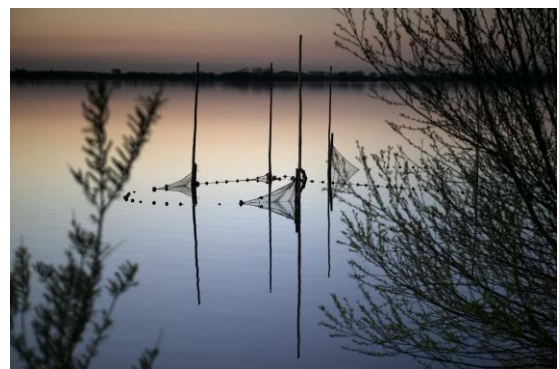


Verslag
van het symposium

Dynamiek rond en in het Markermeer-IJmeer

Almere, 28 februari 2013



Genootschap Flevo 2013

Colofon

Uitgave:

Genootschap Flevo
Schoutstraat 62
1315 EX ALMERE
www.genootschapflevo.nl

Tekstbewerking en opmaak:

Graphein (mr. Wilma Reudink)
Kadoelerweg 2
8326 AX SINT JANSKLOOSTER
www.graphein.nl

Foto-impressie:

Monavid (Mona Alikhah)
Sambastraat 90
1326 NV ALMERE
www.monavid.com

Het symposium werd georganiseerd door:



GENOOTSCHAP FLEVO

Met medewerking van:

Gemeente Almere



PROVINCIE FLEVOLAND

Inhoud

Voorwoord

<i>Bert Gijsberts (projectgedeputeerde Markermeer-IJmeer van de provincie Flevoland)</i>	5
1. Maatschappelijke dialoog over RRAAM: hoofdpunten van het advies over de rijksstructuurvisie <i>Mr. Guido van Woerkom (hoofddirecteur ANWB en onafhankelijk voorzitter van RRAAM)</i>	6
1.1 Vragen en discussie	11
2. Het beleid van het Rijk. De stand van zaken betreffende de uitvoering van RRAAM; vooruitzichten, belemmeringen en kansen <i>Drs. Michiel Ruis (projectdirecteur van het ministerie van Infrastructuur en Milieu)</i>	13
2.1 Vragen en discussie	21
3. De interprovinciale benadering; de stand van zaken betreffende de ecologische schaa sprong en de kansen voor toerisme en recreatie <i>Bert Gijsberts (projectgedeputeerde Markermeer-IJmeer van de provincie Flevoland)</i>	26
4. Hoogwaterbescherming, natuurontwikkeling en cultuurhistorie door Noord-Hollandse ogen <i>Luzette Wagenaar (burgemeester van Waterland)</i>	28
3.1 en 4.1 Vragen en discussie	31
5. Fragmenten uit de NCRV-televisiedocumentaire ‘Nederland onder water’, aflevering Flevoland	36
6. Ideevorming, natuurwinst en haalbaarheid van het project Marker Wadden <i>Drs.ing. Roel Posthoorn (projectdirecteur bij Natuurmonumenten)</i>	37
7. Lessen uit het Zuiderzeeproject: theorie en praktijk van natuurbouw in lowlands, in Nederland en daarbuiten <i>Prof. dr.ir. Bart Schultz (emeritus-hoogleraar Land and Water Development bij Unesco-IHE Institute for Water Education)</i>	42
6.1 en 7.1 Vragen en discussie	47
8. De stedenbouwkundige schaa sprong van Almere, bijzondere woonmilieus en de kansen door de Floriade 2022 <i>Adri Duivesteijn (wethouder ruimtelijke ordening en wonen bij de gemeente Almere)</i>	51
8.1 Vragen en discussie	58
Terugblik en samenvatting <i>Andries Greiner (voorzitter Genootschap Flevo)</i>	60
Foto-impressie	63

Het symposium 'Dynamiek rond en in het Markermeer-IJmeer' vond op donderdag 28 februari 2013 plaats in het stadhuis te Almere.

De conferentie was een van de activiteiten in het kader van de viering van het 75-jarig bestaan van



GENOOTSCHAP FLEVO

De voordrachten en discussies zijn zoveel mogelijk letterlijk weergegeven. Omdat het gesproken woord soms werd ondersteund door powerpointpresentaties en het opnemen van afbeeldingen in dit verslag maar beperkt mogelijk was, waren enige tekstuele aanpassingen noodzakelijk. Ook omwille van de leesbaarheid zijn op een aantal plaatsen zinnen ingekort of opnieuw geredigeerd.

Tijdens het symposium zijn fragmenten vertoond van de NCRV-documentaire 'Nederland onder water', aflevering Flevoland. In dit verslag zijn de commentaren bij die beelden opgenomen.

Teneinde het verslag te actualiseren – de ontwikkelingen inzake het Markermeer-IJmeergebied zijn volop in beweging – is de Flevolandse gedeputeerde Bert Gijsberts in december 2013 gevraagd een kort Voorwoord te schrijven.

De afbeeldingen op het omslag zijn gemaakt door Falco Hassink. Ze werden door de provincie Flevoland voor het symposium beschikbaar gesteld.

De illustraties in de inleidingen zijn afkomstig uit de powerpointpresentaties van de sprekers. In de papieren versie van het verslag kunnen niet alle in kleur worden afgedrukt.

Aan het einde van het verslag is een fotografische sfeerimpressie van het symposium opgenomen. Het is een selectie van foto's die Monavid in opdracht van Genootschap Flevo maakte. Meer beeldmateriaal is te vinden op www.genootschapflevo.nl.

Enkele nuttige websites in verband met het symposiumthema:

<http://almere20.almere.nl>

<http://www.hetblauwehart.org>

<http://www.markermeerijmeer.nl>

<http://www.metropoolregioamsterdam.nl>

<http://www.natuurmonumenten.nl/thema/marker-wadden>

<http://www.rraam.nl>

Voorwoord

Bert Gijsberts (projectgedeputeerde Markermeer-IJmeer van de provincie Flevoland)

Genootschap Flevo heeft zijn 75-jarig bestaan aangegrepen om bij een brede groep belangstellenden aandacht te vragen voor de Markermeer-IJmeerproblematiek. In een bijzonder levendig symposium op 28 februari 2013, dat met kennis van zaken en humor werd geleid door genootschapsvoorzitter Andries Greiner, zijn talrijke aspecten van gebruik en beheer van Markermeer en IJmeer de revue gepasseerd. Dat in deze publicatie de inleidingen en discussies van die bijeenkomst zijn vastgelegd, is bijzonder nuttig. Niet alleen kunnen zo verschillende visies en standpunten nog eens worden nagelezen, ook biedt het een goede stand van zaken aan het begin van het jaar 2013. Maar nu ik dit Voorwoord schrijf zijn we bijna tien maanden verder en blijkt dat bestuurders, belanghebbenden en betrokken burgers niet hebben stilgezeten. Enkele opmerkingen over de actuele stand van zaken zijn hier dan ook op hun plaats.

Tijdens mijn inleiding (zie hierna pp. 26-27) heb ik gesproken over de noodzaak van het versterken van de natuurwaarden in het Markermeer en IJmeer om op termijn nieuwe (economische) ontwikkelingen mogelijk te maken. In de afgelopen maanden is hard gewerkt om bijvoorbeeld een project als Marker Wadden verder te krijgen. Als provincie Flevoland willen we laten zien dat het ons menens is. Dat doen we door niet alleen geld beschikbaar te stellen, maar ook veel energie in de samenwerking te steken. Mooie voorbeelden daarvan zijn dat we het boekhoudsysteem natuurwaarden ontwikkelen en dat we op dit moment in ons provinciehuis huisvesting bieden aan de projectorganisatie van Marker Wadden.

Na jaren van voorbereidingen zijn er onlangs langlopende afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst RRAAM tussen het Rijk, de provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht, de gemeenten Amsterdam en Almere. Het werken aan het ToekomstBestendig Ecologisch Systeem (TBES) Markermeer maakt daar onderdeel van uit. Ook is er een uitvoeringsovereenkomst Almere 2.0 met het Rijk overeengekomen. Naar verwachting zullen deze afspraken voor de komende 22 jaar begin 2014 door Provinciale Staten bekrachtigd worden. Ik vind het eervol dat ik als gedeputeerde dit mee heb mogen bewerkstelligen. Deze afspraken zijn ook van essentieel belang voor het Markermeer en het IJmeer. Voor de hele regio is dit blauwe hart van groot belang voor het woongenot, de recreatie en de watersport; het versterken van de natuurwaarden is ook van groot belang voor de (economische) ontwikkelingen in de Randstadregio en aanliggende gemeenten.

De Houtribdijk moet de komende jaren onderhouden worden. Op dit moment wordt hard gewerkt aan afspraken om die renovatie niet met hard asfalt en breuksteen te doen, maar daar waar het kan te kiezen voor een natuurlijke oplossing met zand, waardoor de natuurwaarden van het Markermeer versterkt worden.

