

IJsselmeer

oktober 2009 nr.3

BERICHTEN



**Flevoland en Almere
kiezen voor groei
ten koste van het
Markermeer**



IJsselmeervereniging
37 jaar

Inhoud

Grootgroeien ten koste van het Markermeer?: Dubbel interview Adri Duivesteijn en Han Meyer naar aanleiding van de buitendijkse bouwplannen van gemeente Almere. Angèle Steentjes en Kees Schouten	4
Duurzamer en minder duur; IJsselmeervereniging en de Plannen van Almere: interview met Marten Bierman voorzitter. Angèle Steentjes	6
Vrachtvaart over het IJsselmeer: Volop kansen voor milieuvriendelijk vervoer! George Keet	8
Je ziet ons niet maar we zijn er wel ; Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer of stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer. Frans Hijmans	12
In Memoriam Winfried Janssen. Ada Oosterman en Marten Bierman	13
Verslag algemene ledenvergadering met foto impressies van het congres van 25 april 2009. Lex van Rootselaar	14



De leden van stichting de Kwade Zwaan verzamelden met hun "mascotte" veel handtekeningen voor hun burgerinitiatief over IJburg 2.

Redactioneel



Nieuwe gezichten in het bestuur en in de redactie van IJsselmeer Berichten:

Tijdens het laatste ledencongres werden George Keet en Udo Vroom na een jaar aspirant-bestuurder te zijn geweest benoemd tot echte leden van het bestuur. Tegelijkertijd werden weer twee nieuwe aspiranten benoemd, Kees Kortekaas en Kees Schouten. Kees Kortekaas zal zich met het penningmeesterschap gaan bezighouden en Kees Schouten met IJsselmeerberichten en de WEBSITE van de IJsselmeervereniging. Daarnaast is in het kader van de redactie van IJsselmeerberichten Angèle Steentjes als vrijwilliger actief geworden. Allen brengen zo hun belangrijke deskundigheid en affiniteiten in: George Keet is professioneel betrokken bij het beroepsgoederenvervoer per schip, Udo Vroom als oud-directeur van het Zuiderzee Museum kent de historie en cultuur rondom het IJsselmeer als geen ander, Kees Kortekaas, Monnikendams middenstander in ruste en zeer bedreven in bedrijfsadministratie, en Kees Schouten kan als voormalig directeur in zorg en welzijn zijn communicatieve vaardigheden goed kwijt. Bijzondere dank is verschuldigd aan Angèle Steentjes, die naast haar werk als professioneel journaliste tijd heeft gevonden om de redactie van IJsselmeer Berichten te versterken.

Toch is gezien het vele werk en de actuele bedreigingen van het IJsselmeer en Markermeer er nog veel werk dat blijft liggen of beter zou kunnen. Het werven van nieuwe leden, het actief bepleiten van behoud van landschap en natuur rond het IJsselmeer, het verbeteren van IJsselmeer Berichten de WEB site enzovoort.

Het beroep op leden om zich ook voor actieve dienst te melden is derhalve geen loze kreet, maar een urgente zaak. Meld u aan via mail of telefoon, of WEBSITE.

Steun van leden kan ook financieel en dat gebeurt gelukkig nog steeds. Wij danken de onderstaande leden hartelijk voor hun belangrijke financiële bijdrage:

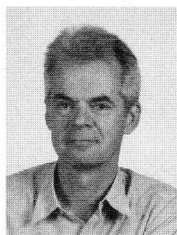
Mevr. M.E. Takens-de Kamps Amsterdam	€178,50
Dhr.ir. J.v.d. Kolk Soest	120,00
Dhr. P.Gelton Rotterdam	53,50
Dhr. B.Buwalda Amsterdam	78,50
Dhr. J.S.Rademaker Muiden	78,50
Dhr. C.A. van Baalen Amsterdam	78,50
Dhr. R.Schutte Amsterdam	53,50
Dhr. A.P.Kooij Amsterdam	228,50
Dhr.ir. J.H.N. Jelgersma Oosterbeek	78,50
Dhr. J.Dix Vollenhove	78,50
Dhr. G.v.d. Veekens Zaandam	53,50
Dhr. H.D. de Jong Broek	78,50
Dhr. C.van Meyenfeldt Amsterdam	78,50
Dhr. J.W.F. Vellekoop WWeesp	228,50
Dhr. M.Scholtes Hilversum	78,50
Dhr. P.Knape Overveen	78,50
Dhr. H.E.Bakhuizen Huizen	228,50
Mevr. S.Buitenhek-Machielsen Leidschendam	78,50
Dhr. T.Hoevers Amsterdam	178,50
Dhr. R. Wunnink Blaricum	78,50
Dhr. F.R. Willink Hilversum	78,50
Dhr. F. Potveer Avenhorn	78,50
Dhr. H. van Leeuwen Haarlem	53,50
Mevr. P.J. Ypenburg-Visser Amsterdam	78,50
Jachthaven Waterland Monnickendam	50,00
Dhr. R. Jezek Alkmaar	78,50
Dhr. P.K.Elmers Muiden	53,50
Dhr. Th. Harkema Medemblik	128,50
Dhr. C.Willemsen Amsterdam	53,50
Ontvangen van leden die niet willen worden vermeld.	€403,50



Grootgroei ten koste van het Markermeer?



ADRI
DUIVESTEIJN



HAN MEIJER

Dubbel interview wethouder van Almere Adri Duivesteijn en professor Han Meijer TUDelft (Chair of Urban Compositions)

Dit interview staat in het teken van de publicatie van de Concept Structuurvisie van de gemeente Almere en de besluitvorming van het kabinet en het Flevolandse provinciebestuur hierover begin (rond 9) oktober van dit jaar.

In deze structuurvisie maakt Almere haar plannen voor de "schaalsprong" van 180.000 naar 350.000 inwoners bekend. Daarmee wordt Almere in 2030 een van de 5 grootste steden van Nederland. In de plannen is veel toekomstgerichtheid ingebouwd en is een keur aan deskundigen als medestanders betrokken. Veel ecologie, "cradle to cradle" en een ontwikkeling waarin Almere uitgroeit naar een ecologisch, sociaal en economisch duurzame stad. De schaa sprong gaat zelfs hand in hand met "de onontkoombare ecologische verbetering" van het Markermeer en IJmeer.

Dit alles zou de IJsselmeervereniging als muziek in de oren moeten klinken, ware het niet dat bij deze plannen een grootschalige gebiedsontwikkeling buiten de dijk in het IJmeer en het Markermeer behoort, inclusief een treinverbinding naar Amsterdam-IJburg.

Tijd voor 5 kritische vragen aan de verantwoordelijk wethouder en een onafhankelijk deskundige:

Voor een samenvatting van de Concept Structuurvisie Almere 2.0, de Woonvisie en woonagenda Almere en de raadsbreed gesteunde motie "Geen verbinding? Geen groei!" zie de website www.Almere.nl voor meer info links via de Website van www.ijsselmeervereniging.nl o.a. de IJmeer discussiepagina.

Vraag 1. Eeuwige satelliet?

Almere weet zich omringd door internationaal beschermde natuur, maar wil voor haar inwoners -terecht- betere toegankelijkheid en naast veel gezinnen (voor de sociale duurzaamheid) ook studenten en ouderen binnen de gemeentegrenzen.

Hoe toekomstgericht zijn de plannen van Almere nu werkelijk als het gaat om het worden van een dubbelstad van Amsterdam, behorend tot "de metropoolregio Amsterdam"? De demografische ontwikkeling van ons land leidt onvermijdelijk naar krimp van de bevolking. En zou juist voor meer diversiteit aan woonmilieus met bijbehorende bevolkingsgroepen, een meer autonome ontwikkeling van Almere (los van Amsterdam en met een eigen universiteit) in oostelijke richting niet een veel betere oplossing kunnen zijn? Dit in plaats van Almere als eeuwige satelliet van Amsterdam?

