

IJSSELMEER

BERICHTEN

Nieuws en informatie
over de bescherming van
het IJsselmeergebied

VOORJAAR
2018

**LELYSTAD AIRPORT: 'JE WORDT GESCHIPHOLD
WAAR JE BIJ STAAT'**

GEBIEDSAGENDA IJSSELMEERGEBIED 2050

NATIONAAL PARK ZUIDERZEE: ICOON VAN NEDERLAND

**WINDPARK FRYSLÂN: 'ZWARTE STERNS VLIEGEN
NIET HOGER DAN 40 METER'**

*Leden
vergadering:*

24 maart, 13.00 uur, Mirror Paviljoen, Waterlandse Zeedijk 1, Monnickendam

COLOFON

IJsselmeervereniging
Opgericht in maart 1972

**Postadres, leden-
administratie en website:**
Jachthavenstraat 24,
8603 CJ Sneek

Telefoon: 06 51075103
Email: [info@ijsselmeer-
vereniging.nl](mailto:info@ijsselmeer-
vereniging.nl)
Website: [www.ijselmeer-
vereniging.nl](http://www.ijselmeer-
vereniging.nl)

Lidmaatschap:

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

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

Nummer 2018 nr 1
ISSN: 1571-9448

Redactie:

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

Eindredactie:

Angèle Steentjes en Jan
Verberne

Foto's/afbeeldingen van:

Henry Spruyt, Jeroen
Determan, Strootman
Landschapsarchitecten,
Angèle Steentjes, Willem
Goudswaard, Jan Bolling,
Oudheidkamer "Lemster
Fiifgea", Hoog Overijssel en
Anneke Schouten.

Met medewerking van:

Benno van Tilburg, Pieter
den Besten, Anne Wielinga
en Johan Salverda.

Productie:

Twin Media B.V., Culemborg

Inhoud



Column Frans de Nooy
Oostvaardersplassen revisited

**Actualiteiten rond het
IJsselmeergebied**

Lelystad Airport
Regering leeft in de
Schiphol-werkelijkheid

Natura 2000-gebied
Beheerplan voor het IJsselmeer

Ledenvergadering
Op naar 50 jaar IJsselmeer-
vereniging, plannen voor 2018!

3	Gebiedsagenda	16
	IJsselmeergebied 2050	
4	Strijden om de passagier	20
8	Nationaal Park Zuiderzee	23
	Icoon van Nederland!	
12	Leefomstandigheden vogels in het IJsselmeergebied	26
14	Raad van State buigt zich over Windpark Fryslan	28
	IJsselmeervereniging zoekt nieuwe bestuursleden	32

Oostvaardersplassen revisited

Column - Frans de Nooij

'Deze winter heeft Staatsbosbeheer 700 grote grazers gedood in het gebied van de Oostvaardersplassen, omdat zij anders de winter niet zouden overleven.' Dat zet toch even aan tot nadenken. Wat was ook weer het doel van het droge deel van het ons in de schoot geworpen 'natuurgebied' Oostvaardersplassen? Ongetwijfeld zoiets als: een savanneachtig landschap met een robuust natuurlijk evenwicht, waarvan de omringende stedelingen konden gaan genieten en houden. Het middel was echter het uitzetten van een uiteindelijk onbeperkt aantal grote grazers: konikspaanen, edelherten en heckrunderen. Wat hebben we nu gekregen? Het lelijkste, volkomen kaalgevreten landschap van Nederland, waar duizenden dieren een armetierig leven leiden, vooral in de winter. Neem maar eens de trein van Almere naar Lelystad om het goed te kunnen zien. En let op het verschil met het schitterende natte deel van de Oostvaardersplassen bij Lelystad. Er is geen natuurlijk evenwicht ontstaan, want er kwamen veel te veel dieren, waarvan gelukkig nu een kleine duizend jaarlijks worden afgeschoten. En het gebied kan door de natuurliefhebbers niet of nauwelijks worden bezocht. Zoals zo vaak is het ingezette middel hier met het doel op de loop gegaan en doel op zich geworden. Het ergste is misschien nog wel dat het gebied nu geen bijdrage levert aan de grote groene opgave waar het IJsselmeergebied

internationaal voor staat: een veilige, voedselrijke en robuuste omgeving bieden voor een enorme, verscheiden internationale vogelpopulatie, die er rust op doortocht van de toendra's naar Senegal of er broedplaats vindt en plek en voedsel om de jongen op te laten groeien. Om dit te bereiken worden nu gelukkig steeds meer maatregelen genomen, zoals de aanleg van de Visrivier door de Afsluitdijk en de Marker Wadden. Het gemartel rond het droge deel van de Oostvaardersplassen past niet in dit rijtje en vormt ook geen logisch onderdeel van het beoogde Nationaal Park Nieuwland in en rond de Houtribdijk en de Oostvaardersdijk. Het wordt dus tijd voor een herformulering van het doel voor dit gebied. Daarin passen wél natte natuurgebieden voor amfibieën en vogels en een boeiend en vruchtbaar onderwaterleven. Beter is het dan ook het experiment met de grote grazers te beëindigen en ze naar de Veluwe of Drenthe te verhuizen. Daar horen ze thuis. En het gebied in zijn geheel in te richten voor natte natuur en natuurlijk zo dat de natuurliefhebbers daar echt van kunnen gaan genieten. Passend natuurlijk in een zeer noodzakelijke natuurvisie voor het gehele Markermeergebied, gekoppeld aan een goed kennisprogramma. Om niet te verzeilen in een opeenvolging van ad-hocprojecten die de kwaliteit van het gebied beogen te verbeteren, maar met te veel gokwerk.

Actualiteiten

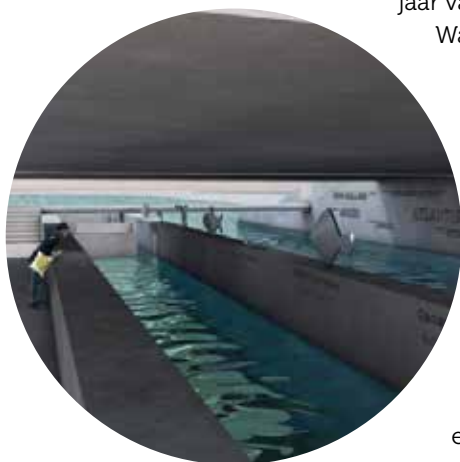
rond het IJsselmeergebied



Waddencentrum Kornwerderzand op 22 maart 2018 geopend

Bij Kornwerderzand wordt het Afsluitdijk Wadden Center gerealiseerd. Hier wordt straks het verhaal verteld van het Unesco Werelderfgoed de Waddenzee, de Vismigratierivier, de vernieuwde, toekomstbestendige Afsluitdijk en het IJsselmeer. Het Afsluitdijk Wadden Center beperkt zich niet tot een traditioneel gebouw met daarin een informatiecentrum. Het wordt een totaalbeleving, met daarin onderdelen die Kornwerderzand en de Afsluitdijk tot een bezienswaardigheid maken. In het voorjaar van 2018 opent het Afsluitdijk

Wadden Center zijn deuren voor het publiek. Een bijzondere attractie wordt de zogenoemde FlyRide, waarbij bezoekers visueel over de provincie Fryslân vliegen. Ook wordt het Afsluitdijk Wadden Center het startpunt voor een bezoek aan het Kazemattenmuseum, de verruimde schutsluizen, de te renoveren spuisluizen en de Vismigratierivier.



Boven: Impressie Waddencentrum De-Nieuwe-Afsluitdijk
Onder: Vismigratierivier

Marker Wadden komend najaar open voor publiek

Wie de Marker Wadden wil bezoeken met zijn eigen boot of met het pontje vanaf Lelystad, zal tot het komend najaar moeten wachten. Dan zijn het haventje en de belangrijkste voorzieningen gereed en is het gebied toegankelijk voor een wandeling.

De vogelaars van Natuurmonumenten vertellen al spannende verhalen over veel broedparen en zeldzame uilen. Ook is men enthousiast over de waterplanten en rietgroei, waarvan veel goeds voor de visstand wordt verwacht.

De IJsselmeervereniging had veel liever een doorlaatbare Houtribdijk gezien. De Marker Wadden zijn echter een feit en dan is het natuurlijk mooi als de natuurdoelen ervan ook echt worden gerealiseerd.



Marker Wadden Aerovista-Luchtfotografie



De crisis voorbij?