Wat me sinds mijn inleiding tijdens het jubileumsymposium van Genootschap Flevo het meeste opvalt en mij ook het meeste plezier doet, is de groeiende eensgezindheid die ik bemerk bij de samenwerking rond Markermeer en IJmeer. Waar ik ook kom, de problematiek staat positief op de agenda. Of het nu gaat om RRAAM, Deltaprogramma, natuurbeleid, recreatie of economie, ik merk bij alle betrokken partijen een positieve insteek. Laten we samen bouwen aan meer kansen en kwaliteit in het hart van Nederland.

December 2013

Maatschappelijke dialoog over RRAAM: hoofdpunten van het advies over de rijksstructuurvisie

Mr. Guido van Woerkom (hoofddirecteur ANWB en onafhankelijk voorzitter van RRAAM)

‘Een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst’. Deze krachtige woorden staan geschreven halverwege de Afsluitdijk, op de plek waar het laatste sluitgat werd gedicht. Ze beschrijven eigenlijk het hele verhaal: van de Zuiderzeewerken, en al die eeuwen die daaraan vooraf gingen, tot aan het hier en nu en zelfs v er daar voorbij. Daarom heb ik besloten mijn verhaal van vandaag juist aan deze woorden te verbinden.

De afgelopen achthonderd jaar stond ‘bouwen aan de toekomst’ gelijk aan ‘de strijd tegen het water’. Op dit moment werken we hier aan de vorming van een metropoolregio Amsterdam. De drijfveer is dezelfde: veiligstellen. Als je zorgt voor een goede, veilige leefomgeving kunnen mensen daar prettig wonen en werken. Dan kan het gebied zich ook economisch ontwikkelen en ontstaat er perspectief voor een welvarende toekomst.

Dat kun je all e n bereiken als je een gedeelde overtuiging hebt. En als je samenwerkt! Dat was t on zo, toen de dijken met vereende krachten werden aangelegd, opgehoogd en verstevigd. En dat is nog steeds zo, met alle opgaven die we op dit moment op ons bordje hebben liggen.

Nederland verder helpen  n internationaal op de kaart zetten, dat is een buitengewoon spannende klus! Ik ben blij dat ik als onafhankelijk voorzitter van RRAAM hier een rol in mag spelen en dat ik daarbij het vertrouwen heb gekregen van alle betrokken partijen. Mooi meegenomen is, dat de inzichten die we in het platform de afgelopen paar jaar hebben opgedaan, ook prachtig aansluiten bij het gedachtegoed van de ANWB, een vereniging die zich al 130 jaar sterk maakt voor de ontwikkeling van Nederland.

Met de betrokkenheid hier in dit gebied zit het  ok wel goed! Dat zie je bijvoorbeeld aan het feestje dat wij vandaag met elkaar vieren: 75 jaar Genootschap Flevo. Jullie waren al betrokken bij de provincie toen die nog ingepolderd moest worden. Daar ben ik erg blij mee, want we gaan nog mooie stappen met elkaar zetten. Ik feliciteer u graag met dit mooie jubileum.

Als ik mag aanhaken bij het thema van dit symposium, dan kun je wel stellen dat dit gebied de nodige dynamiek kent. Ik kijk graag even met u terug in de tijd. Sinds de vroege middeleeuwen is de omgeving van de Zuiderzee geteisterd door stormen en overstromingen. De strijd tegen het water heeft de bevolking hier eeuwenlang beziggehouden. Onvermoeibaar is er gewerkt aan betere dijken, met steeds vernuftiger technieken. Hier hebben we onze vermaarde waterbouwkundige kennis ontwikkeld, een prachtig exportproduct dat met het oog op klimaatverandering en stijging van de zeespiegel relevanter is dan ooit.

Na eeuwenlang overstroemd te zijn, was in de negentiende eeuw de maat vol. Er moest iets gebeuren, daar was men het wel over eens. Het idee ontstond om de Zuiderzee van de Noordzee af te sluiten en het daardoor ontstane meer vervolgens gedeeltelijk droog te leggen. De plannen volgden elkaar in rap tempo op, maar werden niet door de overheid opgepakt. Het Zuiderzeevraagstuk raakte in een impasse. Pas aan het einde van de negentiende eeuw kwam er schot in de zaak met de oprichting van de Zuiderzeevereeniging in 1886. Dat was een burgerinitiatief, waarin provincies, gemeenten, waterschappen, verenigingen en particulieren gingen samenwerken. Er werd ook een Technisch Bureau opgericht, waarvan ir. C. Lely deel uitmaakte.

Toch duurde het nog een hele tijd voordat met de uitvoering van de plannen werd begonnen. De *wake-up call* kwam in 1916, in de vorm van de zoveelste stormvloed. De schade was opnieuw enorm. En in 1918 werd de Zuiderzeewet aangenomen. Daarna ging het hard. Met de aanleg van de Afsluitdijk werd

in 1927 gestart, vanaf beide oevers. In 1932 werd het bouwwerk gesloten: de Zuiderzee was niet meer, het IJsselmeer was geboren. De Wieringermeer werd ingepolderd tussen 1927 en 1930. Daarna volgden de Noordoostpolder (1937-1942), Oostelijk Flevoland (1950-1957) en Zuidelijk Flevoland (1959-1968). Als laatste was de Markerwaard aan de beurt. Maar inmiddels waren er nieuwe inzichten ontstaan. Water werd niet langer als vijand gezien en aan kwaliteiten als open landschap, natuur en recreatie werd meer betekenis gehecht. Er ontstond verdeeldheid en er volgde een langdurig debat. Ook binnen de ANWB was er veel discussie. Uiteindelijk adviseerde de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening om af te zien van inpoldering. In 1990 werden de plannen definitief afgeblazen, zonder een nieuw perspectief te bieden voor het Markermeer, het IJmeer en de ontwikkeling van Almere.

Wat kunnen wij hiervan leren? Mensen komen pas goed in beweging wanneer er een onmiskenbare noodzaak is. Je kunt een heleboel bereiken in relatief korte tijd als je het met elkaar eens bent én rekening houdt met de verschillende belangen. Je kunt je plannen altijd bijstellen als je bezig bent: er is alle ruimte voor voortschrijdend inzicht. Als er onderlinge verdeeldheid is, gaan de plannen niet door. Het is handig om dan wel een plan B bij de hand te hebben.

Ik noem deze vijf lessen met nadruk, omdat we opnieuw voor een grote opgave staan. Eigenlijk pakken we met RRAAM de draad weer op en voegen we een eigentijds hoofdstuk toe aan het initiatief van ir. Lely. Dat is niet zomaar iets. Dat vraagt om iets gróóts, iets waar we met overtuiging en grote vasthoudendheid aan moeten werken. Want grote projecten duren jàren en eisen dat je voortdurend scherp blijft op je ambitie.

De strijd tegen het water moest gevoerd worden. Dat was voor iedereen ook heel duidelijk. De opgave waar we nu voor staan is minstens zo verstrekkend, maar spreekt tot op heden wat minder tot de verbeelding. We willen dit gebied ‘omvormen tot een metropoolregio die in internationaal verband kan concurreren’. Dat klinkt prachtig! Maar wat houdt dat precies in? En wat is de noodzaak daar dan van? Wáár voeren we nu strijd tegen? Misschien tegen middelmatigheid en krimp? En wat gaan we daarmee dan redden? De Nederlandse economie?

Ik denk dat velen van ons de urgentie voelen dat er veel op het spel staat. Maar voor de burger die hier wat verder vanaf staat, is het behoorlijk abstract.

En dan alleen al dat wóórd: ‘metropolitaan’. Het is nauwelijks uit te spreken en roept al snel associaties op met ‘megalomaan’. En met megalomane types, daar is de burger klaar mee. Hij weet: die zijn niet te vertrouwen. Toch zullen we die burger moeten overtuigen, moeten meenemen in het proces. Anders kunnen we onze ambitie wel vergeten. Dan kómt dat nieuwe hoofdstuk er niet. We weten tenslotte dat je het met elkaar eens moet zijn als je wat wilt bereiken.

We zullen dus in begrijpelijke taal moeten uitleggen waarom dit proces zo belangrijk is. Ik wil u graag uitdagen om daar eens over na te denken! Kunt u zoiets krachtigs verzinnen als de ‘strijd tegen het water’? Dat zou enorm helpen.

Zolang we de juiste slogan niet hebben, zullen we nog harder moeten werken om de urgentie over te brengen, nog meer ons best moeten doen om het wenkend perspectief te schetsen. En vooral: te werk te gaan met opperste integriteit en transparantie.

Waarom is die metropoolvorming zo belangrijk? Als je goed kijkt, zie je overal ter wereld een trek naar de steden, óók binnen Europa. Dan moet je je afvragen waarom dat in Nederlands anders zou zijn. Ook hier zien we het gebeuren. Het is zeer aannemelijk dat die trek naar de steden doorzet. In die grootstedelijke gebieden worden de economische kracht en macht gebundeld. Dáár gebeurt het! Als we het goed aanpakken, maken we kans dat de metropoolregio Amsterdam gaat behoren tot één van de zeven topregio’s van Europa. Dat is ook nodig om de Nederlandse economie vitaal te houden.

Als we er niet in slagen om tot die top te gaan behoren, dan schuiven we op naar de periferie van Europa.

Mede met het oog daarop is het ook zo zorgelijk dat de Fyra het ‘niet doet’. Die verbindt je namelijk met de dichtstbijzijnde metropool Parijs en later ook met Londen.