Adri Duivesteijn:

Almere is nooit bedacht als een zelfstandige stad, maar als een stad die is opgezet als toevoeging aan de Noordvleugel van de Randstad. Inmiddels is Almere inderdaad een structureel onderdeel van deze Metropoolregio, en vormt op die manier onderdeel van het economisch hart van de Noordelijke Randstad. Almere ligt hemelsbreed op tien kilometer van Amsterdam, en op 45 kilometer van Utrecht. De opgave voor de komende decennia is een versterking van deze meer en meer strategische driehoek, Amsterdam - Almere - Utrecht. Het ontwikkelt zich tot een stedelijk netwerk met een enorme economische potentie. Almere is in die visie dus geen satelliet van Amsterdam, maar één van de hoekpunten van deze driehoek. Het gaat er om de complementaire karakters van de drie steden beter tot hun recht te laten komen.

De bevolkingsgroei of -afname is regionaal zeer gedifferentieerd is. In Limburg is krimp bijvoorbeeld aan de orde van de dag. De demografische ontwikkeling in de Randstad is veel gedifferentieerder. Voor de Noordvleugel zijn het juist de actuele cijfers over de demografische ontwikkeling die de aanleiding vormen voor de uitbreidingsvraag die het Rijk Almere heeft gesteld. De cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek laten zien dat er in de Noordvleugel van de Randstad geen sprake is van een afname van de bevolking. Integendeel, de druk loopt eerder op. Volgens de door het Rijk opgestelde Structuurvisie Randstad 2040 zijn er dan ook 500.000 nieuwe woningen nodig. En zoals gezegd: omdat de Noordelijke Randstad dé economische motor van Nederland is, zal hier de nadruk van het programma liggen. Tegen deze achtergrond zijn de 150.000 woningen die nu voor de Metropoolregio Amsterdam in de bouwprogramma's opgenomen - en waarvan er dus 60.000 in Almere zijn gepland - dus zeer hard nodig.

Veel belangrijker is de vraag of het Structuurvisie van Almere naar de toekomst flexibel is. Met andere woorden, wanneer wij het hebben over 60.000 woningen die gebouwd kunnen worden, dan is het niet zo dat ze gebouwd moeten worden. De werkelijke ontwikkelingen zijn daarvoor bepalend. Ons plan kent dus die flexibiliteit.

Han Meijer:

Ik heb in diverse bijeenkomsten altijd gepleit voor een sterkere oriëntatie van Almere op Flevoland/Lelystad ipv op Amsterdam. Maar ook in het kader van het dubbelstad-concept Amsterdam-Almere zou het mijns inziens sterker zijn als deze dubbelstad zou ijveren voor een groot open water: een sterke troef van deze dubbelstad,

vergelijkbaar met San Francisco Bay. Daar wordt ook niet overwogen om in de baai te gaan bouwen.

Vraag 2. Groter grootst?

Waarom moet Almere zo extreem groot worden? (350.000 inwoners) Waarom niet meer kwaliteit, verschillende woonmilieus, goed in het landschap ingepaste bereikbaarheid bij een grootte van ongeveer 250.000 inwoners? Is er geen sprake van door het rijk geprojecteerde groei van Almere (Rijks structuurvisie 2040), om maar aan de noodzakelijke verbetering van infrastructuur en bereikbaarheid te kunnen werken? Kortom wat is de nut/noodzaak -gezien de maatschappelijke kosten en de bedreiging van essentiële natuurwaarden- van die enorme schaal-sprong van Almere.

Adri Duivesteijn:

Allereerst is het belangrijk dat wij ons realiseren dat 'Almere niet zo extreem groot móet worden'. Het is geen autonome wens van het gemeentebestuur, maar een nadrukkelijke vraag van het Rijk én de regio.

Juist met het oog op de bedreiging van de open ruimte en essentiële natuurgebieden op het oude land, zoals bijvoorbeeld het Groene Hart, de scheggen van Amsterdam, de Utrechtse Heuvelrug en Waterland, hebben het Rijk en de regio ons gevraagd zorg te dragen voor de bouw van 60.000 nieuwe woningen. Te weinig wordt begrepen dat er juist een groot milieubelang ten grondslag ligt aan de vraag om de ruimte die Almere biedt te benutten. Waardevolle (groen)gebieden elders in de Noordvleugel en in het Groene Hart blijven hierdoor immers behouden. Voor ons is groei alleen dán van betekenis, wanneer het gelijk op gaat met het toevoegen van kwaliteit. Er is geen sprake van een tegenstelling, zoals in de vraagstelling wordt aangenomen. De groei biedt ons de kans meer diversiteit aan Almere - met name in woonmilieus, maar zeker ook in werkgelegenheid - toe te voegen. Wij hebben dan ook zorgvuldig onderzocht hoe de groei van Almere vorm moet krijgen. De Concept Structuurvisie Almere 2.0 laat zien dat Almere kan uitgroeien tot een volwassen, duurzame stad, en dat

de kwaliteit van de gehele omgeving daarmee sterk kan worden verbeterd.

Han Meijer:

Een sterkere oriëntatie van Almere op Flevoland/Lelystad maakt een meer gefaseerde ontwikkeling van Almere mogelijk, zonder direct afhankelijk te zijn van nieuwe grootschalige infrastructuur.

Vraag 3. Vogelvrij IJmeer?

Het huidige IJmeer/Markermeer lijken in wel "vogelvrij" te zijn. De slibproblematiek van het Markermeer lijkt een vrijbrief voor volbouwen. Wordt de ecologische waarde van het IJmeer echt verbeterd met de voorliggende plannen van Almere?

Adri Duivesteijn:

In onze plannen staat juist de kwaliteit van een leefmilieu centraal, en daarin zijn groen, water, natuur centrale begrippen. Daarom maken ook wij ons zorgen om de ecologische toestand van het Markermeer en IJmeer. Er groeien nauwelijks nog planten, de populatie vissen is sterk gedaald en ook het aantal vogels dat er broedt is afgenomen. Er is juist sprake van een enorm ecologisch verval. Stilstand betekent achteruitgang. Het Markermeer en IJmeer vragen om radicale en kostbare interventies. De kosten hiervan lopen in de honderden miljoenen. Hoe krijgen wij dat, in een tijd van crisis, voor elkaar? De les hebben wij zo langzamerhand toch wel geleerd. Ga op zoek naar meekoppelende belangen, zoek de hefboom die leidt tot grote investeringen in de natuur. Naar mijn mening kan juist de Schaal-sprong van Almere die hefboom zijn. Daarom hebben wij, samen met Maarten van Poelgeest (wethouder Ruimtelijke Ordening, Amsterdam) en Anne Blik (gedeputeerde Ruimtelijke Ordening, Provincie Flevoland), onderzocht of het mogelijk is om natuur, natuurrecreatie, bereikbaarheid en het creëren van unieke woonmilieus samen te brengen. Daarbij gaat het niet om een 'vrijbrief voor volbouwen'. Integendeel, alle afzonderlijke belangen - natuurherstel, recreatie en woningbouw - moeten voor honderd procent tot zijn recht komen. De vraag is hoe deze belangen samen kunnen komen in een plan. William McDonough, één van de grondleggers van het

cradle-to-cradle gedachtegoed, heeft ons geholpen met het opstellen van de plannen. Samen met landschapsarchitect Adriaan Geuze en stedenbouwkundige Winy Maas maakte hij een plan voor Almere IJland. Juist in dit totaal plan is er sprake van een integratie van belangen. Het is een verrijking van de stad Almere, van het IJmeer/Markermeer en van de Amsterdamse metropoolregio. Daarbij is duurzaamheid in ieder opzicht de verbindende schakel.

