



Markermeer - IJmeer
Natuurlijk ontwikkelen

Nieuwsspecial Markermeer - IJmeer

Rijksstructuurvisie Markermeer-IJmeer vraagt om snelheid

“Het draagvlak mag
niet afnemen”



Cruciale rol voor Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer

RAAM-brief schetst
toekomst Noordelijke
Randstad



december 2009

De spanning is voorbij

In mijn vorige column, in de nieuwsspecial van september, blikte ik vooruit op het belangrijke kabinetsbesluit over de RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam Almere Markermeer). Jaren van voorbereiding en weken van intensief overleg tussen rijk en regio kwamen op 6 november bij elkaar in het kabinetsbesluit, zie ook het artikel verderop in deze nieuwsbrief. En ja, het kabinet heeft het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem omarmd! Maar dacht u dat we er hiermee waren? Eigenlijk begint het hiermee pas.

Ook onze Provinciale Staten zagen de RAAM-brief als een belangrijk moment. Ze zijn er voortvarend mee aan de slag gegaan en binnen een week was er in de vergadering van PS een standpunt in de vorm van een motie. Voor TMIJ stelt deze motie dat de ecologische opgave voor het Markermeer en IJmeer zelfstandig moet worden uitgewerkt, dat een eventuele provinciale bijdrage aan de eerste fase TBES gekoppeld moet zijn aan het voornemen van het Rijk om de gehele eerste fase tot uitvoering te brengen en dat TMIJ deel uit moet blijven maken van het programma Randstad Urgent.

Deze motie is unaniem aangenomen, want de ecologische opgave in het natuurgebied Markermeer en IJmeer staat niet op zichzelf, maar bedient een groter gebied dan alleen Flevoland, zo stellen Provinciale Staten van Flevoland. Zo kunnen we samen met Noord-Holland blijven optrekken voor het ecologisch belang. Maar dat is niet alles. De motie van Flevoland heeft ook bijgedragen aan de motie Linhard in de Tweede Kamer, waarover u verder in deze nieuwsbrief meer kunt lezen.

En daarmee gaan we verder! We blijven in gesprek met rijk en regio, want met alleen een korte termijn maatregel komt er geen ecologische schaa sprong. Daarvoor zijn er nieuwe stappen vooruit nodig. De komende jaren zullen we met z'n allen aan het werk moeten, want in 2014 zijn er vervolg besluiten over TMIJ mogelijk, zo staat in de RAAM-brief. Daarom komt, terwijl deze nieuwsbrief bij de drukker ligt, de Stuurgroep TMIJ weer bij elkaar.

En zo staan we aan het begin van de uitvoering. We houden u op de hoogte.

Ik wens u allen een gezond en gelukkig 2010,



Andries Greiner
Gedeputeerde van Flevoland
Voorzitter Stuurgroep
Samenwerkingsverband Toekomst Markermeer-IJmeer

Inhoud

4. **Rijksstructuurvisie Markermeer-IJmeer vraagt om snelheid “Het draagvlak mag niet afnemen”**
7. **Motie Linhard voor robuuste natuur aangenomen Kamersteun voor TMIJ**
8. **Nieuwsoverzicht**
10. **Cruciale rol voor Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer RAAM-brief schetst toekomst Noordelijke Randstad**
14. **Proef RWS met drijvend eiland veelbelovend Rietgroei en golfdemping mogelijk**

“Het draagvlak mag niet afnemen”

Rijksstructuurvisie Markermeer-IJmeer vraagt om snelheid

Bij het opstellen van een rijksstructuurvisie voor het Markermeer-IJmeergebied komt het rijk vanzelf terecht bij de regio, waar de afgelopen jaren de nodige kennis en expertise is vergaard. Het Samenwerkingsverband Toekomst Markermeer-IJmeer gaat door. Ook los van de Schaalsprong Almere is een toekomstbestendig ecologisch systeem noodzakelijk. Laat het rijk wel doorpakken. Het draagvlak voor het TBES mag niet afnemen. Zo reageren gedeputeerden Andries Greiner en Rinske Krusinga op de RAAM-brief van november.