Wat gebeurt er in Amsterdam, Monnickendam, Almere, Volendam, Enkhuizen en Medemblik nu de crisis voorbij is? Nu de economie weer op volle toeren draait en de vastgoedsector nieuwe kansen ruikt om veel geld te verdienen, borrelt het in de gemeenten rondom het IJsselmeer van bouw- en infrastructuurplannen. Daarbij staan cultuurhistorie, landschap en natuur meestal niet op de eerste plaats. Veel te hoge gebouwen, grote parkeerterreinen en bungalowparken in beschermde natuurgebieden zijn weer volop in beeld.

In **Amsterdam** lijken de hoogbouwplannen voor de Sluisbuurt nu toch echt onvermijdelijk. Dit vlak bij de Oranjesluizen liggende stukje Amsterdam zal worden volgebouwd met torenhoge gebouwen. De verwachting is dat daarmee de skyline van Amsterdam zichtbaar zal zijn vanaf het gehele Markermeer. Er heeft een felle stedenbouwkundige discussie gewoed over dit plan, waarin de hoogbouwlobby het gewonnen heeft van degenen die dit onnodig ontsierend vinden voor Amsterdam en de wijde omgeving. Als voorbeeld heeft de Canadese stad Toronto gediend, waar – volgens de pleitbezorgers – ook zo'n fijn leefklimaat is gecreëerd met veel extreme hoogbouw. De hoogbouw is 'volgens vriend en vijand' overigens niet nodig om voldoende woningen te realiseren. Dat kan met veel lagere bouw even goed.

In **Monnickendam (gemeente Waterland)** zijn bestuurders en ondernemers driftig plannen aan het maken voor een forse verandering van het eeuwenoude waterfront van het dorp. Daarbij worden een jachthaven en het bedrijventerrein Galgenriet grondig op de schop genomen en volgebouwd met woningen en bedrijfspanden. In het zeer historische en pittoreske Monnickendam is er veel bezwaar tegen deze wilde plannen, die het aanzien van de locatie aan de Gouwezee grondig kunnen verpesten. De komende gemeenteraadsverkiezingen zijn een goed moment voor de bewoners van Monnickendam

om hun bestuurders duidelijk te maken dat met de cultuurhistorie van Monnickendam zorgvuldig omgesprongen dient te worden.

In **Volendam** plant men te hoge bouw, in **Medemblik** wordt een forse buitendijkse Cruise Terminal bedacht, in **Enkhuizen** moet een groot buitendijks bungalowpark pal tegen het Zuiderzeemuseum worden gemaakt, aan de **Friese kust** wordt een nieuwe 'lagune' met recreatiewoningen gepland en in **Almere** haalt men de railverbinding door het Markermeer maar weer eens van de zolder. Onze opsomming is jammer genoeg nog niet volledig. De IJsselmeervereniging is nog keihard nodig!



Boven: Plan voor historisch Monnickendam
Midden: Impressie toekomstige Sluisbuurt Amsterdam
Onder: Impressie cruiseschepen haven Medemblik

Lelystad
Airport
foto Nu.nl



Na een lange en tumultueuze voorgeschiedenis hebben Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Rijkswaterstaat hun plannen voor de versterking van de Markermeerdijk 'ter inzage gelegd'. De plannen behelzen een reeks van verschillende aanpakken voor diverse dijkvakken, waarin steeds andere oplossingen zijn gekozen voor locaties. Vorige versies van de plannen struikelden in het politieke gewoel als gevolg van de acties van verontruste bewoners van het gebied langs de dijk. Het nu voorliggende plan heeft volgens de IJsselmeervereniging nog steeds het grote manco dat het niet is ingebed in een groter plan voor het IJsselmeer en Markermeer, terwijl er veel samenhang is met de ontwikkelingen elders. Bijvoorbeeld de aanpak van de Houtribdijk en de Afsluitdijk. Ook zijn de verschillende belangen niet goed in balans: veiligheid op nummer één uiteraard, maar daarna komen landschap, natuur en recreatie. En daar lijkt recreatie het, op aandringen van ondernemers en gemeenten, te vaak te winnen. Naast de IJsselmeervereniging hebben nog tal van bewonersorganisaties – al dan niet gezamenlijk – zienswijzen ingediend, waarin nog steeds forse kritiek doorklinkt op zowel de plannen als het gevoerde overleg met bewoners en kritische experts.



Mogelijk 60.000 vliegbewegingen
in de toekomst van Lelystad Airport

Regering leeft in de Schiphol-werkelijkheid

Minister Cora van Nieuwenhuizen (Verkeer en Waterstaat) heeft toegezegd dat zij verdere besluitvorming rond de uitbreiding van Lelystad Airport uitsluitend op foutloze en correcte informatie wil baseren. Een opmerkelijke toezegging, je zou er ervan uit moeten gaan dat dit altijd gebeurt. Bij het haastige besluit rond Lelystad Airport is dat echter niet het geval en onlangs toonde de actiegroep HoogOverijssel dit onderbouwd aan. En stichting Red de Veluwe heeft geklaagd bij de Europese Commissie over de Milieu Effect Rapportage (MER) van Lelystad Airport.

Door Angèle Steentjes

J

och nog redelijk onverwacht besloot de Tweede Kamer ruim twee jaar geleden tot uitbreiding van Lelystad Airport. Dit vliegveld is onderdeel van Schiphol en nu de groeimogelijkheden voor dit vliegveld uitgeput zijn, besloot het parlement dat deze groei moet worden voortgezet bij Lelystad. 'Waarom dat zo nodig moest, is enigszins onduidelijk. Wel is het de Tweede Kamer zelf die wilde dat dit besluit werd genomen', aldus Jan Rooijakkers van actiegroep HoogOverijssel. Voor de uitbreiding van Lelystad Airport was altijd de harde voorwaarde geweest dat eerst het luchtruim opnieuw moest worden ingedeeld. De laatste herindeling was in de jaren zestig en is daarna niet meer aangepast omdat de situatie steeds gecompliceerder is geworden. Het wordt steeds drukker boven in de lucht en voor nieuwe vliegroutes moet er ook overleg plaatsvinden met de buurlanden, zoals België, Duitsland en Engeland. De vraag is of zij met wijzigingen akkoord gaan. Rooijakkers: 'Vervolgens zijn de ambtenaren verbeten aan de gang gegaan om te onderbouwen dat het toch verantwoord is om Lelystad Airport uit te breiden, zonder de nieuwe indeling van het luchtruim.'

Vogels en geluidsoverlast

Om de eis van een nieuwe indeling van het luchtruim te ontlopen, is besloten dat de uitbreiding stapsgewijs zou gaan, aldus Robert Tieskens van stichting Red de Veluwe. 'Eerst worden de vluchten met 10.000 uitgebreid, dan is geen herziening van het luchtruim nodig. Doel is later door te stijgen naar 45.000 vluchten, waarvoor wel een andere indeling van het luchtruim is vereist.'

Het achterwege blijven van de nieuwe indeling betekent wel dat de vliegtuigen van Lelystad Airport lager moeten vliegen – op 1.800 meter hoogte – om het vliegverkeer van Schiphol niet te hinderen. Deze lage vliegroutes sloegen in als een bom in Oost- en Noord-Nederland. Tieskens: 'Er wordt laag gevlogen over bijna de helft (circa dertig) van alle (circa zestig) Noord- en Oost-Nederlandse Natura2000-gebieden. Veel hiervan zijn nu nog stille landschappen, waaron-



der officiële stiltegebieden. Ook gaan de laagvliegende vliegtuigen voor de nodig geluidsoverlast zorgen in plaatsen als Zwolle, Nijverdal, Wezep, Twello en Ede.' De laagvliegroutes van Lelystad Airport zijn ook een probleem voor de vogels, liet Luit Buurma, expert op het gebied van aanvaringen tussen vogels en vliegtuigen, weten in het AD. De toestellen vliegen tientallen kilometers op circa 1.800 meter hoogte, dat is de luchtlag waarin veel trekvogels in groepen bij elkaar vliegen. Bovendien zijn de aanvaringen met vogels ernstiger op deze hoogte. Op Schiphol gaat het meestal om botsingen met vogels vlak boven de startbaan, op lagere snelheid. De risico's daarvan zijn beperkt. Op 1.800 meter hoogte kunnen vogels in de motoren terechtkomen en daar zitten veel grotere risico's aan, aldus Buurma.

Aannames MER

Ondertussen begint zich een verwarrend en politiek spel af te tekenen om de ondoordachte besluitvorming toch te onderbouwen. Zo schermt de overheid ermee dat er een Milieu Effect Rapportage (MER) heeft plaatsgevonden waaruit blijkt dat de milieueffecten en geluidsoverlast beperkt zijn bij de uitbreiding. Een MER wordt gemaakt door een onafhankelijke commissie om de effecten van bouwplannen van de overheid op het milieu te onderzoeken voordat

Boven: Grote kans op aanvaring met vogels. Links: Het oude Lelystad Airport gebouw.