Han Meijer:

Ik ben een voorstander van verbetering van de natuurwaarden van IJmeer en Markermeer via ingrepen bijvoorbeeld in de waterhuishouding en de verbetering van de doorstroming. In dit verband zou een herstel van de directe verbinding Markermeer - IJsselmeer moeten worden overwogen in plaats van gescheiden peilbeheer.

Vraag 4. Beheersbaar?

Tegen de achtergrond van de klimaatverandering, de verwachte stijging van de zeespiegel en de toenemende pieken in rivierwater afvoer, heeft het rijk zich op het standpunt gesteld dat bij bouw van woningen en bedrijven op locaties waar overstromingsrisico's aanwezig zijn, de veiligheidsvoorzieningen hiertegen in de exploitatie van deze projecten moeten komen en niet op rijksbekostiging kunnen rekenen. De vraag is hoe dit voor de buitendijkse plannen van Almere uitpakt. Wordt hier niet gebouwd voor een kleine rijke elite?

Is hier ook geen sprake van een omvangrijk en moeilijk te beheersen plan waarvan de maatschappelijke kosten en natuur en landschappelijke verliezen wel eens ernstig uit de hand zouden kunnen lopen?

Adri Duivesteijn:

Het begrip buitendijkse bouwen is zeer betrekkelijk. De oorspronkelijke plannen, het Structuurplan 1977, gaan uit van bouwen op deze locatie. Het is in essentie onderdeel van het oude stadsplan. Je zou bijna zeggen 'historisch verantwoord'. De stijging van de zeespiegel heeft geen effect op het IJmeer en Markermeer omdat er sprake zal zijn van een vast peil. Met het Rijk en het waterschap heeft Almere voortdurend een goed overleg over de ingrepen die nodig zijn om klimaatveranderingen en overstromingsrisico's het hoofd te bieden. We weten dus precies welke ingrepen zijn vereist en welke kosten hier mee zijn gemoeid. Het bijzondere van bouwen buitendijks is dat wij daar nu juist niet inpolderen, maar uitgaan van eilanden. De veiligheid is daarmee optimaal gegarandeerd.

Han Meijer:

In het algemeen vind ik het buitendijks bouwen bij Almere een absurde investering gezien de vele goedkopere bouw-mogelijkheden in de polder achter de dijk.

Vraag 5. De legitimatie?

Ook het verzet van omliggende gemeenten, provincie Noord-Holland, landschaps- en natuurorganisaties stelt vragen bij de legitimiteit en juridische haalbaarheid van het ingrijpen in de huidige situatie van uitgestrekte openheid, ongereptheid, het natuurlijke leven van dieren >

en planten. Dit ten behoeve van de aansluiting van Almere bij de Amsterdam-Metropoolregio. De vele goede doelstellingen in de structuurvisie van Almere lijken ook goed realiseerbaar zonder de buitendijkse aspiraties. Wat is de maatschappelijke en juridische legitimatie van het buitendijks realiseren van de structuurvisie van Almere ten koste van het bestaande IJmeer en Markermeer?

Adri Duivesteyn:

In de vraagstelling wordt gesuggereerd dan buitendijkse bouw ten koste gaat van het Markermeer en IJmeer. In tegendeel: de ontwikkeling van Almere IJland levert juist een bijdrage aan dit gebied. Almere IJland is een drager in het ecologisch herstel van het Markermeer en IJmeer, en het biedt nieuwe mogelijkheden op het gebied van natuur- en waterrecreatie. Almere IJland biedt de kans om een 'Venetië-achtig' woonmilieu toe

te voegen aan de regio. Wat is daar mis mee? Het 'maatschappelijk verzet' ervaar ik als tamelijk eenzijdig. Het gaat vooral om de open ruimte van het IJmeer. Maar de mensen die onze plannen werkelijk zouden lezen, zouden zien dat wij het IJmeer en Markermeer centraal stellen en meer betekenis geven, en dat wij de IJmeerlijn ondergronds willen aanleggen. Laat ik duidelijk zijn: de aanleg van Almere IJland is alleen zinvol wanneer het wordt verbonden met de aanleg van een IJmeerlijn, waarmee Almere een echte OV-stad kan worden. Het alternatief van sommige milieupartijen is dan ook een niet echt milieuvriendelijk. Zij willen dat de in Almere Oost wordt gebouwd. Almere Oost ligt echter ruim twintig kilometer verder dan Pampus, en een werkelijk perspectief op openbaar vervoer ontbreekt daar. Wat de milieuorganisaties dus eigenlijk zeggen is: 'maak een autostad'. Zij maken

Almere Oost tot een volgende VINEX locatie. Het mag duidelijk dat dit juist geen gezonde stad oplevert! Het gaat om een (veel!) complexer vraagstuk dan het enkelvoudig openhouden van het IJmeer. Het gaat om het bouwen aan het leefklimaat van planten, dieren én van 350.000 mensen. Dit laatste lijkt, merkwaardig genoeg, meer en meer ondergeschikt te raken.

De juridische legitimatie van buitendijks bouwen is niet problematisch. Ook IJburg is gerealiseerd, en de Raad van State heeft positief gereageerd op de ontwikkeling van de 2^e fase IJburg. Vervolgens is het zo dat wij veel verder gaan dan IJburg, waar het gaat om natuurherstel.

Han Meijer:

Die legitimatie is er mijns inziens. niet. Wil Amsterdam en omgeving een echte metropoolregio worden, dan is deze regio gebaat bij grote onbebouwde natuurgebieden in de regio zelf. Kijk bijvoorbeeld naar de grote Amerikaanse metropolen als Los Angeles, waar diverse staatsparken in het stedelijk gebied liggen en waar zeer streng gewaakt wordt tegen elke vorm van bebouwing. Ook in Metropolitan Regio van Barcelona is een netwerk van grote parken ontwikkeld waar elke vorm van bebouwing taboe is. ■

Duurzamer en minder duur

Interview met Marten Bierman over de recente plannen voor het Markermeer.

ANGÈLE STEENTJES

Marten Bierman ziet niets in de uitbreidingsplannen van Almere, omdat de aannames niet kloppen. Zijn alternatieve voorstellen zijn duurzamer en minder duur. Zoals het terugbrengen van stroming in het IJsselmeer. "Verder groeit onze bevolking doordat ouderen langer leven en niet door de aanwas van kinderen. Dat vergt een heel andere stadsontwikkeling dan Almere voorstelt."

De gemeente Almere wil de komende jaren 60.000 extra woningen bouwen. Om dat te realiseren heeft de gemeenteraad concrete plannen voor gedeeltelijke inpoldering van het IJmeer en voor de bouw van een brug tussen Almere en Amsterdam. Deze plannen worden gekoppeld aan ecologische

verbeteringen van het Markermeer en IJmeer. Op 9 oktober besluit het kabinet over de groeiplannen van Almere.

Stroming terug

Onderdeel van de ecologische verbetering is de aanleg van een uitgestrekt oermoeras voor de kust van Lelystad. Naast een gevarieerde natuur zou dit mogelijkheden geven voor kleinschalige recreatie en bebouwing op het water.

Marten Bierman, voorzitter van de IJsselmeervereniging, vindt deze oplossing duur en slecht, omdat ze de oorspronkelijke natuur van het IJsselmeer negeert. De oorzaak van het slibprobleem van het IJsselmeer – waardoor veel planten, vissen en vogels verdwijnen – ligt volgens hem in de 'badkuipconstructie'. Tussen de harde wanden van de oevers klotst het water heen en weer en kan het slib niet worden afgevoerd. "Een moeras is een heel dure oplossing, omdat je veel geld moet steken in de ontwikkeling en het onderhouden ervan."