De Noordelijke Randstad leent zich bij uitstek voor metropoolvorming. Het is een compact gebied, met een veelheid aan interessante steden en dorpen die elk hun eigen identiteit hebben., met aantrekkelijk groen en water, en dat allemaal binnen handbereik.

De beroemde ‘wereldsteden-goeroe’ prof. Thomas Hutton (Vancouver), die het gebied vanuit een helikopter overzag, was totaal verrast. Een metropool zónder armoedige periferie, dat vond hij uniek. Het is ook letterlijk een gebied van formaat, dat zich uitstrekt van Haarlem, via het Noordzeekanaal, Waterland en Middenbeemster, naar de Haarlemmermeer, richting Amsterdam en Almere, en in zuidelijke richting tot Utrecht. In omvang doet dit gebied niet onder voor Londen of Parijs. De eenentwintigste-eeuwse metropool is nadrukkelijk géén onoverzichtelijke steenwoestijn, maar een aantrekkelijke woon-, werk- en leefomgeving die mensen verbindt en uitdaagt.

Als we op die manier naar deze regio kijken, kun je je voorstellen dat daar ook een andere besturingsstructuur bij zou kunnen passen. Dát zou pas écht een goed argument zijn voor een eventuele fusie van provincies! Voor de burger zou dit ook veel beter te begrijpen zijn. Dan zetten we het provinciehuis in Almere. Maar dat even terzijde.

Van het welslagen van de metropoolvorming hangt dus het nodige af. Het punt is alleen, dat we daar tot nu toe geen ervaring mee hebben. Wél in het tegenhouden ervan! Het spreidingsbeleid dat jarenlang door de overheid gehanteerd is (1960-1988) – en bekend is geworden als ‘gebundelde deconcentratie’ – had juist tot doel het steeds verder uitdijen van de grote steden te voorkómen. Hoe succesvol dit was, kun je je afvragen en de inzichten zijn inmiddels gewijzigd.

Intussen hebben we dankzij het spreidingsbeleid van de vorige eeuw wél een goede basis om er een prachtig gevarieerd en toch samenhangend geheel van te maken. Die basis mogen wij nu verder uitwerken; dat is ook de insteek van de concept-rijksstructuurvisie, waar we nu naar kijken. Dat dit gebied de potentie heeft, is duidelijk. Dat daar nog een heleboel bij komt kijken en dat er allerlei onzekerheden zijn, dat is óók duidelijk. Dat we in tijden van grote bezuinigingen leven, helpt niet mee. Maar dat mag er niet toe leiden dat we onze ambitie nu naar beneden bijstellen. Het is misschien verleidelijk om dat in het huidige tijdsgewricht te doen. Maar daarmee lopen we achterstanden op die we misschien niet meer inlopen.

We moeten er met elkaar de schouders onder zetten; alle neuzen dezelfde kant op. Werken aan de kwaliteit van de steden, van natuur en landschap, van de verbindingen. Er met elkaar iets moois van maken.

Dat moeten we trouwens sowieso doen. Want met een beleidsnota zijn we er niet. Dat is slechts een begin. Als we met deze intentie aan het werk gaan, kunnen we mooie stappen zetten. We moeten daarbij wel alert zijn op een paar valkuilen. Zo leven we ons gemakkelijk uit in oeverloze discussies over een nieuwe IJmeerverbinding. Moet er nou een brug komen of een tunnel? En moeten daar dan ook fietspaden komen, of een weg? Voor- en tegenstanders vliegen elkaar met regelmaat in de haren. Dat soort discussies lost echter niets op en leidt alleen maar af. Wat de beste verbinding is, hangt namelijk sterk af van de manier waarop het gebied zich de komende jaren zal ontwikkelen.

Daarom hoeven we er nu nog helemaal geen besluit over te nemen. Maar we moeten er wél op anticiperen dat er een tweede verbinding komt.

Een andere valkuil is een té stevige focus op ruimtelijke ordening. Natuurlijk is dat een belangrijk element in de metropolitane ontwikkeling. Maar inmiddels is wel duidelijk dat andere aspecten ook en minstens zo belangrijk zijn, zoals bedrijvigheid, kunst en cultuur, en educatie. Daarbij moet de aansluiting worden gezocht bij wat er al is en moet er tevens worden voorzien in wat er nog niet is.

Als het gaat om aantrekkelijke steden, zullen we ons moeten richten op diversiteit. Diversiteit betekent enerzijds dat wij ons moeten inzetten voor het behoud van de eigen identiteit van de verschillende steden binnen de metropoolregio. Anderzijds moeten we zorgen voor een divers aanbod op het gebied van cultuur, educatie en werk.

Neem Almere. Deze stad is ooit opgezet als ‘tuinstad’ en een voorbeeld bij uitstek van de gebundelde deconcentratie waar ik het zojuist over had. Hier zullen nieuwe, duurzame woon- en werkmilieus moeten worden ontwikkeld die boven de middelmaat uitstijgen. Daarmee kan Almere zich ontwikkelen tot een evenwichtige stad met een eigen profiel binnen de metropoolregio. De komst van Hogeschool Windesheim heeft al studenten naar de stad getrokken en dat is een goede ontwikkeling. Almere zou ook een *data capital* van Nederland kunnen worden. Daar is ook al een heel programma voor. Laten we ermee aan de slag gaan.

Daarnaast is het tijd voor een heroriëntatie. De stad is indertijd ontworpen met het oog op de latere komst van de Markerwaard en daarmee gericht op het land. Het is anders gelopen. Nu levert een oriëntatie op het water de beste ontwikkelingskansen op, zeker in de zuidwesthoek. Die oriëntatie op het water zien we ook al in Amsterdam, met KNSM-eiland en IJburg I en II. Dat ‘waterfront’ kan zich doorzetten naar Almere Pampus.

Met die oriëntatie op het water moet dat water natuurlijk wel op orde zijn. Het is één van de *key assets* van de metropoolregio. Dat vraagt om een flinke inzet op het IJmeer-Markermeer; om investeringen in schoon water en in echte natuur. Mensen willen niet wonen bij een dode plas; ze willen daar ook niet recreëren.

Anders dan veel andere landschappen geniet het IJmeer-Markermeer nog geen bescherming als Nationaal Landschap. Toch verdient het deze status wel. We hebben het hier over een belangrijk en uniek gebied, dat bovendien onderdeel is van Natura 2000. Tegelijkertijd moet het verder ontwikkeld worden. Om dat goed te doen, moeten eerst de kernkwaliteiten worden benoemd. Vervolgens kan dan worden beschreven welke ontwikkelingen zich daarmee laten verenigen – en dus ondersteuning behoeven – en welke niet.

Eerder zijn de geleidelijke land-waterovergangen opgeheven, met alle gevolgen van dien. De ontwikkeling van de Marker Wadden gaat hierin een groot verschil maken, voor de waterkwaliteit, voor de biodiversiteit en voor de recreatie.

Daarbij is het project Marker Wadden ook nog een prachtig voorbeeld van PPS, de samenwerking van publieke en private partijen. Daarom is het zo verheugend dat de overheid óók een bijdrage heeft toegezegd. Nu kunnen we starten! Dat is een belangrijke mijlpaal. Het zal het Blauwe Hart en de oevers daarvan veel dichterbij elkaar en in de harten van de mensen brengen.

We moeten ook zorgen voor goede verbindingen. We moeten ons daarbij concentreren op lopende projecten. Binnen het project Schiphol-Amsterdam-Almere (A1/A6/A9) lopen de trajecten A9 Amstelveen en A6 Almere helaas vertraging op, maar ze staan wel op de kaart. De realisatie van beide trajecten was eerder gepland tussen 2012 en 2020; dat wordt nu respectievelijk start in 2019 en oplevering tussen 2023 en 2025 (A9), en start in 2017 en oplevering tussen 2020 en 2022 (A6). Het is goed nieuws dat de geplande verbetering van de OV-verbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (op de middellange termijn) nog altijd op de agenda staat.

Deze verbeteringen staan niet op zich, maar zijn gekoppeld aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). En u weet: hoogfrequent is één van de belangrijkste kenmerken van een metropolitaan OV-netwerk.

Er is nu weliswaar minder investeringsruimte beschikbaar, maar dat kan worden opgevangen door een gefaseerde ontwikkeling. Dat er door de crisis ook minder mobiliteitsgroei is, komt daarbij goed uit.

We weten niet alles van te voren. We zijn bezig met een enorm spannend proces en zetten nu dingen in gang waarvan we de uitkomst misschien niet eens meer meemaken. Dat is ook helemaal niet erg. We kunnen erop vertrouwen dat met het verstrijken van de tijd de inzichten meegroeien. Het perspectief uit het verleden heeft nooit zo uitgepakt als we dachten. Maar dat is geen reden om niets te doen. Een volk dat leeft, bouwt tenslotte aan zijn toekomst!