LEON ADEGEEST: 'JE WORDT GESCHIPHOLD WAAR JE BIJ STAAT'



Boven: Brand-
ganzen in
nabijgelegen
Oostvaarders-
plassen.
Rechts: Leon
Adegeest stapt
uit overleg met
de minister.

er een besluit over wordt genomen. Bij de MER rond Lelystad Airport was er echter vanuit gegaan dat er een nieuwe indeling van het luchtruim zou zijn. Vliegtuigen zouden dan snel op hoogte zijn en daarom is alleen gekeken naar de omgeving van zo'n 30 kilometer rond Lelystad.

HoogOverijssel ontdekte dat er ook iets met de MER zelf aan de hand is. De gegevens over de vliegtuigen en de vliegtuigen die waren gebruikt, bleken onjuist en misleidend. Om de geluidshinder te berekenen, wordt onder meer naar het motorvermogen gekeken, aldus Rooijackers. 'Ingenieur Leon Adegeest zag dat bij een deel van de vluchten bij de horizontale stukken het motorvermogen op 30 procent is gezet. Deze 30 procent is vergelijkbaar met een taxiënd vliegtuig, maar om in de lucht te blijven heb je 60 tot 70 procent nodig. Als je een motorvermogen van 30 procent gebruikt, kun je niet eens in de lucht blijven. Wel lijkt dan natuurlijk de geluidsoverlast minder.'

Vliegrichtingen

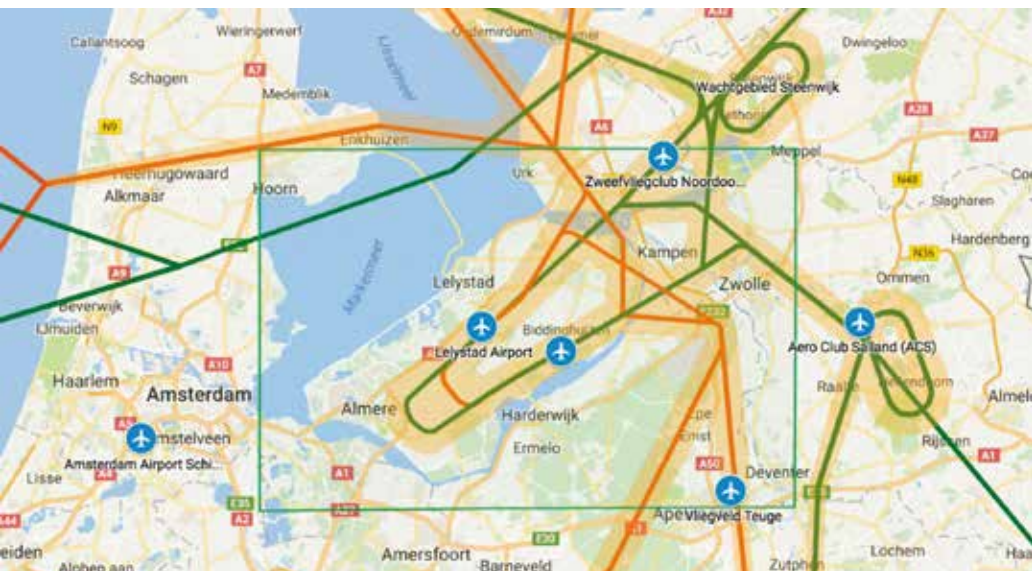
Adegeest van HoogOverijssel keek ook naar de richtingen die de vliegtuigen volgens de MER zouden nemen. Tot zijn verbazing gaan de vertrekkende vluchten volgens de MER voor 80 procent richting het zuiden, maar komt slechts 43 procent ook uit zuidelijke richting aan. Verwacht wordt dat vooral de lowcostcarriers naar Zuid-Europese vakantie-landen naar Lelystad komen. Voor hen telt iedere cent en het lijkt onlogisch dat zij via een andere richting komen aanvliegen. Dit betekent dat zij een grote bocht over de Noordzee moeten maken en een halfuur extra vliegen, wat de nodige extra brandstof vereist.

Volgens Rooijackers zijn de vliegrichtingen zo vastgesteld om overal net binnen de normen te blijven en de overlast uit te smeren. 'Het gevolg van het gebruik van de verkeerde gegevens is volgens de stichting dat 56 procent van de vluchten die op Lelystad zullen landen, meer geluidshinder zal geven dan is berekend in de MER.'

Juridische wegen

Ondertussen worden er juridische stappen genomen en overwogen door de actiegroepen. Dat is niet zo gemakkelijk als een paar jaar geleden. Uitbreiding van het vliegveld Lelystad is, net als de Marker Wadden, ondergebracht bij de Crisis- en herstelwet, ingevoerd in 2010. Hierbij zijn de juridische mogelijkheden om te protesteren tegen deze projecten beperkt. Het is voor omwonenden niet mogelijk om te klagen bij bijvoorbeeld de administratieve rechter. Red de Veluwe heeft daarom nu bij de Europese Commissie een klacht ingediend tegen de MER. Tieskens: 'Volgens Europa moeten bij infrastructurele projecten ook de toekomstige veranderingen worden meegenomen. Wij stellen dat de MER niet goed is uitgevoerd. Deze is te beperkt, er is een te klein gebied meegenomen en er is geen rekening gehouden met de uitbreiding naar 45.000 vliegbewegingen in de toekomst.'

HoogOverijssel overweegt naar de burgerlijke rechter te stappen om min of meer dezelfde redenen. 'De weg naar de Raad van State is eveneens afgesloten, dus kiezen wij voor deze rechtsgang. Wij gaan dan aanklaarten dat op basis van verkeerde aannames een onverantwoorde beslissing is genomen.'



Duurzaamheid

Nog belangrijker dan de juridische weg is het mobiliseren van de publieke opinie. En daar worden al successen geboekt. Op 12 september 2017 zijn in Den Haag meer dan 80.000 handtekeningen overhandigd. Ook moeten de Nederlandse bevolking en vooral de Tweede Kamer er van doordrongen worden dat de luchtvaart ten onrechte steeds de hand boven het hoofd wordt gehouden. Over de kerosine wordt geen accijns betaald, over de tickets geen btw en de infrastructuur wordt veelal door de overheid bekostigd. Rooijakkers: 'Vanuit Eindhoven is het goedkoper om met het vliegtuig naar Spanje te gaan dan met de trein naar Groningen. Kijk, dat consumenten gebruikmaken van deze mogelijkheden, snap ik wel. Alleen verwacht ik van de overheid een visie op lange termijn en die weet dat de ongebreidelde groei van de luchtvaart slecht is voor het milieu.' Lelystad en Flevoland schermen ermee dat de milieuschade van Lelystad Airport opweegt tegen de economische voordelen. Het businessmodel is echter gebaseerd op een vreemd soort aannames, aldus Rooijakkers. 'Banen levert de uitbreiding amper op. Zo'n 50 procent van de inkomsten moet uit de parkeertarieven komen. Dat is geen banenmotor en evenmin een duurzaam uitgangspunt.' Luchtvracht kan wel zorgen voor banen en inkomsten, maar die mag niet naar Lelystad. 'Wel kan het tot een verbetering van de infrastructuur leiden en die betaalt de overheid dan voor je.'

Schijnwereld

De cijfers en conclusies die HoogOverijssel en Red de Veluwe aanleveren, zijn overtuigend en zo goed mogelijk onderbouwd door diverse experts. Minister Van Nieuwenhuizen zou dus kunnen beschikken over de haar zo gewenste foutloze en correcte informatie. Alleen is het een bekend patroon dat tegenstanders van een (infrastructureel) plan met allerlei experts en met goed onderbouwde rapporten komen, maar toch, om politieke redenen, weinig indruk maken bij beleidsmakers. Ook nu is voorlopig alleen maar besloten tot een jaar uitstel. Volgens Tieskens komt dit doordat beleidsmakers wat betreft Schiphol en Lelystad Airport een eigen schijnwereld hebben gemaakt. 'Ze hebben zoiets van: laat ons onze gang maar gaan, dan komt het wel goed. Ze horen amper de bezwaren en sluiten zich op in een eigen werkelijkheid.'

Die eigen werkelijkheid bleek ook uit de recente opmerking van Minister Van Nieuwenhuizen dat er vanaf 2023 niet meer laag gevlogen wordt vanaf Lelystad. Het luchtruim is dan opnieuw ingedeeld. Michel van Dorst, topman van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) wilde in een interview in NRC niet toezeggen dat de lage vluchten zouden verdwijnen. De toezeggingen van minister Van Nieuwenhuizen blijken vooral bestemd om Lelystad door te drukken en niet gebaseerd op de echte werkelijkheid.