Biermans voorstel is eenvoudig en goedkoop: breng een beetje stroming terug, zoals er vroeger in de Zuiderzee was en waardoor het slib wordt afgevoerd. "De ingrepen zijn relatief simpel, goedkoop en duurzaam. Maak een opening in de Houtribdijk (de scheiding tussen IJsselmeer en Markermeer) en maak een doorlatende dam van de Afsluitdijk (zoals de Oosterscheldedam). Het slib wordt dan door de stroming afgevoerd, waardoor de situatie voor plant en dier verbetert." Tegenstanders beweren dat het IJsselmeer hierdoor brak wordt. Onzin, is Biermans commentaar. "Bij de Afsluitdijk ontstaat wel een kleine zoutwatertong, meer niet. Het is zelfs voor vissen alleen maar prettig als de overgang van zout naar zoet water geleidelijker gaat." Het bezwaar vanuit de agrarische sector dat hierdoor de verzilting van de landbouwgebieden rond het IJsselmeer toeneemt, is evenmin terecht. "Willen zij echt de verzilting tegengaan, dan kan beter het gemaal De Blocq van Kuffeler worden stopgezet, dat het zoutwater zo in het Markermeer pompt."

Bouwplannen

De bouwplannen van Almere kunnen in zijn ogen evenmin genade vinden, omdat volgens Bierman een verkeerde toekomstvisie wordt gehanteerd. De bevolking groeit volgens hem doordat mensen ouder worden en niet doordat er meer kinderen worden geboren. Voor de toekomstige gezinnen zijn de nieuwe huizen in Almere niet nodig en



zelfs niet gewenst. "Op dit moment wonen veel ouderen alleen of samen in eengezinswoningen op het 'oude land'. De komende jaren komen die beschikbaar voor de woningmarkt. Jonge gezinnen gaan liever in de buurt van allerlei voorzieningen wonen, zoals in Kennermerland of de Amstel-Vechtstreek, dan in Almere." Daarnaast denkt Bierman dat de voorwaarde die Almere stelt voor het realiseren van de uitbreidingsplannen – een goede voorziening voor openbaar vervoer, zoals een brug of tunnel met Amsterdam – funest is. De misvatting is de achterliggende gedachte dat deze infrastructuur zal bijdragen aan de economische ont-

wikkeling van Almere. "Het effect is tegengesteld. De komst van de TGV in de omringende steden van Parijs leidde ertoe dat de bedrijven naar de Franse hoofdstad verhuisden en dat in de kleinere steden de bedrijvigheid verminderde. In Zeeuws-Vlaanderen zie je een overeenkomstige ontwikkeling. Door de komst van de Westerscheldetunnel sloten bedrijven hun bijkantoren in dat gebied, omdat de verbinding met Middelburg en Vlissingen nu betrouwbaarder is dan vroeger met de veerpont."

Eigen kracht

Zelfstandig worden is volgens Bierman een betere oplossing voor Al-

mere dan een satelliet van Amsterdam te willen blijven. "Bestuurders in Almere moeten nadenken over de vraag hoe zij een zelfstandige stad kunnen ontwikkelen, anders dreigen zij een afgelegen buitenwijk van Amsterdam te worden waar niemand graag wil wonen." Er zijn beslist voldoende mogelijkheden, aldus Bierman. "Na 2011 trekt de arbeidsmarkt weer aan. Mensen kunnen dan meer eisen stellen en een daarvan zal thuiswerken zijn. Ik vind dat Almere op deze ontwikkelingen moet inspelen en vooruitlopen." Daarnaast vindt Bierman dat het gemeentebestuur moet inzetten op diversiteit van de bevolking. Bijvoorbeeld door erop aan te dringen dat een van de Amsterdamse universiteiten naar Almere komt. Waarom moet Amsterdam twee universiteiten hebben, is zijn retorische vraag. "Inzetten op een veranderende arbeidsmarkt en zorgen voor een grotere diversiteit in de bevolking is volgens mij ook duurzamer en minder duur, net zoals de terugkeer van stroming in het IJsselmeer." ■

Volop kansen voor goederenvervoer over het IJsselmeer



Het goederenvervoer over het IJsselmeer neemt de laatste jaren toe. Het gaat van oudsher om bulk vervoer maar ook containervervoer is het laatste jaar in opmars.

Bijna altijd als je afvraagt wat hiervan te vinden krijg je het antwoord als je een andere vraag beantwoordt: wordt het IJsselmeer door het goederenvervoer gebruikt of verbuikt? En blijft dat zo als het vervoer sterk toeneemt?

De Actuele trends:

- Commissie van Laarhoven ontwikkelde in 2008 een logistiek concept dat voorziet in verzamelcentra voor containers die met dagelijkse diensten over rail en water verbonden zijn met de luchthaven Schiphol en met de zeehavens Amsterdam en Rotterdam. Deze verzamelcentra worden gevoed door een ladingophaaldienst van goederen in de zogenaamde haarvaten.
- Venlo, Veendam en Coevorden zijn de eerste drie nu functionerende knooppunten waar lading kan switchen tussen weg, rail en water en welke knooppunten verbonden zijn met de zeehavens en de luchthaven.
- Containerophaaldienst tussen Amsterdam Kampen Harderwijk en Utrecht is onlangs gestart. Inmiddels wil Urk worden opgenomen in de dienst
- Een containerbinnenvaartschip met eigen kraan vaart sinds drie jaar diensten op Amsterdam vanuit de kleinere bedrijfsterreinen in de omgeving van Amsterdam. Dat klinkt simpel, zo'n binnenvaartschip met eigen kraan, maar dat is het niet, omdat veel technische innovaties nodig waren om de stabiliteit van het schip voldoende te verbeteren.

Met dit schip kunnen bedrijfsterreinen worden aangelopen die geen eigen overslagkranen e.d. hebben, maar wel aan vaarwater zijn gelegen.

- Harlinger industriehaven groeit en heeft behoefte aan binnenvaart en coasterverbindingen met Kampen en Randstad via IJsselmeer. Knelpunt: ondiepe vaarroute Harlingen – Afsluitdijk (Boontjes)
- Het laatste jaar is veel nieuw beleid gepubliceerd van Rijk en Provincies Noord Holland, Friesland, Utrecht en Flevoland over vervoer over water. Het doel is altijd om goederenvervoer over te hevelen van de weg naar het water. Met relatief lichte ingrepen kan het bestaande water in veel gevallen geschikt worden gemaakt voor vervoer. Het gaat hierbij om uitdiepen, maar vaker om aanpassing van aan water gelegen bedrijfsterreinen en om beïnvloeden van ladingeigenaren. Ook is vergunningverlening voor overslag van goederen soms een lastig proces dat volgens die overheden verbetering behoeft.

De belangrijkste vaarroutes

- De belangrijkste en meest bekende vaarroute over het IJsselmeer is Amsterdam – Lemmer, via de Houtribsluizen bij Lelystad. Hiermee is Noord Nederland per binnenvaart verbonden met de logistieke knooppunten van Amsterdam en Rotterdam en in mindere mate maar toenemend, met Schiphol. Het gaat in hoofdzaak om bulktransport en in toenemende mate om containers.
- Veel minder intensief benut maar wel opkomend is de vaarroute van Harlingen via Kornwerderzand, Enkhuzen naar Amsterdam en verder.
- Actuele belangstelling groeit voor de vaarroute Harlingen – Kampen. Beide bovenstaande vaarroutes hebben last van de ondiepe Boontjes: het stuk tussen Harlingen en Kornwerderzand. Plannen om dit traject uit te diepen en geschikt te maken voor de maximale binnenvaartklasse 5 zijn vergevorderd.
- Last but not least het rondje IJsselmeer.

Wat vinden wij hiervan?

In de goede traditie van onze vereniging geldt dat multifunctioneel gebruik van het IJssel en Markermeer zonder schade aan de natuur en landschappelijke waarden een goed uitgangspunt is: Gebruik mag en verbruik niet !