Het transformatieproces van de Noordelijke Randstad naar een internationale topregio van metropolitane allure is een uitdagende klus die ons de komende decennia bezig zal houden. We hebben daarvoor een goede basis, we hebben urgentie, we hebben een draagvlak en we hebben het potentieel van het gebied zelf. Veel hangt nu af van de manier waarop we dit verder gaan aanvliegen. Zullen we erin slagen om elkaar scherp te houden, niet alleen de komende paar jaar, maar járenlang, decennialang? Om het draagvlak in stand te houden en de belangen van alle betrokken partijen blijvend mee te wegen? Om flexibel te zijn, en onze inzichten doorlopend aan te passen aan de realiteit? Om met de beschikbare middelen de juiste keuzes te maken, keuzes die passen bij het *momentum* en onze ambitie?

Er zal een heleboel van ons gevraagd worden. Maar het is dan ook iets gróóts waar we aan werken. We voegen een eigentijds hoofdstuk toe aan het verhaal van ir. Lely. Dat is niet zomaar iets. Om de schaa sprong te maken naar de gewenste metropoolvorming moeten we óók een schaa sprong maken in ons denken en doen. We zullen, in gewóón Nederlands, over onze eigen schaduw heen moeten springen. Laten we elkaar blijven opzoeken, inspireren en onze ambitie hoog houden. Maar óók: laten we realistisch blijven in de uitwerking.

Ik hoop dat u mij over 25 jaar uitnodigt om te bespreken wat we hebben bereikt.

Ik wil u allen bedanken voor uw betrokkenheid en zie uit naar een constructief vervolg.

1.1 Vragen en discussie

[Omdat Guido van Woerkom door persoonlijke omstandigheden na zijn inleiding het symposium niet verder kon bijwonen, werd hij in de discussie vervangen door Jaap Renkema, programmamanager Public Affairs en lid van het managementteam van de ANWB.]

Peter Koppert:

Ik heb onlangs in een geschiedenisboek gelezen dat naast de overstroming van Waterland in 1916 de toenemende voedseltekorten in Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog een belangrijke aanleiding waren om de landbouw in het westen des lands te bevorderen.

Andries Greiner:

Zeker, dat heeft Guido bij zijn bespreking van het Zuiderzeeproject niet gemeld, maar het is voor de volledigheid een terechte aanvulling.

Henk Licher:

Naast landbouw en veiligheid was in het oorspronkelijke Zuiderzeeproject ook stedenbouw – waaronder de infrastructuur tussen Noord-Holland en de rest van Nederland – van groot belang. Is dat helemaal onder water verdwenen in het denken over het Markermeer van de toekomst?

Jaap Renkema:

Er is natuurlijk reeds een verbinding via de Houtribdijk. Als het gaat om de ideeënvorming in het kader van de rijksstructuurvisie, dan spitst de discussie zich vooral toe op een mogelijke extra connectie tussen Almere en Amsterdam via een zogenoemde IJmeerverbinding. Wij hebben als maatschappelijke partners overigens gezegd dat het nog niet noodzakelijk is om op dit moment een besluit te nemen over hoe die er precies moet komen uit te zien. Als het gaat om de discussie of er noordelijker nog een extra verbinding moet komen, dan kan ik u zeggen: dat zit op dit moment niet in de ideeënvorming. Wellicht dat Michiel Ruis er in zijn presentatie straks nog op kan terugkomen.

Henk Licher:

Geldt dat ook voor de lange termijn?

Jaap Renkema:

Een extra verbinding is wel meegenomen in de beleidsvoorbereiding, maar op dit moment is het niet een van de alternatieven die in de rijksstructuurvisie worden meegenomen.

Misschien mag ik benadrukken dat het natuurlijk in deze tijd van crisis heel logisch of misschien wel verleidelijk is om te zeggen: stop maar met die planvorming, stop maar met die ambities, wees realistisch, voeten op de vloer, laten we ons gewoon beperken tot de dingen die er nu zijn en laten we die een beetje beter maken. De essentie van het advies dat wij vanuit de verschillende maatschappelijke partners richting het Rijk hebben gegeven is echter: hou het ambitieniveau voor dit belangrijke gebied hoog, want in de toekomst zullen er extra maatregelen nodig zijn.

Frans de Nooij (IJsselmeervereniging):

Ik vond het verhaal van Guido eerlijk gezegd veel RRAAM en weinig ANWB. Ik daag u daarom nog even uit: wat is de visie van de ANWB op de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van het Markermeer op lange termijn als inbreng in het maatschappelijk debat?

Jaap Renkema:

Wij zijn als ANWB van begin af aan in het proces betrokken geweest. Dat is jaren geleden begonnen met de visie IJmeer, waarin we natuurlijk naast onze vertrouwde belangenbehartiging op het gebied van verkeer en vervoer, ook heel nadrukkelijk recreatie en toerisme op de agenda hebben gezet.

Wij zien in het Markermeer-IJmeergebied geweldige potenties voor recreatie en toerisme. Niet alleen voor de mensen die er omheen wonen, maar ook voor 'Truus' die drie hoog achter in Amsterdam woont.

In de overgang van land en water is nog heel veel te winnen. Ik denk ook dat er de komende jaren veel krachtiger op ingezet moet worden, natuurlijk met behoud van de waarden die er zijn in dit gebied. Dat is heel nadrukkelijk de inzet van de ANWB. We hebben geprobeerd om dit de afgelopen jaren op de agenda te zetten en op de agenda te houden. Als de rijksstructuurvisie er is, dan is dat pas het begin van het proces en moeten we daar met elkaar verder handen en voeten aan geven. Daar wil de ANWB ook een actieve rol in spelen.

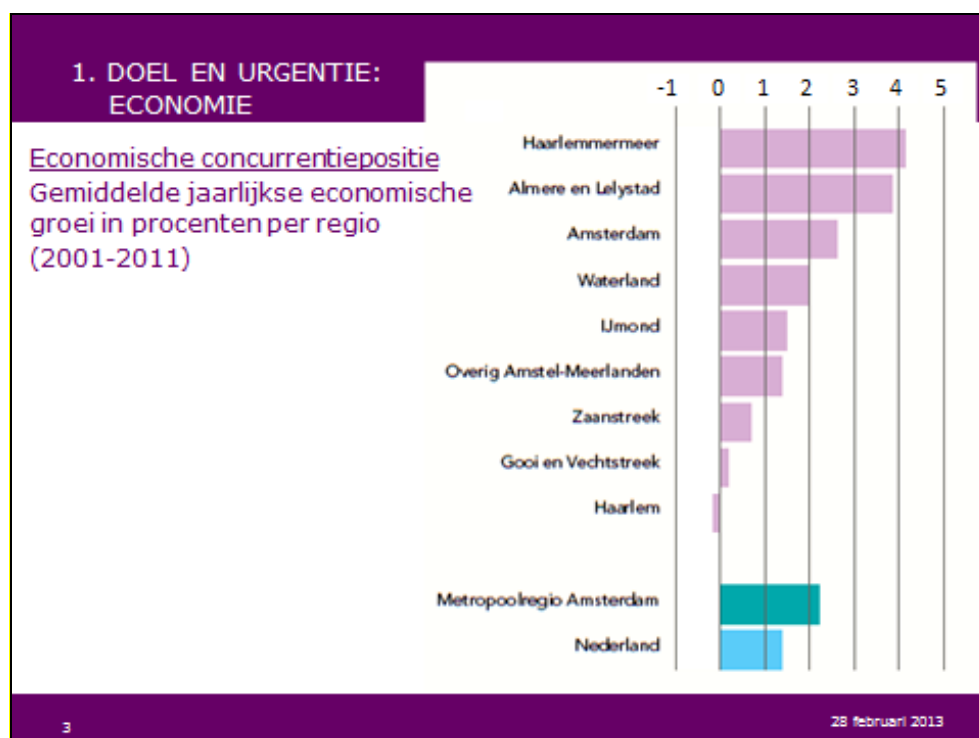
2. Het beleid van het Rijk. De stand van zaken betreffende de uitvoering van RRAAM; vooruitzichten, belemmeringen en kansen

Drs. Michiel Ruis (projectdirecteur van het ministerie van Infrastructuur en Milieu)

Ik moet iets bekennen: ik had tot ongeveer zes, zeven jaar geleden niets met dit gebied. Water, polder, het zei me niets. Ik ben *deep down* toch een Brabander, opgegroeid in de bossen, en woon nu in Amsterdam Centrum. Flevoland was voor mij een heel andere wereld. Maar in de loop der jaren, sinds ik me op het ministerie bezighoud met dit gebied, ben ik er langzaam verliefd op geraakt. De dynamiek hier in de polder, de uitgestrektheid van het water, daarvan zie ik nu wel de charme in. Andries Greiner, met wie ik al lang samenwerk, heeft daar ook een belangrijke rol in gespeeld. Toen hij gedeputeerde was, is hij vol enthousiasme gegaan voor de ecologische schaa sprong in het Markermeer. En tegenwoordig kan ik ook meepraten over de mosselen en de eenden die er zijn. Ik heb er ook een gevoel bij gekregen. Het heeft een tijdje geduurd, maar het is gelukt en daarom heb ik vol dankbaarheid deze uitnodiging aangenomen.

Ook ik wil het genootschap feliciteren met het 75-jarig bestaan. Wat waren ze er vroeg bij! Over 25 jaar zullen we hier weer zijn en dan kunt u bepalen of wat ik hier heb gezegd klopt. We zullen het verslag erop naslaan.