Voor meer achtergrondinfo: hoogoverijssel.nl en www.stichtingreddeveluwe.nl.

Boven: Actie poster Hoog Overijssel.
Links: Vliegroue kaart.
.....

Beheerplan voor het IJsselmeer als Natura 2000-gebied

Het verbaast ons dat niet volop gekozen wordt voor natuurherstellende maatregelen.

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. Het IJsselmeer is in 2000 aangewezen als Natura 2000-gebied, maar pas in december 2016 lag het eerste beheerplan ter inzage. Jammer is het dat het beheerplan te veel uitgaat van de huidige status-quo, terwijl de natuur door het afsluiten van de Zuiderzee nog onevenwichtig is. Ook ontbreekt de aandacht voor de relatie met de Waddenzee in het beheerplan.

Door Barbara van Beijma

Boven: IJsselmeergebied
Makkumer Noordwaard.
Rechts: Logo Natura 2000



D

e beschermde natuurgebieden die onder Natura 2000 vallen, worden aangewezen door de lidstaten van de EU. Dit doen zij op basis van

wetenschappelijk vastgestelde ecologische voorwaarden. Zo moet bijvoorbeeld minimaal 1 procent van de totale populatie van bepaalde beschermde vogels regelmatig in het gebied verblijven of moet het een 'wetland' van internationale betekenis voor trekkende watervogels zijn. Het IJsselmeergebied voldoet aan beide voorwaarden. Sommige delen van het IJsselmeer zijn ook aangewezen voor andere natuurwaarden, zoals planten en vissen.

Voor elk Natura 2000-gebied wordt samen met verschillende partijen iedere zes jaar een beheerplan opgesteld. Daarin staat welke maatregelen nodig zijn om de natuur in deze gebieden te beschermen. In het



ER IS NIET VOLDOENDE AANDACHT VOOR DE RELATIE MET DE WADDENZEE.

IJsselmeergebied zijn zes Natura 2000-gebieden aangewezen waarvoor Rijkswaterstaat beheerplannen opstelt en uitvoert. Daarnaast zijn binnen deze regio nog twee Natura 2000-gebieden die niet onder het beheer van Rijkswaterstaat vallen, namelijk de Oostvaardersplassen (Staatsbosbeheer, beheerplan onder verantwoordelijkheid van het ministerie van EZ) en de Lepelaarplassen (Stichting Flevolandschap onder verantwoordelijkheid van de provincie Flevoland).

Beheerplan

Het IJsselmeer is in 2000 aangewezen als Natura 2000-gebied, maar door allerlei vertragingen lag pas in december 2016 het eerste beheerplan voor zes afzonderlijke gebieden ter inzage.

De IJsselmeervereniging heeft toen samen met de andere partijen in het samenwerkingsverband Het Blauwe Hart een uitgebreide zienswijze ingestuurd. Het belangrijkste punt was dat het beheerplan te veel uitgaat van de huidige status-quo, terwijl de natuur door het afsluiten van de Zuiderzee en de inpolderingen van een groot deel van het gebied nog steeds niet in evenwicht is. Verder is het ontbreken van dynamiek door de vaste peilen erg nadelig voor een gezond ecosysteem. Het verbaast ons daarom dat in de ontwerpbeheerplannen niet volop gekozen wordt voor natuurherstellende maatregelen. Het is maar de vraag of de instandhoudingsdoelen daadwerkelijk kunnen worden bereikt als dit niet alsnog gebeurt.

Waddenzee

Een ander belangrijk punt is dat de natuurorganisaties vinden dat er niet voldoende aandacht is voor de relatie met de Waddenzee. Bepaalde maatregelen die waarschijnlijk erg succesvol kunnen zijn, ontbreken



in de beheerplannen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het openen van de verbinding tussen IJsselmeer en Markermeer, het verzachten van harde oevers en meer vispassagemogelijkheden naar het achterland. De natuurorganisaties blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de beheerplannen. Het is de bedoeling dat in de eerste helft van dit jaar definitieve beheerplannen verschijnen, vergezeld door een nota beantwoording naar aanleiding van alle zienswijzen die zijn ingediend. Dat is voor ons het moment om intensief met dit onderwerp aan de gang te gaan.

Boven: IJsselmeergebied dicht bij het Wad.
Midden: Plan van Jan, doorlaatbare houtribdam.
Onder: Jan Baron, bedenker van het plan van Jan.
.....



Op naar 50 jaar IJsselmeervereniging, plannen voor 2018!

Op 4 november j.l. vierden wij met een geslaagd symposium en een mooi jaarboek het 45-jarig bestaan. Daarbij viel op dat er veel aan de hand is in het IJsselmeergebied en dat de aandacht van jong en oud voor het gebied toeneemt. Ook het komend jaar neemt het bestuur zich voor om aan de hand van een aantal thema's zo veel mogelijk bij te dragen aan een gunstige ontwikkeling van landschap en natuur van het IJsselmeergebied.

door Kees Schouten



Boven: Nieuwe voorzitter Benno van Tilburg.
Links: Bestuur en vrijwilligers op excursie.

LIEFDE VOOR HET IJSSELMEERGEBIED MOET JE LEREN

Het gaat daarbij om de volgende actuele thema's:

- De Gebiedsagenda 2050 voor het IJsselmeergebied, zoals in ontwikkeling gebracht door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, waarover elders in dit blad meer te lezen valt.
- De internationale functie van het IJsselmeergebied voor trekvogels en standvogels, waaraan Barbara van Beijma aandacht besteedt in haar bijdragen in dit blad.
- Het beheerplan voor het IJsselmeergebied als Natura 2000-gebied, zie verder in dit blad.
- Het IJsselmeergebied als Nationaal Park. In de Gebiedsagenda is al sprake van een **Nationaal Park Nieuwland**, dat zich zou moeten uitstrekken over de natuurgebieden Lepelaarsplassen, de Oostvaardersplassen, de Marker Wadden en Trintelzand en zodoende het gehele Houtribdijkgebied. Maar waarom niet het gehele IJsselmeergebied deze beschermingsstatus bieden?

Ledenvergadering IJsselmeervereniging:

- Zaterdag 24 maart 2018, vanaf 13.00 uur.
- Locatie: Mirror Paviljoen, Waterlandsezeedijk 1, 1141 LC Monnickendam
- De doorlaatbare Houtribdijk. Bij een Nationaal Park zoals hierboven beschreven kan een doorlaatbare Houtribdijk niet achterwege blijven: de Houtribdijk als waterdoorlatend natuurgebied. Ditzelfde geldt ook voor de Oostvaardersdijk, waarin een doorlaatbaar systeem zou moeten komen naar de Oostvaardersplassen.
- Onderwijsprojecten over het IJsselmeergebied. Liefde voor het IJsselmeergebied moet je leren en dus pleit de IJsselmeervereniging voor projecten in het onderwijs, zoals biologie- en scheikunde-onderzoekjes, profielwerkstukken, geschiedenis, geografie-excursies et cetera.

Daarnaast speelt een reeks concrete ontwikkelingen van ruimtelijke ordening een rol, zoals de plaatsing van windmolenparken, buitendijkse plannen voor de bouw van onder andere havens et cetera. Deze projecten zullen nader worden uitgewerkt in het komend jaar en worden besproken op onze ledenvergadering die zal worden gehouden op **zaterdag 24 maart 2018, vanaf 13.00 uur**. Naast de formele agenda zullen weer één of meer interessante lezingen worden georganiseerd.



Plan voor Nationaal Park Nieuwland

Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050

Door de centrale ligging is het IJsselmeergebied erg belangrijk voor de toekomstige ontwikkeling van Nederland. In het IJsselmeergebied komen veel ambities, opgaven en projecten samen. Daarom hebben het Rijk en de provincies Noord-Holland, Fryslân, Overijssel en Flevoland het initiatief genomen om samen met andere regiopartners een Gebiedsagenda voor het IJsselmeergebied op te stellen. Deze zou de richting moeten bepalen van het beleid van deze partners tot 2050.

Door Frans de Nooij en Kees Schouten

Op dit moment (maart 2018) is de complete Agenda er nog niet. Wel is er een soort basisdocument waarover op 11 januari 2018 in een Bestuurlijk Overleg overeenstemming is bereikt tussen Rijkspartners en provincies. De IJsselmeervereniging wil graag een inbreng leveren in dit proces en het nu bereikte resultaat becommentariëren. Op de Algemene Ledenvergadering van 24

maart gaan we er verder op in. Uitvoeriger informatie treft u aan op de website bij de vergaderstukken.

Waarom een Gebiedsagenda?

