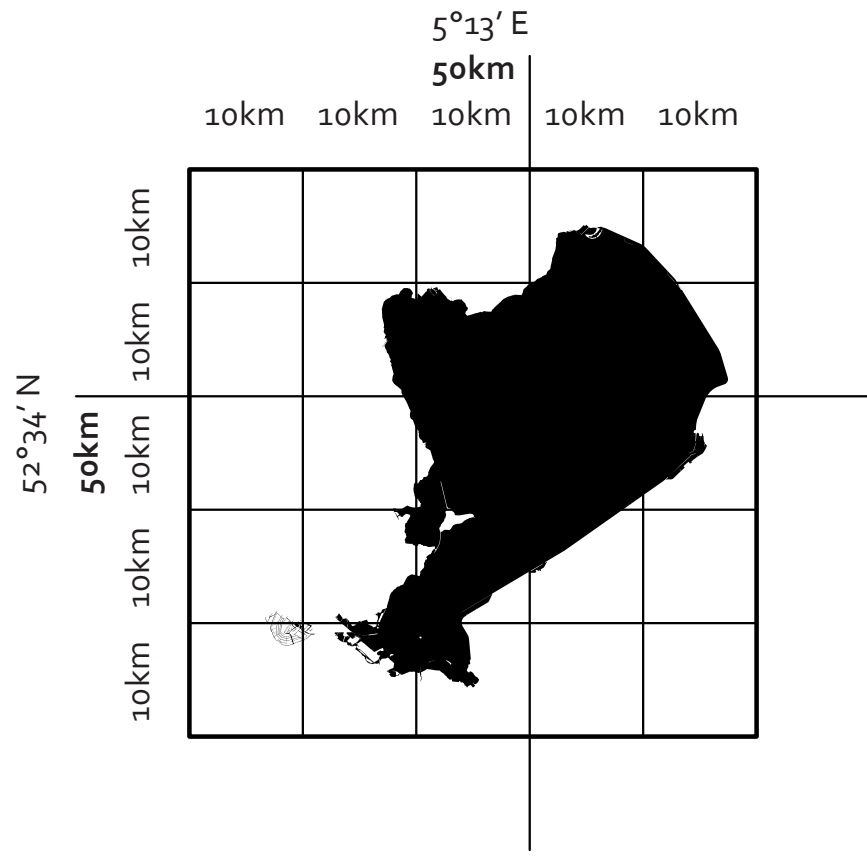


**MRA-verkenning Markermeer IJmeer
versie - definitief**

provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, gemeente Amsterdam

2017-10-24







•
Inhoud

I.	Context en doel van deze verkenning	5
II.	De ambities en agenda's van de MRA	8
III.	De beleidscontext: kwaliteitsverbetering Markermeer-IJmeer	12
IV.	De kracht van het Markermeer-IJmeer voor de MRA - oogst en korte uitwerking van thema's	18
IV. I.	Grondbalans/grondmotor en onderwaterlandschap	22
IV. II.	Snel personenvervoer over water	27
IV. III	MRA- kustenlandschap	30
IV. IV.	Een ruimtelijk kwaliteitskader voor huidige en toekomstige ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeer	36
IV. V.	Energietransitie	38
V.	Conclusies, besluitvorming en verankering	40
Bijlage 1	Verslag atelier MRA generalisten	42
Bijlage 2	Plan van Aanpak MRA-verkenning	46

I.

Context en doel van deze verkenning

In februari 2016 hebben de MRA-partijen een Actieagenda opgesteld (ruimtelijk-economische agenda 2016-2020). Daarin is als actie opgenomen: de verkenning van de metropolitane betekenis van het IJmeer-Markermeer.

Voor de verkenning is als doel gesteld in beeld te brengen welke extra metropolitane meerwaarde uit het Markermeer-IJmeer en zijn kusten de komende jaren (5-10 jaar) haalbaar kan zijn. Het gaat hier zowel om de bestaande meerwaarde, die nu nog niet of onvoldoende als zodanig wordt gezien, als om nieuwe ontwikkelingen. De verkenning agendeert de concrete ontwikkeling naar een metropolitaan Markermeer-IJmeer, die de (internationale) ruimtelijk-economische potentie van dit gebied beter benut en de specifieke kwaliteiten (zowel meer als kusten) versterkt.

Daarmee draagt het resultaat bij aan het beeld wat partijen met het Markermeer-IJmeer willen en hoe dit de kwaliteit van het gebied kan versterken ('bewustzijn'). Het biedt een overzicht van concrete projecten en trajecten in het Markermeer-IJmeer (een 'handelingsperspectief') die de internationale concurrentiepositie van de MRA kunnen versterken en bijdragen aan realisatie van een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (zie H. III). Hiermee wordt een agenda van bestaande en (realistische en haalbare) gewenste projecten en ontwikkelingen en hun onderlinge verbanden toegevoegd aan bestaande agenda's.

Deze verkenning veronderstelt het bestaande beleid bekend, zoals voor het watersysteem (veiligheid, kwaliteit en kwantiteit),

de natuurontwikkeling in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling (RRAAM en Toekomstbestendig Ecologisch Systeem), zie H. III. Deze verkenning zal dus op deze onderwerpen geen uitwerking geven.

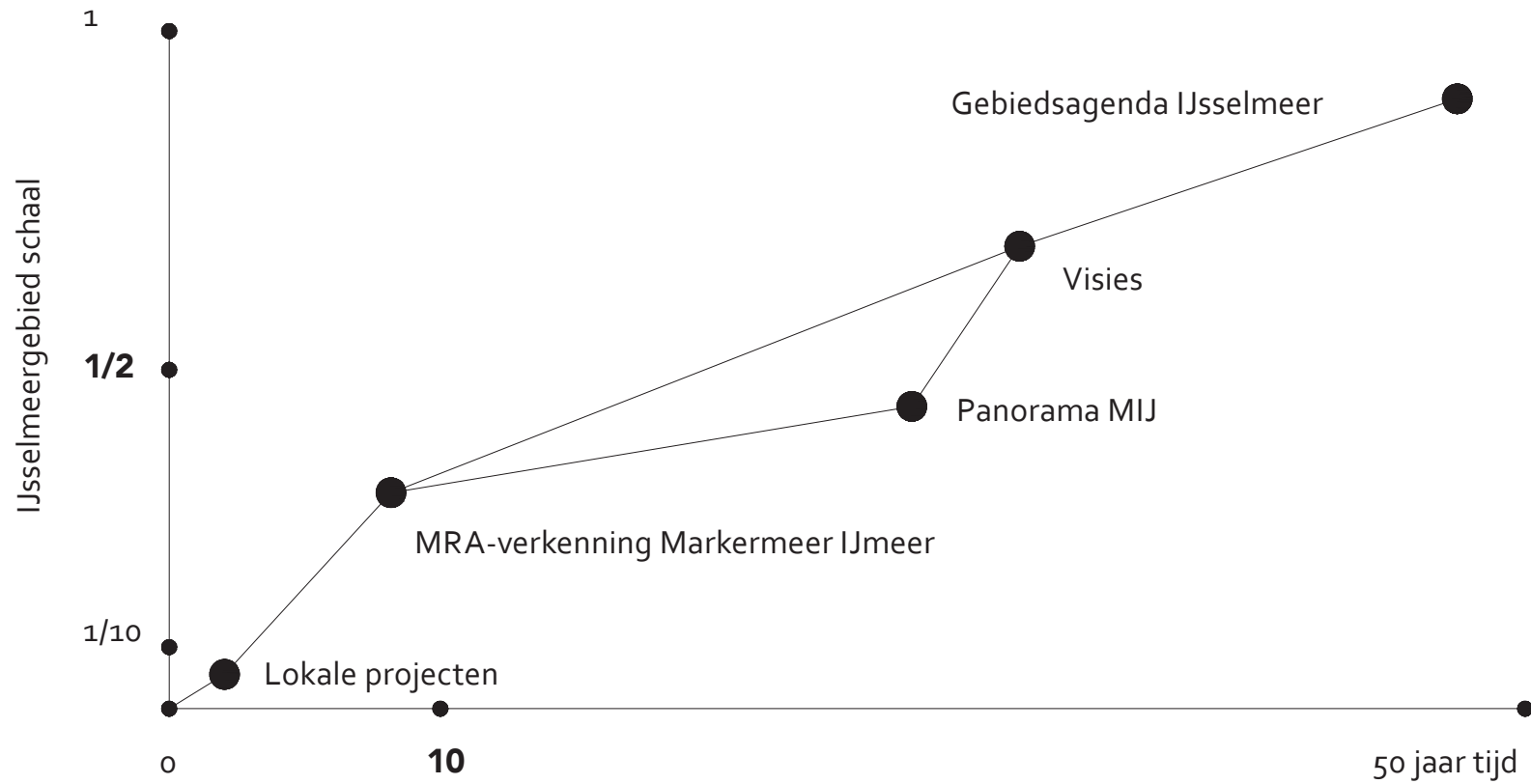
De opdrachtgevers zijn: provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, gemeente Amsterdam.

De opdracht voor deze verkenning is in juni 2016 (zie bijlage 1) aan de bestuurders voorgelegd en bekrachtigd.

Beide provincies zijn van oudsher sterk betrokken bij zowel het Markermeer-IJmeer als de MRA. Zij vervullen bij uitstek in dit gebied hun rol als regisseur voor de regionale ruimtelijke ordening. De provincies vormen bestuurlijk en ambtelijk een linking pin voor het grondgebied van zowel het gehele Markermeer-IJmeer als voor een groot deel van de MRA. Gemeente Amsterdam wilde graag mee verantwoordelijkheid nemen voor deze verkenning, omdat ze het Markermeer ziet als één van haar scheggen, waarbij het IJmeer de komende decennia naar verwachting intensiever gebruikt gaat worden en het IJmeer onlosmakelijk verbonden is met het Markermeer. Ambtelijk heeft ook gemeente Lelystad zich ingezet bij het maken van deze verkenning.

De verkenning is besproken met de beheerder van het gebied, RWS. Via de MRA-Platforms worden de andere partijen betrokken.

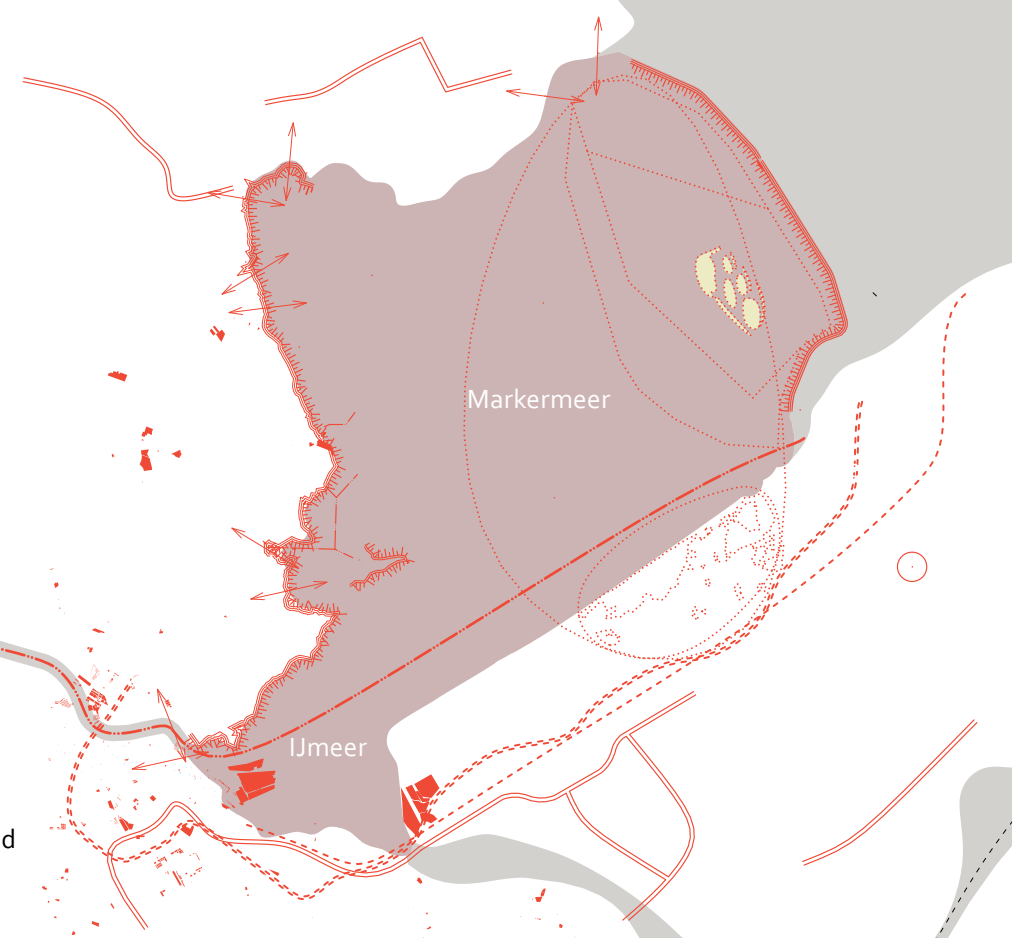
Samenhang van het project MRA-Verkenning Markermeer IJmeer ten opzichte van overige projecten IJsselmeergebied



Projecten omgeving

- Woningbouwplan (vastgesteld, onherroepelijk)
- Ontwikkeling Lelystad Airport
- Realisatie vispassage
- Marker Wadden, Oostvaardersplassen, National Park Nieuw Land
- Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam - Lemmer
- Diemen-Lelystad-Ens 380 kV
- Noord Zuidlijn, OV Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad
- Versterking houtribdijk, Versterking Markermeerdijken, Pilot voorlandoplossing Houtribdijk, Pilot Meerlaagsveiligheid Marken
- Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere, N23 Westfrisiaweg, Renovatie A27 tot knooppunt Almere, Verdubbeling Waterlandseweg
- MRA-verkenning Markermeer IJmeer**, Werkgroep waterplanten NH, Nieuw peilbesluit, Duurzame visserij Markermeer, Zandwinning markerzand, Verwijderen keersluis Zeeburg, Monitoring TBES, ISWP IJsselmeergebied, Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050, Ecologisch boekhoudsysteem, Natura 2000, Operationeel Flexibel Peilbeheer, Verkenning Ecologische Maatregelen Markermeer

0 5 10 20 km



II.

De ambities en agenda's van de MRA

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is organisatorisch het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 33 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De kracht van de MRA is de diversiteit, zowel economisch, stedelijk als landschappelijk.

De Metropoolregio omvat een gevarieerd gebied en strekt zich uit van IJmuiden tot Lelystad en van de Houtribdijk tot de Haarlemmermeer. De regio beschikt onder meer over twee luchthavens, zeehavens, het financiële centrum van Nederland, de bloemenveiling van Aalsmeer, Media Valley en clusters van creatieve bedrijven. Daarnaast kenmerkt de regio zich door tal van aantrekkelijke historische steden en een grote landschappelijke variëteit van land en water.

De Metropoolregio Amsterdam behoort tot de Europese top vijf van economisch sterke regio's.

De MRA stelt zich ten doel het versterken van de internationale concurrentiepositie. De kern van de agenda is dat de partijen zich continu economisch moeten kunnen vernieuwen. Dit is nodig om het welvaarts- en welzijnsniveau van de mensen die hier wonen en werken te kunnen borgen. Dit betekent voldoende nieuwe woningen, ruimte om te kunnen ondernemen, experimenteren met nieuwe economische sectoren, innoveren, verbeteren van de leefkwaliteit, versnellen van de transitie naar een schonere economie, verbeteren van de regionale bereikbaarheid en klimaatbestendig zijn. Bovenal moet de MRA ervoor zorgen dat het snel kan inspelen op veranderingen.

Prioriteit heeft het aanjagen van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid en het bouwen van woningen. Dit laatste

is extra urgent vanwege de populariteit van de metropoolregio onder woningzoekenden. Op economisch gebied wil de MRA een voortrekkersrol vervullen in de kennis- en circulaire economie. Duurzaamheid staat eveneens hoog op de actielijst. Hetzelfde geldt voor het versterken van de landschappelijke elementen, met aandacht voor het uitbreiden van zowel de recreatiemogelijkheden als de natuurbeleving.

Er zijn drie recente agenda's waarmee het Markermeer-IJmeer verbonden is met de MRA:

- De Ruimtelijk-economische Actieagenda 2016-2020 op basis van het Ontwikkelingsbeeld 2040
- Het Actieprogramma Toerisme 2025
- Het Actieprogramma Metropolitain Landschap 2016-2020

Het Markermeer-IJmeer komt nog nauwelijks expliciet aan bod in de uitwerkingen van deze agenda's. Ook in de kaartbeelden blijft dit gebied vaak ongespecificeerd. In de doelen, ambities, urgenties en agenda's liggen wel tal van aanknopingspunten voor het betrekken van het Markermeer-IJmeer. In de volgende afzonderlijke opgaven en agendapunten hebben deze meren een duidelijke betekenis of potentie.

Landschap. Hiervoor is een afzonderlijk Actieprogramma Metropolitain Landschap opgesteld.

Het Markermeer-IJmeer kan als recreatief-toeristisch landschap bijdragen aan de versterking van het karakter, de identiteit en de belevingswaarde van de MRA en daarmee extra betekenis geven aan het regionaal landschap als vestigingsmotief.

Uitdaging is om het water beter te benutten voor beleving en recreatieve doeleinden. Dat vereist ook de versterking van de natuurbasis.

Ook ligt er een aanhakingspunt in de ontsluiting van de

landschappen d.m.v. recreatieve routenetwerken. Daarbij wordt vaak gedacht aan netwerken op het land. Interessant is om die te verbreden met de mogelijkheden die het (grote) water biedt en de verbinding met de vaarnetwerken. Ook in de ontsluiting van de landschappen van de kusten voor recreatie en toerisme ligt directe potentie voor het Markermeer-IJmeer.

Verblijfsrecreatie. Aandacht hiervoor is één van de speerpunten in het toeristisch aanbod van de MRA. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van alle typen verblijfsrecreatie en de herijking van de regionale hotelstrategie tot een bredere regionale accommodatiestrategie. Het gaat daarbij om de hotelcapaciteit en de kwaliteit van verblijfsrecreatieve voorzieningen. Het ligt voor de hand hierbij de kusten van het Markermeer-IJmeer te betrekken.

Verbindingen. Een goed fietsnetwerk met corridors staat hoog op de MRA-agenda. Waar 'fietsen en water' geagendeerd staan, ligt het voor de hand dit uit te breiden naar het Markermeer-IJmeer door koppelingen aan vervoerverbindingen over water.

Toerisme en economie. De agenda's staan bol van het versterken van de toeristische sector, zoals door het vergroten van de bedrijvigheid en van de werkgelegenheid in deze sector.

De spreiding van toeristen en bezoekers is een steeds weerkerende opgave, om de stad en de regio hiermee meer 'in balans' te brengen door toeristen actief een ruimer aanbod te bieden.