Multifunctionaliteit als uitgangspunt heeft ook tot gevolg dat wij als vereniging niet snel eenzijdig in een hoek worden geplaatst van natuur, milieu, landschap, economie of recreatie. Eén van deze functies mag niet zodanig prevale-



ren dat andere daardoor in het gedrang komen. Juist door multifunctionaliteit aan te hangen, onderscheiden wij ons in de drukke arena van bekende belangengroeperingen.

Een groot milieu belang is gediend met het overhevelen van wegtransport naar vervoer over het water. Op en rond het IJsselmeer is het natuurlijk wel van belang dat aanland en overslagpunten landschappelijk goed (en dus binnendijks) worden aangelegd.

Natuurlijk belasten binnenvaartschepen het milieu. Uitgebrekend is echter dat deze belasting een fractie is van die van het wegverkeer als je het meet per tonkilometer. Bovendien is op het punt van motorefficiency in de scheepvaart nog meer te winnen dan in die van vrachtwagens. Zelfs bij een flinke toename van de vrachtvaart zal er geen noemenswaardige frictie ontstaan met de recreatiefunctie. Hoogstens moeten recreatieschippers wat beter leren zich aan bestaande nautische regels te houden.

De groei van het goederen vervoer over het IJsselmeer is binnen de juiste voorwaarden dus goed te verenigen met onze verenigingsdoelstellingen.

Hoe gaan we als vereniging met dit standpunt om?

Door dit standpunt uit te venten laten we zien dat wij niet in de hoek van vaste "nee-zeggers" kunnen worden geplaatst. Wij zijn genuanceerd over het IJsselmeer en over de daaraan verbonden waarden; zij het dat we bereid zijn hard te vechten voor die waarden tegen de sluipende verbruikers.

Dus bij inspraakprocedures over vaarweg-onderhoud of -uitdieping ook onze instemming expliciet overbrengen als dat het geval is. En verder in contacten met de pers de instemming met ontwikkelingen in het IJsselmeer ook zeker noemen, op het gevaar af dat sommige van onze vrienden hun wenkbrauwen optrekken. We moeten ons blijven onderscheiden als unieke vereniging. ■



Milieu Effect Rapport Windpark Noordoostpolder, een voorlopige reactie

JAN BARON

Wij berichtten eerder over de plannen voor een groot windmolenpark op de dijk van de Noordoostpolder, nabij Urk. Inmiddels is de wettelijk voorgescreven MER gereed. Het document omvat 221 pagina's, dus beperken wij ons bij deze voorlopige reactie tot enkele in het oog springende zaken. De algemene informatie, de omschrijving van het plangebied, de wens van de overheid windenergie een steeds grotere rol te laten spelen, enz. laat ik voorlopig onbesproken. Het gaat nu vooral om de vraag of het MER zorgvuldig is samengesteld en dat de ecologie eerlijk benaderd is.

Landschappelijk herontwerpen

Zo kwam ik op blz. 54 het hoofdstuk 4.5 tegen dat gaat over *het landschap, de ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie*.

Onder 2 aandachtsbolletjes staat iets over twee benaderingen te weten:

- Streven naar inpassing in de bestaande identiteit van het landschap: hier gaat het om de minimalisering van de nadelige invloed van de turbines op kenmerken die de huidige identiteit van het landschap bepalen.

Of:

- Streven naar het creëren van een nieuwe identiteit, hierbij gaat het om een kenmerkende verschijningsvorm van het windpark als zelfstandig gegeven en in samenwerking met eigenschappen van het landschap.

Verder in het document zal blijken dat de opstellers gekozen hebben voor de tweede benadering. Waarom deze keuze gemaakt is wordt duidelijk op blz 55 waar onder het kopje "Landschappelijk ontwerpen" gesproken wordt over de feitelijke onmogelijkheid de huidige generatie turbines in het landschap inpasbaar te maken. Men spreekt in dit verband over "landschappelijk herontwerpen".

Citaat: "Hoewel dit gedachtengoed nog volop in ontwikkeling is, onderstreept deze benadering wel dat de suggestie dat windturbines landschappelijk kunnen worden ingepast niet meer reëel is".

Vervolgens wordt het IJsselmeer beoordeeld als een landschap waarin inpassing nog wel mogelijk is vanwege de grootschaligheid daarvan. Dat is natuurlijk volstrekt in strijd met de Integrale Visie IJsselmeergebied die nu juist als belangrijke kernwaarde het ontbreken van bouwsels omschrijft. De open horizon, de rust en het ontbreken van beweging die door mensen worden veroorzaakt. Als de Minister deze benadering aanvaard, dan handelt zij in strijd met de Nota Ruimte en zou de consequentie moeten zijn dat zij deze beleidsnota wijzigt en deze aan de Kamer voorlegt.

Als dat gebeurt, wordt het IJsselmeer een soort bedrijventerrein.

Je ziet ze wel, je ziet niet, ofwel mist en kletsboek.

Op blz 58 wordt het een en ander opgemerkt over de zichtbaarheid van de geplande turbines. Er wordt gesteld dat het verschil tussen een ashoogte van 100 meter en 135 meter relatief is.

Citaat: "De hogere turbines zullen theoretisch van een grotere afstand zichtbaar zijn. Op een afstand waar de turbines met een ashoogte van 100 meter niet waarneembaar zijn, zullen de turbines van 135 meter ook beperkt zichtbaar vanwege de invloed van weeromstandigheden".

Dit valt onder de omschrijving 'kletsboek'. Wat je nu ziet aan turbines rondom het IJsselmeer, die overigens een ashoogte hebben van minder dan 100 meter, is al uiterst storend. De algemene weersomstandigheden in dat gebied kenmerken zich door de bijzondere helderheid van de atmosfeer waardoor zeer grote zichtafstanden mogelijk zijn.

Op blz 60 staat een mistig verhaal over de "beleving" van de turbines door passanten en inwoners.

Er worden in dit verband drie zaken onderscheiden:

- de persoonlijkheid van de waarnemer.
- De ervaringen en situatie van de waarnemer.
- Het gevoel voor esthetiek van de waarnemer.

Daar kom je natuurlijk nooit uit. Daarom hebben de samenstellers van de Integrale Visie IJsselmeergebied nu juist (en met succes) getracht een gemeenschappelijk noemer te formuleren. Die is door de Minister en door de Kamer aanvaard, maar wordt in deze MER niet gehanteerd.

Vleermuizen aan de monitor

Op blz 160 en volgende wordt iets opgemerkt over de verschillende soorten vleermuizen. Uit de tekst blijkt, dat de samenstellers van die materie vrijwel niets weten. Zoveel is onbekend dat men vlucht in een monitoringsprogramma nadat het windpark gerealiseerd zal zijn. Er worden tijdens de realisatie (de bouw) geen belemmeringen verwacht maar de mogelijke effecten tijdens de exploitatie zullen "gemonitord" worden. Hoezo monitoren, breken we die dingen weer af als de invloed op vleermuizen (beschermde diersoort) erg groot blijkt te zijn?

Onderzoeksrapport bureau Waardenburg in de la van plannenmakers

Op blz 163 staat dat in de periode 2005-2007 een concept MER is opgesteld.



Door wijziging van het toetsingskader is deze MER verder niet van toepassing verklaard. Ik heb het vermoeden dat hier sprake is van het onderzoek door Waardenburg dat op verzoek van o.a. de VBIJ in samenhang met het geplande windpark Wieringermeer zou worden opgesteld. Dat was tenminste met de Provincie Noord-Holland afgesproken. Gebleken is, dat de initiatiefnemers van het windpark N.O.P. de publikatie van dat rapport hebben tegengehouden.

Kennelijk beviel de inhoud niet. De huidige MER (waarover we nu spreken) kan dus een afgezwakte versie zijn geworden van wat er eerder op papier heeft gestaan.

Omloopvoorziening

Die oploopvoorziening is bedoeld de gevaren van aanvaringen te bezwieren.