1 Integraal karakter

In de Gebiedsagenda staat het IJsselmeergebied centraal. Het grote open water wordt gezien als een sterke verbindende factor met onvermoede kwaliteiten en potenties. Uit het nu voorliggende basisdocument van de Gebiedsagenda blijkt een gezamenlijk bewustzijn van de grote ruimtelijke consequenties van de te maken keuzes ten aanzien van de urgente opgaven zoals klimaatadaptatie, verstedelijking, natuurontwikkeling, energiewinning en economische ontwikkeling. De Agenda beschrijft het lange-termijnperspectief voor het IJsselmeergebied, legt dilemma's bloot, geeft oplossingsrichtingen aan en is daarmee het bestuurlijke instrument voor integrale afwegingen.

2 Participatie en proces

De opstelling van de Agenda IJsselmeergebied 2050 kent een uniek participatieproces. In 2016 was een

Slechts de overheden op de cover.
.....





verkenningfase, waarbij de stakeholders, waaronder de IJsselmeervereniging, betrokken zijn geweest. De Gebiedsagenda zal hopelijk in april 2018 door de betrokken ministers en gedeputeerden worden vastgesteld in een speciale 'IJsselmeergebiedstafel'. Daarna zal de Gebiedsagenda door de minister worden aangeboden aan de Tweede Kamer. Opmerkelijk is wel dat waarborgen voor participatie van burgers en hun organisaties in het verdere proces ontbreken.

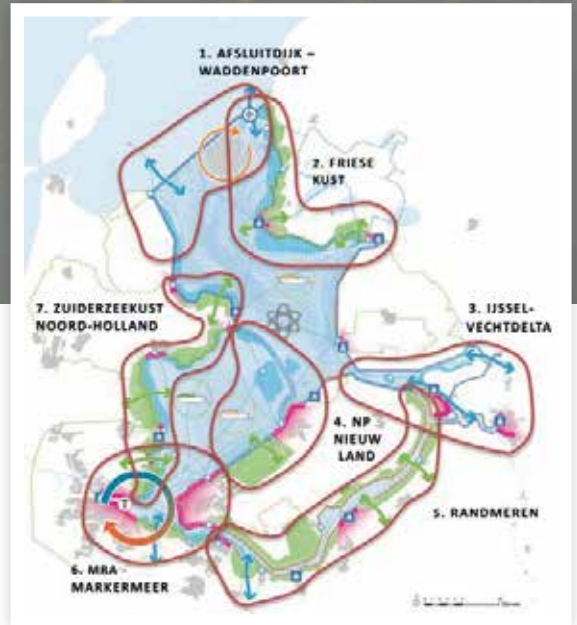
3 Communicatie

De initiatiefnemers van de Agenda IJsselmeergebied 2050 willen bereiken dat de kennis en waardering van het gebied breder gedeeld wordt in Nederland en ook in het buitenland.

Gebiedsagenda: de opgaven, ambities, organisatie en uitvoering

1 De opgaven

Klimaatadaptatie is nauw verbonden met het Deltaprogramma, het nieuwe peilbesluit voor het IJsselmeergebied en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Een van die opgaven is het behoud en het herstel van de biodiversiteit. Veel van de oorspronkelijke dynamiek is verdwenen en de veerkracht van het ecosysteem is afgenomen. Daarnaast hebben de verstedelijking, het toerisme en de visserij effecten op de natuurwaarde. De waterkwaliteit is de laatste jaren



Inzetfoto: Bestuurlijke coördinatie gebieden.
Achtergrondfoto: Hek van windturbines.

verbeterd, maar voldoet op veel plaatsen nog niet aan de (ecologische) normen.

Het is nog een open vraag wat de bijdrage van het IJsselmeergebied kan zijn aan de **energietransitie**. De vele windmolens staan nu al op gespannen voet met de openheid, vogelbewegingen en (bij plaatsing in open water) de bevaarbaarheid. De meest verreichende ideeën doen een nog veel grotere aantasting van het gebied vrezen. Daarom onderzoekt de Gebiedsagenda ook alternatieve opties.



Boven:
Oprukkende
verstedelijking
bij Amsterdam.
Rechts: Biografie
van het IJssel-
meergebied.

De grote verstedelijkingdruk en het toenemend toerisme in de Metropoolregio Amsterdam kunnen niet los gezien worden van de ontwikkeling van het IJmeer en Markermeer. Andere delen van het IJsselmeergebied hebben juist te kampen met economische en demografische krimp. Een optie is: betere spreiding van het toerisme en de ontwikkeling van de 'belevingseconomie' in die delen.

Tot slot zijn ook de stimulering van **duurzaam transport** over water, de versterking van de maritieme economie en de **verduurzaming van de visserij** opgaven voor de gebiedsagenda.

2 De ambities

Icoon van Nederland

'Het landschap van het IJsselmeergebied leest als een spannend boek. Overal zijn sporen terug te vinden van het rijke handelsverleden en de bijzondere ontginningsgeschiedenis van Nederland. De historische waterstaatswerken en de combinatie van water, oud land en nieuw land maken dit gebied internationaal uniek. Maar liefst zes Werelderfgoedgebieden getuigen daarvan.'

Ambitie is om het IJsselmeergebied een 'icoon van Nederland' te maken en de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten als uitgangspunt te nemen bij alle ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

De cultuurhistorische kwaliteiten zijn gedocumenteerd in de **Biografie van het IJsselmeergebied***. Tevens bevat de biografie ontwikkelprincipes voor hoe deze kwaliteiten richting kunnen geven aan ruimte-



lijke ontwikkelingen. De landschappelijke kwaliteiten zijn door de Van Eesteren leerstoel (prof. Frits Palmboom) onderzocht en vertaald in '10 gouden regels voor het IJsselmeergebied'*. Deze bieden handvatten om richting en meerwaarde te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling. (*Te raadplegen via internet.)

Toekomstbestendig water- en ecosysteem

'Als tweede ambitie is geformuleerd: de ontwikkeling van een toekomstbestendig water- en ecosysteem. Deze basislaag moet immers op orde zijn om een duurzame ontwikkeling mogelijk te maken. Dat is nu nog niet het geval. Het ecosysteem is verarmd door ingrepen uit het verleden en het watersysteem is nog niet berekend op de verwachte gevolgen van klimaatverandering in de toekomst.'

De Agenda IJsselmeergebied neemt de kaders voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening over van het Deltaprogramma. Verder wil de Agenda investeringen afstemmen op de kwaliteiten en functies van het gebied. Voor de **zoetwatervoorziening** blijft het IJsselmeergebied van strategisch belang. Uitgangspunt is dat wateronttrekkingen niet verder toenemen, zodat geen

hogere waterpeilen nodig zijn dan worden aangegeven in het nieuwe peilbesluit.

Het **ecosysteem** van het IJsselmeergebied is door afdamming en inpoldering nog niet in balans. Er zijn al maatregelen uitgevoerd voor versterking van het ecologisch systeem. Voor robuuste, veerkrachtige natuur zijn meer maatregelen nodig. In de uitgevoerde natuurverkenning zijn hiervoor drie oplossingsrichtingen aangegeven: ontbrekende habitats toevoegen, diversiteit vergroten en ontsnipperen. **Het herstellen van de estuariumdynamiek ontbreekt** als oplossingsrichting. Bij de opgave voor **energietransitie** kan het open water een zelfstandige bron zijn van duurzame energie. De ervaringen met de windmolenparken zijn zondermeer negatief. Op de Afsluitdijk wordt al geëxperimenteerd met 'blue energy' en stromingsenergie. Daarnaast is de combinatie van water met warmte-koudeopslag (thermische energie) een optie. Uitgangspunt hierbij is dat de specifieke gebiedskwaliteiten en andere gewenste gebruiksfuncties niet worden geschaad. Of dit principe overeind kan blijven onder de grote druk de doelstellingen van Parijs te halen en de gaswinning sterk te verminderen, wordt een cruciale vraag.

Vitaal economisch belang

Ambitie is om het economisch belang van het IJsselmeergebied optimaal te benutten en verder uit te bouwen.

'Toerisme, waterrecreatie, scheepvaart, maritieme industrie en visserij zijn belangrijke economische sectoren die direct verbonden zijn met het water.' De vraag is of deze ambitie gerealiseerd kan worden zonder schade aan de landschappelijke kernkwaliteiten en het water- en ecosysteem.

Bij de visserij is het doel de vangsten in evenwicht te brengen met de natuurlijke productiviteit van het ecosysteem.

Toerisme

Hieruit de volgende zorgelijke passages: 'Het gebied heeft alles in zich om een internationale reisbestemming te worden en kan zo bijdragen aan een betere spreiding van de toeristische druk over het land.' Dit leidt mogelijk tot cultuurhistorische en ecologische decorbouw als toeristische bestemming. Verder is de vraag tot hoever de toeristische druk opgevoerd moet en kan worden.