Ook hiervoor is het Markermeer-IJmeer en zijn kusten met de voormalige Zuiderzeesteden al een sterke drager en is het zinvol de verdere potenties van dit gebied te onderzoeken.

Ook in de wens voor uitbreiding van het aantal en de kwaliteit

van de congreslocaties en faciliteiten voor zakelijke bezoekers is het slim om naar zowel de kusten als het grote water van het Markermeer-IJmeer te kijken.

In de groei van de riviercruisemarkt speelt het Markermeer-IJmeer al een vanzelfsprekende rol, die verder kan worden uitgebouwd. Ook is het nuttig en nodig te bezien welke relaties en kansen er liggen tussen de groei van Lelystad Airport - een vliegveld dat vlakbij grootschalige bestaande (Oostvaardersplassen) en nieuwe (Marker Wadden) natuurgebieden ligt - en verbindingen die gebruik maken van het Markermeer-IJmeer.

Energie. De Ruimtelijk-economische Actieagenda agendeert het energievraagstuk voor de MRA. Daartoe zijn inmiddels enkele verkenningen uitgevoerd, zoals het rapport 'Ruimtelijke Verkenning energietransitie MRA'. De MRA staat aan het begin van een nieuwe energietransitie. Gekeken wordt naar bijdragen door alle mogelijke vormen van duurzame energie.

De relatie met het Markermeer-IJmeer zou kunnen liggen in enkele van die vormen. Vanouds gaat het over windenergie, maar wellicht is het denkbaar dat het Markermeer-IJmeer een rol zou kunnen spelen in de opwekking van zonne-energie, biobased energie, geothermie en warmte/koude opslag.

Wonen. De bouwopgave in de MRA is één van de hoofdpunten uit de agenda. Het Markermeer-IJmeer biedt al plaats aan deze opgave via IJburg 1 en 2. Tegelijk levert dit grote water een onmiskenbare bijdrage aan de kwaliteit van wonen, door de combinatie met de openheid en weidsheid. Dit geldt voor woonprojecten langs de kusten en als recreatiegebied voor het toenemend aantal inwoners. In combinatie met de mogelijkheden voor recreatie, de bijdrage aan het toerisme, is het Markermeer-

IJmeer een onmiskenbare factor in het vestigingsklimaat, direct langs het water, maar ook op het water.

Klimaatbestendigheid. De Actieagenda heeft in dit thema de meest directe relaties met het Markermeer-IJmeer gelegd. Deze relaties tussen het Markermeer-IJmeer en het (MRA-) achterland liggen dan ook voor de hand: de rol in klimaatadaptatie, de zoetwatervoorziening voor de landbouw, het waterbeheer en het tegengaan van bodemdaling. Daarbij is ook de waterkwaliteit van belang.

Markermeer IJmeer in balance



III.

De beleidscontext: kwaliteitsverbetering Markermeer-IJmeer

Met¹ het afzien van de inpoldering van de Markerwaard in de Nota Ruimte is het Markermeer-IJmeer behouden als grootschalig open water in het hart van Nederland. Het Markermeer en het IJmeer herbergen een natuurkwaliteit die van (inter)nationaal belang is. Vele duizenden trekvogels en wintergasten komen jaarlijks naar de meren toe. Vanwege deze vogelkundige waarden en uitgestrekte waterplantenvelden is dit gebied in december 2009 definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Naast de Wet Natuurbescherming (sinds 1-1-2017 de opvolger van de Natuurbeschermingswet) is ook de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) op het gebied van toepassing.

Het Markermeer-IJmeer is daarnaast een belangrijk watersportgebied. De mogelijkheden van recreatie aan de waterrand en op het water zijn een kwaliteit voor de stedelijke bewoners in de regio. Het Markermeer-IJmeer vormt een 'blauw hart' tussen steden als Amsterdam en Almere. Andere economische belangen waar de meren een rol in vervullen zijn de beroepsvaart, zandwinning en visserij.

Waterveiligheid, waterbeheer en zoetwatervoorziening. Het Markermeer en het IJmeer vormen samen met het IJsselmeer het nationale zoetwaterreservoir waar het grootste deel van noord-Nederland van afhankelijk is.

¹ in aansluiting op Rijkstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markeermeer, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013

Bij ongewijzigd gebruik zal het Markermeer-IJmeer in droge tijden niet altijd meer kunnen voorzien in de benodigde hoeveelheid water. In het kader van het Deltaprogramma Zoetwater worden maatregelen uitgewerkt om te zorgen dat de zoetwatervoorraad goed benut blijft, maar niet raakt uitgeput en watervragers zonder water komen te zitten. Met veel partijen worden tal van maatregelen en innovaties uitgewerkt. Binnenkort wordt door het Rijk een peilbesluit genomen, die de zoetwatervoorraad vergroot en meer toespitst op de flexibele vraag en aanbod van water in het gebied. Dit besluit wordt genomen met oog op de langere termijn (2050).

Het Markermeer-IJmeer is daarnaast een cruciaal waterlichaam voor het waterbeheer op het land. De waterschappen (m.n. in Noord-Holland) gebruiken het om water in te laten om de peilen op hoogte te houden van de binnenwateren en de boezems, o.a. ten behoeve van de waterveiligheid, om uitdroging tegen te gaan. Voor alle waterschappen is het Markermeer-IJmeer onmisbaar om overtollig water te lozen en zo in natte tijden overstromingen op het land te voorkomen.

De dijken in het Markermeer-IJmeer zijn of worden versterkt in het kader van het nationale Hoogwaterbeschermingsprogramma. Momenteel staan de Houtribdijk en de Markermeerdijk tussen Hoorn en Amsterdam op de rol. Mogelijk komt er op de langere termijn nog een opgave voor de Oostvaardersdijk. De andere dijktrajecten zijn voor de waterveiligheid op orde.

Ruimtelijke kwaliteit

De weidsheid en openheid van het gebied bieden een bijzonder contrast met de stedelijke dichtheid van Amsterdam en Almere. Voor het Markermeer-IJmeer is een verkenning uitgevoerd door

de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit van Noord-Holland, in opdracht van provincies Flevoland en Noord-Holland. Deze behandelt de ruimtelijke samenhang die ontstaat door de grotere projecten die in het Markermeer-IJmeer worden uitgevoerd (zie daarvoor H. IV).

Aanvullend is goed bruikbaar voor het Markermeer-IJmeer de verkenning van Prof. Palmboom (TU Delft) die een aantal ruimtelijke essenties heeft benoemd voor het IJsselmeergebied als geheel in de vorm van 10 gouden regels.

Binnen dit geheel is het wenselijk de ontwikkelingen te differentiëren om sterkere functiecombinaties mogelijk te maken. Zo kan bijvoorbeeld het IJmeer meer een recreatief accent krijgen, op een middelgrote schaal met natuur die daarbij past, terwijl andere delen meer een accent krijgen voor verstoringsgevoelige natuur op grotere schaal waar wildernis beleefd kan worden.

Regionale economie

Door de ligging in het midden van de Metropoolregio Amsterdam kan het Markermeer-IJmeer een nog grotere betekenis krijgen voor recreatie en toerisme als de belevingswaarde en de gebruikswaarde verder worden ontwikkeld in harmonie met de hoge natuur- en cultuurhistorische waarde.

De MRA-agenda toerisme gaat specifiek in op de economische opgaven en mogelijkheden van het toerisme.

Provincies Noord-Holland en Flevoland hebben programma's opgesteld voor de provinciale (water)recreatie, waarin ook het Markermeer-IJmeer een belangrijke rol vervult.

Het gaat daarbij o.a. over de zonering en de legalisatie van kite surflocaties, verbindingen met het achterland en het faciliteren van mogelijkheden voor riviercruiseschepen en de sloepenvaart.

Deze economie wordt versterkt door de grote historie van dit voormalige Zuiderzeegebied. De oude Zuiderzeestadjes en de voormalige verdedigingslinies van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vertegenwoordigen grote cultuurhistorische waarden en vormen toeristische trekpleisters. Niet zichtbaar is dat complete dorpjes onder water zijn verdwenen, die ook onderdeel vormen van het cultureel erfgoed.

RRAAM

In 2013 is na een gedegen voorbereiding de Rijksstructuurvisie RRAAM tot stand gekomen. In de RRAAM-bestuursovereenkomst hebben de ondertekende partijen (Rijk, provincies, gemeenten) afspraken gemaakt over ecologie en recreatie, infrastructuur en woningbouw. Het RRAAM had voor het Rijk de status van Groot Project. Inmiddels is een procedure gaande om die status te beëindigen.

In de Rijksstructuurvisie is geconstateerd dat de ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer in de jaren negentig fors achteruit is gegaan. Door verschillende processen, waaronder een sterke afname van de fosfaatbelasting, is het voedselaanbod voor vogels – met name driehoeksmosselen en spiering – sterk gedaald. Deze neerwaartse trend wordt versterkt door de aanwezigheid van wervelend slib. Het Markermeer-IJmeer is op de meeste plaatsen ondiep, waardoor het bodemmateriaal wordt opgewerveld zodra de golfslag door wind wat toeneemt. Door de aanleg van de Houtribdijk blijft het meeste slib in het systeem. Gevolg is dat het water van het Markermeer op veel plaatsen een groot deel van de tijd troebel is. Dit versterkt de neerwaartse trend en belemmert de ontwikkeling van waterplanten, terwijl die juist een bredere basis geven aan de voedselpiramide. Ook de spiering heeft het moeilijk, waardoor visetende vogels minder voedsel kunnen vinden. Door deze ecologische achteruitgang

voldoet het systeem niet aan Natura 2000, wat de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen beperkt.

In het RRAAM-traject is daarom voor het Markermeer-IJmeer de ambitie uitgesproken om de kwaliteit te verbeteren, voor natuur, recreatie en landschap. Deze drie elementen zijn sterk met elkaar verbonden. Om de aanwezige natuur om te vormen naar een robuust en toekomstbestendig systeem zijn de ecologische vereisten in beeld gebracht, te weten: heldere randen langs de kust, een gradiënt in slib van helder naar troebel water, land-waterzones van formaat en versterkte ecologische verbindingen. Daarbij is de borging van de Natura 2000-doelstellingen van dit gebied een voorwaarde. Deze voorwaarde betekent dat ontwikkeling van het gebied ten behoeve van menselijk gebruik alleen mogelijk is als er zicht op is dat voldaan kan worden aan de Natura 2000 en KRW-doelstellingen. Door te investeren in natuur ontstaat er meer juridische ruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld recreatie. De aanleg van het project Marker Wadden geeft als grootste project een eerste invulling aan het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES), evenals de aanleg van vispassages tussen binnendijks water en het Markermeer-IJmeer en het project Ecologische Maatregelen Markermeer, waarover in 2017 een investeringsbesluit valt. Zie voor nadere uitwerking de kaart 'Projecten omgeving'. De natuurontwikkeling heeft als nevensdoel het bieden van mogelijkheden voor ruimtelijk-economische ontwikkeling. Door realisatie van dit TBES ontstaat er een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het TBES draagt bij aan het toekomstperspectief van de Metropoolregio Amsterdam: een sterke internationaal concurrerende regio, waarin een aantrekkelijk vestigingsklimaat wordt gecreëerd met een goede bereikbaarheid en unieke natuur- en recreatiegebieden in en rond het Markermeer-IJmeer.

De woningbouwopgave in de Noordvleugel wordt voor een deel in het Markermeer-IJmeer-gebied gesitueerd, met als grote opgaven IJburg, Zeeburg en diverse lokaties in Almere. Daarnaast groeien ook middelgrote en kleinere, verspreide locaties langs de kusten van Noord-Holland en Flevoland, van Enkhuizen tot Lelystad. In de RRAAM-bestuursovereenkomst wordt de relatie met een IJmeerverbinding gelegd na realisering van 25.000 woningen in Almere ten opzichte van 2010 en indien er zicht is op afronding van de realisatie van Amsterdam IJburg II.

Visserij

Voor het IJsselmeergebied wordt gezocht naar oplossingen voor het beperken van de hoge druk van de beroepsvisserij. Dit gebeurt onder meer door een daartoe opgerichte Stichting Transitie IJsselmeer en stappen vanuit het ministerie van EZ. De provincies spelen een belangrijke rol in het afgeven van vergunningen vanuit de Natuurbeschermingswet. Zij dringen aan op snelle besluitvorming van het ministerie van EZ.

Panorama Markermeer-IJmeer van de Stuurgroep Markermeer-IJmeer

De Stuurgroep Markermeer-IJmeer heeft het initiatief genomen voor het opstellen van een Panorama voor het Markermeer-IJmeer. Deze werkt de adaptieve strategie voor het TBES verder uit. De stip op de horizon van het TBES wordt waar mogelijk nader gespecificeerd en in relatie gebracht met de verwachte ontwikkelingen van het ecosysteem en relevante ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

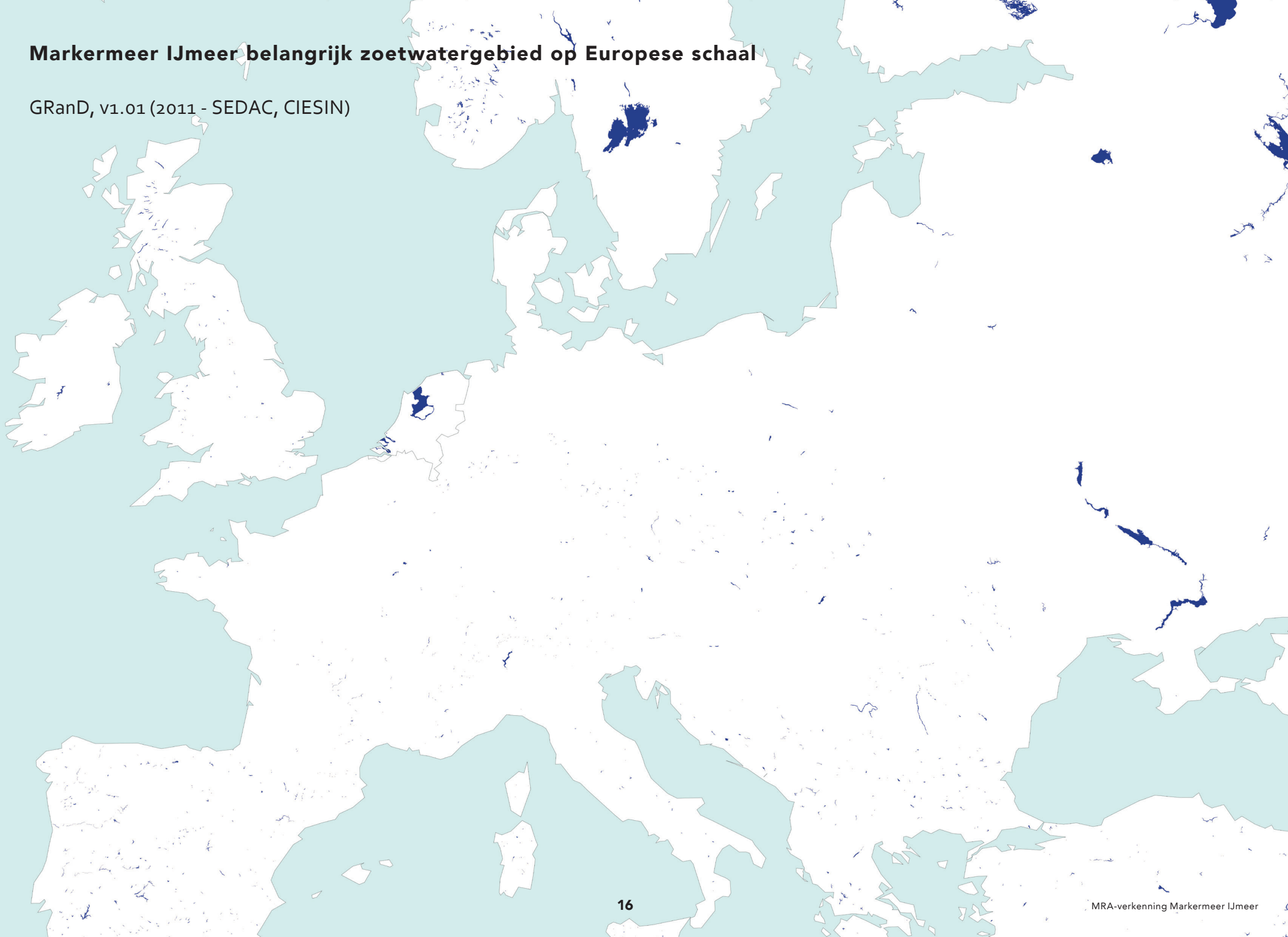
Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050

Het Rijk is bezig met het opstellen van een gebiedsagenda voor het gehele IJsselmeergebied voor de termijn tot 2050. In het

kader van deze gebiedsagenda hebben de provincies Noord-Holland, Fryslan, Overijssel en Flevoland afspraken gemaakt om samen te werken voor het IJsselmeergebied. Daartoe hebben ze een interprovinciale agenda opgesteld, die zich richt op de ruimtelijk-economische kern van het provinciaal beleid: ruimtelijke ordening, regionale economie, natuur, klimaat en energie. Deze is input voor de gezamenlijke Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050, die in 2018 wordt vastgesteld.