Ik begin met het doel en de urgentie van het regeringsbeleid voor deze regio. Waar gaat het dit kabinet, waarvoor ik hier als ambtenaar sta, om? Gaat het om de economische ontwikkeling in dit gebied? Een kwart van het BNP wordt in de Noordvleugel van de Randstad verdiend. Het is dus belangrijk te constateren dat het hier goed gaat. Het is een politieke afweging of je moet investeren waar het goed gaat of waar het slecht gaat. Economisch gezien is het antwoord het eerste: investeren waar het goed gaat, omdat elke euro daar geïnvesteerd meer oplevert. Uiteindelijk is dat voor de BV Nederland beter. Er zijn ook gebieden met krimp en de politiek zal er dus genuanceerder naar kijken.



Economisch gezien is het verhaal helder. En dat is ook de reden waarom het Rijk indertijd de structuurvisie ‘Infrastructuur en Ruimte’ heeft vastgesteld. Daarin is gesteld dat er een beperkt aantal belangrijke economische regio’s in dit land is waaraan aandacht besteed dient te worden: Rotterdam, Eindhoven en de Amsterdamse metropool.

Als ik metropool Amsterdam zeg, dan bedoel ik óók dit gebied waar ik nu sta. Metropool Amsterdam is wat anders dan de stad Amsterdam. Ik geloof – maar dat is een terzijde en misschien nu wel een knuppel in het hoenderhoek – in de ‘superprovincie’: het samengaan van Flevoland, Noord-Holland en Utrecht. Ik vermoed dat ik hier één van de weinige *believers* ben, maar ik denk echt dat de ontwikkelingen zich op een hoger schaalniveau afspelen dan op die van de afzonderlijke provincies. De mensen die hier wonen, werken niet allemaal in Flevoland en vice versa. Ik denk dat het goed is om de bestuurlijke organisatie aan te laten sluiten bij de maatschappelijke patronen die er zijn. Dat wil niet zeggen dat je daarmee de Flevolandse identiteit te grabbel gooit. Genootschap Flevo gaat zeker de honderd jaar halen. Identiteit is wat anders dan hoe je zaken organiseert. Inzake dat organiseren, kan wat vernieuwing geen kwaad. Nogmaals, het is een terzijde. Ik zie een provinciaal bestuurder [*de Flevolandse gedeputeerde Bert Gijsberts*] voor me zitten, dus ik moet op mijn woorden letten!

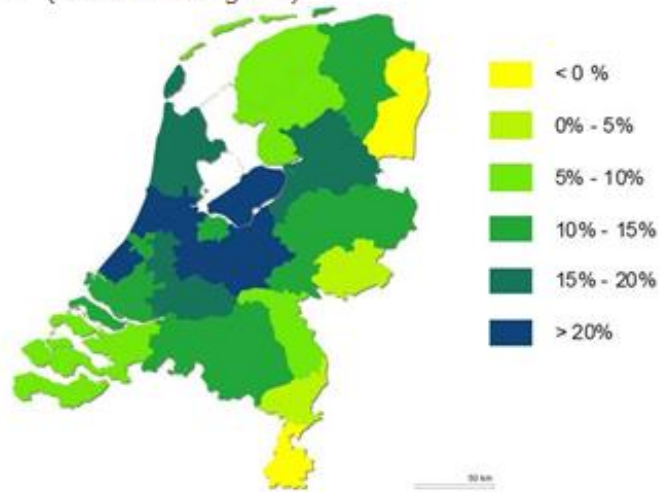
Een korte terugblik. Het meest recente rijksverleden met betrekking tot dit gebied, staat beschreven in twee nota’s: ‘Randstad Urgent’ (in het jargon de RRAAM-brief) en ‘Integraal Afsprakenkader Almere’. Belangrijk daarin is de drievoudige ambitie: op de terreinen natuur, infrastructuur en woningbouw, en dan in samenhang met elkaar.

We hebben ook gezegd: we gaan een rijksstructuurvisie maken en daarin gaan we samen met de regio het lange termijnperspectief voor dit gebied schetsen. Op 25 maart a.s. gaan de bestuurders praten met de ministers Schultz en Blok en waarschijnlijk ook met staatssecretaris Dijkma. Dan gaan ze proberen het eens te worden over hoe het er hier uit moet gaan zien. Vlak na 25 maart wordt in een ontwerp-rijksstructuurvisie het verhaal beschreven en dat gaat dan de zienswijzeprocedure door. Iedereen kan vervolgens reageren. Uiteindelijk zal dan eind dit jaar de rijksstructuurvisie worden vastgesteld door het parlement. In de tussentijd zal ook de Raad van State zich erover uitspreken. Dit betekent dat ik er formeel nog niets over kan zeggen, omdat ik niet weet wat er besloten gaat worden. Maar dat neemt niet weg dat op dit moment mensen aan het schrijven zijn aan die visie. We hebben er wel een gevoel bij, dus ik kan wel zeggen welke richting het opgaat. Ik kan dat gevoel wel overdragen.

Over de eerder genoemde drievoudige ambitie kort een aantal dingen. Ik laat een plaatje zien over de woningbouw [*zie volgende pagina*], omdat ik merk dat het verhaal daarover toch heel moeilijk over te brengen is. We hebben nu crisis: we zien dat er weinig huizen verkocht en gebouwd worden. Almere is een uitzondering met duizend nieuwe woningen het afgelopen jaar. Maar er wordt gewoon weinig gebouwd en als we dan zeggen dat er 60.000 woningen gebouwd moeten worden, vragen mensen zich af waar we het over hebben. Nogmaals: wij kijken naar de lange termijn en onderzoeken wijzen uit dat door verschillende demografische omstandigheden de groei in deze regio echt zal toenemen. Natuurlijk moeten we ook binnen steden bouwen. Amsterdam moet 70.000 woningen in de stad gaan bouwen. Ik moet weliswaar nog zien dat het gebeurt, maar dat is de ambitie. Er moet, los van Almere, een aantal uitleglocaties gebouwd worden: de Zaan, de IJ-oever, Haarlemmermeer West, Bloemendalerpolder. We zien al hoe moeilijk het daar is, maar daar bovenop heb je sowieso een grote opgave voor de lange termijn en die is voor Almere. De 60.000 woningen in Almere staan ook voor opvang van 25.000 Noord-Hollandse en 15.000 Utrechtse woningen. Die kunnen in de provincies Noord-Holland en Utrecht niet gebouwd worden. Dus dit is een bovenregionale opgave, waarover je ook bovenregionaal, in een superprovincie, zou kunnen besluiten. Maar zo ver is het nog niet.

1. DOEL EN URGENTIE: WONINGBOUW

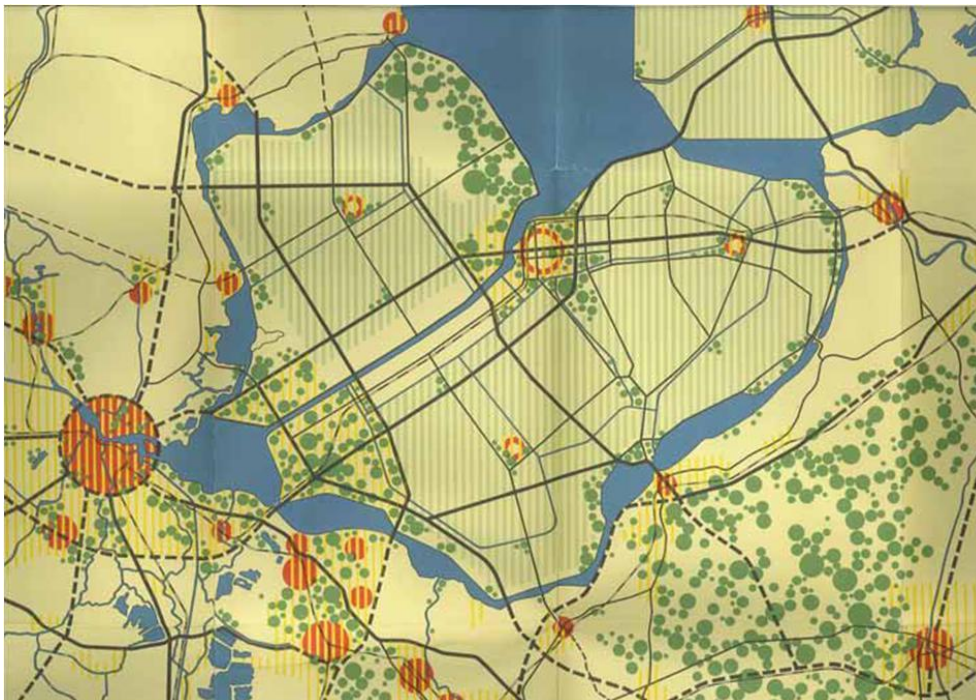
Krimp- en groeiregio's (huishoudensgroei)
van 2010-2040