1. Bent u blij met de RAAM-brief van het kabinet of had u meer verwacht?

Andries Greiner “Ik ben blij dat het rijk het tbes (toekomstbestendig ecologisch systeem, red.) omarmt. Dat is echt een waardige afsluiting van de Zuiderzeewerken, een proces dat is ingezet met de aanleg van de Afsluitdijk. Een kleine tachtig jaar later viert Flevoland zijn zilveren jubileum - prachtig - maar blijkt inpoldering van de Markerwaard niet door te gaan. Nu stagneren de natuurwaarden van het grootste zoetwatermeer van Noordwest-Europa dat niet dichtvriest en daarom zo belangrijk is voor trekvogels. Dat de voedselpiramide wankelt vanwege de slibproblematiek is genoegzaam bekend. Maar het rijk stelt nu geld ter beschikking om dit probleem door middel van een aantal natuurmaatregelen te lijf te gaan. Een goed begin. Hoewel we op meer middelen hadden gehoopt, lijkt het er niet in te zitten dat we die nu krijgen. We willen wel zo snel mogelijk zicht hebben op de rest van de maatregelen. Dat is in 2014 gepland.”

Rinske Krusinga “De RAAM-brief is inderdaad een stap in de goede richting. De provincie Noord-Holland is teleurgesteld over de geringe financiële toezegging van het rijk voor het TBES. Wij zijn het er niet mee eens dat vervolgbesluiten over geld voor de natuurmaatregelen in het Blauwe Hart alleen genomen worden als er ook besluiten genomen worden over een IJmeerverbinding en buitendijks bouwen. Dat maakt het voor ons lastig om mee te doen, want wij zijn zeer terughoudend met betrekking tot buitendijks bouwen. En een IJmeerverbinding moet er komen, maar wat ons betreft wel ondergronds.”

2. Bij het begin van TMIJ, in 2006/2007 was niet iedereen het erover eens dat de provincies een dergelijk proces zouden kunnen trekken. Is dat inzicht nu veranderd?

Andries “Jazeker, we hebben in heel korte tijd een door de regio gedragen

resultaat opgeleverd. En alles volgens planning. We worden nu zelfs benaderd om onze ervaringen te delen, bijvoorbeeld voor het Deltaprogramma IJsselmeergebied.”

3. Op de laatste Randstad Urgentconferentie (16-11) is TMIJ ‘uitgezwaaid’. Is TMIJ nu teruggebracht tot een van de vereiste condities voor de Schaalsprong Almere (buitendijkse woningbouwplannen), een IJmeerverbinding?

Rinske “Nee, zeker niet. Het toekomstbestendig ecologische systeem blijft wat ons betreft een zelfstandige opgave. Ook zonder Schaalsprong Almere is er een investering in de natuur nodig om de hele regio in de toekomst te kunnen laten genieten van dit prachtige gebied en toeristische recreatieve ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit besef vinden we onderbelicht in de RAAM-brief en de organisatie van het vervolg. Daarom stellen wij als provincies Flevoland en Noord-Holland aan de stuurgroep TMIJ voor om een aparte werkmaatschappij voor het TBES op te richten. We hopen dat de stuurgroep dit onderschrijft en we een gezamenlijke reactie richting rijk sturen met dit voorstel.”

4. Wordt uw suggestie om de stuurgroep om te vormen tot een onafhankelijke advies- en begeleidingsgroep opgevolgd?

Rinske “Bij het rijk zijn ze nog druk aan het nadenken over het vervolgproces. Wij denken daar in mee en willen gezien de deskundigheid en ervaring in de groep zeker een rol spelen. We leggen de vraag ook aan de stuurgroep zelf voor nu het rijk niet op ons voorstel is ingegaan.”

5. Op initiatief van Almere wordt een werkmaatschappij opgericht die bestaat uit het Rijk, Noord-Holland en Flevoland, Almere, Amsterdam en private partijen. Doel is het



alternatief Almere 2.0 beter haalbaar en betaalbaar te maken dan de planbureaus voor West hebben becijferd. Het gaat om een combinatie met openbaar vervoer en natuurmaatregelen in het Markermeer-IJmeer. Heeft deze ontwikkeling voor TMIJ uw voorkeur?