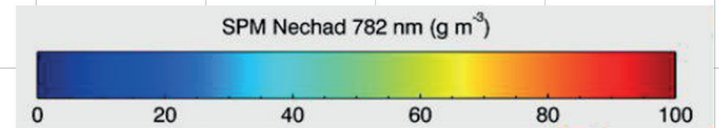
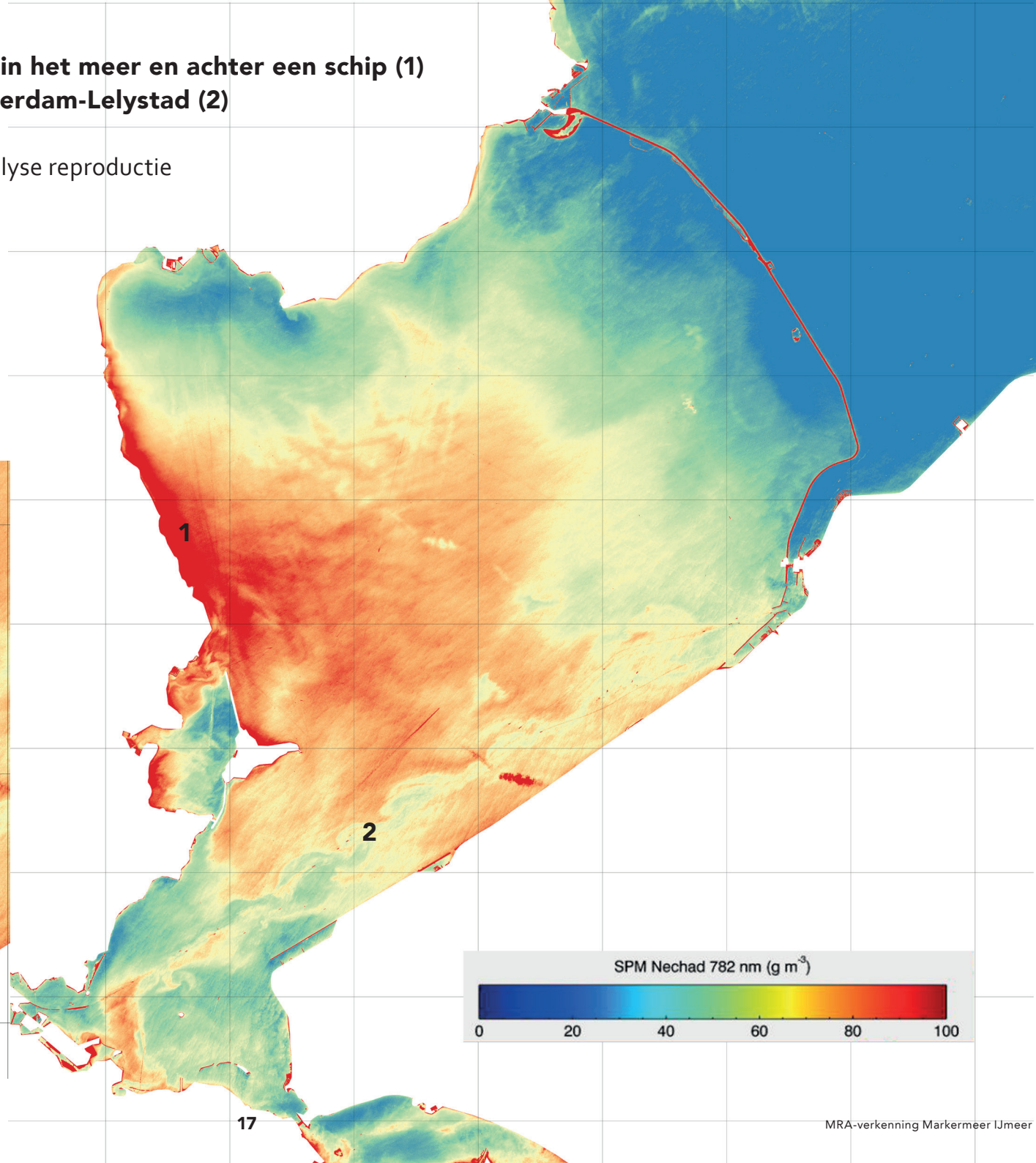
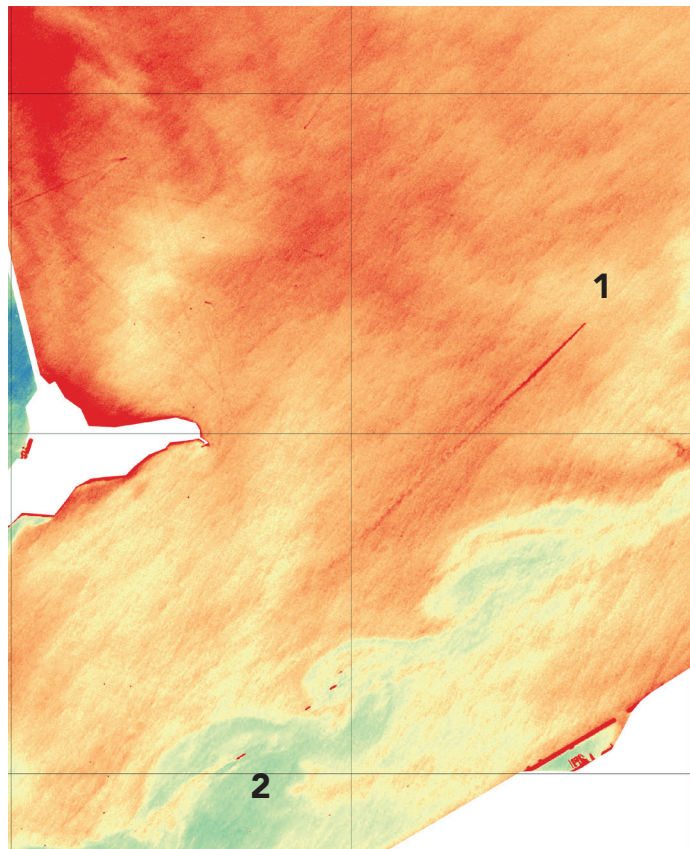
Markermeer IJmeer belangrijk zoetwatergebied op Europese schaal

GRanD, v1.01 (2011 - SEDAC, CIESIN)



Ruimtelijke contrast - watertroebelheid in het meer en achter een schip (1) Effect van verdieping op vaarweg Amsterdam-Lelystad (2)

Royal Belgian Institute of Natural Sciences analyse reproductie
Sentinel-2A 2016/04/21



IV. De kracht van het Markermeer-IJmeer voor de MRA

oogst en korte uitwerking van thema's

Als aanpak voor deze verkenning is gekozen voor het confronteren van netwerken. In een atelier zijn de netwerken van generieke kenners van de MRA, opstellers van de agenda's en diverse overheden uit het gebied geconfronteerd. Dit heeft geleid tot het benoemen van een aantal thema's waarvoor het Markermeer-IJmeer (meer) van belang kan zijn voor de metropolitane regio.

De volgende thema's werden door deze groep belangrijk geacht. Dat levert niet een uitputtende benadering op, daarvoor is ook niet gekozen. Wel biedt het inzicht in wat sleutelpartijen voor de korte en middellange termijn van belang vinden voor de MRA. Er zijn veel onderwerpen benoemd waarin het Markermeer-IJmeer een rol kan spelen. Hierbij zijn kansen en aandachtspunten genoemd voor toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Die zijn als volgt te groeperen.

Recreatie + toerisme

Het toerisme trekt aan. De deelnemers zien een groot toeristisch potentieel in het Markermeer-IJmeer. Dit gebied is sterker te betrekken in het traject van "Amsterdam Bezoeken Holland Zien".

Jachthavens hebben een kwalitatieve impuls nodig. Een goede spreiding van de boten over de diverse havens en ligplaatsen vraagt aandacht. Maak een recreatief-toeristische 'kralenketting' van de mooie bestemmingen, met arrangementen. Breng daartoe ondernemers met elkaar in gesprek.

Creëer meer mogelijkheden voor kustrecreatie, zoals bijvoorbeeld meer stranden, zodat mensen niet altijd naar de Noordzee hoeven rijden om aan het water te baden. Zorg voor meer verbindingen, met Groene Hart en Hollands Plassengebied en van het Markermeer-IJmeer met de kleine wateren.

Natuur

Met de komst van de Marker Wadden en uitbreiding van het Oostvaardersplassengebied is 'wildernis' als nieuwe typologie aan de MRA toe te voegen. Dit levert een nieuwe combinatie van functies en attracties, die ook de economie ten goede komen. Verbind Marker Wadden met Oostvaardersplassen door nieuwe eilandjes en vooroevers. De ideeën over een Nationaal Park Nieuw Land versterken dit.

Kijk ook naar minder zichtbare kanten: maak het onderwaterlandschap als ecologische basis meer beleefbaar. En: zorg voor aantrekkelijke combinaties van natuur en cultuur (zoals bijv. Kröller-Müller en De Hoge Veluwe): een museum in het meer of de Oostvaardersplassen, tevens direct te koppelen aan vormen van recreatie.

Ook blijft de relatie natuur – vaarrecreatie van belang (denk aan waterplanten).

Kustontwikkeling

Werk toe naar integrale ontwikkeling van de kustlandschappen. Zorg dat je het water vanuit de steden openstelt en beter kan beleven. Maar versterk ook de mogelijkheden om de kusten vanaf het water te beleven. De kusten zijn niet alleen een lijnverbinding. Zie ze ook als integrale water-land-verbinding en maak overstappen daartussen aantrekkelijk. Soms is zonering nodig. Contrast kan de beleving versterken.

Geef extra zorg aan de combinatie van waterveiligheid met

het gebruik van de kust en de wensen van de inwoners. Klimaatadaptatie en nieuwe veiligheidsnormen bieden kansen voor nieuwe vormen van gebiedsontwikkeling.

Productie

Kunnen het water en de kusten beter worden benut voor productie? Regionale producten, regionale energie, regionale grondstoffen passend in een nieuw productielandschap dat mooi is om te zien en waar ook wat te beleven is. Er is overlast van waterplanten. Voor deze afvalstroom is nog geen rendabele nuttige toepassing.

Betrek in een brede kustontwikkeling ook de veenweidegebieden en de productie van dit landschap, misschien wel in andere vormen van landbouw of zelfs viskwekerijen in het meer.

Bodemdaling en waterhuishouding hangen nauw samen met het waterbeheer van het Markermeer-IJmeer.

Ook een uitgekende grondbalans hoort tot de productiemogelijkheden van het gebied. Met het winnen van grondstoffen (zand) kan je ook zorgen voor een optimalisatie van het onderwaterlandschap – en het creëren van aantrekkelijke eilanden, of diversiteit in kustmilieus.

Wonen en verbindingen

Er is een roep om meer wonen aan het water met een sterkere beleving daarvan. Overigens kan dit niet overal – kust en water mogen geen eenheidsworst worden.

Maak verbindingen aantrekkelijker, voor toerisme, voor recreatie en voor de inwoners van het gebied. Snelvervoer over water is er nog niet in deze regio. De combinatie van snelle (elektrische?) boten, fietsroutes voor elektrische fietsen met oplaadpunten en horeca kan voor zowel recreant als forens aantrekkelijk zijn. Kijk hierbij ook welke mogelijkheden er in de toekomst kunnen

ontstaan voor het wegnemen van de barrière Oranjesluizen in de verbinding van en naar het Centraal Station. Het IJmeer verdient voor wonen, beleving en landschap apart aandacht vanwege de kleinere schaal van het gebied.

Landschap en ontwerp

Het gebied als geheel vereist een uitgekend totaalplan.

Een landschapsplan kan hiervoor de contouren bieden. Het gaat om de verhoudingen tussen ruimte, stad-landschap, recreatie en beleving. Hoe om te gaan met de leegte, de openheid en juist ook het (vaak onderbelichte) centrale middendeel verdienen extra aandacht.

Branding

Zorg voor het goed positioneren van het Markermeer-IJmeer met een herkenbaar toeristisch profiel.

Maak er een merk van en ontwikkel concepten/producten die passen bij dit merk. Voor de profilering van de Noordzeekust is in proces en inhoud al veel ervaring opgedaan, daar valt veel van te leren. Kan je daarnaast ook op een andere manier dit meer positioneren en laden? Bijvoorbeeld in de naamgeving (Amsterdam BIG LAKE, vergelijk Ontariomeer bij Toronto)? En waarom zou het niet in aanmerking komen voor Unesco Werelderfgoed? Ook op kaarten moeten we het meer anders positioneren. De MRA loopt nu om het water heen. Maar de MRA is land én water.

Dit thema is van belang voor het positioneren van het Markermeer-IJmeer in de MRA. Het wordt meegenomen in andere trajecten die in en rond het Markermeer-IJmeer spelen, zoals het op te stellen Panorama voor het Markermeer-IJmeer (onder leiding van de Stuurgroep Markermeer-IJmeer) en de Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050 (van rijk en provincies).

In de verkenning is op basis van deze eerste noties met de partijen vervolgens een aantal onderwerpen uitgekozen die als de meest aantrekkelijke voor dit moment worden gezien, omdat . daarvoor de meeste urgentie wordt gevoeld (belang) en er op korte termijn acties mogelijk zijn (perspectief):

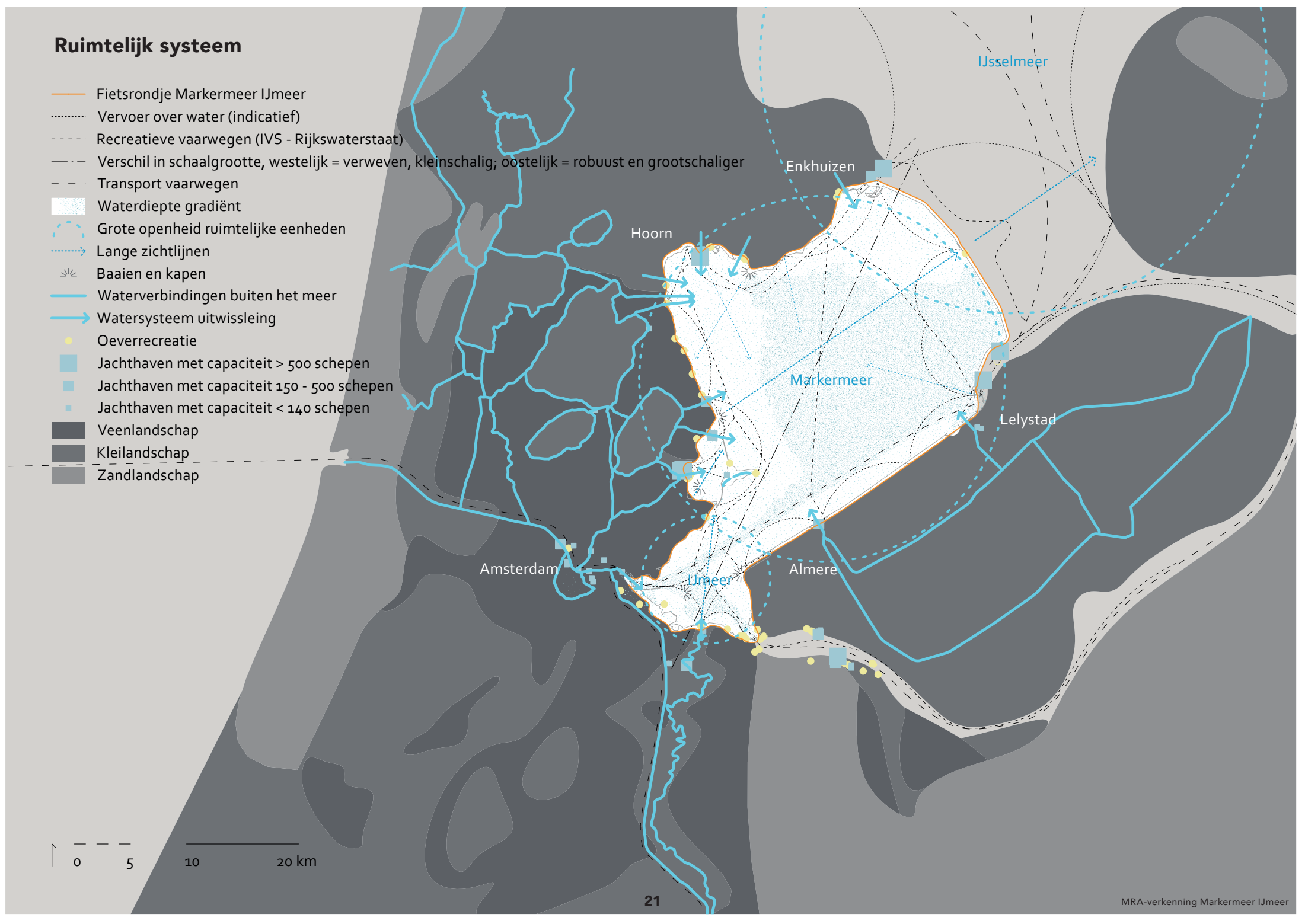
- 1) grondbalans/onderwaterlandschap*
- 2) snel personenvervoer over water*
- 3) MRA-kustlandschap*
- 4) ruimtelijk kwaliteitskader*
- 5) energietransitie*

Deze thema's worden hieronder nader uitgewerkt met aandacht voor: waarom is het thema belangrijk, wat is de volgende stap die gezet kan worden en welke actie is eraan te koppelen.

Ruimtelijk systeem

- Fietsrondje Markermeer IJmeer
- - - Vervoer over water (indicatief)
- - - - - Recreatieve vaarwegen (IVS - Rijkswaterstaat)
- - - - - Verschil in schaalgrootte, westelijk = verweven, kleinschalig; oostelijk = robuust en grootschaliger
- - - - - Transport vaarwegen
- Waterdiepte gradiënt
- ⋯ Grote openheid ruimtelijke eenheden
- Lange zichtlijnen
- ☼ Baaien en kappen
- Waterverbindingen buiten het meer
- Watersysteem uitwissleing
- Oeverrecreatie
- Jachthaven met capaciteit > 500 schepen
- Jachthaven met capaciteit 150 - 500 schepen
- Jachthaven met capaciteit < 140 schepen
- Veenlandschap
- Kleilandschap
- Zandlandschap

0 5 10 20 km



IV. I. Grondbalans/grondmotor en onderwaterlandschap

Een belangrijke optie om kosten te besparen bij de uitvoering van de natuurprojecten is het combineren van grondstromen van diverse bouw- en natuurprojecten. Er liggen kansen in het gebied om het gebruik van zand voor woningbouw en infrastructuur, en grond voor de natuur te combineren door winning van de grondstromen uit de bodem van het Markermeer. In het Markermeer zit veel goed zand. Alleen ligt het onder een dikke laag klei en slib. Om zand te kunnen winnen, moet dit materiaal eerst worden weggehaald. Deze 'bovengrond' is niet bruikbaar voor normale toepassingen maar wel geschikt voor het maken van natuurontwikkeling, zoals de Marker Wadden. Door winning van zand kan de ecologie van het meer via werk met werk, dus relatief voordelig worden verbeterd. Een toekomstbestendig ecologisch systeem betekent meer ruimtelijk-economische ontwikkelmogelijkheden. De komende jaren staan er rond het Markermeer en IJmeer, onder andere bij Almere en Amsterdam (IJburg), grote projecten met een flinke behoefte aan ophoogzand gepland. In potentie kan hiermee ook een bijdrage worden geleverd aan de natuurontwikkeling wanneer het benodigde zand in het Markermeer en IJmeer gewonnen zou worden en de bovengrond daarmee beschikbaar komt voor natuurontwikkeling.

Ideeën om via delfstoffenwinning (zand uit het Markermeer) de ecologie van het meer fundamenteel te verbeteren zijn niet nieuw. Door de aanleg van de Houtribdijk is het Markermeer afgesneden van de geulen in het IJsselmeer. De aanleg van

Afsluitdijk en andere dijken heeft er voor gezorgd dat de oevers van het hele IJsselmeerbekken monotoon zijn geworden. Het project Marker Wadden is een concreet project dat vorm geeft aan de oplossing van het verbeteren van de vorm van de onderwaterbodem en het creëren van zachte randen. De grondmotor die op dit moment gebruikt wordt om de Marker Wadden door te laten groeien heeft een nieuwe impuls nodig. En het verbeteren van de harde randen en abrupte overgangen van het meer is een opgave van kolossale proporties die echter heel goed in een lang tijdsbestek (denk 100 jaar) kan worden uitgevoerd.