5

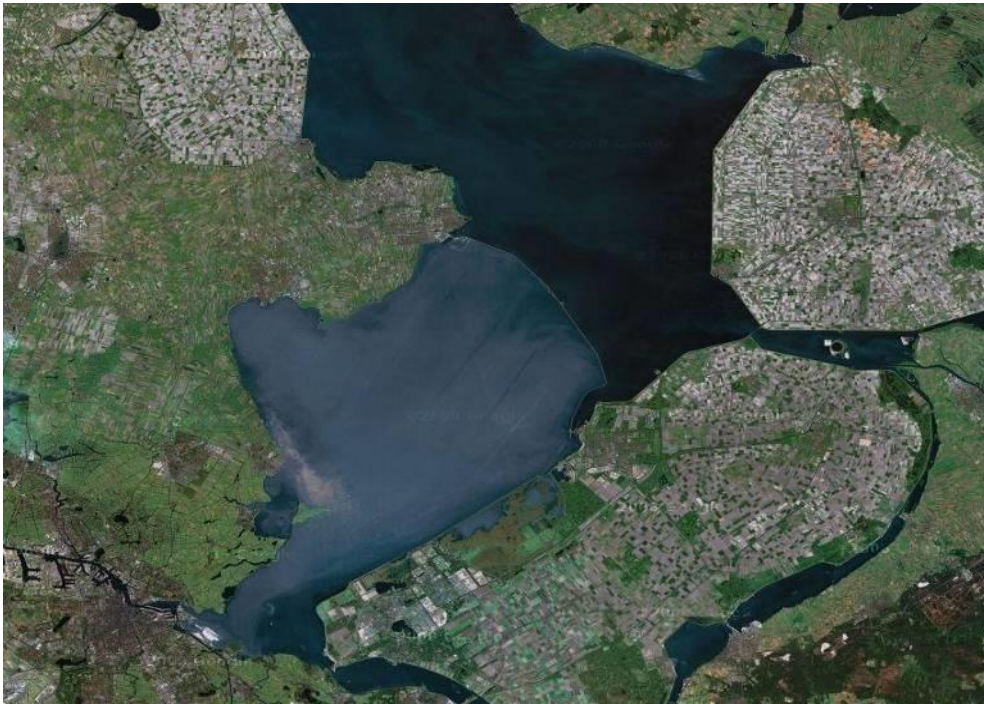
28 februari 2013

Nog een andere opmerking. Als nu blijkt dat mensen niet in Almere willen wonen, dan zeg ik: nou, dan niet! Uiteindelijk bepalen mensen zelf waar ze gaan wonen en als ze niet naar Almere gaan, dan gaan ze niet. Maar op basis van de onderzoeken en kennis van nu denken wij dat ze wel naar Almere zullen komen. Als we denken dat die groei gaat plaatsvinden, laten we er dan op voorbereid zijn, zodat we enigszins kunnen sturen dat de ontwikkeling plaatsvindt op een manier die we ook wenselijk achten.



Een structuurplan voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders ('s-Gravenhage 1961).

Ik laat *[onderaan de vorige pagina]* het plaatje zien van hoe het ooit eens bedacht was. De Markerwaard is in 2006 in de nota 'Ruimte' van de kaart gehaald. Dit plaatje geeft wel aan dat de infrastructuur indertijd heel anders was bedacht. Op de getoonde kaart staat geen IJmeerverbinding omdat er natuurlijk een hele hoop andere verbindingen op staan. Dat de Markerwaard niet is doorgegaan maakt dat we nu over die verbindingen aan het nadenken zijn. Ik kom er zo nog even op terug.



Als het over natuur gaat, zegt deze satellietfoto al genoeg. Je ziet slib dwarrelen in het Markermeer tot aan de Houtribdijk. Er wordt straks in dit symposium meer over gezegd, dus ik ga daar nu niet uitgebreid op in. Maar het is een mooi gebied, Natura 2000, Europees van belang voor trekvogels. Het verhaal is u bekend.

Ik wil *[op de volgende pagina]* ook een plaatje van een IJmeerbrug laten zien. Eigenlijk maak ik daarmee een fout, want als je over het afgebeelde niet wilt praten, moet je het niet laten zien. Maar het is 'de roze olifant in de kamer' en dus niet te negeren. Iedereen heeft 'm in zijn hoofd: een mogelijke IJmeerverbinding. Daar wil ik nu toch een paar dingen over zeggen, want de maatschappelijke discussie gaat er altijd over en ik snap dat ook wel: zo'n verbinding is iets wat grote impact heeft, of je het nu mooi of lelijk vindt.

Allereerst is het belangrijk te onderkennen dat een verbinding nooit alleen als verbinding moet worden gezien. De ontsluiting van het vervoer kan ook via de bestaande as; als ministerie denken we dat dit verkeerskundig prima kan. Een nieuwe IJmeerverbinding heeft ook te maken met welk stedelijk gebied je aan de IJmeerkant van Almere wilt ontwikkelen. Met zo'n verbinding ontwikkel je Almere Pampus anders dan wanneer je het stadsdeel ontsluit via de bestaande Hollandse Brug; je maakt er een meer hoogstedelijk gebied van. De keuze voor een verbinding draait dus om de kwaliteit van een gebied (qua stedelijkheid, natuur en vervoersstromen) en is primair geen oplossing van een verkeersprobleem.

Als tweede opmerking wil ik hier melden dat we momenteel naar een aantal opties kijken. Mijn plaatje laat een brug zien, maar we kijken ook naar een tunnel en naar een tracé dat is ingebracht door een aantal personen die ook in deze zaal zitten. We noemen die laatste optie ‘het zuidelijk tracé’ omdat deze verbinding loopt van de westkant van Almere tot net voorbij Muiden; die takt dus wat lager aan op de A1. We kijken ook naar het doortrekken van de tram Amsterdam Centraal – IJburg naar Almere Pampus.

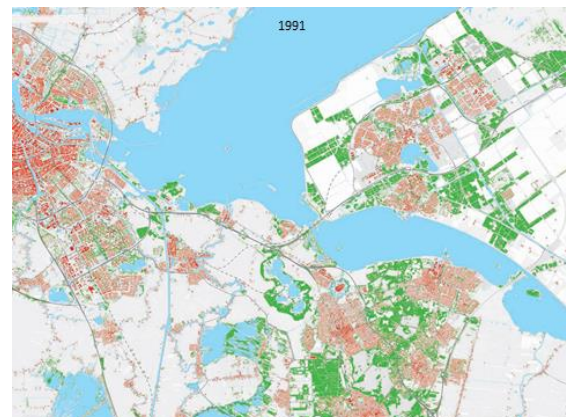
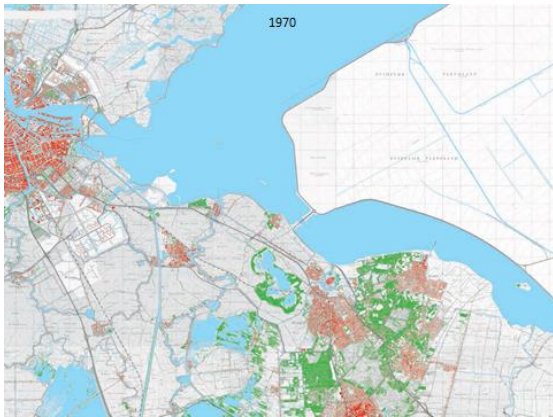


Er zal over al die opties in maart van dit jaar een discussie worden gevoerd. Wat kunnen we nu al zeggen over de verschillende alternatieven: kan er nu al een afvallen of moeten we daarmee wachten, moet de nieuwe verbinding vanuit Almere per se naar Amsterdam Zuid voeren of mag het ook naar Amsterdam Centraal? Het is niet duidelijk wat de uitkomst van de discussie zal zijn. Maar weet dat er meer opties zijn en weet dat die verbinding in een breder ontwikkelingsperspectief geplaatst moet worden.

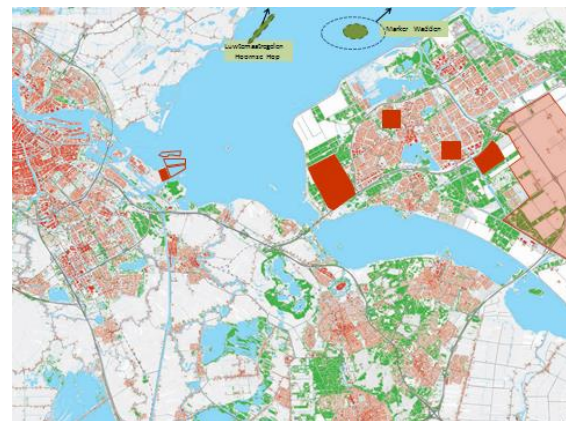
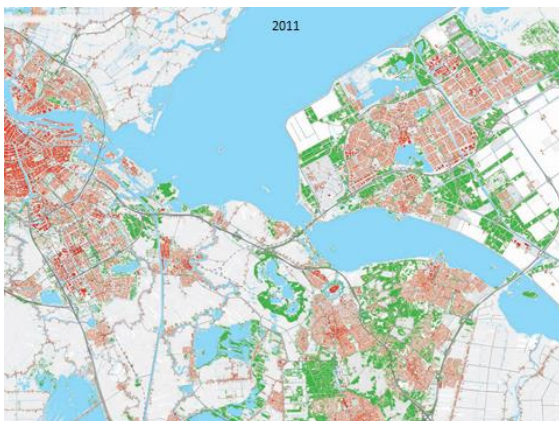
We hebben in het kader van RRAAM meer dan vijftig rapporten geproduceerd. Ik zeg dat niet met trots, maar je moet natuurlijk goed bekijken met welke problematiek je bezig bent. Het gaat uiteindelijk immers om belangrijke besluiten. We hebben allerlei onderzoeken gedaan, kosten-batenanalyses opgesteld en milieueffectrapportages gemaakt. We hebben audits laten uitvoeren door een commissie, het Centraal Planbureau erbij betrokken en buitenlandse deskundigen naar de problematiek laten kijken. We hebben er ook de commissie van rijksadviseurs bij gehaald en advies gekregen vanuit het maatschappelijk proces. Dat alles heeft ertoe geleid dat we nu denken dat we weten welke richting we uit kunnen gaan.