Het betreft het beruchte vaarwater "de Rotterdamse Hoek" waar het water heel diep is en de golven bij zuidwesten en westenwind erg hoog. Een oploopvoorziening, in dit geval een soort onder water staande vooroever, moet op drift geraakt schepen tegenhouden.

Dit wordt tevens verkocht als rustgebied voor vogels omdat het een luwte zou creëren. Het zou tevens een fourageerplek voor de vogels zijn. De vraag is of het verstandig is vogels met een fourageergebied aan te trekken onder al die moordend ronddraaiende wiken.

Op blz 168 worden verstoringseffecten besproken. Er wordt aangegeven dat met name een aantal eendensoorten verstoord zullen worden. De merkwaardige conclusie in het MER is, dat grote turbines, in de 5-8 megawattklassen, een kleiner verstoringseffect hebben dan kleinere exemplaren. Omdat de toepassing van de grootste turbines met zich mee brengt dat er daardoor minder exemplaren nodig zijn, wordt daaruit geconcludeerd dat deze een kleiner verstoringseffect hebben. Ik kan dat alleen maar omschrijven als wensdenken. Wel wordt op dezelfde pagina aangegeven dat er verstoring optreedt bij met name de buitendijkse opstellingen.

Conclusies

Na nog een merkwaardige opvatting over natuurschoon en landschap (open water is geen natuurschoon dus...), al weer een onderzoek naar



Inpassen of "landschappelijk ontwerpen

wel of geen onderwatergeluid overlast, terwijl daar van alles over vast staat, wordt tot conclusies gekomen die je even ernstig als wanhopig kunt zien:

Op basis van de gedetailleerde effectbeschrijving is beoordeeld of, gezien de actuele staat van instandhouding in het Natura 2000-gebied kans is op significant negatieve effecten. Geconcludeerd is dat ten gevolge van de individuele windparken, maar ook ten gevolge van het gehele windpark Noordoostpolder, significante negatieve effecten worden uitgesloten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden."

En verder

"Uit de effectenbeschrijving blijkt dat ten gevolge van zowel de individuele parken als een combinatie van het gehele windpark Noordoostpolder voor alle beschermde soorten significante effecten zijn uitgesloten op de instandhoudingsdoelstellingen uit het ontwerp-aanwijzingsbesluit van het IJsselmeergebied als Natura 2000-gebied bedreigd of die de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten aantast. Dezelfde conclusie geldt voor de doelstellingen die voor het gebied zijn gesteld vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijnen."

Er wordt volstrekt voorbijgegaan aan de kernvraag waar het in dit geval om gaat.



Waarom vindt de Minister dat dit bijzonder risicovolle project uitgevoerd moet worden terwijl wij allemaal weten dat de ecologische toestand van het IJsselmeergebied niet aan de gestelde eisen voldoet en zelfs geleidelijk verder achteruit gaat. Waarom worden dergelijke bedreigingen voor het IJsselmeer telkens weer op tafel gelegd? Ook de IJsselmeer vereniging erkent de noodzaak van verduurzaming van energiewinning maar stelt daarbij vragen bij het rendement van windenergie in relatie tot de grove verstoring van landschap en natuur, die in het geval van het IJsselmeer onacceptabel zijn.

Er moet een plan op tafel komen dat het mogelijk maakt het IJsselmeergebied tot een natuurgebied van Europees formaat te maken.

Niet meteen denken aan dure plannen maar probeer de natuurlijke processen te herstellen.

En eh.... Maak van het IJsselmeer geen bedrijventerrein. ■

Je ziet ons niet, maar we zijn er wel

Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer of Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeergebied.; wat is het verschil en waarom die verandering.

FRANS HIJMANS

Tijdens de ledenvergadering op 25 april in Amsterdam waren er wat kritische vragen over de positie van de IJsselmeervereniging in de Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeergebied. Waarom besteden we een aanmerkelijk deel van ons verenigingsbudget om 20% bij te dragen in de exploitatie van de Stichting VBIJ.

Ik heb het gevoel dat sommige leden toch niet goed door hebben hoe belangrijk de Stichting VBIJ is voor het uitdragen en uiteindelijk op langere termijn realiseren van de doelstellingen van de IJsselmeervereniging voor het IJsselmeergebied. Die doelstellingen, ik noem ze nog maar eens ten overvloede: Bescherming en verbetering van het IJsselmeergebied als ruim, open en multifunctioneel natuur-, scheepvaart- en recreatiegebied.

In de Stichting werken we samen met vier andere en in dit geval krachtige partners, die beschikken over uitgebreide staven professionals met wie we uitstekend kunnen samenwerken om ideeën en lange termijn visies te ontwikkelen en de vele bedreigingen welke op het gebied af komen op een deskundige en effectieve manier het hoofd te bieden. De werkwijze daarbij is vooral, dat we beleidsvisies, concrete plannen en rapporten analyseren en becommentariëren en voorzien van tegenargumenten. We proberen op die manier beleidsmakers en beslissers te beïnvloeden. En soms, als redelijkheid en argumenten niet helpen, schakelen we de rechter in.

Het orgaan waarin we dat werk doen is de Expertmeeting. Jan Baron, Marten Bierman, George Keet en ik nemen regelmatig of permanent deel aan het werk van de Expertmeeting en we hebben daarin, al zeg ik het zelf een belangrijke inbreng. Maar hoe belangrijk onze inbreng ook is, het is evident, dat wij als kleine vereniging met alleen maar vrijwilligers, nooit de invloed zouden kunnen uitoefenen welke nodig is om onze doelstellingen waar te maken. Daarvoor hebben we een professioneel apparaat en geregelde werkvergaderingen in de Expertmeeting nodig. En daarin leveren we ons aandeel, ook in de vorm van geld.

Er is een in het oog springend "nadeel" van onze samenwerking binnen de Stichting. Als we met ideeën, reacties of acties naar buiten treden, doen we dat niet onder de vlag van de IJsselmeervereniging, maar onder die van de Stichting. *Je ziet ons niet, maar we zijn er wel.*

Ik geef een paar voorbeelden van belangrijke initiatieven en acties van de Stichting Verantwoord Beheer IJsselmeergebied:

In maart 2007 publiceerde de VBIJ de lange termijn visie "Ruim denken voor het "IJsselmeer", waarin een plan werd neergelegd voor het

herstel van een beheersbaar getij op het IJsselmeer. Dit plan kreeg veel aandacht, zij het niet overal bijval.