De hoeveelheid zand die jaarlijks wordt gewonnen in het IJsselmeerbekken ligt tussen de 2 en 4 miljoen m³ (RWS 2017). Op de schaal van het Markermeer is dat een relevante hoeveelheid, maar om de ambities van TBES te realiseren is het ook beperkt, er moet zuinig mee worden omgesprongen. Om het ecologisch systeem het beste te dienen is de volgende vraag relevant: Hoe zorgen we ervoor dat zand voor projecten rondom het Markermeer ook echt in het Markermeer wordt gewonnen en hoe halen we daaruit zoveel mogelijk natuurrendement?

Markermeerzand kan op dit moment concurreren met ander zand als transportafstanden naar de verwerkingslocatie kort zijn, de hoeveelheid bovengrond (holocene materiaal) beperkt is en gunstig is gelegen ten opzichte van de afzet van het holocene materiaal. De afzet van het holocene materiaal wordt geregeld in de voorschriften van de ontgrondingsvergunning of concessie voor zandwinning. Bij de bestaande zandwin concessies in het Markermeer en IJsselmeer is het nu toegestaan om de bovengrond terug te storten in de putten. De multifunctionaliteit (een vereiste vanuit de ontgrondingsvergunning) is hier

gekoppeld aan de realisatie van een vaargeul. Bij nieuwe concessies buiten de vaargeul is multifunctionaliteit ook een voorwaarde. Zandwinning moet meerdere doelen dienen. In toekomstige concessies wordt deze eis ingevuld door een deel van het holocene materiaal in natuurontwikkeling (TBES) te gebruiken. Dit is echter slechts een percentage van de totale hoeveelheid, een groot deel wordt uiteindelijk toch teruggestort in de ontstane putten. Daarmee ontstaat er minder diepte én minder slibberging en dus minder natuurwinst.

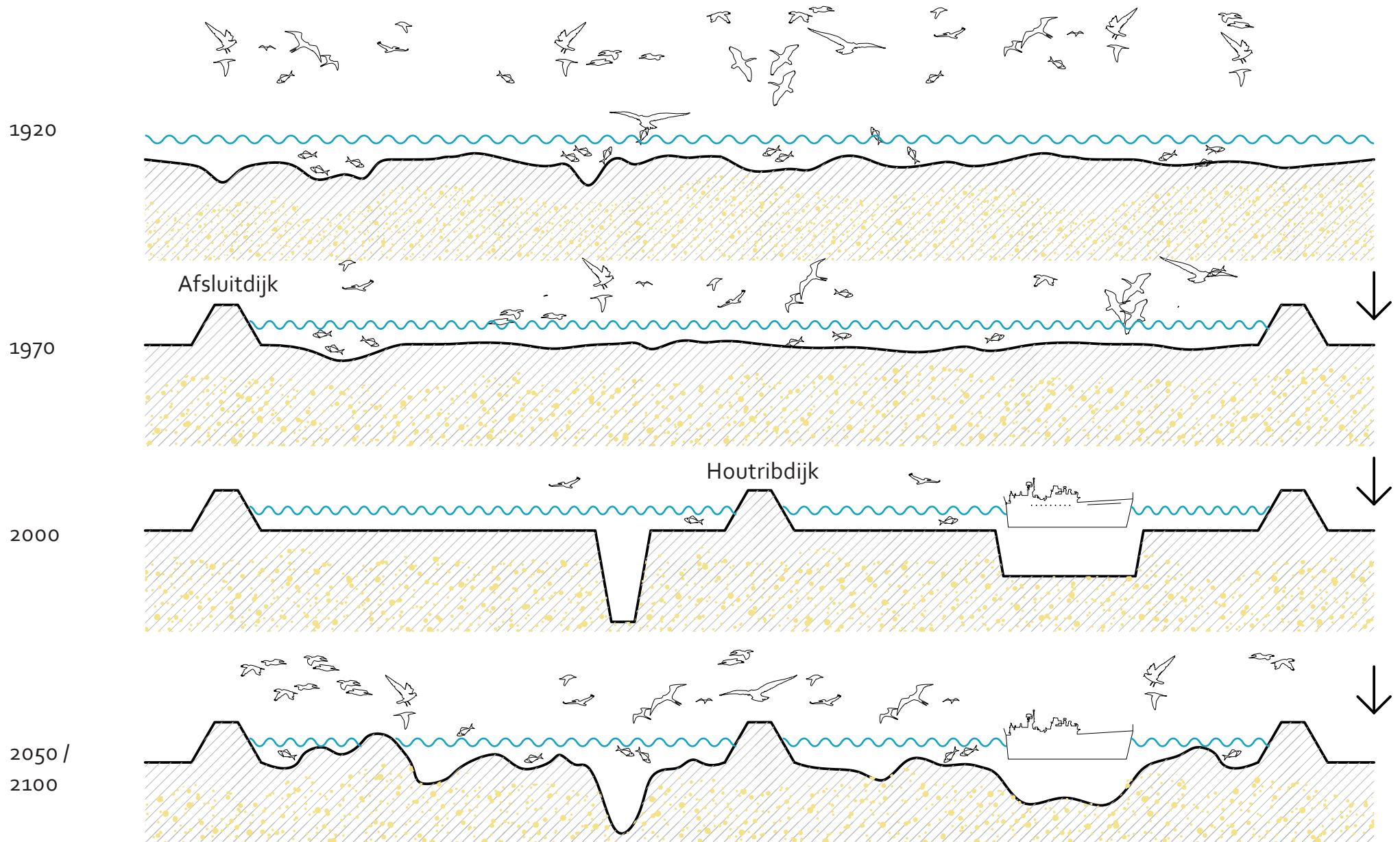
Overheden hebben een aantal middelen in handen om de natuurwinst te vergroten. Ten eerste kunnen partijen die zand vragen duurzaamheidscriteria stellen die zandwinning nabij de verwerkingslocatie een voordeel geven ten opzichte van zand veraf. Dat is naast duurzamer ook bevorderlijk voor zandwinningen in het Markermeer. Ten tweede kan onderzocht worden of er via het ruimtelijke spoor gedifferentieerd kan worden wáár het zand wordt gewonnen. In dat spoor zou in theorie een koppeling gelegd kunnen worden tussen zandwinning en natuurontwikkeling. Zoals het in de ruimtelijke ordening gebruikelijk is om wonen, infrastructuur en recreatie op elkaar af te stemmen omdat het meer maatschappelijk rendement oplevert. De prijs voor het mogen winnen van zand wordt door het rijk bepaald en heet domeinvergoeding. In het verleden zijn hier in de vaargeul kortingen op gegeven. Om staatssteun en subsidies te vermijden wordt geen korting meer gegeven. Op dit moment beperkt dit naar verwachting niet de winning van zand in het Markermeer. Sterker nog, door stapeling van kosten bij zandwinlocaties die én een deel van het holocene materiaal moeten afzetten én de domeinvergoeding moeten betalen, wordt de kans groter dat zandwinputten nabij natuurbouw (TBES maatregelen, zoals Marker Wadden) tot ontwikkeling gaan

komen. De zandwinning nabij natuurbouw betekent immers een goedkopere afzet van het holocene materiaal. Bijkomend ontstaat ook meer natuurrendement. Deze situatie kan anders worden als winlocaties buiten het Markermeer goedkoper gaan worden. Dat leidt tot minder zandwinning in het Markermeer. Het rijk heeft met de eis van multifunctionaliteit een knop in handen om de markt te sturen naar die zandwinlocaties die maatschappelijk rendement opleveren. Als daarnaast het ruimtelijke spoor is ontwikkeld kunnen de overheden een coördinerende invloed gaan uitoefenen. Dit wordt geholpen door de actie Panorama Markermeer-IJmeer die vanuit de natuurontwikkeling locaties kan aanwijzen die, gecombineerd met zandwinning, een meerwaarde zouden kunnen hebben. De stuurgroep Markermeer-IJmeer kan deze opgave coördineren.

Aanbeveling

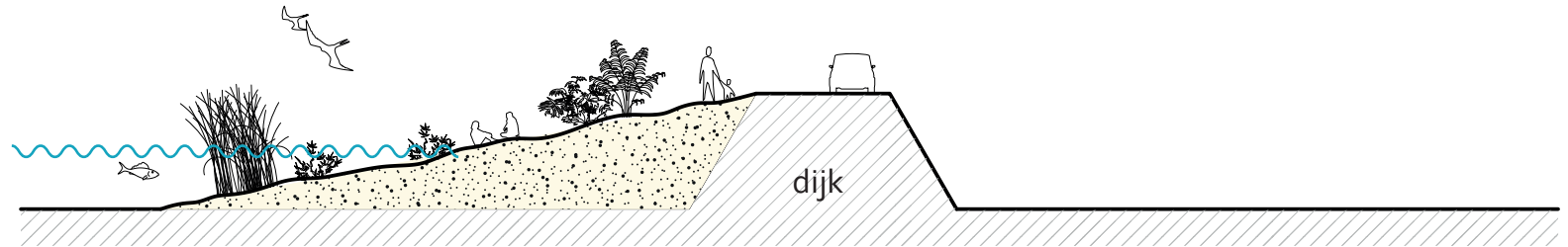
De MRA vraagt de Stuurgroep Markermeer-IJmeer om een vorm te zoeken om de grondmotor van het Markermeer-IJmeer op gang te brengen en te houden om voor de lange termijn de kansen voor natuurontwikkeling te verzilveren. Daartoe wordt deze verkenning toegezonden aan de Stuurgroep Markermeer-IJmeer.

Tijlijn

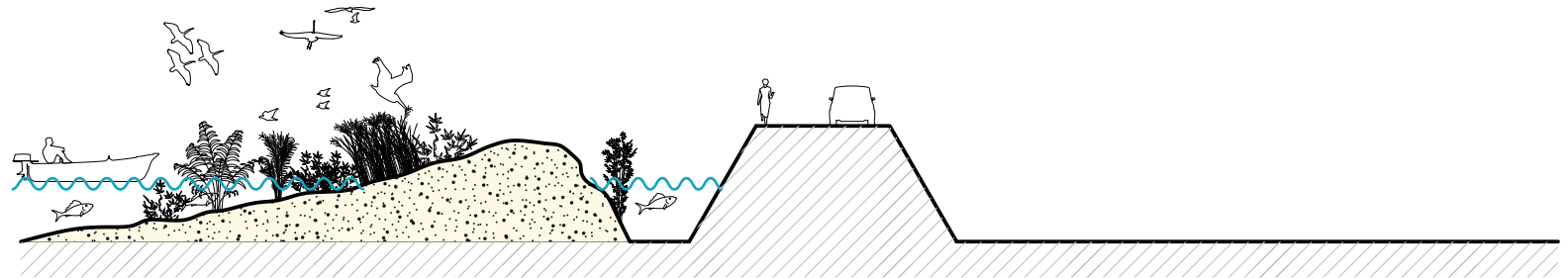


Schema gebruik zand en klei

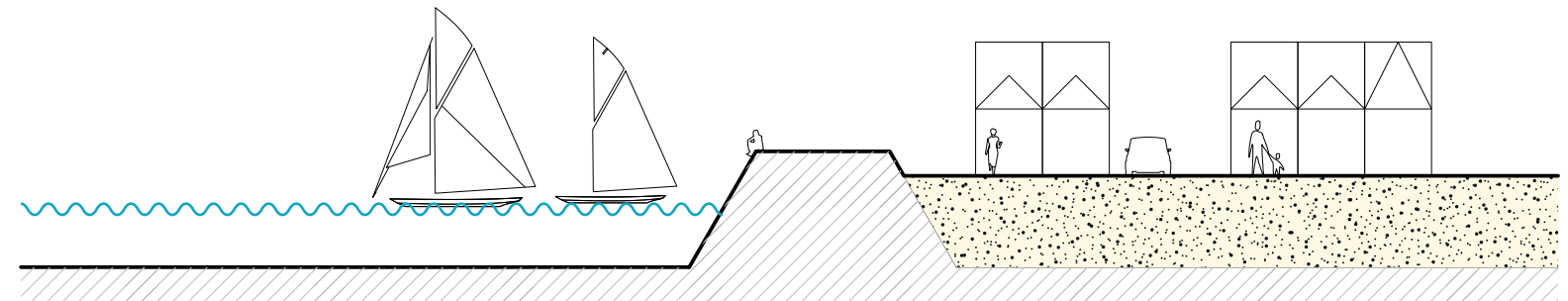
recreatie



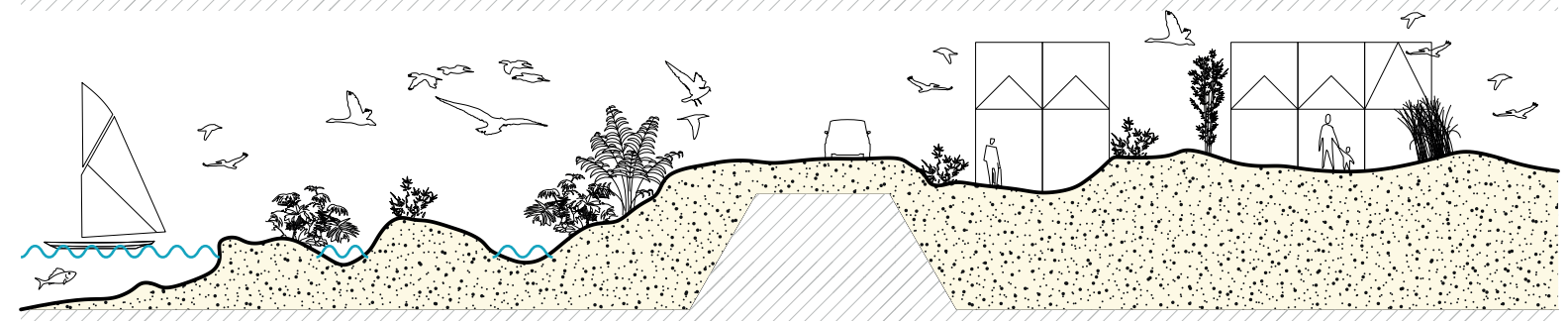
natuur



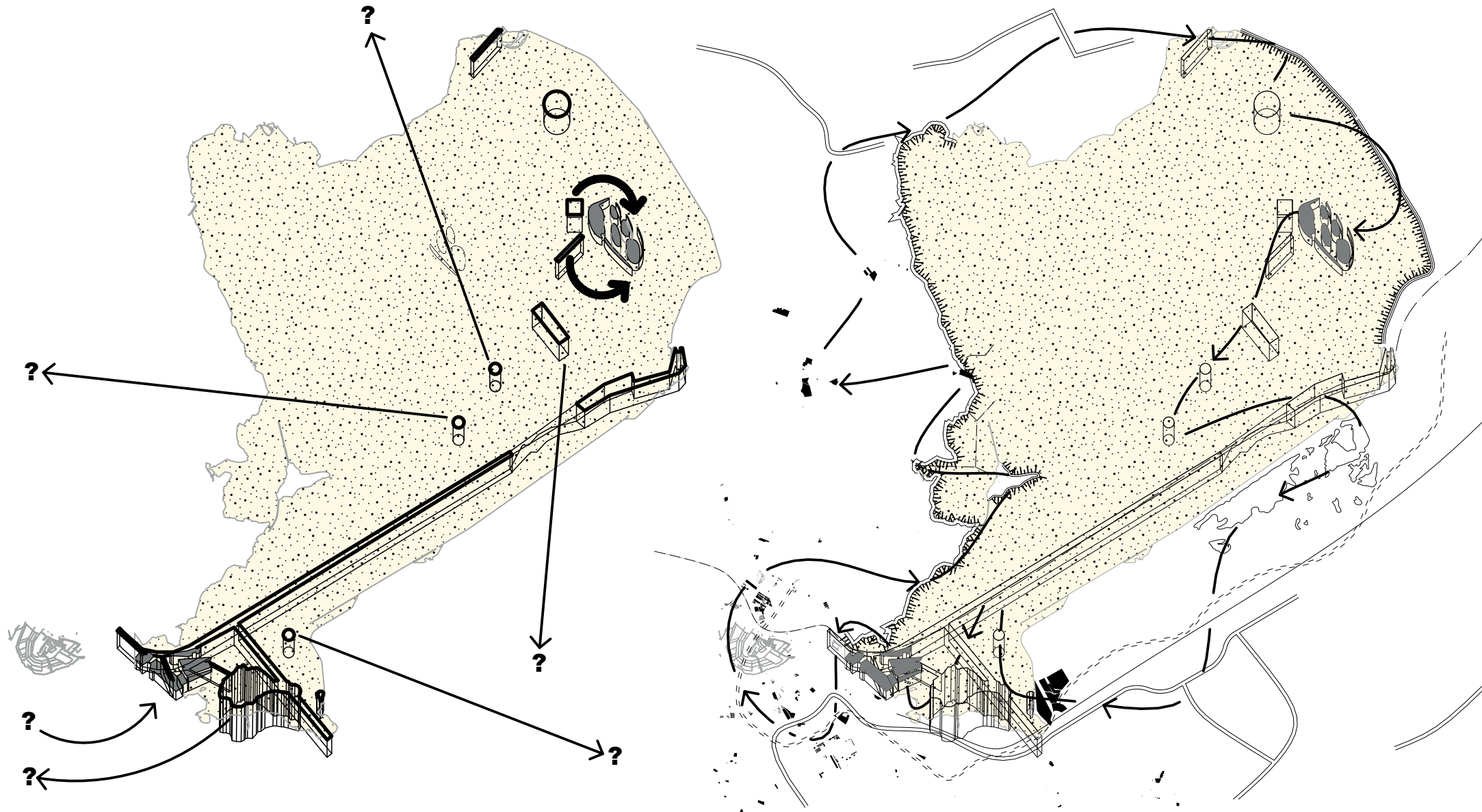
wonen



integraal



Verbinden zandwinning met omgeving



IV. II.

Snel personenvervoer over water

Personenvervoer over water is weer volop in de belangstelling. De regio ontdekt het water opnieuw als vervoermiddel. De nadruk ligt daarin voorlopig op recreatief-toeristisch vervoer. Provincie Noord-Holland is bezig er vanuit haar programma Waterrecreatie beleid voor op te stellen. Daartoe zijn gesprekken met ondernemers gevoerd en zijn de initiatieven geïnventariseerd. Ook in de toeristische MRA-agenda is een actie hiertoe opgenomen. Als een van de doelstellingen om de bereikbaarheid en connectiviteit in de MRA te verbeteren is opgenomen dat we in 2025 een netwerk van regionale (openbaar vervoers- of toeristische) verbindingen over water hebben (als methode om ergens te komen, naast de pleziervaart/recreatieve routes), in combinatie met fietsen, als een goede bijdrage aan de spreiding van bezoekers over de MRA.

Naast bestaande vervoersmogelijkheden over water zoals vanuit verschillende locaties (Muiden, IJburg, Almere Marina) naar Pampus zijn er aan het Markermeer-IJmeer diverse recente initiatieven.