Andries “Wij zien als provincie Flevoland TMIJ graag in een aparte werkmaatschappij TBES, gezien de motie van onze staten. Wel spelen de natuurmaatregelen ook in de werkmaatschappij Almere een rol (bijv. de voorover bij Almere). Natuurlijk moeten we kijken naar mogelijkheden voor win-winsituaties, werk met werk maken en andere constructies om realisatie van het tbes een stap dichterbij te brengen.”

6. In feite neemt het Rijk de regie over met de opstelling van een Rijksstructuurvisie (concept in 2012 af). Vindt u dat Flevoland en/of Noord-Holland ook bij de opstelling van de structuurvisie moeten worden betrokken?

Rinske “Natuurlijk, het rijk kan niet alleen zo’n structuurvisie opstellen. Dat willen ze ook niet doen. De regio zal



daar zeker bij betrokken zijn, maar op welke manier is nog niet duidelijk. In 2010 wordt een plan van aanpak gemaakt. Een structuurvisie wordt opgesteld op basis van een veelheid van ontmoetingen, gesprekken, peilingen, etc. Dat proces hebben we zelf ook net achter de rug. Het is fantastisch dat het rijk gebruik kan maken van alles wat is gebeurd, zoals gedurende het proces dat geleid heeft tot het Toekomstbeeld. Het zou uitermate verwonderlijk zijn als we er niet bij betrokken zouden zijn.”

7. De natuurwaarden in het Markermeer IJmeer staan onder druk. Tegelijkertijd is er een sterk toenemende behoefte in het gebied aan recreatie. Die behoefte komt in de RAAM-brief nauwelijks terug. Zou u niet willen pleiten voor parallelle ontwikkelingen, terwijl al wordt begonnen met het nemen van natuurmaatregelen?

Andries “Net als buitendijkse bouw en de aanleg van een IJmeerverbinding hangen die recreatieve ontwikkelingen af van natuurbeschermingswetgeving uit Brussel. Het tempo zorgt voor stagnatie, want ook deze ontwikkelingen moeten wachten tot er zekerheid is over het tbes. In een brief die Flevoland afgelopen voorjaar van de Europese Commissie ontving, is men lovend over onze keuze voor een geïntegreerde aanpak om de hele ecologische situatie te verbeteren, specifieke doelen van Natura 2000 te bereiken en tegelijk stadsontwikkelings- en recreatieve projecten uit te voeren. Dat is de aanpak die we zullen moeten volgen. Er moet worden aangetoond wat aan natuurbehoud wordt gedaan en wat de verwachte positieve effecten zijn op de Natura 2000-doelen. Voorwaarde is, let wel, dat alle componenten van het plan echt worden uitgevoerd. Dat geldt net zo goed voor bijvoorbeeld recreatieve ontwikkelingen bij Enkhuizen als voor buitendijkse bouw bij Almere. Dus, ik zou wel voor parallelle ontwikkelingen willen pleiten, maar het kan gewoon niet. We moeten ons houden aan de Europese regels. Het rijk zet

met de structuurvisie de eerste stap om te komen tot een integraal plan waarin het totaal van ontwikkelingen, inclusief natuur, een plaats krijgt.”

8. Voor de eerste fase van realisering van het tbes wordt 20 miljoen euro uitgetrokken. Wanneer houdt die fase op? Ofwel, hoe is deze begrensd? Er was immers 115 miljoen euro gevraagd?

Andries “De eerste fase die in de RAAM-brief wordt genoemd, is niet dezelfde als uit het TMIJ-onderzoek naar voren is gekomen. Het betreft slechts een eerste stap, namelijk het treffen van luwtmaatregelen in de Hoornse Hop. Over een vervolgfase zal het rijk volgens de RAAM-brief in 2014 besluiten nemen. Gezien de totale geraamde investeringskosten voor het tbes van 850 miljoen is het maar een heel klein stapje en hebben we nog een lange weg te gaan. Maar we hebben ook nog lang de tijd.”
Rinske: Dat het rijk pas in 2014 naar het vervolg gaat kijken, betekent wel dat wij dan ook pas naar een regionale bijdrage gaan kijken. Tenminste als de gehele eerste fase van 115 miljoen dan nog in beeld is. Wat dat betreft is het ook interessant wat er nog met de motie Linhard in de Tweede Kamer gebeurt, die het rijk vraagt om binnen een half jaar te komen met een plan voor de realisatie van robuuste natuur in het Markermeer-IJmeer.