Maar ik wil daar wel een punt bij maken. Ik was pas bij de Noordvleugelconferentie metropoolregio Amsterdam en dan wordt er weer gevraagd of we op die lange termijn wel moeten inzetten op Almere of dat we ons toch niet beter kunnen richten op het gebied boven Amsterdam. In klare taal: daar word ik toch wel een beetje moe van! Achter die meer dan vijftig rapporten zitten nog stapels andere rapporten en telkens wordt duidelijk dat we woningbouwlocaties op verschillende plekken moeten gaan ontwikkelen en dat het Almeerse deel van Flevoland één van die plekken zal zijn. Houdt daar nu eens aan vast! Begin de discussie niet steeds opnieuw terwijl de woningdruk intussen een probleem lijkt te gaan worden. Of het echt een probleem wordt, is moeilijk te voorspellen, maar een situatie zoals we in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw in de woningbouw hebben gehad, willen we in de toekomst graag voor zijn.

Er zijn hier allemaal mensen die historisch geïnteresseerd zijn en dus laat ik deze plaatjes zien: het verschil tussen 1970 en 1991. Wat er in twintig jaar al niet kan veranderen!



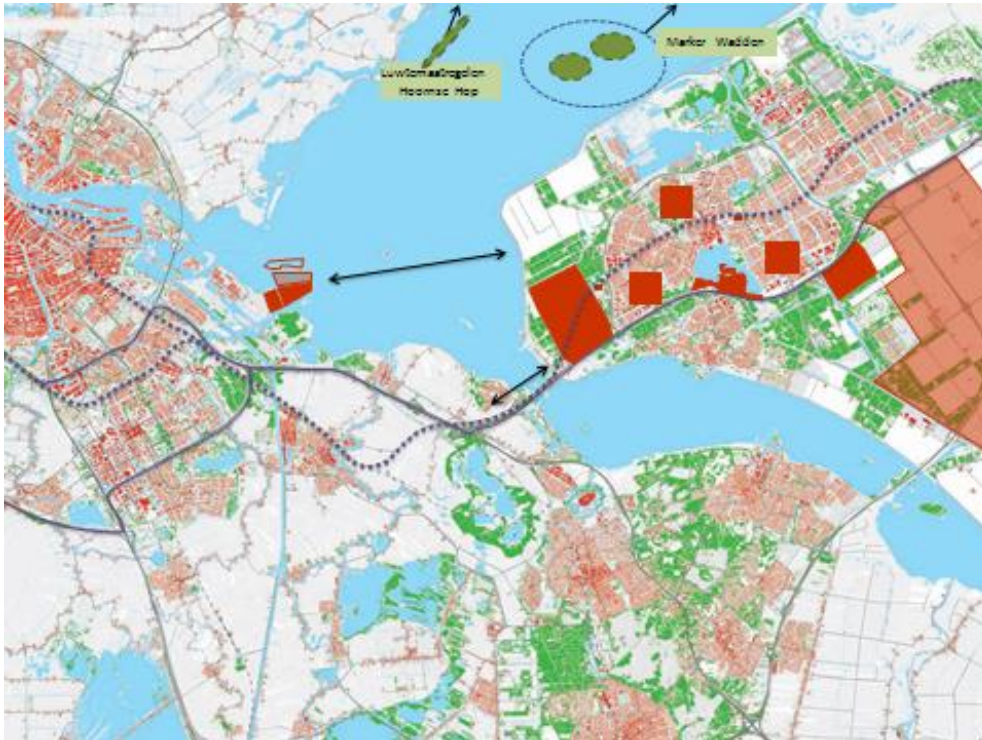
En als we vanaf nu veertig jaar verder kijken dan kunnen we het plaatje van 2011 doortrekken [zie hieronder]. Hier worden grote ontwikkelingen aangegeven waarop echt gestuurd moet gaan worden. Als we spreken over 60.000 woningen bouwen dan gaat het over de omvang van een stad als Haarlem. Maar het gaat ook om de natuuropgave in een gigantisch gebied. Nieuwe of verbeterde infrastructuur vraagt ook om een zeer grote hoeveelheid geld. Op dit alles moet je voorbereid zijn.



Hoe zou het eruit kunnen komen te zien? Op de volgende kaart [zie de volgende pagina] is schematisch aangegeven waar we nu mee bezig zijn. Je ziet verschillende rode vlekken waar de woningbouw plaatsvindt: Almere Poort, Nobelhorst en Oosterwold, het gebied helemaal aan de oostkant van Almere. Daar wordt binnenkort gestart met bouwen in heel lage dichtheden.

IJburg II wordt ontwikkeld; Amsterdam begint met het centrum-eiland. Die woningbouw gaat nu nog langzaam, maar zal in de toekomst sneller gaan.

Qua natuur hebben we het Hoornse Hop. Daarvoor hebben we met het Rijk geld geregeld; dat loopt gewoon. We zijn er ervaring aan het opdoen voor hoe we kunnen omgaan met natuurontwikkeling in het IJmeer. En we hebben natuurlijk de Marker Wadden, waar straks nog over wordt gesproken. Ik ben heel erg blij dat Natuurmonumenten naast allerlei andere betrokken partijen, met een goed plan is gekomen en dat het Rijk de afgelopen maand 30 miljoen euro – ook in afspraak met de regio – heeft kunnen regelen. Zoiets is in deze tijd echt lastig, daar hoef ik niemand iets over te vertellen. Dat het toch gelukt is om geld voor die natuur vrij te maken, vind ik geweldig. Ik denk dat het ook



noodzakelijk is, want het is een integraal plaatje. Je moet wat aan die natuurkwaliteit gaan doen om op de toekomst voorbereid te zijn. Het zou trouwens mooi zijn als de Marker Wadden zich nog een fase zouden kunnen uitbreiden. Dat is nog wensdenken, maar we hebben wat betreft natuurontwikkeling voor de iets langere termijn een ambitierichting nodig.

Qua infrastructuur hebben we onlangs nog geld uitgetrokken voor de binnenstedelijke bereikbaarheid van Almere en Flevoland. Zo kan bijvoorbeeld het Hoge Ring-traject worden uitgebreid. Met de afspraken van nu moeten we de komende tien of twintig jaar – dat hangt af van de woningbouw – wel vooruit kunnen.

Als het over de infrastructuur gaat, geldt overigens ook dat we de A6, de A1, de A9 en de A10-oost echt flink uitbreiden. Er ligt een pakket van meer dan 4 miljard euro. De wegen tussen Almere en Amsterdam worden zo'n beetje verdubbeld. Als u over de A2 rijdt, kunt u zich een beetje voorstellen waar het hier naartoe gaat. Het wordt een gigantische operatie. We denken dat het noodzakelijk is. We denken dat daarmee de wegproblemen ook voorbij zijn. De hele ombouw zal wel overlast met zich meebrengen, ik waarschuw u alvast. Maar u krijgt er iets moois voor terug.

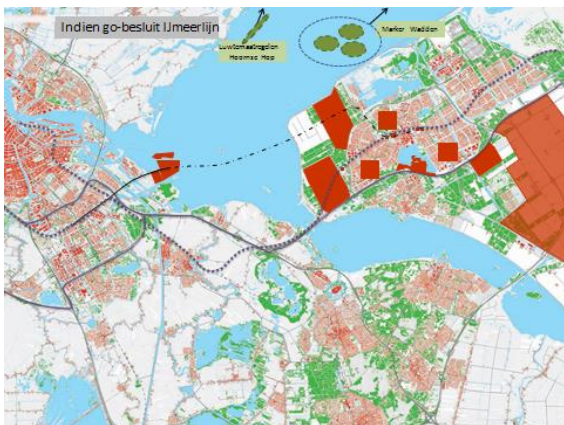
Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer, hoewel daar nu, gezien de bezuinigingen, discussie over gevoerd wordt. Voor de liefhebbers: OV SAAL is voor de middellange termijn de term die gebezigd wordt. In het spoor netwerk tussen Amsterdam en Almere wordt nu al geïnvesteerd. Het middellange termijnpakket is van een goede 700 naar 500 miljoen euro gegaan, maar daar kun je nog steeds heel mooie dingen voor doen. Daar zal in maart nader over gesproken worden: ga je de infrastructuur verbreden of ga je het gebruik van de bestaande infrastructuur verbeteren?