Initiatieven voor personenvervoer over water:

- Edam-Volendam realiseert een steiger in combinatie met de dijkversterking voor de Bruine Vloot (eerst tijdelijk, en daarna definitief) in Oosthuizen bij Etersheim, bezoekerscentrum de Breek. Zo kunnen dagtochten gerealiseerd worden van/naar Hoorn, Enkhuizen, Edam, Volendam. Volendam wil de chartervaart aan gaan trekken en de gemeentelijke Haven upgraden tot een 'historische haven'. De gemeente

gaat na of er vaarverbindingen (tenderservice) mogelijk zijn van het Marinapark naar de Haven.

- In Amsterdam is stadsdeel Noord van plan om het IJ-buurt veer te upgraden richting Durgerdam, in combinatie met een e-busaansluiting. Ook werkt men samen met de Zaanboot, die vanaf het CS naar Zaandam vaart door korting op elkaars kaartjes te geven. Zo ontstaat er een mooi net over het water. Er zijn opnieuw ideeën over een snelle bootverbinding Amsterdam – IJmuiden. In Huizen zijn ook diverse ontluikende initiatieven, zoals: - onderzoeken of uitbreiding van de fietsboot Eemlijn (Amersfoort – Huizen) richting Almere, Naarden en evt. Muiden mogelijk gemaakt kan worden.- opnieuw de vervoerslijn Huizen – Almere. Gezocht wordt naar een herkansing van de Aqualiner Huizen-Almere (evt. ook richting Amsterdam of Muiden) tbv personenvervoer oude land -nieuwe land en v.v. en realisatie botterlijn Huizen/Almere vv tbv recreatief personenvervoer. Dit idee is zeker voor 2022 Floriade Almere interessant.- bij realisatie van de rivier cruisevaart in Huizen (wordt in 2018 operationeel) tevens een watertaxi opzetten tbv vervoer binnen MRA regio recreatief personenvervoer met hogere snelheid. Mogelijk opmaat voor verdere ontsluiting over water van de MRA steden.
- Gemeente Lelystad is voornemens om het mogelijk te maken vanuit Batavia Haven een verbinding met de Marker Wadden te realiseren, als nieuw bezoekdoel/bestemming in het gebied.
- Provincie Noord-Holland ontwikkelt een subsidieregeling voor het ondersteunen van initiatieven voor recreatief-toeristisch personenvervoer in en om Noord-Holland. Dit is een voortvloeisel uit het Programma Waterrecreatie van de provincie, in combinatie met de MRA-acties voor verbindingen over water, met als doel om in 2025 een netwerk te hebben van regionale (openbaar vervoers- of toeristische) snelle verbindingen over water. Ondanks dat er veel waterverbindingen zijn, is er maar weinig vervoer over water. Een netwerk van (toeristische /recreatieve) verbindingen over het water kan een goede bijdrage leveren aan de spreiding van bezoekers over de MRA. Daarbij is makkelijk een combinatie met fietsvervoer te maken. Vanuit deze opgave is in beeld is gebracht welke belemmeringen van invloed zijn op

vervoer over water en het creëren van aanlegplaatsen (wet- en regelgeving, sluizen, vaarsnelheden, risico's, etc.). Er zijn gesprekken gevoerd met mogelijke stakeholders en potentiële marktpartijen, w.o. Waterbus Rotterdam, die al jarenlange ervaring heeft met personenvervoer over water.

- Er is een verkenning gestart door de ANWB met andere partijen naar de mogelijkheden van personenvervoer in het IJsselmeergebied, vanuit de gedachte dat het IJsselmeergebied nog onvoldoende wordt benut voor recreatie en toerisme. Eerder bleek uit een door ANWB uitgevoerde haalbaarheidsscan voor een snelle veerverbinding tussen Almere en IJburg, dat zowel bij de gemeente Amsterdam als bij Almere geen belangstelling was voor een dergelijke verbinding, omdat alle aandacht (en geld) uitging naar het lokale OV. Er wordt nu gedacht aan een netwerk waarbij Velsen, Almere, Huizen, Zaanstad, Lelystad, Volendam en Hoorn in beschouwing genomen kunnen worden. In een bestuurlijke sessie is onlangs geconstateerd dat voor het recreatief vervoer in het IJsselmeergebied de ANWB, provincies Noord-Holland en Flevoland met betrokken gemeenten plannen uitwerken om te zien welke kansen er liggen voor het ontwikkelen van een netwerk van snel vervoer over water. De eerste stap is het ontwikkelen van een businesscase. Belangrijk is daarbij dat de fiets mee kan op de boot. De komende tijd zullen de plannen voor de veerverbindingen worden uitgewerkt.

Op het gebied van fiets- personenvervoer is er één verbinding die eruit springt: die tussen Almere en Amsterdam. Daar is een persistent bereikbaarheidsprobleem tussen de twee grootste steden aan het IJmeer-Markermeer. De economische verkenningen van 2016 wijzen er op dat het werk zich nog sterker in Amsterdam concentreert dan voorheen en dat Almere qua bevolking weer groeit. Dit leidde in 2016 tot een sterk toegenomen pendel. En als de trend zich doorzet wordt de pendel alleen maar groter. In het kader van het Rijksprogramma Beter Bereikbaar wordt de toename van het

elektrisch fietsen als een kosteneffectieve oplossing gezien van het bereikbaarheidsprobleem op afstanden tot ca 15-25 km reisafstand. Er is al een snelle fiets verbinding tussen Almere en de zuidpunt van Amsterdam met een lengte van ca. 25 km. De stadsregio is bezig andere fietsroutes te ontwerpen die bijzonder geschikt zijn voor de elektrische fiets (recht en kruisingsvrij). Met de geplande bouw van Almere Pampus en IJburg II komen Almere en Amsterdam in een rechte lijn dichterbij elkaar. Een groot deel van zowel Almere als Amsterdam komen in elkaars elektrische fietsbereik te liggen. Alleen ligt hier het IJmeer tussen. Een snelle vaarverbinding tussen Pampus en IJburg (of voorlopig Zeeburg), die speciaal is toegerust op het bedienen van elektrische fietsen (met oplaadpunten) kan misschien een (tijdelijke) bijdrage leveren aan de overbelaste vervoerssysteem tussen Amsterdam en Almere.

Aanbeveling:

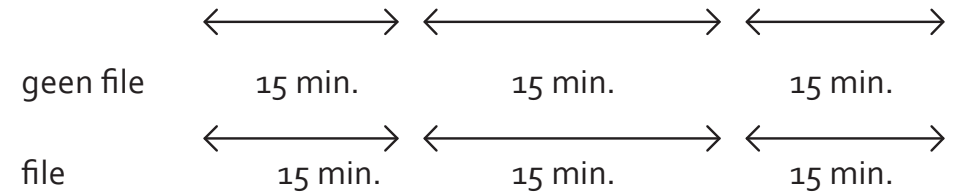
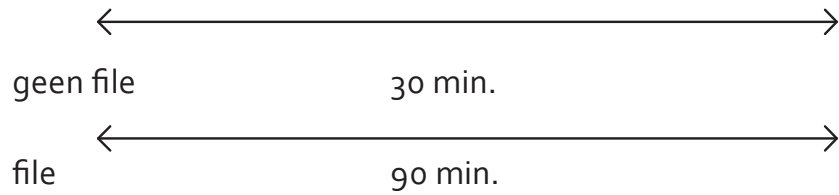
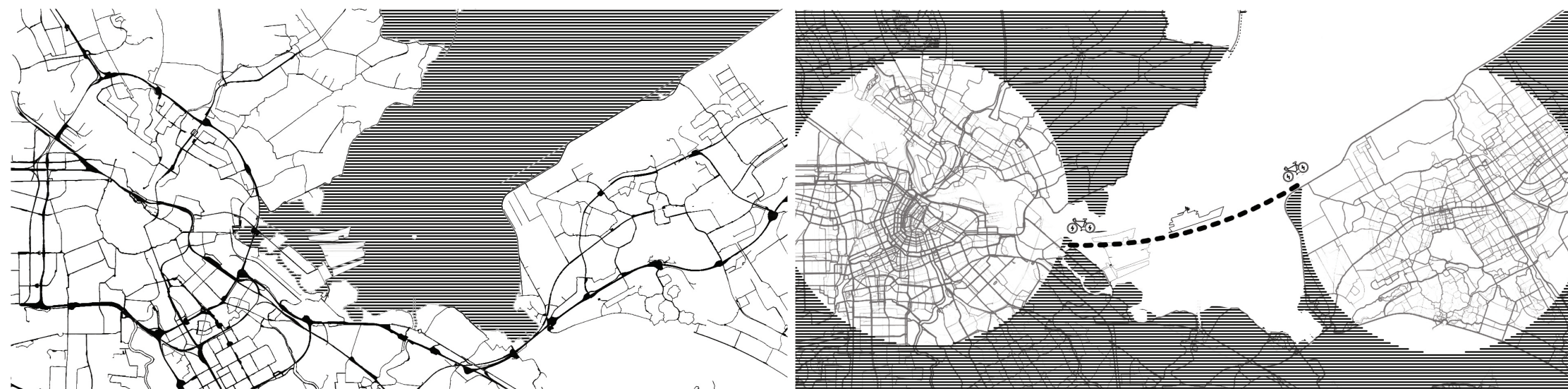
Een haalbaarheidsonderzoek naar snel personenvervoer in het Markermeer-IJmeer is gewenst. Indien kansrijk, kan het onderzoek verder uitgebreid worden naar IJsselmeer en Randmeren.

Deze aanbeveling is reeds overgenomen in de Samenwerkingsagenda Amsterdam-Almere. Daarnaast bereiden de provincies Noord-Holland en Flevoland momenteel een verkenning voor naar de mogelijkheden van (recreatief) personenvervoer.

IJmeerline, water als verbinding

IJmeerlijn -> IJmeerline

X,000,000,000 -> X,000,000



IV. III.

MRA-kustenlandschap

Het water is niet overal hetzelfde water, landschap niet overal hetzelfde landschap. De kust figureert steeds in ander landschap, in specifieke combinaties van buiten- en binnenkant en achterland. Dat overstijgt de fysisch/geografische definities en begrenzingen.

Bij water maken het verschil: diep-ondiep, luw-geëxposeerd, oost-west, onderwaterprofiel, vooroevers, luwtedammen enz. Bij landschap zijn o.a. van belang de ondergrond, het grondgebruik, stedelijke druk/nabijheid, infrastructuur, sociaal-culturele eigenschappen, infranetwerk.

Langs het Markermeer-IJmeer is het mogelijk om zo diverse kustlandschappen te benoemen als unieke combinaties land-kust-water.

De randen van het Markermeer-IJmeer hebben specifieke potenties voor productie: het nader 'bedienen' van de MRA. De volgende regio's zijn komende jaren met name actueel:

- a) de Markermeerkust (Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit)
- b) Veenweideopgave MRA landschap (natte teelten, hogere marges producten)
- c) Kustvisie Lelystad (jachthavens, terminal riviercruiseschepen)
- d) Nieuw Land, nationaal park van wereldklasse i.o.; het Markermeer als onderdeel van, en verbinding tussen de iconen van het nationaal park; Marker Wadden, Oostvaardersplassen en Lepelaarsplassen

ad a. - Programma Ruimtelijke Kwaliteit Markermeerkust.

Noord-Holland start met een breed Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam die de kracht van het kustlandschap als onderdeel van de MRA ontwikkelt. Dit programma vergroot de natuurlijke en recreatieve kwaliteiten van de kust en aanliggend land en water. Het verkent gebiedsgerichte ambities. Met het programma worden mogelijkheden voor en voordelen van samenwerking in projecten onderzocht en aangereikt (meekoppelkansen/projecten).

Door de plaats in de directe omgeving kan het Markermeer-IJmeer met zijn kusten als 'hofleverancier' dienen voor de metropool, met regionale producten waarvan de herkomst duidelijk en nabij is. Er liggen kansen om de ruimtelijke kwaliteiten van de Markermeerkust en aangrenzend land en water te verbeteren ten behoeve van een attractieve voedsel- en natuurproducerende kust voor de uitdijende metropolitane regio.

Het wenkend perspectief bestaat uit:

- het vergroten van de ruimtelijke kwaliteitswaarden van het gebied
- het economisch verstevigen van de regio, met een uitgekende verbreding en vergroting van het toeristisch- en recreatief gebruik: behoud door ontwikkeling- én het meer beleefbaar maken van het cultuurhistorisch erfgoed.
- vergroting van de waternatuurwaarden, voor moerasstroken en rietoevers maar vooral brede ondiepe oeverzones voor waterplanten, vissen, schelpdieren en vogels.de ontwikkeling van aquacultures (teelten van vis, schelp- en/of schaaldieren maar ook plantaardig materiaal) onder gecontroleerde omstandigheden, op basis van onder meer de ervaringen op de proefboerderij Wieringermeer. De productie van vis is mogelijk interessant voor natuur, de transitie van de beroepsvisserij en

de sportvisserij, de gecombineerde opgaven van de dijkversterkingen en de meekoppelkansen dragen bij aan innovaties op het gebied van waterveiligheid, klimaatbestendigheid en multifunctioneel gebruik.

In het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit zal gezocht worden naar nieuwe lokaties waar achterpolders gerealiseerd kunnen worden. Deze zullen de visstand aanzienlijk verbeteren. Het IJmeer-Markermeer heeft namelijk een matige en afnemende visstand. Vele processen worden hiervoor mede verantwoordelijk geacht (zoals overbevissing, afnemende fosfaat gehalten, gebrek aan diepe plekken). Maar een onderdeel van het probleem is zeker de eenvormigheid van de oevers. Er is nauwelijks oevervegetatie in het meer. De oorzaak hiervan is het onnatuurlijk peilverloop met hoger zomer peil en lager winterpeil die te maken hebben met de functie als waterreservoir. Het gevolg is dat er weinig schuilplaatsen zijn. Schuilplaatsen zijn cruciaal als paaiplaats voor vis. Immers zonder schuilplaatsen zijn vissen eieren en jonge vissen een makkelijke prooi voor volwassen vis. In de Koopmanspolder in Noord-Holland is tussen 2014 en 2016 ervaring opgedaan met het aanleggen van visverbindingen in peilgebieden die gescheiden zijn van het meer, zogenaamde achterpolders. Daar wordt de effectiviteit van de maatregelen nauwgezet onderzocht. Deze gescheiden peilgebieden zijn zeer geschikt te maken als paaigrond.

Ad b. – Veenweiden

Achter de westelijk begrenzing van het IJmeer-Markermeer ligt het uitgestrekte veenweidegebied van Laag-Holland. De open ruimten en het natte karakter maakt dat veel soorten over en weer voorkomen. Historisch is de koppeling nog sterker. Het hele IJsselmeergebied is ontstaan door weggeslagen veen. Nu is het

zaak om beide systemen naast elkaar een duurzame toekomst te geven, met als verbinding en scheiding de dijk van Amsterdam naar Hoorn die nu versterkt wordt.

In het Toekomstbestendig Ecologisch Systeem voor het Markermeer-IJmeer wordt ingezet op het versterken van de verbindingen binnendijks buitendijks. In het actieprogramma metropoolregio van november 2015 is de actieagenda landschap vastgesteld. Hierin is een deelproject toekomst veenweidegebieden gedefinieerd. Het centrale probleem is dat het veenweidelandschap niet duurzaam samen gaat met het huidige landbouwkundige gebruik. Hierdoor is het landschap dat zich oorspronkelijk uitstreckte van Hamburg tot Duinkerken gekrompen tot de huidige omvang tussen Groningen en Rotterdam. Elk decennium gaan weer grote delen als veenlandschap verloren. Uitgangspunt is dat een vorm van landbouw bij de veenweidegebieden hoort. De stedeling heeft namelijk voor het dagelijks gebruik behoefte aan een arcadisch landschap. Passend landbouwkundig gebruik is daarmee te prefereren boven extensief natuurbeheer. In het Innovatieprogramma Veen (IPV) wordt naar de nieuwe landbouwsystemen gezocht door een samenwerkingsverband van een terreinbeheerder en agrarische natuurvereniging. De zoektocht is naar een landbouw die de bodem niet verder of veel minder aantast. De opkomst van de biobased economy maakt dat het palet aan interessante gewassen sterk vergroot is. De richting waarin gezocht wordt zijn: andere drainage systemen die bodem minder aantasten, andere bedrijfsmodellen van een veehouderij bij hoger peil én de zoektocht naar andere gewassen die kunnen groeien bij hoog peil en aansluiten bij de huidige hoog gewaardeerde landschappelijke kenmerken (open, met hoge natuurwaarden van moeras en weide ecosystemen en een middeleeuwse verkaveling). Vanuit de Metropoolregio

is besloten om dit initiatief, gericht op het verkennen van het landsgebruik en teelttechnieken te ondersteunen met het zoeken naar een stakeholdernetwerk voor de totale productie en afzetketen. Hiervoor is hulp aangeboden door het instituut AMS (Amsterdam Metropolitan Solutions). Met AMS is de keuze gemaakt om allereerst te focussen op het gebruik van Lisdodde. De eerste resultaten zijn opgeleverd in maart 2017 en geven een perspectiefvol beeld. Lisdodde kent een groot aantal potentiële toepassingen, waarvan de toepassing van de fabricage van een biobased isolatieplaat op korte termijn de meest kansrijke is. Er lijkt een ruime verdienmarge te zijn en een zeer interessante, grote markt. In 2017 zijn bij Nauerna proefvelden voor productie opgezet in het kader van het IPV. Bij de versterking van de Markermeerdijk wordt onderzocht of achter de dijk een gebied met hoge peilen kan worden ingericht dat geschikt is voor natte teelten. Kort achter de dijk levert dit bovendien een stabielere dijkfundament op. Dat zal ingrepen aan deze monumentale dijk in de toekomst minder ingrijpend maken. Dit versterkt het onderscheid tussen de Flevolandse kust met zijn strakke en forse dijk en de Waterlandse kust met zijn kronkelige en verfijnde dijk.

Ad c. – Kustontwikkeling Lelystad

Met projecten en ontwikkelingen als Oostvaardersplassen, Marker Wadden, Batavialand, de nieuwe riviercruise-terminal en de uitbreiding van Batavia Stad is het kustgebied bij Lelystad een belangrijke motor voor de groenblauwe ontwikkeling van de oostflank van de MRA.

Gemeente Lelystad wil in haar nieuwe Kustvisie ruimte geven om de synergie tussen en kwaliteit van ontwikkelingen en de mogelijkheden van het kustgebied als versterking aan de oostflank van het Markermeer en de MRA te vergroten. Door de huidige functionaliteit zo nodig te verbreden, focus aan te

bringen en samenwerking te stimuleren wordt invulling gegeven aan de eerder genoemde actieprogramma's van de MRA op het gebied van landschap, economie, wonen en toerisme.

Binnen de Metropoolregio zal het een onderscheidende en attractieve kustzone worden, met een verscheidenheid van functies, door de potenties van het gebied in relatie tot toerisme en recreatie (verbindingen en grootse nieuwe natuur) maar ook op het gebied van economie (vrachtvervoer over water) en wonen (hoogstaande woonmilieus aan het water) beter te benutten en zo bij te dragen aan de aantrekkelijkheid en de versterking van het vestigingsklimaat van de MRA.