Ook de **recreatieve chartervaart** is een economische factor van betekenis en deze stelt specifieke eisen aan de inrichting.

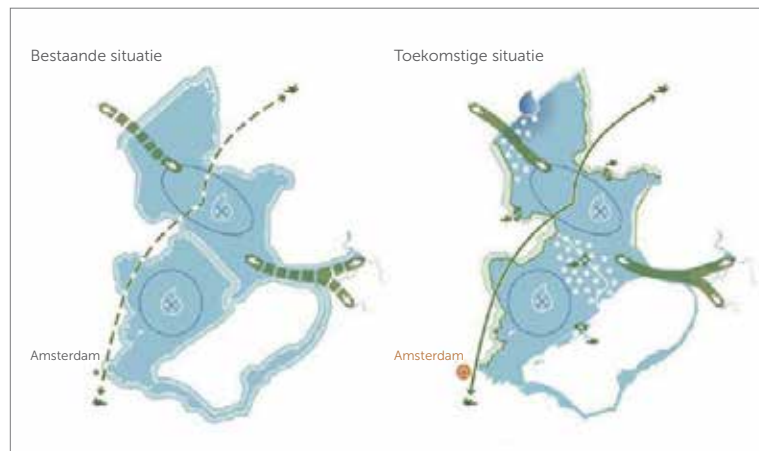
3 Organisatie

Wat betreft de organisatie zal worden aangesloten bij bestaande structuren. **Bevoegdheden blijven daar waar ze nu liggen.** Wel moet er regie komen voor de integrale ontwikkelingen. Daarbij is gekozen van een stapsgewijze, adaptieve ontwikkeling van een dynamisch organisatie-model. Een onderdeel is een IJsselmeertafel waaraan ook betrokken bewindspersonen deelnemen. Daarnaast worden de bestaande regionale overleggen erbij betrokken, komt er eens per jaar een brede bestuurlijke IJsselmeertop en komt er ondersteuning van een programmabureau.

4 Uitvoeringsagenda

Ook bij het uitvoeringsmodel wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande programma's en projecten. Uitdaging is om bestaande (publieke en private) geldstromen aan elkaar te koppelen. Bij de uitvoering komt het er kortgezegd op aan of bestaande organisaties/overheden hun bestaande budgetten willen inzetten voor de gezamenlijke uitvoering van de Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050. De rol van burgers en maatschappelijke organisaties ontbreekt in de bestuurlijke toekomstvisie. Dat is vreemd, omdat belangrijke ontwikkelingen als de Vismigratierivier en de Marker Wadden door maatschappelijke organisaties zijn aangezwengeld.

IJsselmeergebied wordt dynamisch natuurgebied?



In de hongerwinter vervulde
Jan Nieveen een soort levenslijn
tussen het westen en Friesland

A photograph of a Dutch canal scene. In the foreground, there is a white metal railing on a bridge or walkway. The canal water is calm, reflecting the sky and the buildings on the opposite bank. The buildings are traditional Dutch houses with gabled roofs and colorful facades. A red boat is docked on the right side of the canal. The sky is overcast and grey.

Strijden om de passagier

Toen in 1700 de haven van Kuinre verzandde nam Lemmer de taken van visserij en handel over. Door de slechte verbindingen over land ontstonden er diverse beurtdiensten op Amsterdam. Tussen de verschillende schippers van de Nederlandse Tramweg Maatschappij en de N.V. Groninger-Lemmer Stoomboot van de gebroeders Nieveen bestond er geduchte concurrentie.

Tekst en foto's Jan Bolling



Rechtsboven:
De "Jan Nieveen"
onderweg naar
Amsterdam;
Midden: in
de haven van
Lemmer;
Onder: in de
Tramhaven

Een bijzonder gênante vertoning was er in de negentiende eeuw op de kades van Lemmer te zien: de strijd om de gunst van de passagier voor de beurtdienst naar Amsterdam. Zo ongeveer een halfuur voor het vertrek van de boten naar Amsterdam begon het personeel van de tramboot van de Nederlandse Tramweg Maatschappij agressief en luidkeels op de aspirant-reiziger in te praten om vooral toch te kiezen voor hun boot. Je had als reiziger vaak weinig in te brengen. Je fiets werd soms al vast door de bemanning aangenomen en er restte je dan niet veel meer om maar mee te gaan naar hun tramboot. Het personeel van de concurrent – de N.V. Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij – zag het tafereel tandenknarsend aan en ging toen op dezelfde wijze passagiers werven. Dit resulteerde in ware veldslagen om de passagier. Het liep zo hoog op dat de burgemeester van Lemmer zich ermee ging bemoeien. Hij wist de twee elkaar beconcurrerende en bevechtende maatschappijen te bewerken om deze beschamende vertoning te beëindigen, zodat de passagier voortaan zelf weer kon beslissen welke boot hij koos voor de overtocht naar Amsterdam.

Jan Nieveen

Toen in 1700 de haven van Kuinre verzandde nam Lemmer de taken van de haven van Kuinre over. De visserij en de handel verplaatsten zich meer en meer van Kuinre naar Lemmer. Door de strategisch gunstige ligging, de slechte verbindingen over land en vanwege de opbloei van de handel werd in Lemmer een beurtdienst op Amsterdam in het leven geroepen. Met een zeilschip voer men in ongeveer zes uur naar Amsterdam. De N.V. Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij had veel oudere papieren dan de tramboot. In 1870 hadden de gebroeders Nieveen uit Groningen al door dat in de beurtvaart van Groningen via Lemmer naar Amsterdam een aardige boterham te verdienen was. Vervoer over de weg was toen bijna onmogelijk, omdat veel wegen nog niet bestraat waren. De gebroeders Nieveen zijn de oprichters van de Stoomboot Mij. Bij



de oprichting ervan openden zij behalve hun kantoor in Groningen ook kantoren in Lemmer en Amsterdam. Een van de schepen die de oversteek naar Amsterdam maakten, was de Jan Nieveen. De Nieveens hadden de wind in de zeilen, ze hadden al gauw een behoorlijke vloot want naast de oversteek naar Amsterdam moesten de goederen ook aangevoerd worden vanuit het achterland. De concurrentie zag dit alles met lede ogen aan, want de Nieveens roomden het vervoer in het achterland ook af. Die concurrentie bestond uit de Nederlandse Tramweg Maatschappij, die in 1901 bij Joure een



Boven: Oude sluis in Lemmer.
Onder: Sluiswachtershuisje.

aftakking van de lijn van Heerenveen-Joure maakte naar Lemmer. In Lemmer konden passagiers overstappen op de zogenaamde tramboot naar Amsterdam, die in een speciaal voor dit doel gegraven haven aange-meerd lag. Naast passagiers werden ook goederen vervoerd. De tramhaven stond in open verbinding met de Zuiderzee, in tegenstelling tot de haven waar de schepen van de Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij lagen, die door een sluis was gescheiden van open water. Het bevrachten van de boten gaf soms komische situaties te zien als er koeien in het ruim moesten worden geladen. De koeien kregen dan een paar banden en een doek om hun buik gespannen, een zogeheten broek, en werden zo omhooggehesen, de poten vrij in de lucht bungelend. Ook paarden werden op deze manier aan boord gehesen.

Levenslijn

In de tweede helft van de Tweede Wereldoorlog ging de beurtvaart ook een belangrijke rol spelen in de hongerwinter in het westen. Jan Nieveen vervulde een soort levenslijn tussen het westen en Friesland waar bij de boeren nog wel wat te halen viel. De hofmeester van de Jan Nieveen, Bertus Verschoor, papte aan met de meevarende bezetters, die de boten moesten controleren, en gaf hun zo veel drank dat ze min of meer beneveld de overtocht maakten. Het doel van Bertus was ervoor te zorgen dat er zo het een en ander vervoerd kon worden dat het daglicht in de ogen van de bezetter niet kon verdragen. Na de oorlog werd Bertus voor zijn vermeende heulen met de vijand eerst opgepakt. Gelukkig bemoeide de ondergrondse zich met de zaak en werd hij weer in ere hersteld.

De Lemmerboot was een vorm van openbaar vervoer die op 28 augustus 1959 voor het laatst voer. De overtocht duurde vijf tot zes uur. Als je nu van Lemmer naar Amsterdam gaat met het openbaar vervoer, kost dat nog ruim twee uur over een afstand van iets meer dan honderd kilometer. Maar voor die drie uur extra die de overtocht per boot kostte, had je wel wel spanning en gezelligheid op de koop toe.