9. Bestaat de stuurgroep eigenlijk nog wel? Is er een kans dat die wordt ontbonden? Bent u dan bang voor het verlies van draagvlak?

Andries “We hebben nog een stuurgroepvergadering om de reacties op de RAAM-brief te delen en over het vervolg te discussieren. Als je de RAAM-brief leest, zou je mogen veronderstellen dat het rijk verwacht niet klaar te zijn met haar werk. Temeer omdat de brief het begin van een proces markeert dat tenminste twintig jaar duurt. Verlies aan draagvlak is inderdaad een punt van zorg. Wij pleiten er dan ook bij het rijk voor om door te pakken. Als het

proces stil valt, raak je uit beeld en het zou toch zonde zijn als we dit resultaat laten glippen. Hoewel we formeel nog geen rol hebben, gaan we dus in dezelfde samenstelling door als Samenwerkingsverband, zoals we ook in de aanbiedingsbrief bij het Toekomstbeeld aan staatssecretaris Huizinga hebben aangeboden.”

10. Noord-Holland heeft TMIJ opgenomen in de eigen Structuurvisie. Wat betekent dit verder?

Rinske “Wij hebben het Toekomstbeeld in onze structuurvisie 2040 omarmd. Het is onze ambitie om het Blauwe Hart te behouden en ontwikkelen als grootschalig landschap en te ontwikkelen ten behoeve van de waterrecreatie. De ecologische waarden zijn hierbij het uitgangspunt. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is de integrale gebiedsontwikkeling Blauwe Hart opgenomen als nieuw project, met als doel het geïntegreerd realiseren van natuur en groen om de stad. De verdere invulling van het programma is wel afhankelijk van de RAAM-brief gesteld en wordt nog nader uitgewerkt.

De structuurvisie heeft tot en met 2 december ter inzage gelegen en er zijn bijeenkomsten gehouden. Er zijn bij ons zes reacties over het Blauwe Hart binnengekomen. Die worden nu beantwoord. De verwachting is dat provinciale staten de structuurvisie in februari 2010 vaststellen. Dus dan zijn we klaar om de volgende fase in te gaan.”

Motie Linhard voor robuuste natuur aangenomen

Kamersteun voor TMIJ

Een recente motie van Tweede Kamerlid Patricia Linhard (PvdA) betekent een flinke steun in de rug voor de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer. Haar verzoek aan de regering om binnen een halfjaar met een plan te komen waarmee de robuustheid van de natuur kan worden gerealiseerd, werd op 1 december aangenomen.

Linhard's motie was een reactie op het deel van het Urgentieprogramma Randstad, zoals het is opgenomen in begin november door het kabinet gepresenteerde RAAM-brief. Bij het indienen legde ze een link met het belang van de Schaalsprong Almere voor de uitbreiding van woningbouw in de Noordelijke Randstad. De indiener van de motie is het eens met de visie van Almere dat bouwen aan de westkant van die stad in de richting van Amsterdam, de mogelijkheid biedt tot de ontwikkeling van een duostad. Verder verwijst het Kamerlid naar het door TMIJ uitgedragen standpunt dat een ‘impuls in de robuustheid van de natuur’ noodzakelijk is om ruimte te bieden voor ontwikkelingen aan de westkant van Almere. Linhard stelt vast dat er voor deze kwaliteitsverbetering van de natuur 115 mln. euro begroot is, terwijl er nog maar 30 mln. voor gereserveerd is. Ze overweegt ten slotte dat investeringen in relatie met de Kaderrichtlijn Water ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de noodzakelijke kwaliteitsverbetering van de natuur.



Impressie media-aandacht



NOS Nieuws - Toekomstplannen voor Markermeer

NOS.nl

Toekomstplannen voor Markermeer

Staatsecretaris Huizinga heeft vrijdag de toekomstige natuurplannen voor het Markermeer en het IJmeer in ontvangst genomen. De economische groei rond Almere is afhankelijk van deze ecologische plannen.

