand. Smals verwacht uiteindelijk ca 1 tot 1,5 miljoen ton zand per jaar op te leveren gedurende een periode van 20-25 jaar. In de MER zullen meer gedetailleerde productiegegevens beschikbaar komen.

JAN BARON

In de Nota Ruimte van het Kabinet is bepaald dat, in geval van bouwgrondstoffenvoorziening, een bijdrage geleverd moet worden aan andere doelen. De belangrijkste daarvan is natuurontwikkeling in de directe omgeving.

Waarom zandwinning in het IJsselmeer?

Zandwinning voorziet in een voortdurende behoefte aan industriezand. Jaarlijks is 22 miljoen ton industriezand voor de bouw nodig. Als regel werd en wordt in Nederland zand gewonnen op het vasteland. Daardoor zijn grindmeren en recreatiegebieden ontstaan. Die methode van winning stuit op steeds meer bezwaren omdat de vrije ruimte in ons land afneemt en het mede daardoor steeds lastiger wordt om een grote locatie langdurig voor zandwinning te gebruiken. Het draagvlak neemt af omdat partijen en omwonenden overlast verwachten. De waarde van natuur en landschap is de laatste jaren steeds steviger verankerd in nationale en Europese regels en wetten. Dat geeft steeds meer beperkingen.

Er zijn diverse beleidsstukken met betrekking tot oppervlaktedelfstoffen geformuleerd. In 1995 is de Eerste Structuurschema Oppervlaktedelfstoffen vastgesteld. (SOD- 1) In dit schema formuleerde het kabinet het beleid voor de winning van zand, grind en klei. Het beleid richtte zich op een zuinig gebruik van schaarser

wordende bouwstoffen en een groter gebruik van gebruikte en vernieuwbare grondstoffen. De winning van beton- en metselzand heeft voornamelijk plaatsgevonden in Noord Brabant, Gelderland en Limburg voor wat betreft de locaties op het land en in de Rijkswateren gerelateerd aan vaargeulonderhoud. Winning uit de bodem van grote wateren heeft tot op heden nauwelijks plaatsgevonden.

Wat betekent dat nu voor de visie van de IJsselmeervereniging?

Wij hebben ons altijd op het standpunt gesteld dat het IJsselmeergebied gebruikt mag worden maar niet verbruikt. De kernwaarden van het gebied behoeven geen schade te lijden wanneer op verantwoorde wijze daarvan gebruik gemaakt wordt. Recreatievaart, visserij, beurtvaart, enz, vormen in beginsel geen bedreiging. Dat is feitelijk ook overheidsbeleid neergelegd in de

Integrale Visie IJsselmeergebied "De Koers Verlegd", die deel uitmaakt van de Nota Ruimte. Verbruik betekent het aantasten van de kernwaarden. Dat kan gebeuren door buitendijkse stedenbouw, inpolderingen, windparken, maar ook door delfstoffenwinning. Daar zit nu het knelpunt. Bij delfstoffenwinning ontstaat hoe dan ook schade aan, met name, de natuurwaarden. Dat staat ook met zo veel woorden in de startnotitie. Tijdens het winnen van zand zal slib opgewerveld worden en er ontstaat veel geluidsoverlast waarvan inmiddels vast is komen te staan dat dat schade aan het onderwaterleven oplevert. Er kunnen zuurstofloze waterlagen ontstaan, zoute kwel is geen ondenkbaar gevolg ook al beweert de startnotitie dat zulks niet het geval zal zijn. In de nabijheid van het wingebied komen driehoeksmosselen voor die van levensbelang zijn voor een aantal eendensoorten. Omdat in het betreffende gebied stroming aanwezig is, zal het opgewervelde slib zich verspreiden met alle gevolgen voor water- en voedselkwaliteit. Met name de lange duur van de winning 20 tot 25 jaar betekent het verdwijnen van een belangrijk deel van de kernwaarden van het

In algemene zin willen wij opmerken dat de VBIJ grote aarzelingen heeft bij zandwinning in het IJsselmeer. De zandwinning is een langdurige ingreep met relatief grootschalige effecten welke nog niet allemaal bekend zijn. Het IJsselmeer is als speciale beschermingszone aangegeven binnen de Vogelrichtlijn. Het is de vraag of zandwinning verenigbaar is met de instandhoudingsdoelen van de Vogelrichtlijn. Het is eveneens de vraag of zandwinning verenigbaar is met de verplichtingen die de Kaderrichtlijn Water met zich meebrengt.