Het doel is synergie creëren, verbinden van de verschillende ontwikkelingen, om een samenhangend en aantrekkelijk beeld te bieden.

Gemeente Lelystad draagt dit verder in MRA-verband en betreft daarbij de relevante partijen.

Ad d. – Nieuw Land, nationaal park van wereldklasse i.o

Het Markermeer plaatst en verbindt de Oostvaardersplassen, Markerwadden en Lepelaarsplassen in een door "man made" weids en waterrijk natuurlandschap op een voor Nederland unieke schaal en onderscheidend karakter. De natuur in dit relatief jonge landschap zal zich komend decennium, met hulp van de mens, voortvarend verder ontwikkelen. Vanuit verschillende programma's wordt er niet alleen substantieel geïnvesteerd in de natuur maar ook in de beleefbaarheid en de toeristisch-recreatieve potentie daarvan. Dit nieuwe nationale park i.o. kan niet alleen van grote betekenis zijn voor de inwoners van de MRA maar, met de beoogde kwalificatie "nationaal park van Wereldklasse", ook voor (inter)nationale bezoekers. Naast de groeiende ecologische en landschappelijke betekenis, kan het nationaal park daarmee ook substantiële lokale en

regionale economische betekenis krijgen. Het “verhaal” van het nationaal park Nieuw Land creëert een eigen identiteit, plaatst investeringen in het gebied in een samenhangende context en biedt voor de afzonderlijke iconen de kans om “van grotere betekenis te zijn dan de som der delen”. Provincie Flevoland faciliteert de ontwikkeling met tal van partijen van dit NP i.o. De provincie draagt zorg voor agendering in MRA-verband.

Een grote vooruitgang kan worden geboekt als de Oostvaardersplassen verbonden worden met het Markermeer. Dan wordt in een klap 3000 ha paaigrond aan het meer toegevoegd, met naar verwachting positieve effecten op beide systemen. Bovendien zou het een fysieke stap zetten in het verbinden van de twee grote ruimten die het nieuwe nationale park Nieuwland moeten gaan vormen. De verbetering van de visstand heeft een waaier aan positieve effecten. Het helpt bij het behalen van de natuurdoelstellingen. Het kan een stimulans betekenen voor de sportvisserij met recreatief-toeristische spin-off en het zou mogelijk zelfs weer ruimte kunnen geven aan beroepsvisserij en ontwikkeling van streekproducten. De komende tijd wordt dit verder uitgewerkt vanuit de Stuurgroep Markermeer-IJmeer.

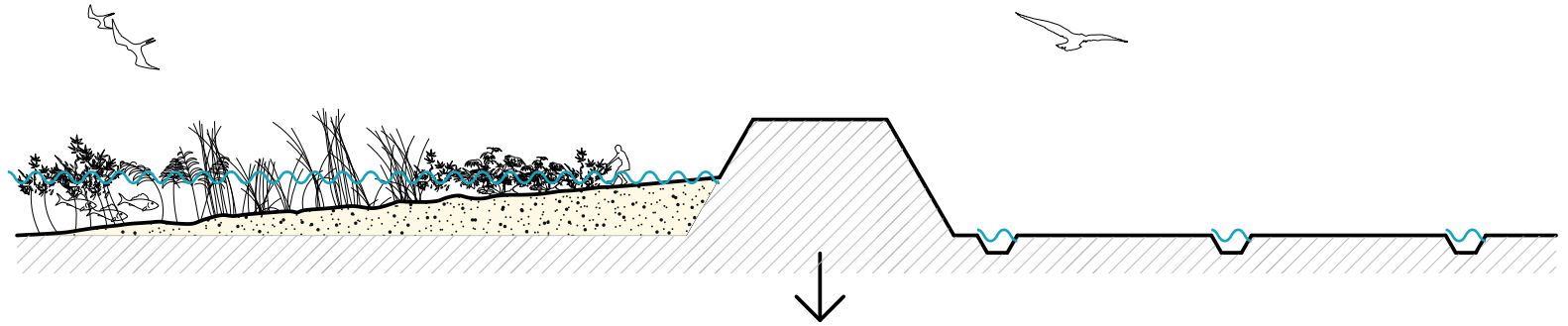
Drie grote kusten!

De MRA heeft met deze ontwikkelingen de beschikking over drie grote kusten: naast de bekende Noordzeekust kunnen de nu minder bekende Noord-Hollandse Markermeerkust en de Flevolandse kust in potentie steeds meer bieden aan recreanten en toeristen. De Noord-Hollandse kust wordt steeds aantrekkelijker door het creëren van nieuwe recreatieve en toeristische mogelijkheden. De Flevolandse kust biedt op wat

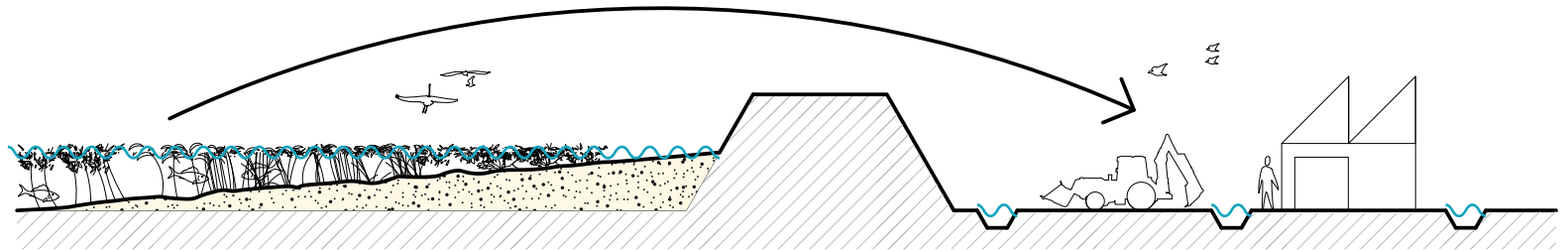
langere termijn grote potenties. Zo krijgen beide kusten steeds meer een internationale uitstraling: van oudsher vanuit de Zuiderzee-steden, nu ook met robuuste natuur (Marker Wadden en Oostvaardersplassen), als onderdeel van een Nationaal Park met internationale allure, gekoppeld aan mobiliteit en wonen (Almere Lelystad met luchthaven). Zo kan bijvoorbeeld de ontwikkeling van een grootschalig strand met attracties aan de westkust van Almere zodanig aantrekkelijk worden dat het een alternatieve bestemming wordt voor de Noordzeekust, die met mooi weer met de auto slecht bereikbaar is.

Kustlandschap bedient de regio

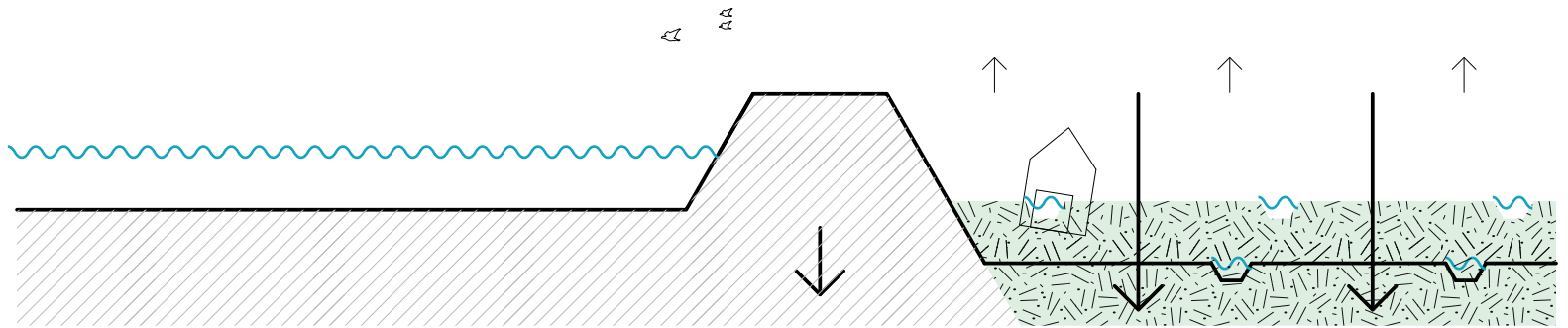
Huidige situatie waterplanten



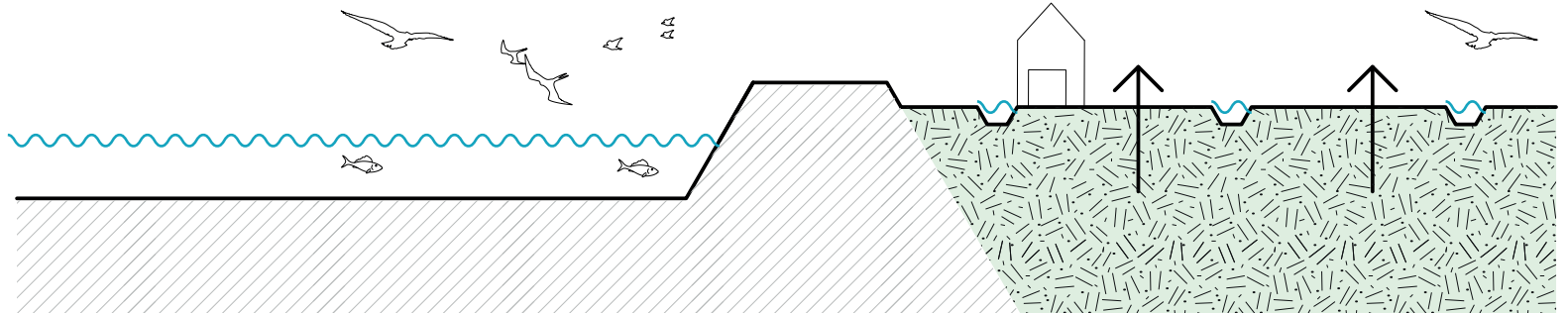
Toekomstige situatie waterplanten



Ongewenste toekomstige situatie veendaling

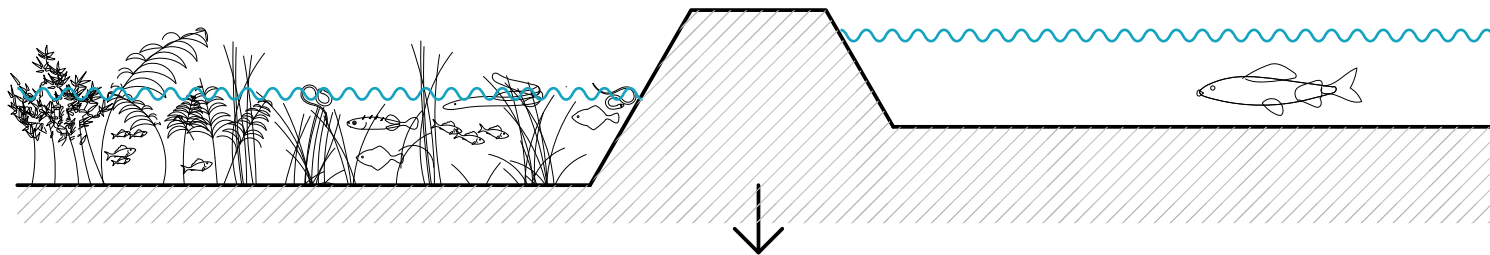


Situatie volgens Innovatie Programma Veen

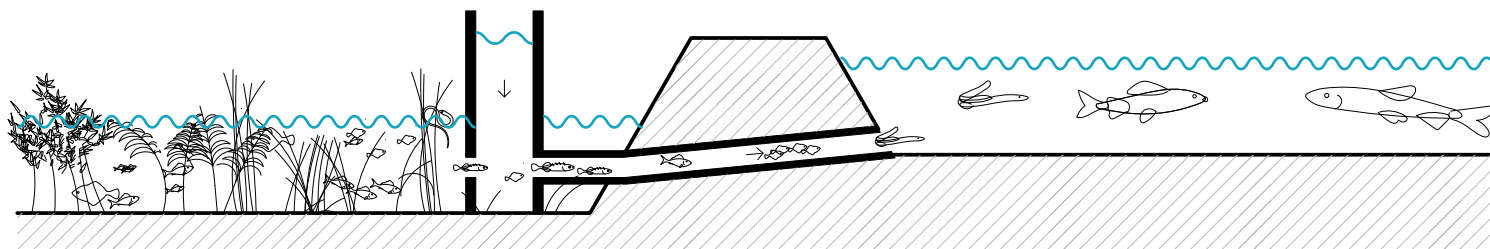


Kustlandschap bedient de regio

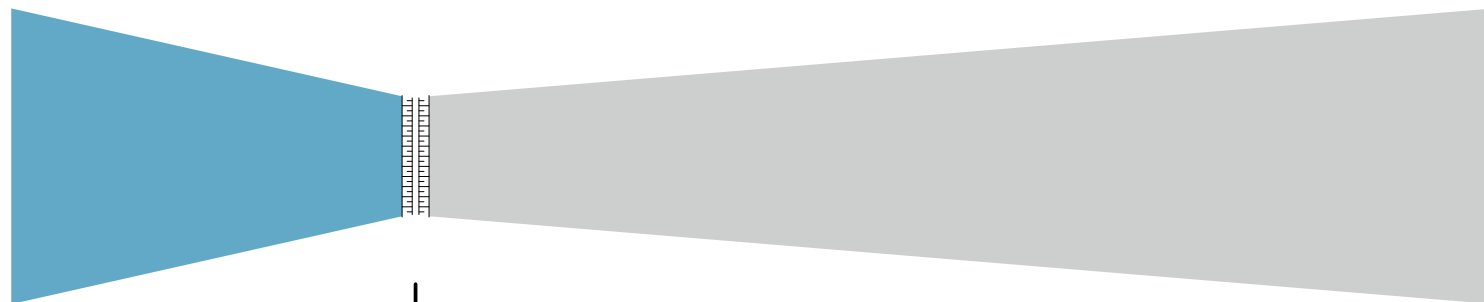
Huidige situatie kust afdeling doorsnede



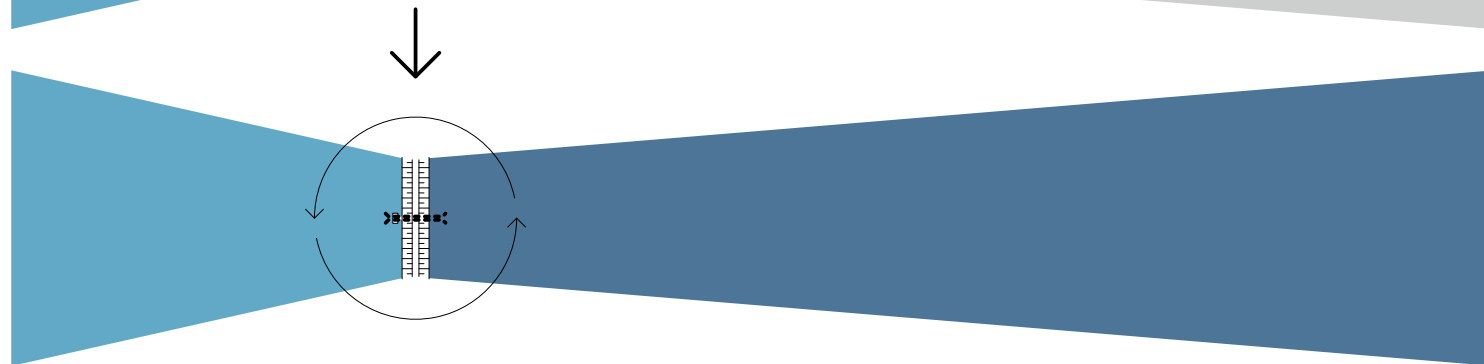
Toekomstige situatie kust connectie doorsnede



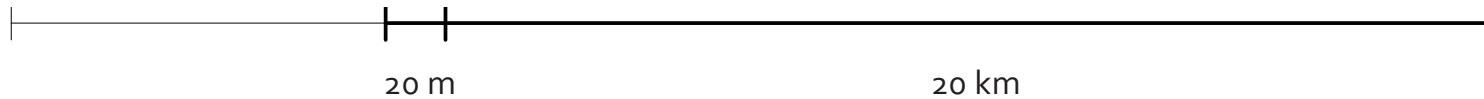
Huidige situatie plan



Toekomstige situatie plan - ecologie verbeterd



Klein ontwerp - grote invloed



IV. IV. Een ruimtelijk kwaliteitskader voor huidige en toekomstige ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeer

De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is een wezenlijke factor in de waarde van het Markermeer-IJmeer voor de MRA als onderdeel van het vestigingsklimaat. Het besef dringt steeds meer door dat de landschappelijke omgeving van een metropool onderscheidend wordt voor de waardering ervan. Zie o.a. de studie van de Vereniging Deltametropool naar de waarde van het landschap voor de concurrentiepositie van tal van metropolen in de wereld ('Blind Spot - landscape in the global battle for talent'). Als gevolg van de dynamiek van de metropolitane regio ontwikkelt zich een veelheid aan projecten in het Markermeer-IJmeer (zie H. III). Gezien het belang van de ruimtelijke kwaliteit voor de MRA vereist dit een heldere eenduidige signatuur van de projecten in ruimtelijk-landschappelijke zin. Die is nog niet in vastgesteld beleid aanwezig.

Voor het Markermeer-IJmeer ligt er wel een goede basis. Dat is de 'Verkenning Markermeer-IJmeer samenhang projecten' van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Noord-Holland, die in opdracht van de gedeputeerden van Flevoland en Noord-Holland is opgesteld. Daarin is ook de landschappelijke verkenning vanuit de Van Eesteren leerstoel voor het gehele IJsselmeergebied geïncorporeerd. Deze verkenning onderzoekt welke gedaanteverandering dit centrale meer in de hoefijzer Hoorn- Purmerend-Amsterdam-Almere-Lelystad ondergaat. En kijkt vanuit die nieuwe gedaante of er uitgangspunten en suggesties kunnen worden meegegeven aan de verdere


























planvorming rond de projecten die nog in ontwikkeling zijn of waarvan een volgende fase aanstaande is. De verkenning trekt lessen en doet aanbevelingen daartoe: bekijk het Markermeer-IJmeer als geheel: een gevarieerd kustlandschap om een centraal waterpark met een karaktersverschil oost-west. Aan de oostzijde grootse, eigenstandige kwaliteiten. Aan de westzijde: samenhang en verweving. Daarmee kan de Flevolandse kust ook in de toekomst beter grootschalige ontwikkelingen aan en zijn voor de Noord-Hollandse kust kleinschaliger ingrepen beter in te passen. De verkenning doet aanbevelingen naar de lopende projecten en voor een onderwaterontwerp voor het gehele Markermeer-IJmeer rond zand- en slibwinning. En komt tot de aanbeveling voor een beleidsmatige verankering in een Kader Ruimtelijke Kwaliteit, dat als een toekomstperspectief en een kader voor het stimuleren van de gewenste ontwikkeling op de juiste plek zijn werk kan doen.