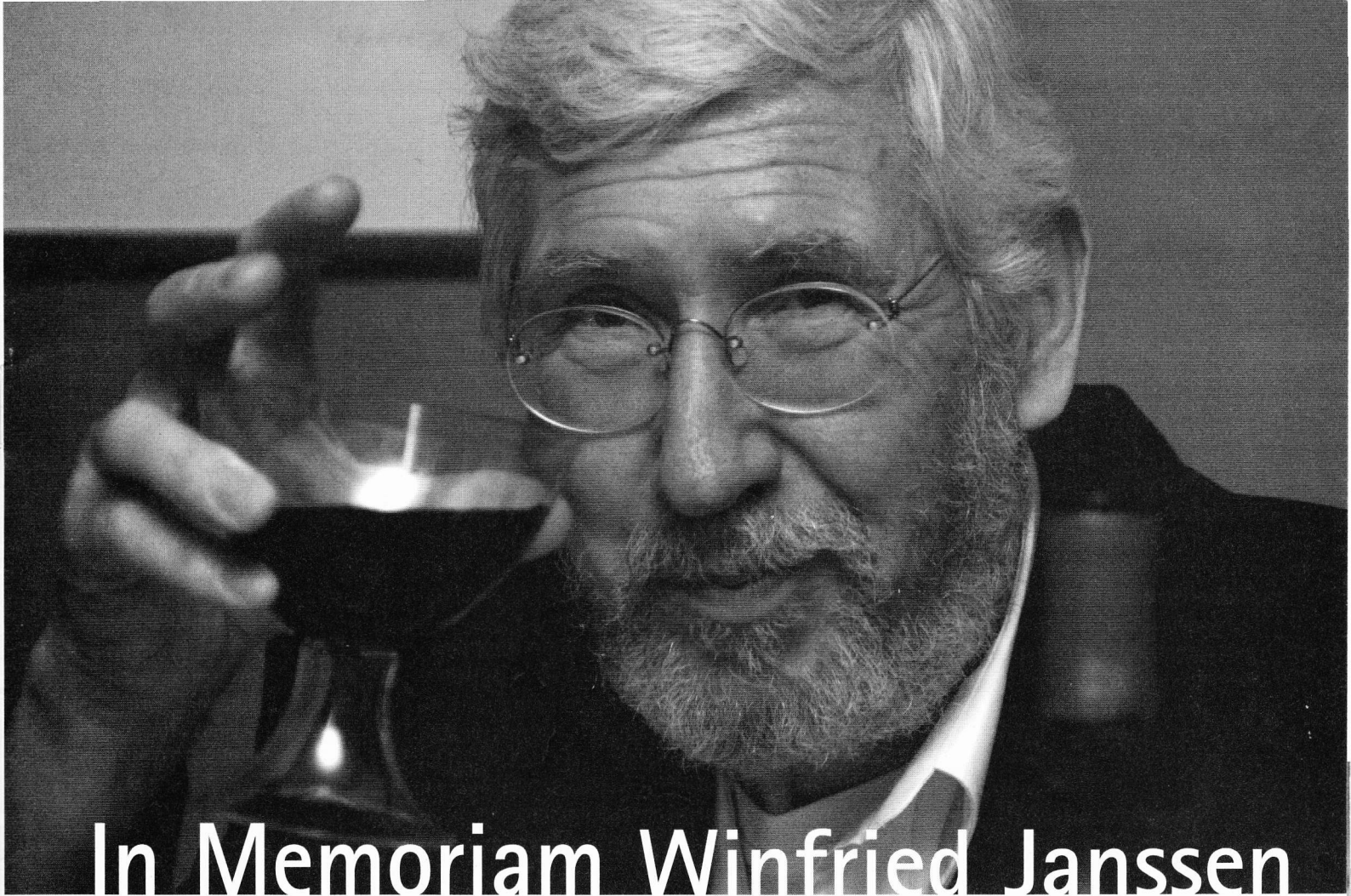
De VBIJ is actief in het overleg over de verbetering en versterking van de Afsluitdijk. Door leden van de expertmeeting zijn de ingediende plannen van deskundig commentaar voorzien. (zie hiervoor ook IJsselmeerberichten april 2009 blz. 12 en 13). We hebben er vertrouwen in, dat onze inbreng meehelpt om de dijk als functioneel waterstaatkundig en infrastructureel te verbeteren zonder allerlei megalomane zaken als grote windmolenparken, woningen e.d.

De Stichting VBIJ is actief in het verzet tegen groot-schalige buitendijkse woningbouwplannen van Amsterdam en Almere. De stichting besteedt veel geld aan de procedure tegen IJburg2 en de inhoudelijke inbreng bij de ondersteuning van onze advocaat komt vooral van onze voorzitter Marten Bierman.

Een rechtstreeks uitvloeisel van de megalomane woningbouwplannen van Almere is het voornemen in het Rijks Waterplan om Markermeer en IJsselmeer strikt gescheiden te houden en het waterpeil van het IJsselmeer extreem te verhogen. Al om bestaat tegen dit voornemen bij natuurorganisaties, in de watersport en recreatiereid en in de wereld van de waterschappen veel verzet. De Stichting VBIJ bundelt dit verzet en loopt hierin voorop. De directeur van de VBIJ is er in geslaagd om een groot aantal natuurorganisaties achter één reactie aan de tweede kamer te krijgen.

De strijd voor het IJsselmeergebied gaat voort. Wat de IJsselmeervereniging betreft binnen de Stichting VBIJ, want alleen redden we het niet. *Je ziet ons niet, maar we zijn er wel.* ■





In Memoriam Winfried Janssen

Op 19 april 2009 overleed Winfried Janssen op 67 jarige leeftijd. Winfried is vanaf 1978 betrokken geweest bij de Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer. Hij was enige jaren eindredacteur van IJsselmeerberichten voor hij voorzitter werd van de VERENIGING TOT BEHOUD VAN HET IJSSELMEER in november 1980. Een week na zijn benoeming ging de PKB procedure Markerwaard van start. Dit betekende dat Winfried een jaar lang enige malen per week door het hele land moest optreden om overal uit te leggen waarom de Markerwaard er niet moest komen. En..... zoals later zou blijken met succes. Onder zijn leiding is er veel aan de weg getimmerd zoals het laten varen van een expositieschip, waar met foto's en teksten en uitleg, aan o.a. prominenten van betreffende havensteden duidelijk werd gemaakt waarom de IJsselmeer open moest blijven. Ook de visserijmanifestatie "Markerwaard goud waard", een actie die de VERENIGING TOT BEHOUD VAN HET IJSSELMEER samen met de visserij uit Volendam was opgezet, die in de

zomer van 1983 voor de tweede maal in Volendam werd gehouden trok vele duizenden bezoekers, die kennis konden nemen van de strijd om het IJsselmeer te behouden.

Dat Winfried ook goed kon improviseren, waardoor duidelijk werd dat hij de materie goed beheerste, bleek op een bijeenkomst op het paleis op de Dam in Amsterdam in 1982, waar hij onverwacht moest optreden. De VERENIGING TOT BEHOUD VAN HET IJSSELMEER was uitgenodigd door HM de Koningin voor een bijeenkomst over het thema "Het Natte Hart van Nederland"; in meer dan prachtig Engels heeft Winfried daar een gloedvol betoog gehouden over de waarde van het IJsselmeer als nat gebied. In november 1983 trad Winfried af als voorzitter van de VERENIGING TOT BEHOUD VAN HET IJSSELMEER, maar bleef betrokken en werd direct voorzitter van de beleidsraad. Tot aan de openbaring van zijn ziekte heeft hij overigens altijd een beleidsrol blijven behouden. Een markant detail in deze is dat hij in diezelfde beleidsraad ook zijn latere echtgenote Giotta

Spijker leerde kennen. Zij was ook een actief lid van de VERENIGING TOT BEHOUD VAN HET IJSSELMEER en zij overleed helaas al enkele jaren geleden.

Winfried's grootste passie was de visserij op het IJsselmeer, naast het bevaren van hetzelfde meer. Hij is ook nog een tijdlang voorzitter geweest van de OVRIJ (Organisatie voor Rand- en IJsselmeervissers).

En toen de VERENIGING TOT BEHOUD VAN HET IJSSELMEER door omstandigheden haar structuur moest wijzigen heeft Winfried vanuit zijn bekendheid met samenwerkingstrajecten in het bedrijfsleven een belangrijke rol gespeeld bij het totstandkomen van de stichting Verantwoord Beheer IJsselmeer. Hij aarzelde geen moment tot het toenmalige bestuur het verzoek aan hem deed om als tijdelijk adviseur van het bestuur op te treden. Zijn adviezen als het onderhandelingstraject weer eens stokte waren altijd opbeurend en doorspekt met een humor, zoals alleen Winfried die had. Steeds stond bij hem centraal dat de vereniging soeverein moest blijven, hoe innig de samenwerking verder ook mocht verlopen. Zijn gezag droeg er toe bij dat de vereniging uiteindelijk met algemene stemmen tot die samenwerking (en naamsverandering) besloot. Als expert wist men hem daarna nog een tijdje vast te houden voor visserijzaken (en het teveel aan aalscholvers). Hij zal gemist worden, maar zijn werk zal worden voortgezet.