1. Zijn er effecten zowel in de winningsfase als naderhand voor de watervogels? Het gaat dan zowel om rust- en foerageergebieden als om trekroutes (dagelijkse- en seizoenstrek). Net even ten zuiden van het winningsgebied ligt bijvoorbeeld de grootste concentratie driehoeksmosselen, welke een belangrijke voedselbron zijn voor Kuifeend,

Tafeleend en Topperend. Ook dienen de effecten van het geluid – niet alleen boven maar ook onder water – op de fauna in kaart te worden gebracht. Indien vogels vanwege vermindering van het gebied extra vliegbewegingen moeten maken, kan dit schadelijk zijn voor hun energiebalans. Cumulatie met andere ontwikkelingen vormt een extra aandachtspunt.

2. Is het ook mogelijk om de commercieel niet interessante bovenlaag ter plekke te laten liggen en het commerciële zand eronder weg te zuigen? Het verwijderen van de deklaag op zich zal al leiden tot sterke opwerveling. Ons inziens moet in beeld worden gebracht welke – wellicht met onderzuiging te vermijden – effecten dit kan hebben. Bovendien dient hierbij het aspect stroming en daarmee de verspreiding van de opwervelingen onderzocht te worden. Ten slotte dient ook onderzocht worden

of onderzuiging leidt tot minder veranderingen voor het benthos en het vrijkomen van slib, voedingsstoffen en mineralen. Het is ons inziens wenselijk om de gekozen methode grondig te vergelijken met de methode van onderzuiging, zodat de voor natuur en milieu meest veilige keuze kan worden gemaakt.

3. Zijn de effecten van de aanleg van diepe putten voldoende in beeld? Kunnen de consequenties ten aanzien van eventuele stratificatie, zuurstofloosheid dan wel versnelde mineralisatie en eventuele bloei van blauwalgen worden verkend en beschreven? Naar onze mening wordt de problematiek van zoute kwel in de startnotitie te lichtvaardig behandeld. Er wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de mogelijkheid van sterker wordende stroming van zout water onder het IJsselmeer als gevolg van de stijging van de zeespiegel. Wij adviseren om in elk

geval ook te rade te gaan bij situaties die zich eerder in deze regio bij het slibdepot Ketelmeer hebben voorgedaan.

4. Kunnen de effecten van het opwaaiende slib worden beschreven? Het gaat hierbij zowel om de lokale effecten (vertroebeling, voedingstoffen) als om de effecten op de locaties waar het slib weer bezinkt. Heeft dit wellicht gevolgen voor de Friese zuidwestkust?

5. Zijn de effecten voor met name de watersport die zich buiten de vaargeulen beweegt voldoende in beeld? Treedt er hinder op of kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan, bijvoorbeeld bij evenementen?

In de hoop met deze aanvullingen bij te dragen tot een besluitvorming waarbij aan de waarden van het IJsselmeer recht wordt gedaan, namens de Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer.

De IJsselmeervereniging dankt de stichting Doen.....

..... voor de financiële steun die er mede toe heeft bijgedragen dat de samenwerking met Landschap Noord-Holland, de Waddenvereniging, It Fryske Gea en Het Flevo-landschap nu voortvarend vorm krijgt in de stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer (VBIJ).



IJsselmeer. Wat het zoutprobleem betreft, moet gewezen worden op de te verwachten zeespiegelrijzing waardoor de druk op de ondergrondse waterstromen kan toenemen met als gevolg mogelijk zoute kwel.

In feite is het verhaal economisch van aard. Er is zand nodig, dat begrijpt iedereen. De huidige winlocaties staan onder druk als gevolg van de toenemende maatschappelijke weerstand. Winning in zee is mogelijk maar kost veel geld. Dat heeft men er kennelijk niet voor over dus dan maar het IJsselmeer. De maatschappelijke weerstand tegen delfstoffenwinning in het IJsselmeer zal natuurlijk ook op gang komen. Bovendien zijn er stringente regels op grond van Europese richtlijnen. Daarbij gaat het om de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water. Die richtlijnen kunnen niet genegeerd worden ook al denkt men kennelijk dat het gelijktijdig ontwikkelen van natuurgebieden met behulp van restmateriaal het omzeilen van deze richtlijnen mogelijk maakt. Er zijn nog meer richtlijnen en regels die zandwinning tot een hachelijke onderneming maken. Er is een Europese beleidslijn onder de naam Natura 2000 die is gericht op een Europees ecologisch netwerk. Er is ook Wetlands-conventie die beschermend werkt. Op nationaal niveau geldt het IJsselmeer als een belangrijk natuurgebied. Het is kerngebied binnen de Ecologische Hoofdstructuur. En zo zijn nog wel enkele argumenten te vinden.