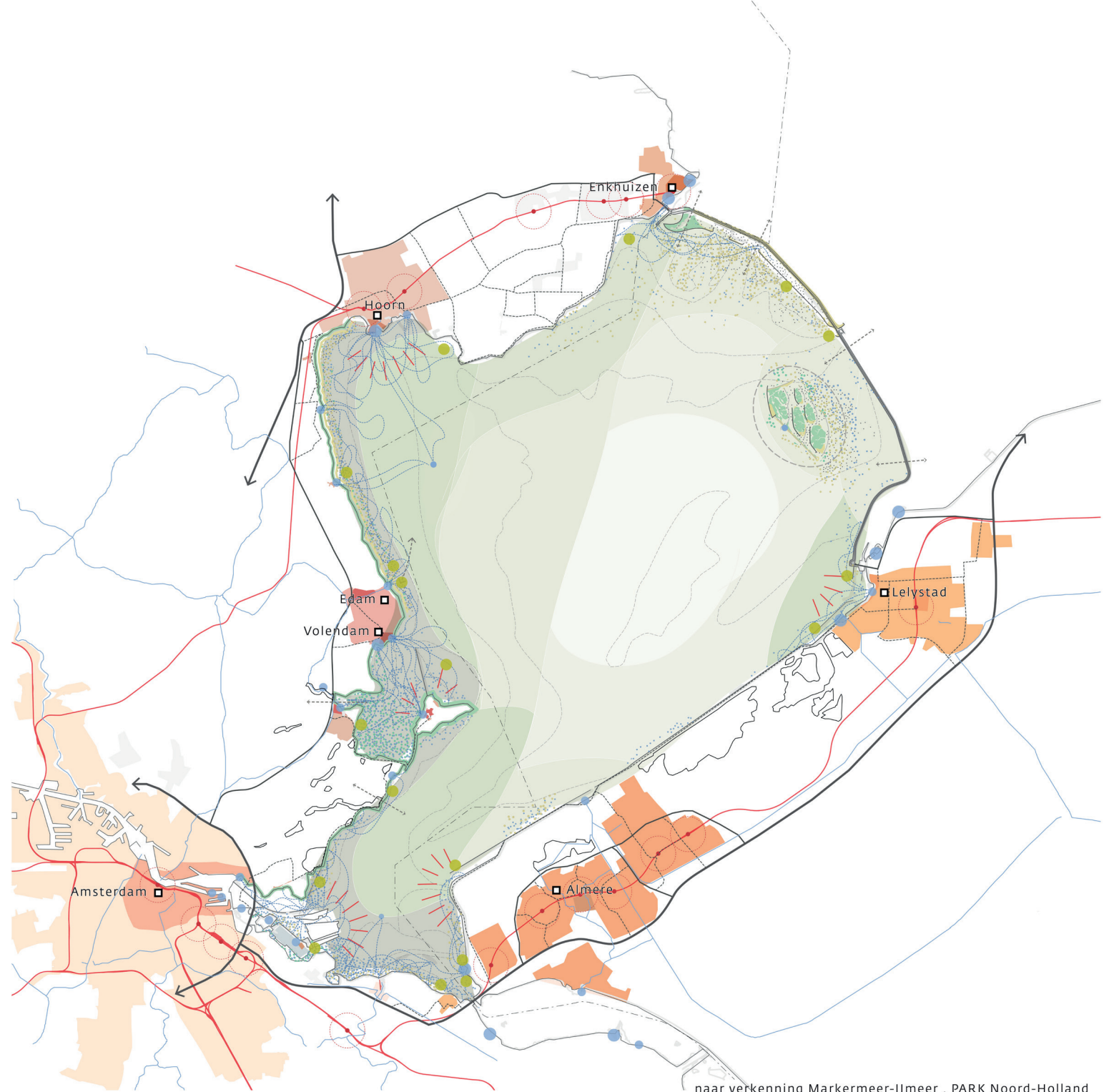
Het advies is positief ontvangen in de GS-en van Flevoland en Noord-Holland, door de wethouder RO van Amsterdam en de burgemeester van Waterland. Het wordt meegenomen in het traject van het Panorama Markermeer-IJmeer door de ambtelijke groep AMIJ en wordt verwerkt in de interprovinciale Agenda van de IJsselmeerprovincies.

Het vindt ook geleidelijk zijn weg in de afzonderlijke projecten, zoals de Markermeerdijken en de Ecologische Maatregelen Markermeer. Ook in het Panorama Markermeer-IJmeer dat momenteel wordt opgesteld: daarin wordt verder nagedacht over ontwikkelprincipes voor het Markermeer-IJmeer en zijn kusten.

Provincies Noord-Holland en Flevoland dragen, in afstemming met betrokken partijen, zorg voor de doorwerking van beide trajecten in MRA-verband.

Legenda

-  Spoorwegen
-  Stations
-  Lokale wegen
-  Regionale wegen
-  Snelwegen
-  Scheepsvaartroutes
-  Vaarnetwerk
-  Kansen voor kleine vaart
-  Dieptelijn
-  Verbanden
-  Harde rand
-  Provinciegrens
-  Druk - Rustig
-  ten westen: Verweven en multifunctioneel
ten oosten: Veelal robuuste gescheiden functies
-  Helder watermilieu
-  Zandig milieu
-  Riet milieu
-  Luwtezone
-  Project
-  Stedelijk gebied
-  Aanlegplaats
-  Watersportlocatie
-  Steden
-  Relatie nieuwe verstedelijking met water
-  Marker Wadden



IV. V. Energietransitie

In het SER Nationaal Energieakkoord committeren partijen zich aan de ambitie om in 2020 14% van alle energie duurzaam op te wekken. In 2023 moet dat oplopen tot 16%.

De inzet op een hernieuwbare energievoorziening heeft onder andere als achterliggend doel om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen en daardoor de klimaatverandering te beperken. Voor de periode tot 2050 zijn er vooralsnog geen concrete nationale en Europese doelen. Veel partijen waaronder het Rijk streven naar energieneutraliteit in 2050. Nederland heeft zich, in aansluiting op de EU, voor 2050 voorgenomen de uitstoot van broeikasgasemissies met 80 tot 95% te reduceren ten opzichte van 1993.

Vanwege de lange doorlooptijd van veranderingen in de energievoorziening tot 2050, moeten nu stappen worden gezet om die verder vorm te geven.

Het rijk agendeert het gebruik van het IJsselmeerbekken voor de opwekking van de duurzame energie. De hoofdvraag is of (grootschalige) energiewinning te combineren is met een aantal andere functies van metropolitane betekenis in dit gebied.

Het energievraagstuk wordt inmiddels vanuit verschillende invalshoeken opgepakt. Provincie Flevoland heeft hierover beleid geformuleerd in haar Omgevingsvisie. Provincie Noord-Holland is bezig met voorbereidende verkenningen naar de behoefte en de mogelijke invulling tot 2050. Ook in MRA-verband is een verkenning recent afgerond.

Gezien de historie zal het plaatsen van nieuwe windmolens in het Markermeer-IJmeer op weinig tot geen draagvlak kunnen

rekenen. Berekend is dat zelfs met het (in theorie) geheel benutten van het Markermeer-IJmeer voor windmolens nog geen volledig duurzame voorziening mogelijk is.

Interessant is om na te gaan of er andere energiebronnen zijn waarin het Markermeer-IJmeer mogelijk kan voorzien, zoals:

- Met geothermie via de ondergrond. Dat moet wel in de buurt van warmtevragers, zoals kassengebieden of woningbouw, dus zal zich vooral richten op de kusten. Onderzoek naar geschikte locaties vergt veel geld
- Via warmte-koude uitwisseling met oppervlaktewater. Ook dit moet nabij de warmtevrager worden uitgevoerd.
- Via zonnepanelen. Het gebruiken van het wateroppervlakte voor de opwekking van zonne-energie. Dit wordt uitgezocht in een Nationaal consortium Zon op Water, met o.a. RWS en provincie Noord-Holland
- Onduidelijk is of het Markermeer-IJmeer in het benutten van biomassa een rol zou kunnen spelen

Of het Markermeer-IJmeer voor de energietransitie van belang kan worden, is nu nog niet te beoordelen. Opwekking op het land nabij de afzetlocatie ligt immers doorgaans meer voor de hand dan opwekking verder weg in het Markermeer-IJmeer. Een van de redenerlijnen is om eerst te kijken wat op land mogelijk is en pas op langere termijn te kijken naar Markermeer en IJmeer. Wellicht ontstaan dan nieuwe mogelijkheden. Dat vereist nader onderzoek naar innovaties en effecten. Bij de nadere verkenning van het Markermeer-IJmeer voor vormen van energie opwekking is expliciet aandacht vereist voor de dilemma's vanuit N2000 die worden veroorzaakt door mogelijke toevoeging van de functie energie aan dit natuurgebied.

De MRA-actie Versnellen van de Energietransitie wordt

uitgevoerd onder leiding van Provincie Noord-Holland met het ministerie van I&M, in nauwe samenwerking met provincie Flevoland en gemeente Amsterdam en in nauwe afstemming met de andere MRA-overheden. Doorwerking van dit traject in de MRA vindt plaats via het Portefeuillehoudersoverleg Duurzaamheid.

Bij het vormgeven van de Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050 is de komende energietransitie één van de belangrijke thema's die momenteel verder worden uitgewerkt.

V.

Conclusies, aanbevelingen en verankering

Conclusies

De bevindingen van het rapport leiden tot de volgende conclusies.

- 1) het Markermeer-IJmeer is waardevol voor de MRA. Dit grote water kan voor de groeiende metropool meer betekenen dan tot nu toe is onderkend. Het is goed om het Markermeer-IJmeer beter zichtbaar te maken voor de MRA.
- 2) De thema's waarvoor het Markermeer-IJmeer van belang kan zijn voor de MRA krijgen aandacht. Een flink deel daarvan is recent in gang gezet. Het Markermeer-IJmeer komt daarmee voor de MRA beter in beeld dan voorheen.
- 3) Bestendinging van de aandacht van de MRA voor het Markermeer-IJmeer is nodig. De momentopname van deze verkenning is niet voldoende. De huidige ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeer zijn veelzijdig en dynamisch. Dat is niet alleen iets van de korte termijn, integendeel. De verkenning laat zien dat het gebied ook op de lange termijn kansen biedt en potenties heeft. In het Panorama Markermeer-IJmeer van de Stuurgroep Markermeer-IJmeer wordt dit nader uitgewerkt.

Aanbevelingen

1) Grondbalans /grondmotor

- a) De MRA vraagt de Stuurgroep Markermeer-IJmeer om een vorm te zoeken om de grondmotor van het Markermeer-IJmeer op gang te brengen en te houden om voor de lange termijn de kansen voor natuurontwikkeling te verzilveren. Daartoe wordt deze verkenning toegezonden aan de Stuurgroep

Markermeer-IJmeer.

2) Snel personenvervoer over water

Een haalbaarheidsonderzoek naar snel personenvervoer in het Markermeer-IJmeer is gewenst. Indien kansrijk, kan het onderzoek verder uitgebreid worden naar IJsselmeer en Randmeren.

Deze aanbeveling is reeds overgenomen in de Samenwerkingsagenda Amsterdam-Almere. Daarnaast bereiden de provincies Noord-Holland en Flevoland momenteel een verkenning voor naar de mogelijkheden van (recreatief) personenvervoer.

3) Aanbevelingen voor de verankering van de bevindingen uit deze verkenning:

a) op projectniveau

Deze verkenning heeft een aantal thema's benoemd waarin het Markermeer-IJmeer van belang is voor de MRA. De daarin betrokken partijen dragen zorg voor de koppeling MRA – Markermeer-IJmeer. Aanvullend op de thema's grondbalans en personenvervoer:

- Programma Ruimtelijke Kwaliteit Markermeerkust. Provincie Noord-Holland faciliteert de opstelling van dit programma met alle betrokken partijen en verzorgt de koppeling met de MRA.
- Veeweiden: via de partijen uit de betreffende MRA-actie.
- Kustontwikkeling Lelystad: via gemeente Lelystad.
- Nieuw Land, nationaal park: via provincie Flevoland.
- Ruimtelijke kwaliteitskader: via provincies Noord-Holland en Flevoland.
- Energietransitie: via Portefeuillehoudersoverleg Duurzaamheid.

b) in trajecten buiten de MRA

Deze verkenning levert inzichten op voor andere beleidstrajecten, zoals de Gebiedsagenda en Interprovinciale Agenda IJsselmeergebied, het Panorama Markermeer-IJmeer en de provinciale omgevingsvisie.

De beide provincies waarin het Markermeer-IJmeer ligt, zien erop toe dat de bevindingen uit deze verkenning worden ingebracht in de genoemde trajecten. Wanneer het Panorama Markermeer-IJmeer gereed is zal gevraagd worden deze ook ter kennisname van het Platform Ruimte te brengen.

c) Structureel binnen de MRA

Binnen de MRA zijn het Platform Ruimte en het portefeuillehoudersoverleg Metropolitaan Landschap de meest voor de hand liggende groepen om te zorgen dat waar nuttig en nodig het Markermeer-IJmeer actief aandacht houdt in het MRA-netwerk.

Deze verkenning beveelt een structurele bestuurlijke koppeling aan tussen MRA en Markermeer-IJmeer door personele unies van bestuurders. Op dit moment wordt de personele unie ingevuld door de wethouder van gemeente Lelystad.

Kalm meer, toekomst perspectief
Collage beelden: Kalm zee, Hendrik Willem Mesdag, 1860 - 1900.
Onderwaterlandschappen, Willem Kolvoort.



Bijlage 1

Verslag atelier MRA generalisten

10 november 2016

Deelnemers: Remco Daalder, Miriam Verrijdt, Andrej Badin, Ed Buijs (A'dam); Sandra van der Vegt (Flevoland); Charles van Schaik, David Quarles van Ufford (Noord-Holland); Steef de Looze (MRA); Merten Nefs (Deltametropool); Geert Jan Put, Robert Jan Moorman (Lelystad); Jo van der Veen (Amere); Erik Vos (Hoorn).

Voorzitter Remco Daalder verricht de aftrap. Hij heeft uitgebreid met ecooloog Mennobart van der Eerden gesproken. Het Markermeer-IJmeer is een zeer jong ecosysteem, nog maar uit 1975. Daarom zijn onverwachte wendingen heel normaal. Belangrijk voor de ecologie zijn land-water-verbindingen, zonering van recreatie t.b.v. rust, een goed geregeld grondverzet dat ook ten goede komt aan de natuurbasis. Hij zegt dat ook buiten het gebied natuurmaatregelen nodig zijn (denk aan de waterkwaliteit) en de waterstanden medebepalend zijn voor de natuur.

Er gebeurt veel in het Markermeer-IJmeer: RRAAM, wonen en infra, drie dijkversterkingsprojecten, Deltaprogramma, IJburg2. Er is een MRA-actie-agenda en een MRA-toeristische agenda: Markermeer-IJmeer is in beide nog zo goed als leeg: weinig over nagedacht? Wat is echter de economische betekenis van het gebied? Deze verkenning beoogt die vraag op te pakken met focus op potenties en kansen, de middellange termijn, bijdrage aan bewustwording en richting concrete acties waar energie op zit.

In een eerste ronde geven alle deelnemers aan wat zij belangrijk vinden in het gebied, gezien vanuit de MRA. De wensen en ideeën voor Markermeer-IJmeer vanuit de MRA uit de eerste workshop zijn:

Productie

- Met grondbalans zorgen voor milieu/natuurvoordeel; concreet maken onderwaterlandschap
- Maak aantrekkelijke eilanden
- Creëer een nieuwe productielandschap dat mooi is om te zien en beleven
- Waterplant als gewas
- Viskweek midden op het meer
- Brede kusten, betrek veenweide (met als problematiek bodemdaling).

Recreatie + toerisme

- Groot toeristisch potentieel
- Verdelen ligplaatsen recreatievaart
- IJburg heeft nog te kort aan ligplaatsen
- Water niet wegstoppen maar beleven
- Maak recreatief-toeristische kralenketting met alle mooie bestemmingen.
- Benut potenties: meer strand, zodat minder naar Noordzee hoeft, scheelt files
- Spreiding van boten over diverse havens
- Breng ondernemers met elkaar in gesprek
- Andere perceptie afstand
- Zieltogende jachthavens nieuw leven in blazen.
- Hoe het toerisme aantrekken: versterk Amsterdam Bezoeken Holland Zien.
- Natuur en cultuur combineren: museum in het meer of in

Oostvaardersplassen (a la Kröller-Müller in De Hoge Veluwe)

Branding.

- Branding. Daaraan wordt al gewerkt in kader van het opstellen van het Panorama (met de Stuurgroep Markermeer-IJmeer-partijen)
- Het goed positioneren van het Markermeer-IJmeer toeristisch profiel en potentie.
- Op andere manier positioneren en laden van het meer
- Naamgeving aan het meer. Amsterdam BIG LAKE?
- Iets voor Unesco Werelderfgoed? Vgl. Toronto.
- Op kaarten het meer andere positioneren. De MRA loopt nu om het water heen. De MRA is land én water.

Kustontwikkeling

- Werk toe naar integrale ontwikkeling van de kustlandschappen
- Verbinding water-land ipv een lijn, aantrekkelijk, productie; zonerings; energie?
- Kustvisie Lelystad. Toerisme en recreatie

Natuur

- Toevoeging van 'wildernis' als nieuwe typologie aan de MRA met nieuwe combinatie van functies, ook ten faveure van de economie
- Nationaal Park Nieuw Land
- Onderwaterlandschap als ecologische basis, en beleefbaar maken
- Hoe verbind je markerwadden met Oostvaardersplassen / vooroevers

Wonen + verbindingen

- Meer wonen aan het water, sterkere beleving - maar niet

overall!

- Maak verbindingen aantrekkelijker, zeker voor de inwoners van het gebied.
- Begin bij IJmeer.
- Ontwikkel Hovercraft-verbinding.
- Maak duidelijk wat er al is aan verbindingen, electric freeway
- (Electrische) boten met oplaadpunt voor elektrische fiets
- Leefbaarheid en vestigingsklimaat
- Laden van de leefbaarheid van de MRA.
- Gaat om verhoudingen ruimte, stad-landschap, recreatie en beleving.
- Pas op de randvoorwaarden waterveiligheid en waterkwaliteit!