Met dank aan Liekele Lemsma

Foto's: Stichting Oudheidkamer 'Lemster Fiifgea'

Bron: De Lemmerboot, door Anne Wielinga en Johan Salverda, en www.zuidfriesland.nl/nieuws/19031/lemster-boten-in-oorlogstijd.

Nationaal Park Zuiderzee: Icoon van Nederland!

De vraag is: wie trekt de kar en
bewaakt de doelstellingen?

Het IJsselmeergebied heeft nu te maken met 22 gemeenten, vijf waterschappen, vijf provincies, Rijkswaterstaat en drie ministeries. Dat moet anders en beter kunnen. Analooq aan het Waddenzeegebied willen wij dus gaan voor één beheerorganisatie. Om te komen tot zo'n situatie stellen wij voor om te onderzoeken of het voordragen van het IJsselmeer als Nationaal Park daaraan kan bijdragen.

Door Benno van Tilburg

Boven: De Noordwaard bij Makkum.
Onder: Plan voor Nationaal Park Nieuwland.



**ANALOOG AAN HET
WADDENZEEGEBIED WILLEN
WIJ DUS GAAN VOOR EEN
BEHEERORGANISATIE.**



Boven:
Trekvogels bij
de Friese Kust.
Midden:
Stoomtrein
station bij
Medemblik.
Onder:
De Nationale
Parken in
Nederland.



Op initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt binnen kort de Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050 gepresenteerd. Daarin wordt met inbreng van vele overheden en stakeholders uit het gebied een kader gemaakt voor het ontwikkelen en beheren van het IJsselmeergebied. De vraag is alleen: wie trekt de kar en bewaakt de doelstellingen? Daarin kan de formule van een Nationaal Landschap een belangrijke rol vervullen.

Het landschap van het IJsselmeergebied is zeer divers en rijk. Overal zijn sporen terug te vinden van het levendige handelsverleden en de bijzondere ontginningsgeschiedenis van Nederland. De historische waterstaatswerken en de combinatie van water, oud land en nieuw land maken dit gebied internationaal uniek. Maar liefst zes werelderfgoedgebieden getuigen van dit bijzondere verleden. De IJsselmeervereniging maakt zich al ruim 45 jaar sterk voor het goed beheren van dit speciale gebied en roept op tot een integrale aanpak van het gehele IJsselmeergebied. Het IJsselmeergebied is het grootste (een zesde van de totale oppervlakte!) zoetwatergebied dat ons land

rijk is. Het IJsselmeergebied is niet alleen een natuurgebied, maar ook een gebied waar mensen wonen, werken en recreëren. Dat betekent voor het beheer balanceren tussen economie en ecologie, tussen beleven en beschermen met als uitgangspunt de natuur en natuurlijke processen zo min mogelijk te verstoren. Het mooie van de IJsselmeervereniging is dat we er voor iedereen zijn. Niet alleen voor de watersporters, de vissers of de cultuur- en natuurliefhebbers. We zijn er voor het IJsselmeergebied.

Nederland moet gaan inzien dat we met dit IJsselmeergebied goud in handen hebben, dat goed beheerd moet worden zodat iedereen van jong tot oud er nu en in de toekomst van kan blijven genieten. Analooq aan het Waddenzeegebied willen wij dus gaan voor één beheerorganisatie. Om te komen tot zo'n situatie stellen wij voor om te onderzoeken of het voordragen van het IJsselmeer als Nationaal Park daaraan kan bijdragen. Op dit moment telt Nederland twintig Nationale Parken. Samen vertellen zij het verhaal van de Nederlandse natuur. Een Nationaal Park kent een karakteristiek landschap met bijzondere dieren en planten. Grondeigenaren, beheerders en andere betrokkenen zorgen dat die natuur karakteristiek en bijzonder blijft.

Als IJsselmeervereniging sluit onze ambitie naadloos



Boven: IJdoorn
met rechts IJburg.
Links: Gastvrije
Randmeren.

hierbij aan. Daarom denken wij dat wij als vereniging serieus moeten kijken of het instrument van Nationaal Park geschikt is voor het realiseren van een integraal beheer van het gebied. Een Nationaal Park-status zou meer aandacht en bekendheid genereren voor het IJsselmeergebied en bijdragen aan nog meer zichtbaarheid.

Winterlandschap.

NU HEEFT HET IJSSELMEERGEBIED TE MAKEN MET 22 GEMEENTEN, VIJF WATERSCHAPPEN, VIJF PROVINCIES, RIJKSWATERSTAAT EN DRIE MINISTERIES. DAT MOET ANDERS EN BETER KUNNEN.



Leefomstandigheden voor vogels in IJsselmeergebied verbeteren



Vooral gebrek aan vis is een groot probleem voor de vogelstand.

Het IJsselmeergebied is een van de belangrijkste vogelgebieden in Noordwest-Europa: als overwinteringsgebied en als broedgebied voor water- en moerasvogels. Allerlei menselijke ingrepen en activiteiten vormen onder meer een bedreiging voor de broedvogels. Het komende jaar wil de IJsselmeervereniging succesvolle ideeën en projecten ondersteunen om de leefomstandigheden voor al deze vogels te verbeteren, liefst samen met het Wereld Natuur Fonds en de Vogelbescherming.

Tekst Barbara van Beijma
foto's Henry Spruyt

Het IJsselmeergebied is niet alleen van belang als stapsteen of overwinteringsgebied in de trekroutes van watervogels die in Scandinavië en Siberië broeden, maar ook als broedgebied voor water- en moerasvogels. Belangrijke soorten zijn viseters, zoals de fuut, grote zaagbek en visdief, en mosseleters, zoals de kuifeend en tafeleend; maar ook planteneters, zoals de grauwe gans, smient en kleine zwaan. Daarom is het hele meer met plaatselijk moerasachtige oeverzones in 2000 aangewezen als vogelrichtlijngebied. De speciale beschermingszone, tevens wetland, bestaat uit een uitgestrekt zoetwatermeer met plaatselijk moerassige oeverzones.

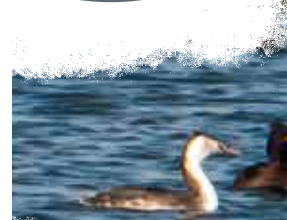
Visstand

Helaas ging het vooral eind jaren negentig slecht met veel soorten. Dat kwam vooral door veranderingen in het gebied zelf, hoewel voor sommige soorten ook geldt dat door klimaatverandering de overwinteringsgebieden naar het noorden zijn opgeschoven of dat de totale populatie wereldwijd is afgenomen. Wat betreft doortrekkende en overwinterende vogels heeft onderzoek uitgewezen dat vooral de achteruitgang van de hoeveelheid vis funest was voor visetende watervogels. Daarover hebben we in een vorige editie

van dit tijdschrift al uitgebreid geschreven. Tegelijk nam de hoeveelheid voedsel voor mosseletende watervogels, zoals de kuifeend en andere duikeenden, ook af. Driehoeksmosselen verdwenen en werden vervangen door andere soorten die minder geschikt zijn als voedsel voor deze eenden. Ook allerlei menselijke ingrepen en activiteiten vormen nog steeds een bedreiging voor vogels in het IJsselmeergebied. Vooral broedvogels hebben daarnaast last van te grote drukte en het verdwijnen van geschikte broedgebieden.

Succesvolle projecten

De laatste jaren worden veel plannen gemaakt om de leefomstandigheden voor al deze vogels te verbeteren. De visstand wordt verbeterd en nieuwe broedgebieden en moerassige oeverzones worden aangelegd. Met meer of minder succes. Het komende jaar willen wij vooral mogelijk succesvolle ideeën en projecten ondersteunen, liefst samen met partners als het Wereld Natuur Fonds en de Vogelbescherming.



A photograph of a large colony of black terns on a beach at sunset. The birds are silhouetted against the bright orange and yellow sky. They are standing in shallow water and on the sand. The water is calm, reflecting the light from the sky. The sky is a mix of orange, yellow, and blue. The birds are scattered across the beach, with a large group in the foreground and many more in the distance.

*‘Zwarte sterns vliegen niet
hoger dan 40 meter’*

Raad van State buigt zich over Windpark Fryslân

Links: Huidig uitzicht op locatie Windpark Fryslân.
 Midden: Links Chris de Bakker Fr. Gea, rechts Auke Wouda IJv.
 Rechts: Impressie toekomstig Windpark Fryslân.



De IJsselmeervereniging heeft in een brede coalitie beroep aangetekend tegen de komst van Windpark Fryslân. Tijdens een openbare zitting bij de Raad van State lieten voor- en tegenstanders zich horen. 'Zwarte sterns vliegen niet hoger dan 40 meter', zei een expert namens de initiatiefnemers van het windpark.