Hoe nu verder?

De IJsselmeervereniging zal zeker aan de discussie in het kader van de MER deelnemen. Bovendien heeft de de Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer al een schriftelijke reactie verzonden. Daarin worden een aantal indringende vragen gesteld. (Zie kader pag 14). U hoort er nog meer van. Heeft u kennis omtrent de materie dan willen wij daarvan graag op de hoogte gesteld worden. Onze beleidsraad zal zich zeker met de zaak bezig houden. Wilt u een bijdrage leveren aan de gedachtevorming, dan is deze denktank zeker de plaats om mee te discussiëren. ■



Lid worden van de IJsselmeervereniging

Ja, ik ben voor het behoud en beheer van de natuurwaarden en een verantwoord gebruik van het IJsselmeer en steun de IJsselmeervereniging als:

- Lid € 21,50 per kalenderjaar.
- donateur € 12,- per kalenderjaar.

NAAM: _____

ADRES: _____

POSTCODE EN PLAATS: _____

EMAIL: _____

TELEFOON: _____

HANDTEKENING: _____



t.a.v. ledenadministratie
Postbus 1
1135 ZG Edam
www.ijsselmeervereniging.nl



Ik ben ook nog geïnteresseerd om de vereniging met raad en/of daad bij te staan als:

- Vrijwilliger om te varen met leden
- Lid beleidsraad, denktank van de vereniging
- Lid bestuur
- Verzorgen van lezingen
- Redactiewerk voor de IJsselmeerberichten, website
- Promotieteam

Leden Varen voor Leden

Ja, ik ben geïnteresseerd in het Leden Varen voor Leden plan van de IJsselmeervereniging en ik:

- Heb een jacht en wil graag als schipper meedoen en kan maximaal ____ andere leden meenemen per vaartocht.
- Ben lid van de IJV, en wil graag als opstapper een dagje meevaren op een jacht van een ander lid
- Wil graag tegen een gereduceerd tarief een dag meevaren met anderen aan boord van een charterschip op het IJsselmeer op één van de dagen die de IJV in 2006 organiseert..

Stuur mij meer informatie over de mogelijkheden

Naam: _____

Adres: _____

Postcode en plaats: _____

Telefoon _____

E-mail: _____



Verzenden

Per e-mail: s.luger@landschapnoordholland.nl
fax: 0251-652 422 of
post: IJsselmeervereniging
t.a.v. secretariaat
Postbus 1 1135 ZG Edam

Leden Varen voor Leden

Het doel van dit project is om leden meer met elkaar in gesprek te laten komen over toestand en toekomst van het IJsselmeer. En om daar verslag van te doen in uw eigen creatieve vorm. De verslagen die een beeld moeten geven van wat het IJsselmeer geworden is in 75 jaar worden gebruikt voor een uitgave in 2007. Daarnaast willen wij graag dat leden, varende, horende of lezende, ons op de hoogte houden van ontwikkelingen in en om het IJsselmeer. Vinger aan de pols dus. (beperkte) Dijkbewaking! Wij verwachten dat velen van u in de eerste plaats zullen genieten van goede gesprekken in goed gezelschap en van het

water. Van het meer dat er nu nog is en om de dooie dood niet dood is en als het aan ons ligt ons en onze kindskinderen zal overleven. De eerste tocht(en) met charterschepen van de 'groene' vloot plannen wij op 28 mei 2006. Jawel, een maandag, jawel, een verjaardag! Boekingen (voor € 25,- p.p. /tocht) op een charterschip bij Susette.

Of voor een natje en een droogje meevaren op een plezierjacht van een ander lid.

Meldt u aan middels de bon op deze pagina!

LEVE HET IJSELMEER! Laten we het NAT houden.