(Landschaps) Ontwerp

- Zorg voor een totaalplan
- Internationale vergelijking
- Het vullen van de leegte met openheid
- Maak een Landschapsplan (vgl. Rhein-Ruhr, Mantova)
- Let op het open middendeel, dat heeft ook kwaliteit

Proces

- Maak personele unies, dat versterkt de aansturing
- Breng speelveld goed in kaart

Op grond van deze eerste ronde werkt de groep vijf thema's brainstormend/ontwerpend uit:

1. Grondbalans en onderwaterlandschap als onderdeel van het utilitair Markermeer-IJmeer-landschap. Streven naar gesloten balans. Milieuvoordeel, veel behoefte, concreet maken, onderwaterlandschap, rijk nodig. Inbrengen in MIRT-gesprekken. Streven naar gesloten balans. Onderwaterlandschap kan basis vormen voor een landschapsplan, ecologie is de basis, maar kan ook beleefbaar gemaakt worden. Kunnen we tot een metropolitane grondmijn komen, ook voor de ecologisch en recreatief gewenste onderwaterbodem (TBES)?

Daarin zijn belangrijke afhankelijkheden bij het rijk en bij de grondmarkt, de grondbehoefte in de komende 20 jaar en de ruimte die EU geeft.

2. De ontwikkeling van het kustlandschap, als veilig, natuurlijk, toeristisch en utilitair landschap. Deelgebieden accentueren via natuurontwikkeling op de goede plek (voorbeeld kaap Uitdam). Aanhaken aan de kustversterking om de natuurlijke en toeristische potentie te versterken.

3. E-bike-fietsroute A'dam-Almere (bestaat al), uitbreiden naar hele Markermeer-IJmeer (electric freeway). Van Pampus naar Zeeburgereiland/ IJburg. De 'goedkope IJmeerlijn'? Ook mooi voor Markermeerdijken. En verbinding MarkerWadden met Oostvaarderplassen. Maak duidelijk wat er is. Sluit aan bij actie 5.3 uit de MRA-agenda. Fietsnetwerk en knooppunten. met oplaadpunten speciaal gericht op de forens. Boten met oplaadpunten voor elektrische fiets. Kan dit onderdeel worden van de Floriade?

4. Utilitair landschap, met visproductie (ook midden op het water?), energie (verkennen of geothermie / Warmte-Koude / zonnevelden interessant zijn), benutten archeologie (wrakken, verdrongen dorp), stranden.

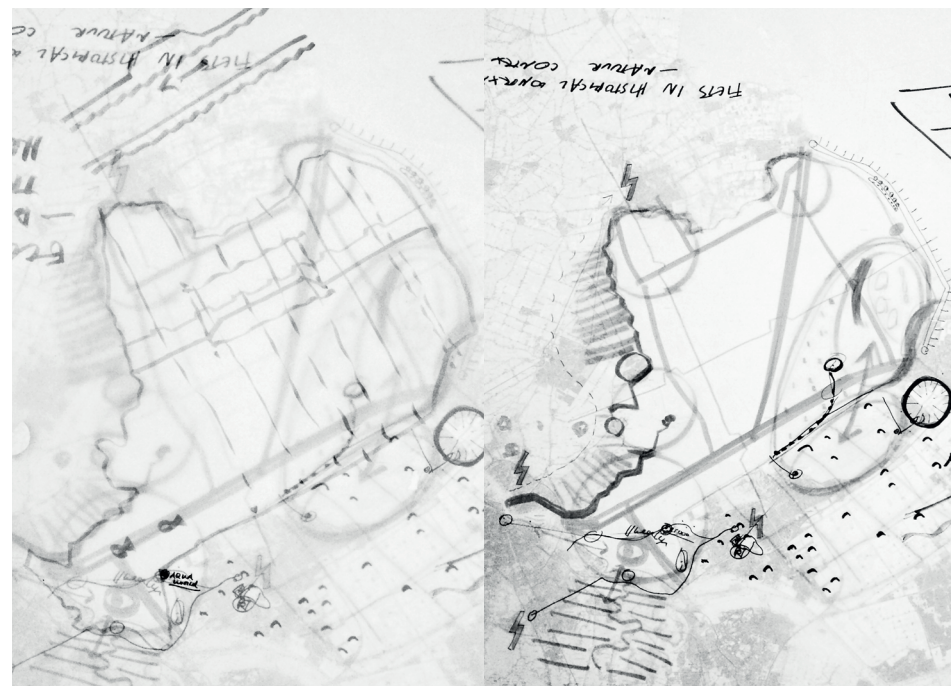
5. Markermeer-IJmeer als toeristische MRA-trekpleister - beter toeristisch benutten (spreiding uit A'dam), met o.a. VOC, riviercruises, met ook hier fietsroute incl. evenementen (races e.d.) langs de kusten, verdrongen dorpen.

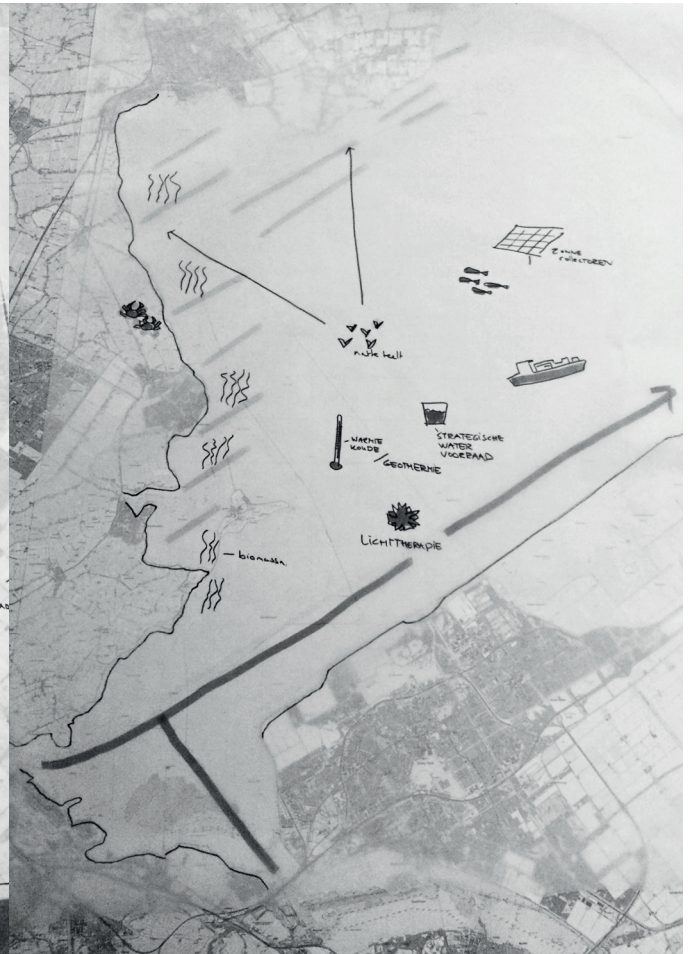
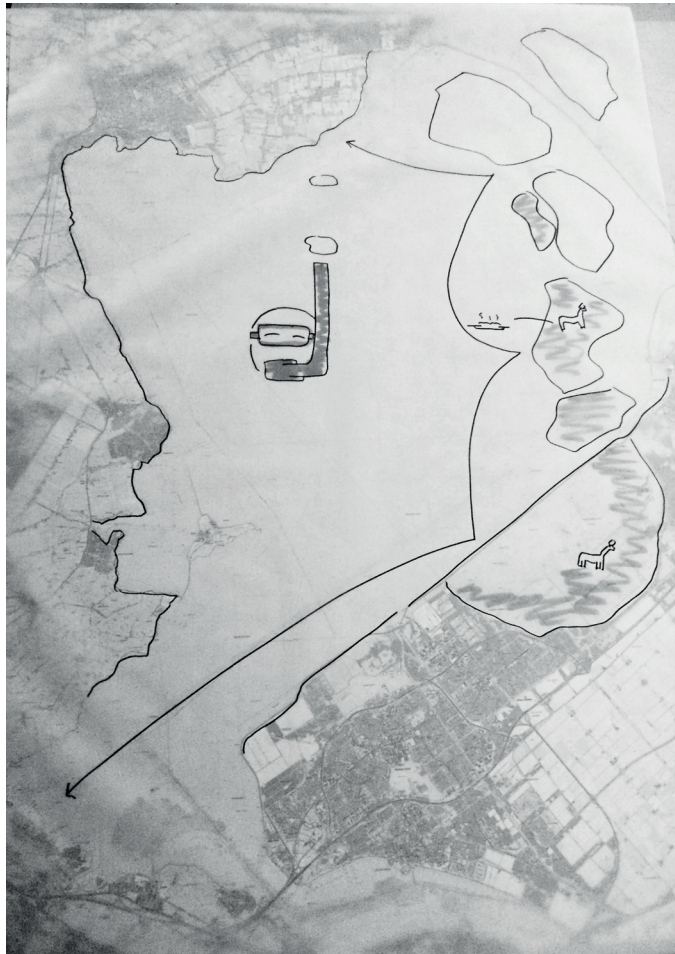
6. Wilderness area als nieuwe attractie voor de MRA (Oostvaardersplassen / Marker Wadden).

7. Maak een 'Landschapsplan'. Het grote meer heeft een bijzondere schaal: in Europa is geen ander meer zo groot. Let daarbinnen op de schaalverschillen en contrasten. Speel daarmee. Vergelijk met bijvoorbeeld Vancouver: daar ben je overal snel bij de natuur. Stel één landschapsplan op, zoals bij de rivier.

1

2, 3 en 7





Bijlage 2

Plan van Aanpak MRA-verkenning

3.4 Verkenning Markermeer-IJmeer

Trekker(s): Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland, gemeente Amsterdam

Projectleider: Charles van Schaik, schaikc@noord-holland.nl, 06-18609204

Inleiding

MRA-actie: 'We voeren een verkenning uit naar de metropolitane potentie van het IJmeer/Markermeer, en zoeken daarbij nadrukkelijk samenwerking met het Rijk en de waterbeheerders.'

In november 2013 heeft het Rijk de Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer vastgesteld. Met deze Rijksstructuurvisie wordt ingezet op versterking van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en daarmee op verbetering van de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel. Het toekomstperspectief is een sterke internationaal concurrerende regio, waarin een aantrekkelijk vestigingsklimaat wordt gecreëerd met een goede bereikbaarheid en unieke natuur- en recreatiegebieden in en rond het Markermeer-IJmeer.

De MRA-agenda beschrijft de grote waarde van het Markermeer-IJmeer op het gebied van watervoorziening, waterveiligheid, cultuurhistorie, landschappelijke kwaliteit en gebruik. Er zijn veel ontwikkelingen aan de gang: uitvoering van de bestuursovereenkomst RRAAM, het toekomstbestendig ecologisch systeem (TBES), Markerwadden, Luwtmaatregelen Hoornse Hop, het N2000-beheerplan, versterkingen van de Markermeerdijken en de Houtribdijk, versterking van de regionale

economie (havens en toerisme), de ontwikkeling van IJburg 2, Almere en kleinere eenheden aan de kusten.

De ontwikkelingen in het gebied kennen altijd een koppeling aan de natuur, vanwege de N2000-status. De kern van het TBES is dat door investeringen in de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer de natuur zo robuust en veerkrachtig wordt dat er binnen de kaders van N2000 juridische ruimte ontstaat voor ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Het Markermeer-IJmeer levert in de huidige situatie een groot aantal maatschappelijke of economische diensten. Het meer wordt multifunctioneel gebruikt, zoals voor een veilig watersysteem (waterbuffering, zoetwatervoorraad e.d.), een zoetwatervoorraad in tijden van droogte (voor landbouw, natuur en industrie), water- en oeverrecreatie in grote en kleinere hoedanigheid met een rustige, grote open ruimte in een druk gebied, voor de Europese natuurwaarden, met het bijzondere biotoop van een groot, zoet laaglandmeer, de (sport)visserij, goederenvervoer over water, enz.

Vanuit de ambities van de MRA is de vraag interessant of deze diensten – intensiever, gevarieerder, beter gespreid - substantieel meer en/of kwalitatief beter kunnen bijdragen aan de metropolitane ambities, zoals het vestigingsmilieu van de metropoolregio, of dat er wellicht ook andere diensten in beeld komen, zoals bijv. personenvervoer over water.

Doelstelling

De verkenning brengt in beeld welke extra metropolitane meerwaarde uit het Markermeer-IJmeer en zijn kusten de komende jaren (5-10 jaar) haalbaar kan zijn. Het gaat hier om zowel de bestaande meerwaarde (ook uit lopende projecten) die nu nog niet of onvoldoende als zodanig wordt gezien/ervaren als om nieuwe ontwikkelingen.

Hij genereert inspiratie en energie voor de concrete ontwikkeling naar een metropolaan Markermeer-IJmeer, die de (internationale) ruimtelijk-economische potentie van dit gebied voor de MRA beter benut en de specifieke kwaliteiten van het gebied (meer en kusten) versterkt.

De verkenning stimuleert partijen in het gebied om bij te dragen aan de metropolitane ontwikkeling, inclusief groei van het TBES, door het ontwikkelen/realiseren van de eigen ambities en projecten.

De verkenning biedt een perspectief voor de middellange termijn en koppelt de ambities uit de MRA-agenda's aan concrete projecten en ontwikkelingen.

De verkenning versterkt, verbreedt en concretiseert de verbintenis tussen partijen die willen werken aan de metropolitane ambitie, het TBES en de kwaliteit van het Markermeer-IJmeer.

Scope

De verkenning biedt inzicht in de metropolitane wensen en de concrete ambities van partijen voor de ontwikkelruimte in en rond het Markermeer-IJmeer voor de komende 5 tot 10 jaar en hun bijdrage aan de versterking van de natuurwaarden (TBES). Het economisch gebruik haalt revenue uit het gebied, maar moet ook de kwaliteiten van het meer en de kustgebieden in stand houden en verbeteren.

De verkenning richt zich op de verbetering en versterking van de kwaliteiten van het Markermeer-IJmeer in het gehele fysieke omgevingsbeleid en werkt vanuit de bestaande agenda's en plannen, zoals de Ruimtelijk-economische Actie agenda 2016-2020, de Strategische Agenda Toerisme MRA, uitkomsten en rapporten van het programma RRAAM/TMIJ/NMIJ. Actuele inzichten worden benut inzake natuurversterking,

dijkversterking, kustontwikkeling/woningbouw, recreatie, toerisme, ruimtelijke kwaliteit, energie, mobiliteit, wonen en werken. Hij signaleert ook nieuwe wensen en ambities van de MRA-overheden en –partijen. Deze verkenning levert zo input voor bestaande agenda's en voor de Gebiedsagenda IJsselmeergebied.

Deze actie geeft tevens invulling aan actie 3.6 uit de MRA agenda (nagaan in hoeverre de lopende projecten een bijdrage kunnen leveren aan de keuzes en acties uit de MRA-agenda) voor de projecten uit dit gebied: waar is nog 'laaghangend fruit' aanwezig in de ambities van partijen, die nog meegenomen kunnen worden in lopende projecten, zonder tot vertraging in de uitvoering te leiden.

Resultaat

De verkenning levert op:

1. Een beeld wat partijen vanuit de MRA bekeken met het Markermeer-IJmeer willen en hoe dit de kwaliteit van het gebied kan versterken.
2. Een inspirerend overzicht van de concrete projecten / ontwikkelingen in het Markermeer-IJmeer - aanvullend op de bestaande - die de internationale concurrentiepositie van de MRA (gaan) versterken en bijdragen aan het TBES.
3. Een agenda of programma van bestaande en (realistische en haalbare) gewenste projecten en ontwikkelingen en hun onderlinge verbanden, toe te voegen aan bestaande agenda('s).

Acties

Startsessie. Een korte analyse vanuit de MRA-agenda's en andere dossiers. Een niet al te grote workshop met de voorbereiders van de agenda's en enkele sterk betrokken partijen. Hierbij is ook aandacht voor de iets verdere toekomst – maar wel realistisch en

haalbaar, om korte termijn ontwikkelingen in een lange termijn perspectief te kunnen plaatsen.

De sessie biedt een geconvergeerd overzicht over onderwerpen waarop het Markermeer-IJmeer inclusief kustgebieden meerwaarde biedt.

Workshops

Hierin staat de vraag centraal: wie wil/gaat dit hoe en wanneer invullen? De uitkomsten uit de startsessie worden in 2 of 3 workshops uitgewerkt, naar gelang de indeling in thema's, met de voor die onderwerpen meest relevante partijen. Waar zien zij kansen? Wat kunnen en willen zij bijdragen? Daarbij worden de deelnemers bevraagd op hun inspiratie. Dat levert een zo concreet mogelijke agenda van plannen en (ook lopende) projecten op die de MRA-ambitie verwezenlijken, in de dubbelslag met ontwikkeling van het TBES. Gaandeweg is er afstemming met andere trajecten, zoals aanpalende MRA-acties en de Gebiedsagenda IJsselmeergebied 2050.

Slotsessie. De uitkomsten van de workshops komen in een slotsessie bij elkaar voor afstemming, versterking, waar nodig keuzes. Dit gebeurt met de voor integraliteit relevante partijen (overheid, maatschappelijk, bedrijfsleven). Dit levert inzicht in de partijen en de projecten die aan de dubbelslag MRA / TBES gaan werken, nu en concreet (aanvullend op wat al gebeurt) én voor wat langere termijn, inspirerend en agenderend. Ook wordt bekeken of afspraken hierover tussen partijen zinvol zijn en voorbereid kunnen worden.

Besluit. Het product wordt ter vaststelling aangeboden aan het MRA-PRO.

Communicatie en presentaties tijdens MRA- en andere

bijeenkomsten.

Organisatie

Opdrachtgevers namens MRA zijn provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam, provincie Flevoland die gemeente Lelystad actief betreft. Zij vormen het kernteam. Gedeputeerde Loggen (provincie Noord-Holland), Rijsberman (Flevoland) en wethouder Van der Burg van Amsterdam zijn inhoudelijk verantwoordelijk.

De organisaties regelen voor de organisatie een (interne) secretaris en logistieke ondersteuning. Inhoudelijke input komt uit de workshops en via het kernteam.

Tussentijdse bestuurlijke advisering wordt gevraagd aan de Stuurgroep Metropolaan Landschap en de Stuurgroep Markermeer-IJmeer.

Middelen

De drie opdrachtgevende organisaties leveren de menskracht voor het uitvoeren van de verkenning.

De secretaris: 2 dagen / week, de ondersteuning: 0,5 dag / week, de inhoudelijke trekkers: halve dag per week. Ze reserveren ieder € 3.000,- voor logistieke kosten.

Planning

Half mei plan van aanpak, eind juni vaststelling in het MRA-PRO. Start verkenning meteen na de aanstelling van de secretaris. Binnen 6 weken startsessie, binnen 4 maanden workshops, na 6 maanden slotsessie, na 7 maanden bestuurlijke vaststelling.

Risico's

Het project is overzichtelijk, de risico's zijn klein.

Een risico ligt in het vinden van de ambtelijke ondersteuning

en uitvoering. Dit kan zo nodig worden ondervangen door uitbesteding van een deel van het werk.

Integraliteit

De integrale aspecten zijn bovenstaand reeds benoemd (o.a. economische ontwikkeling, woningbouw, recreatie en spreiding, imago MRA).

Charles van Schaik, Ed Buijs, Sandra van der Vegt, Veronica van der Goot, Andrej Badin