Door Kees Schouten

V

olgens de initiatiefnemers van Windpark Fryslân vormt de voorgeno-

men plaatsing van 89 megawatt-turbines bij Breezanddijk geen gevaar voor de natuur. In onze visie is het plan wel een bedreiging voor het open landschap van het IJsselmeer en de Waddenzee en is het zeer nadelig voor de unieke natuur aldaar. Daarom hebben wij samen met andere natuur- en recreatieorganisaties in 2016 beroep aangetekend tegen de komst van het windpark.

Openbare zitting

Het aangetekende beroep was de laatste kans om het windpark tegen te houden. De openbare zitting was op donderdag 1 februari bij de Raad van State in Den Haag en werd zeer druk bezocht. 'Zo druk hebben we het hier nooit', zeiden de dames van de koffiebalie. In de overvolle zaal, die was gevuld met veel ambtenaren, advocaten van Windpark Fryslân en een keur van 'experts' op het gebied van ecologie en windenergie, staken de bezwaarvoerende partijen wat mager af. Naast de Hiswa en een enkele eigenaresse van een recreatiewoning werden de bezwaren voornamelijk door onze woordvoerder Auke Wouda (bestuurslid



Boven: "Niet
hoger dan 40
meter"
Onder: Een
Zwarte Stern.
.....

van de IJsselmeervereniging) naar voren gebracht. Wat hij met verve en veel kennis van zaken deed. De verantwoordelijke overheden hebben de bezwaren afgewezen, omdat er volgens hen geen sprake is van natuurschade bij de plaatsing van de windturbines in het IJsselmeer bij Breezanddijk. De bezwaren richtten zich vooral op het feit dat zij zich daarbij op slecht gefundeerde of onjuiste cijfers baseren. Het wordt spannend of de Raad van State iets ziet in onze bezwaren. Opmerkelijk waren de bezwaren van de recreatieondernemers langs de Friese kust, die de bui ook zien hangen en vrezen dat veel toeristen na de komst van het turbinepark zullen wegblijven. Zonder maar met een van hen gesproken te hebben stelden de vertegenwoordigers van Windpark Fryslân dat er geen enkele bedreiging uitgaat van het park voor de toekomst van het toerisme. Naar verwachting volgt enkele maanden na de zitting een definitieve uitspraak.

Negatieve effecten

Als samenwerkende coalitie zijn wij voor duurzame energie, maar we vinden een windmolenpark van 89 windturbines op deze plek in het IJsselmeer onacceptabel. Het beoogde windpark vormt een bedreiging voor de unieke natuur en het landschap van het IJsselmeer en van Werelderfgoed Waddenzee. Juist hier ligt het meest open landschap van Nederland, waar veel natuurliefhebbers, watersporters en recreanten kunnen genieten. Het IJsselmeer en de Waddenzee zijn bovendien van internationaal natuurbelang en vormen het leefgebied van bijzondere en grote aantallen vogelsoorten en ook van vleermuizen en vissen. Onderzoek toont aan dat de risico's van dit windpark voor vogels onaanvaardbaar zijn. De windmolens leiden tot verstoring van de vogeltrek en vogels kunnen door de wieken worden geraakt. Hierdoor kan het voortbestaan van populaties van beschermde soorten, zoals de visdief en zwarte stern, in het IJsselmeergebied in gevaar komen. Ook zijn er negatieve effecten te verwachten voor vleermuizen en vissen. De bescherming van de dieren in dit beschermde natuurgebied moet voorop staan, zou je zeggen. Toch menen de experts van bureau Waardenburg, die optreden voor Windpark Fryslân, dat aan de hand van allerlei ongrijpbare rekenmodellen (*flux collision*-modellen)

kan worden vastgesteld dat er geen natuurschade zal zijn. Wij constateren dat de onzekerheden in deze modellen met elkaar worden vermenigvuldigd en daardoor zo onzeker zijn dat ze feitelijk onbruikbaar zijn. Een papieren werkelijkheid.

Grens is bereikt

Windpark Fryslân is het zoveelste windpark in het IJsselmeergebied. Er staan al heel veel molens en de grens van het gebied is bereikt. Het overgrote deel van de nationale windopgave op land wordt hier al gerealiseerd. Dat heeft gevolgen. Inmiddels zijn bijna overal in het IJsselmeergebied windmolens te zien. Helaas gaat het ook met de natuur in het IJsselmeergebied al een lange tijd slecht. De komst van een extra windpark betekent verdere verslechtering van die situatie, blijkt uit het onderzoek. Als organisaties pleiten we er juist voor dat er wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van het gebied in plaats van verdere aantasting van natuur en landschappelijke waarde.

De beoogde plek in het IJsselmeer is aangewezen door het Rijk en de provincie Fryslân. Wij hebben als natuur- en recreatieorganisaties in de planfase meegedacht en alternatieve locaties voor windmolens aangedragen. Desondanks is er voor een locatie in het IJsselmeer gekozen. Wij willen een betere inhoudelijke afweging, waarbij het belang van natuur en landschap beter wordt meegenomen dan tot nu toe het geval is.



*De coalitie die zich tegen de plannen van Windpark Fryslân verzet bestaat uit It Fryske Gea, Natuurmonumenten, Vogelbescherming Nederland, de Waddenvereniging, de IJsselmeervereniging, het Watersportverbond, Don Quichot, De Toerzeilers en de Vereniging voor Beroepschartervaart BBZ.
(Met dank aan Chris de Bakker van It Fryske Gea)*

Windpark Fryslân.

Zwermen vogels bij de Afsluitdijk.



IJsselmeervereniging zoekt twee nieuwe bestuursleden voor de functies:



• Ruimtelijke Ontwikkelingen en • Communicatie en Publiciteit

*Na jaren trouwe dienst gaan twee bestuursleden – Barbara van Beijma en Kees Schouten – van onze vereniging afscheid nemen. Voor hun functies zoeken we twee enthousiaste nieuwe bestuurders. Het bestuurslidmaatschap van de IJsselmeervereniging is vooral een 'doe-functie' in een bestuursteam dat klaarstaat voor een belangrijke periode voor het IJsselmeergebied, waar momenteel veel aan de hand is. Bestuursleden worden voor een periode van vier jaar benoemd en hun onkosten worden vergoed. We zorgen voor een verantwoorde inwerksituatie. Voor de portefeuille **ruimtelijke ontwikkelingen** is een van de twee functies vacant en het huidige lid is beschikbaar om vanuit gezamenlijke verantwoordelijkheid taken te verdelen. Voor de portefeuille **communicatie en publiciteit** wordt het huidige bestuurslid vrijwilliger en hij ondersteunt vooralsnog het nieuwe bestuurslid in zijn/haar taken.*

De activiteiten ter verwezenlijking van de doelstelling van de IJsselmeervereniging beslaan drie evenwaardige gebieden: 1. kennisverwerving en kritisch volgen en beïnvloeden van bestuur en beleid van belangrijke gremia rondom het IJsselmeergebied, waaronder vooral de provincies; 2. het voeren van procedures op het gebied van inspraak en bestuurlijk recht met het oog op voorkoming van onwenselijke en het stimuleren van wenselijke ontwikkelingen; 3. het maatschappelijk verspreiden van kennis, inzicht en betrok-

kenheid bij de grote nationale waarde van de natuur, het landschap en de cultuurhistorie van het IJsselmeergebied. Het eerste beleidsveld omvat de portefeuille van het bestuursduo ruimtelijke ontwikkelingen. Het derde beleidsveld omvat de portefeuille van het bestuurslid communicatie en publiciteit.



Voorwaarde voor het beheren van beide portefeuilles is het hebben van (of willen verwerven van) behoorlijke kennis en meer dan gemiddelde betrokkenheid bij het IJsselmeergebied. Enthousiasme en geloof in de mogelijkheden van onze vereniging om echt iets te betekenen voor het behoud van de natuur en de schoonheid van het IJsselmeergebied is waar het om gaat. Ook zijn voor beide functies een aantal vaardigheden van belang. Het gaat hierbij vooral om schriftelijke en mondelinge uitdrukkingsvaardigheid. Voor de functie ruimtelijk beleid is affiniteit met de beleidsvorming op het gebied van natuur en landschap van belang. Voor de functie communicatie en publiciteit is enige kennis en vaardigheid op het gebied van de totstandkoming van communicatiemiddelen, zoals ons magazine, de website, een digitale nieuwsbrief en sociale media zoals Facebook, wel erg nuttig.

Belangstelling? Reageer naar info@ijsselmeervereniging.nl en voeg een beknopt cv toe. We nodigen je graag uit voor een gesprek.