07 september 2009, 12:30 | 1042 keer bekeken | 0 Star 2009

Onderwerpen: Markermeer

Moeras bij Lelystad om vogels te trekken

NRC HANDELSBLAD

De Telegraaf BINNENLAND

SNELNIEUWS

Rapport Markermeer en IJmeer naar Huizinga

ALMERE - Staatssecretaris Tinke Huizinga van Verkeer en Waterstaat heeft maandag een rapport over de toekomst van het Markermeer en het IJmeer in ontvangst genomen. Het moet met name op termijn uitgroeien tot een van de nieuwe 'natuurielonen' van Nederland.

Trouw

Rapport over toekomst Markermeer

(Novum) - Staatssecretaris van Verkeer Tinke Huizinga (ChristenUnie) heeft maandag een rapport over de toekomst van het Markermeer in ontvangst genomen. Het moet met name op termijn uitgroeien tot een van de nieuwe 'natuurielonen' van Nederland.



Cruciale rol voor Toekomstbeeld Markermeer-IJmeer

RAAM-brief schetst toekomst Noordelijke Randstad

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren gewerkt aan een gemeenschappelijk toekomstbeeld voor de Noordelijke Randstad. De zogeheten RAAM-brief (Rijksbesluit Amsterdam, Almere, Markermeer) van 6 november 2009 beschrijft het resultaat. De brief informeert de Tweede Kamer over de wijze waarop het kabinet verder wil gaan met grootschalige ontwikkelingen in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer-IJmeer. Deze ontwikkelingen vallen onder het programma Randstad Urgent. De Toekomstagenda Markermeer-IJmeer speelt daarin een belangrijke rol.



In de RAAM-brief doet het kabinet een belangrijke stap in de voorgenomen samenhangende besluitvorming rond een vijftal grote Randstad Urgentprojecten in de Metropoolregio Amsterdam. Dat zijn de Schaalsprong Almere, de openbaar vervoersverbinding Schiphol- Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL), de vervoersverbinding Almere-'t Gooi-Utrecht (AGU), de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer (TMIJ) en de toekomstige ontwikkeling van Schiphol in relatie in relatie tot Lelystad.

Het kabinet kiest voor een toekomstperspectief met een ecologische, infrastructurele en stedelijke Schaalsprong voor de Noordelijke Randstad. Opvallende onderdelen zijn de natuurimpuls voor het IJmeer en Markermeer, de IJmeerlijn en de groei van Almere, de Schaalsprong Almere 2030 (60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen).

Al bij de start van de planvorming werd duidelijk dat er in het gebied in de driehoek Amsterdam - Utrecht - Almere een grote ruimtevraag is. Steeds meer mensen trekken naar dit deel van het land. Er is ruimte nodig voor economische expansie en de bouw van huizen. Tevens moet de 'mainport'-functie van Schiphol behouden blijven. Tegelijkertijd wil de regio samen met het rijk waardevolle gebieden, zoals de Utrechtse Heuvelrug, Waterland en het

Groene Hart ontzien. De sleutel voor de oplossing die het kabinet voorstaat, is de concentratie van stedelijke ontwikkeling in Almere (60.000 woningen en 100.000 arbeidsplaatsen), gecombineerd met goede ontsluitingen naar Amsterdam en Utrecht en een kwaliteitsimpuls voor het Markermeer en IJmeer: het Blauwe Hart van de Noordelijke Randstad.

Almere

Met de Concept Structuurvisie Almere 2.0 presenteerde de gemeente Almere eerder de gewenste groeirichting voor de stad: een landelijke ontwikkeling in het oosten van de stad, en een meer stedelijke ontwikkeling in het westen. Voor dit concept is de aanleg van een IJmeerlijn essentieel. Als het westelijke stadsdeel van Almere direct is verbonden met de oostkant van Amsterdam, kunnen hier - in een stedelijk woonmilieu - grote aantallen woningen worden gebouwd. Almere en Amsterdam gaan een dubbelstad vormen. Daarbij is het de wens van Almere om van buitendijkse bouwlocaties gebruik te kunnen maken. Om deze mogelijkheden van een IJmeerverbinding en buitendijkse bouw open te houden (beide plannen betekenen in theorie een aantasting van de natuurwaarden) moet het Markermeer-IJmeer een zodanige ecologische oppepper krijgen, dat er eventueel wat van af kan. En zo blijkt

weer de betekenis van de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer.