*Ada Oosterman v/m secretaris
Marten Bierman voorzitter IJsselmeervereniging
september 2009*



IJsselmeervereniging

Algemene leden vergadering

25 april 2009 in Amsterdam

LEX VAN ROOTSELAAR

1. Marten Bierman opent de vergadering en constateert dat we in het Marine Etablissement erg veilige locatie hebben en daarvoor danken we de marine.
2. De voorzitter deelt mee dat ons twee strijdmakers zijn ontvallen, namelijk Winfried Jansen (die van 1980 tot 1983 voorzitter was en beleidsraad, actieraad en publiciteitsraad instelde) en Co Verkade (van "Boos op Nieuw Oost"). De aanwezigen nemen een ogenblik stilte in acht ter nagedachtenis.
3. Het verslag van de ALV van 19 april 2008 wordt zonder wijzigingen vastgesteld.
4. Het bestuursverslag 2008, zoals gepubliceerd op pagina 14 van IJsselmeerberichten nummer 2 van april 2009, leidt tot twee opmerkingen:
Nico Salm maakt bezwaar tegen ons verzet tegen IJburg fase II.
De Proeve van IJsselmeerwet komt er niet, omdat waterstaatsjuristen de zin daarvan niet inzagen.
Het verslag wordt voor kennisgeving aangenomen.
5. De jaarrekening wordt uitgedeeld en door Joost Waals toegelicht.
De baten verschillen van de begroting door een groot legaat van 16.000 euro en een terugloop van het aantal betalende leden tot 1600.
De secretariaatskosten zijn lager dan begroot, omdat we zelfstandiger van LNH opereren.
Ten slotte is ook IJsselmeerberichten 2008/3 pas in 2009 uitgegeven.
Nico Salm is bezorgd over de hoge kosten van de stichting VBIJ en wil een duidelijker verantwoording van wat we daarvoor terugkrijgen.
Gevraagd naar subsidie van de provincie Noord-Holland is het antwoord dat dergelijke subsidies door VBIJ worden gevraagd/verworven.
Het dalend ledental noopte ons tot de stap om het "zware werk" samen te doen in VBIJ-verband. Daarnaast wordt veel werk door vrijwilligers gedaan. De financiering van de VBIJ blijft een zorgpunt voor de vereniging. De bedreiging van het IJmeer zou, vanwege de groeiende onvrede daarover, de ledenaanwas moeten stimuleren. Ledenwervingscampagnes zijn de afgelopen jaren niet erg succesvol geweest.

6. Piet Venema en Nico Papineau Salm hebben de administratie gecontroleerd. Zij complimenteren de penningmeester voor de inzichtelijkheid van de administratie. Ook constateert de kascommissie dat de bestuursleden beperkt kosten declareren en spreekt daarover haar waardering uit.
De vergadering dechargeert het bestuur bij acclamatie.
7. Er wordt een voorstel voor de bestuursmutaties rondgeleid en toegelicht. De nieuwe kandidaten (Udo Vroom, George Keet, Kees Kortekaas en Kees Schouten) presenteren zichzelf. De ledenvergadering besluit overeenkomstig het voorstel:

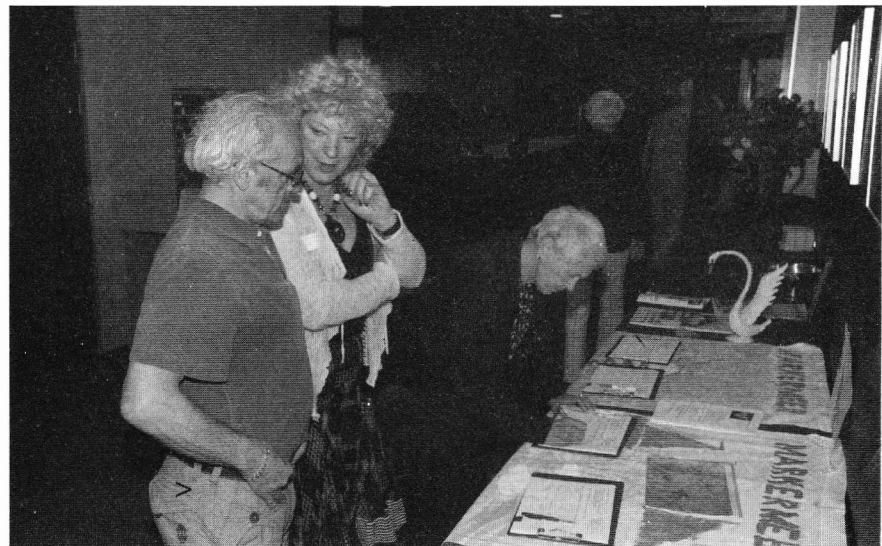
Marten Bierman wordt herkozen als voorzitter, maar er wordt nog steeds een opvolger gezocht. Het bestuur is blij dat hij herkozen is, want dat hecht aan zijn inhoudelijke inbreng.

Frans Hijmans wordt secretaris en Lex van Rootselaar blijft bestuurslid. Joost Waals treedt af als penningmeester en wordt opgevolgd door Kees Kortekaas. Kees Schouten wordt bestuurslid en redacteur IJsselmeerberichten. George Keet en Udo Vroom, tot nu toe kandidaat-bestuursleden, worden benoemd tot bestuursleden.

8. De begroting 2008 wordt door opsteller, oud-penningmeester, Joost toegelicht. De dekking van de lasten blijft >



Op het marinecomplex in Amsterdam was het goed en heel veilig vergaderen



In de pauze netwerken en ...handtekeningen verzamelen door "de kwade zwanen"

een knelpunt, maar de begroting wordt bij acclamatie goedgekeurd.

9. Rondvraag planologische ontwikkelingen

Jan Baron meldt dat de ontwikkelingen rond de Zuidpolder in Edam/Volendam ten einde lopen. Hij bezocht zeker zesmaal de Raad van State en uiteindelijk wordt minder bebouwd.

Frans Hijmans meldt dat we ten aanzien van het geplande windmolenpark aan de NOP-dijk wachten op MER-publikatie.

Op een vraag van Nico Salm wordt verklaard dat wij het verzet tegen IJburg-II-aanleg in het IJmeer steunen (via de Kwade Zwaan).

10. Rondvraag

Op de traditionele vraag of de leden de vereniging willen laten voortbestaan, wordt vanuit de zaal met een overweldigend JA geantwoord.

Aansluitend sluit Marten de vergadering onder dankzegging aan alle leden voor hun inbreng en nodigt alle aanwezigen uit aansluitend ons congres bij te wonen. ■



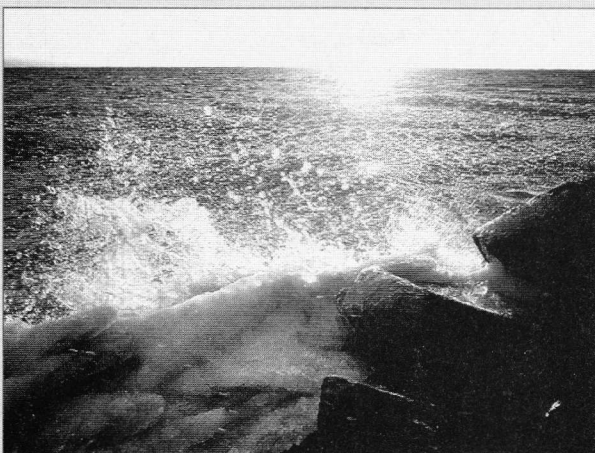
dhr. Van Erven Dorens van de vereniging van Toerzeilers



Bestuurders IJsselmeervereniging: de heren Rootselaar, Bierman en Waals (aftrekend penningmeester)



Mevr. Fleischer directeur stichting VBIJ



Het volgende nummer van IJsselmeerberichten zal begin januari 2010 verschijnen. De redactie ziet uw bijdragen graag voor 1 december 2009 tegemoet!