Investerings

Genoemde aanpak van het IJmeer en Markermeer is van cruciaal belang voor het slagen van de ontwikkeling. Op het oog is het een gezond en ongerept natuurgebied, maar in werkelijkheid een ecologische ramp; ingrijpen is noodzakelijk. Als het verval niet wordt gekeerd zijn, als gevolg van de Europese natuurwetgeving, geen recreatieve, ruimtelijke en/of infrastructurele ontwikkelingen langs de Noord-Hollandse en Flevolandse kust mogelijk. Een ecologische impuls is noodzakelijk voor de natuur, goed voor de mens en haalt het slot van de deur voor nieuwe ontwikkelingen. Op verzoek van het Rijk hebben de provincies Noord-Holland en Flevoland in samenwerking met andere overheden en organisaties het Toekomstbeeld Markermeer IJmeer opgesteld voor de ecologische ontwikkeling van het gebied. Ook forse investeringen in de infrastructuur tussen Almere, het Gooi en Utrecht maken onderdeel uit van de benodigde maatregelen.

Overeenstemming

Met deze perspectieven vanuit de rijksoverheid is overeenstemming ontstaan tussen rijk en regio als het gaat om de strategische positionering

van de fysiekruimtelijke opgaven, inclusief sociaaleconomische randvoorwaarden en het eindbeeld dat op lange termijn bereikt moet worden. Het debat dat over deze opgaven en gewenste oplossingsrichtingen de afgelopen 10 jaar intensief is gevoerd, heeft uiteindelijk tot een resultaat geleid. Dit biedt een stevige basis om eendrachtig verder te werken aan de daadwerkelijke realisatie van de opgaven.

De RAAM-brief verwoordt rijksstandpunten en maatregelen voor de korte en middellange termijn:

- Financieringsbijdrage voor de aanpak van de Weerwaterzone-A6 (46 mln) in Almere.
- Bijdrage aan de ontwikkeling van de hogeschool Windesheim in Flevoland (37 mln).
- Stedelijke bereikbaarheid Almere: deels financieren uit planexploitaties (binnen wijken), bovenwijken deel nader tussen rijk een regio verdelen. Voor fase 1 is een bedrag van 20 mln rijksgeld beschikbaar.
- Gemeentefonds: nader onderzoek naar aanpassing binnen de verdeel-systeematiek, 'time lags' oplossen.
- Provinciefonds: de provincie krijgt bij de herverdeling van het fonds meer mogelijkheden bij te dragen aan de economische ontwikkeling, infrastructuur en groenstructuur in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling in Almere. Daarbij wordt ook achterstand weggewerkt. Besluit voor 1 mei 2010.
- Economie: er ligt eind 2010 een economisch programma, het rijk participeert waar zinvol in 'economic development board'.
- OV SAAL: uitvoering van fase 1 korte termijn als afgesproken, 680 mln, uitvoering 2e fase van nog vast te stellen pakket waarvoor 720 mln. beschikbaar is. Besluit over lange termijn (IJmeerlijn) in 2014 nemen.
- AGU: opnemen in nationale capaciteitsanalyse (NMCA), daarna mogelijk verkenning medio 2010 starten. Onderzoek korte termijnmaatregelen, benuttingmaatregelen A27 en doortrekken HOV Utrecht-Hilversum

naar Almere.

- TMIJ: de eerste fase gedefinieerd als 'no-regret' in relatie tot instandhoudingstoelen, verluwingsmaatregelen en vispassages. Omvang rijksinvesteringen 20 mln (zie hieronder een uitgebreidere omschrijving).
- Luchthaven Lelystad: in 2010 plan van aanpak maken voor verdere ontwikkeling, besluit over luchtverkeersleiding.
- Het vervolg van het proces voor de lange termijn bestaat aan rijkszijde uit het opstellen van een structuurvisie voor het gebied Markermeer-IJmeer en aangrenzende gebieden. Deze wordt in 2014 vastgesteld.
- De financiële haalbaarheid van gebiedsontwikkeling Almere West, IJmeerlijn en de ecologische schaa sprong wordt door rijk, provincies en gemeenten samen, in de vorm van zogeheten werkmatschappijen, verder uitgediept en verbeterd.

Groen-blaauwe schaa sprong

De groen-blaauwe schaa sprong die het kabinet nastreeft om de kwaliteit in en rond het Markermeer-IJmeer te verbeteren, is nodig voor natuur, landschap en recreatie. De effecten van de afdamming van de Zuiderzee en inpoldering op het natuurlijke watersysteem zijn groot. Nu is het hele IJsselmeergebied onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur en het Europese netwerk Natura 2000. Aan de andere kant kent het Markermeer-IJmeer een verslechterend ecologisch systeem doordat de meren afgesloten zijn door de Houtribdijk en het slib niet bezinkt, waardoor het water troebel wordt, slecht voor de natuurwaarden. Ten slotte zal de voorgenomen ontwikkeling van woningbouw en infrastructuur in de Noordelijke Randstad extra druk op het systeem leggen. Hoe groot de groen-blaauwe schaa sprong wordt, is afhankelijk van de manier waarop de verstedelijkingsopgave van Almere en de ontsluiting - mogelijk een IJmeerlijn erbij - vorm krijgen. Daarnaast is een groen-blaauwe schaa sprong noodzakelijk om een aantrekkelijker natuur- en recreatiegebied te maken, waardoor de leefkwaliteit van het wonen rondom

deze meren toeneemt.

De recreatieve en toeristische betekenis van de polderlandschappen en het water zijn onderscheidende concurrentiefactoren voor de regio.

TBES

Het kabinet wil snel beginnen met het treffen van maatregelen om de natuurkwaliteit te verbeteren. De definitieve keuze voor de eerste fasemaatregelen voor het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES) hangt af van een advies dat het project NMIJ (Natuurlijk(er) Markermeer IJmeer) geeft. Onder de noemer NMIJ toetst Rijkswaterstaat (RWS) tot 2015 de aannames die zijn gedaan in het Ontwikkelingsperspectief en probeert RWS de bedachte maatregelen in het klein uit aan de hand van verschillende experimenten.

Vooralsnog denkt het kabinet aan de volgende maatregelen:

- Luwtemaatregelen in de Hoornse Hop. De aanleg van luwtedammen of slibschermen moet ervoor zorgen dat het slib uit het oosten de baai niet bereikt. Daardoor wordt het water helderder en ontstaan er goede condities voor de groei van waterplanten en bodemorganismen. Vogels kunnen deze organismen, zoals mossels, makkelijker vinden.
- Vispassages om de migratie van vis mogelijk te maken tussen het Markermeer-IJmeer en het water binnendijks.
- Verkeer en Waterstaat zal de mogelijkheden benutten om bij dijkversterking de combinatie met ecologie te leggen, bijvoorbeeld door voerovers aan te leggen in plaats van de meer klassieke vormen van dijkversterking toe te passen.

De uitvoering van de eerste fase is begroot op 30 mln. euro. Het rijk wil 20 mln. vrij maken op voorwaarde dat de regio de overige 10 mln. bijpast. Met het project NMIJ is 25 mln. euro gemoeid.

Welk type natuur uiteindelijk met de te treffen maatregelen uit het TBES wordt beoogd, komt te staan in de (concept)

Structuurvisie Amsterdam - Almere - Markermeer. Te denken valt aan moeraszones en voorovers. Ook worden voorstellen gedaan voor de eventuele aanpassing van instandhoudingstoelen voor het gebied.

De uitkomst

Het kabinet heeft zich geïdentificeerd met het toekomstbeeld, zoals de regio dat heeft opgesteld. Met de RAAM-brief neemt het kabinet het (principe)besluit te komen tot een ecologische, infrastructurale en stedelijke Schaa sprong. Ondanks de crisis heeft het gekozen voor een hoog ambitieniveau. Samen gaat het nu met de regio op zoek naar de wijze waarop de planonderdelen gerealiseerd kunnen worden. Eén van deze manieren is de oprichting van een werkmatschappij. Deze werkmatschappij krijgt de opdracht om een operationeel plan op te stellen voor de westelijke ontwikkeling van Almere, in combinatie met de IJmeerlijn en de aanlanding bij Amsterdam Oost. De ontwikkeling van dit gebied is de drager van het toekomstperspectief. Met de bundeling van de krachten en expertise van publieke en private partijen, wil het kabinet over twee jaar besluiten nemen over de uitvoering van dit gebied.

In de RAAM-brief is ook een gedetailleerd tijdpad opgenomen, waarmee de uitwerking en uitvoering van de drievoudige Schaa sprong wordt gefaseerd. Na iedere stap wordt opnieuw bekeken of een volgende stap kan worden gezet. De vergelijking met een bouwplan dringt zich op. De RAAM-brief is de eerste schets, waarin de contouren zijn vastgelegd. Alle betrokken partijen hebben de schets bekeken en zijn het erover eens dat de gekozen richting de juiste is. Nu wordt de schets, door regio en Rijk gezamenlijk, uitgewerkt.



Proef RWS met drijvend eiland veelbelovend

Rietgroei en golfdemping mogelijk

Het experiment van het drijvende rieteiland heeft Rijkswaterstaat veel kennis opgeleverd. Het drijvende rieteiland lag een half jaar bij de Houtribsluizen in Lelystad. RWS concludeert dat het idee van een drijvend eiland veelbelovend is.

Het experiment leert dat het mogelijk is om riet te laten groeien op drijvende matten van wilgentenen. Doordat de wortelstokken tussen de wilgentakken liggen, kunnen vogels er niet bij. Verder blijkt het drijvende eiland uitstekend dienst te doen als golfdemper: op winderige dagen schuilen er vele vogels 'achter' de mat.

Een belangrijk leerpunt van de proef is dat het drijvend vermogen van de mat sneller achteruit ging dan verwacht. Het idee was dat de achteruitgang van het drijvend vermogen gecompenseerd kon worden door het natuurlijke drijfvermogen van het riet, dat kleine luchtkamertjes bevat. In de natuur treffen we zo nu en dan zulke natuurlijke drijvende rieteilanden aan, ook wel 'kraggen' genoemd.

Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer

Het experiment met het drijvende eiland is in 2009 van start gegaan. Het is een uitvloeisel van het Ontwikkelingsperspectief Markermeer-IJmeer. In dat kader is in 2007 bekeken hoe het IJsselmeergebied weer een sterk natuurgebied kan worden dat tegen een stootje kan. Er zijn toen verschillende maatregelen bedacht. Onder de noemer Natuurlijk(er) Markermeer-IJmeer toetst Rijkswaterstaat tot 2015 samen met andere partijen, zoals kennisinstituut Deltares, wat moet gebeuren om het Markermeer -IJmeer ecologisch weer gezond te maken. Het drijvende rieteiland is het eerste

experiment in een reeks om innovatie-technieken uit te testen. In een onderwaterproeftuin zullen de komende jaren nieuwe ideeën, technieken en methoden worden uitgetest. Verder wordt geëxperimenteerd met de aanleg van een oermoeras en worden luwtmaatregelen bij Hoorn door middel van slibschermen gesimuleerd. Dit laatste moet een beeld geven of de experimenten in het Markermeer overeenkomen met eerdere modelberekeningen.

De resultaten zullen in 2015 leiden tot een advies aan het kabinet over welke mogelijke maatregelen in de toekomst

nodig zijn voor het Markermeer en IJmeer. De experimenten en metingen moeten in ieder geval uitwijzen hoe het slibgehalte in het Markermeer-IJmeer te verminderen is, hoe de diversiteit en de dynamiek van het leefgebied voor planten en dieren vergroot kan worden en hoe de binnendijkse en buitendijkse natuurgebieden beter met elkaar verbonden kunnen worden. Kortom, ze moeten uiteindelijk duidelijk maken hoe het Markermeer-IJmeer een toekomstbestendig ecologisch systeem kan worden.



*Wij wensen u een
robuust en veerkrachtig
Markermeer en IJmeer*



Voor meer informatie: www.markermeerijmeer.nl

Ook kunt u contact opnemen via info@markermeerijmeer.nl of 0320-265 497.

Plaatsing van de artikelen in de nieuwsbrief van TMIJ betekent niet automatisch dat de redactie van de nieuwsbrief de geuite meningen in de afzonderlijke artikelen onderschrijft.

Colofon

Redactie en vormgeving:

Projectbureau TMIJ en

Axis Media-ontwerpers

Teksten: Projectbureau TMIJ,

Hugo van den Broeke

m.m.v. tal van geïnterviewden

Fotografie: o.a. Falco Hassink