Wat infrastructuur betreft komen we voor de afweging te staan hoe we de ontsluiting van Almere gaan doen. Wordt het een verbetering van de Hollandse Brug of toch een nieuwe verbinding? Ik verwacht dat een IJmeerverbinding het perspectief zal zijn, of het nu een brug of een tunnel is. Ik verwacht dat die stip op de horizon wordt gezet. Maar ik weet ook zeker dat bij de rijksoverheid de uitbouw van de

bestaande route via de Hollandse Brug – want die is toch 1,5 miljard euro goedkoper – altijd in beeld blijft.

Het zal nog een discussiepunt worden wanneer er een definitief besluit over de verbinding moet worden genomen. Waar we het over eens zijn is dat je de verbinding moet koppelen aan het aantal woningen dat gebouwd moet worden. Je kunt wel zeggen: je moet in ‘2000 en nog wat’ beslissen, maar niemand weet hoe het er dan uitziet en of het dan nodig is. Wij zeggen dus: zorg dat er voldoende woningen gebouwd zijn. Dan is de vraag natuurlijk: wat is voldoende? 20.000? 30.000? Daar kun je het over hebben. Als we zien dat mensen echt naar Almere blijven gaan, dat de druk toeneemt, dan moet je met elkaar afspreken om weer in een *pressure cooker* een besluit te forceren over hoe die verbinding eruit moet zien.

Stel dat er een IJmeerverbinding komt, ik weet dus niet welke, dan kun je die altijd nog gefaseerd aanleggen. Wat we ook zeggen is: er moet zicht zijn op afronding van IJburg II voordat je een nieuwe verbinding aanlegt. En ondertussen moet je ook werken aan de kwalitatieve ontwikkeling in dat gebied.



Het mogelijke eindbeeld van een IJmeerverbinding laat zien dat er hier in Almere op verschillende locaties is gebouwd. Dan zorgt zo'n verbinding er dus voor dat de onderdelen van de metropoolregio met elkaar worden verbonden.

Over 25 jaar zitten we hier weer met z'n allen. Dan gaan we kijken of het klopt!

2.1 Vragen en discussie

Joop Nicolai:

In de studie RRAAM wordt Silicon Valley als voorbeeld genoemd. Silicon Valley is een gebied van ongeveer zestig bij zestig kilometer en bestaat uit tien gemeenten, waarvan één grote met ongeveer 900.000 inwoners, een kleinere met ongeveer 200.000 inwoners en een achttal met elk tussen de 30.000 en 100.000 inwoners. Kijkt de RRAAM-studie ook naar de ontwikkeling van woningen buiten Almere, elders in Flevoland?

Michiel Ruis:

Als je het hebt over het gebied Oosterwold, gaat het niet alleen over de gemeente Almere, maar ook over Zeewolde. Dus er wordt wel iets breder gekeken. Maar het gaat om hoofdlijnen. Natuurlijk gaat Lelystad ook nog uitbreiden, maar dat gaat niet om tienduizenden woningen op de termijn waar we het nu over hebben. Daar wordt dus minder naar gekeken.

Wat we belangrijk vinden is, dat het niet alleen gaat over aantallen, maar ook over het soort woningen dat er gebouwd gaat worden. Mensen kopen niet zomaar een woning; ze kopen een type woning. Dus je moet dat breder regionaal bekijken, zowel in het Flevolandse als het Noord-Hollandse, want zo breed is die markt wel. IJburg moet bijvoorbeeld eerst af zijn voor je Pampus ontwikkelt, omdat daar dezelfde kwaliteiten gebouwd worden. Dus je moet breder in de regio kijken hoe het aanbod en de vraag kwantitatief en kwalitatief goed op elkaar kunnen worden afgestemd.

Nog een aanvullende opmerking. Ik heb Silicon Valley niet genoemd. Belangrijk is dat een stad niet alleen bestaat uit bakstenen, asfalt en bomen. Het gaat bijvoorbeeld ook om sportcultuur of economie. Daar heb ik nu weinig over gezegd, maar dat is wel een heel belangrijke kant van de medaille. Want niemand weet precis hoe het maken van een stad werkt.

Cees van Vliet (ANWB Flevoland):

U heeft mijn vraag al een klein beetje beantwoord. Lelystad wordt maar amper genoemd. De heer Van Woerkom schetste de metropool, maar noemde Lelystad niet, en u zegt ook dat daar eigenlijk niet zo naar wordt gekeken. Hoort Lelystad nu wel of niet bij de metropool? Hoe kijkt u daar tegenaan?

Michiel Ruis:

Lelystad hoort daarbij. Sterker nog: in mijn persoonlijke visie horen Flevoland en Noord-Holland bij elkaar. De Noordoostpolder zou ik bij Overijssel doen. Ik weet niet of ik nu heel erg veel onrust creëer, maar dat is mijn persoonlijke mening.

Qua woningbouwopgave mag Flevoland bouwen wat ze wil, maar het gaat er uiteindelijk om of mensen er naar toegaan. De verwachting is – maar we laten ons verrassen – dat Flevoland wat minder uitgebreid zal gaan groeien. Sorry Lelystad! Maar als er meer mensen naar toe gaan, prima. Wij kunnen dat hoogstens faciliteren. De tijd dat we bepalen waar mensen gaan wonen, hebben we gehad.

Robert Atkins (Natuur- en Milieufederatie Flevoland):

Bedankt voor de leuke presentatie. Ik zie aan de oostkant van Almere een grote rode vlek: Oosterwold. Ik denk dat daar nog wat groen doorheen moet. Maar mijn vraag is: ik zie geen investeringen in verbindingen; zijn die verbindingen nu helemaal van tafel?

Michiel Ruis:

Een terechte opmerking: ik denk dat Oosterwold meer groen dan rood moet zijn, want je hebt er echt heel lage dichtheden. De verbindingen zijn hier inderdaad weggelaten. We hebben nu een soort pakket afgesproken met de regio Flevoland/Almere dat er een kleine 50 miljoen wordt geïnvesteerd in de verbetering van de binnenstedelijke bereikbaarheid. Op een gegeven moment, zeker als je zoveel gaat bouwen, is dat niet meer voldoende en zul je een aantal wegen moeten verbreden, busbanen moeten aanleggen, misschien iets meer moeten ‘vertrammen’. We zullen dan volgende pakketten moeten afspreken. Nu staan de verbindingen in Oosterwold nog niet in de afspraken.

Johan van der Kroef (stichting Almere Bereikbaar):

Onze stichting heeft het zuidelijk traject van de IJmeerverbinding ingediend. Bij het Rijk is het woningprogramma leidend: eerst zien hoe het met het woningprogramma gaat en daarna verbindingen maken. Dirk Frieling, de peetvader van Almere, heeft al meer dan tien jaar geleden gezegd dat de grote fout uit het verleden is dat er te weinig naar de infrastructuur is gekeken. Nu zitten we met die knullige verbindingen. Gaan we nu weer de fout maken dat we alleen maar naar de woningbouw kijken of nemen we het idee van Guido van Woerkom over: economie stimuleren en dus verbindingen aanleggen?

Michiel Ruis:

We gaan voor meer dan 5 miljard euro aan infrastructuur aanleggen de komende jaren; dat is een gigantisch bouwprogramma. Nergens in Nederland gaat er zoveel geld naar infrastructuur als in deze regio. Zowel het openbaar vervoer als de wegen worden gigantisch uitgebreid. In mijn verhaal gaan woningbouw en infrastructuur gelijk met elkaar op. Maar jij doelt meer op de lange termijn, waarbij het gaat over de IJmeerverbinding en het zuid-tracé. Mijn stelling is dat die verbinding verkeerskundig niet zo hard nodig is. Als de Hollandse Brug is uitgebreid, als het spoorvervoer is verbeterd en als de busbanen goed werken dan denk ik dat er nauwelijks nog verkeersproblemen zijn. Maar omdat je de kwaliteit wilt vergroten wil je nog een HOV+ of een IJmeerverbinding of een zuid-tracé aanleggen. Echter: als je infrastructuur aanlegt en nog geen woningen hebt, dan is de exploitatie zwaar negatief. Ga je eerst alles bouwen en dan pas infrastructuur aanleggen, dan ontstaan er problemen voor de bewoners. Je zult dus altijd gefaseerd moeten werken en zaken op elkaar moeten afstemmen. Er zal in samenhang gewerkt moeten worden en ik vind dat dit momenteel ook gebeurt.

Andries Greiner:

Er wordt hier wel een oude frustratie van dit gebied aangesneden.

Michiel Ruis:

Ja, maar als hier straks veel aan de infrastructuur gebouwd wordt, dan ontstaat de frustratie dat er zoveel gebouwd wordt aan de infrastructuur!

Jos Teeuwisse (IJsselmeervereniging en stichting Het Blauwe Hart):

Wat mij aansprak in het verhaal van Van Woerkom is dat het gebied een Nationaal Landschap werd genoemd. Ik zie in uw verhaal een enorme stedelijke ambitie, een metropolitane ambitie. Maar dit gebied heeft absoluut ook de kwaliteit van een Nationaal Landschap. Heeft het ministerie op dat punt ook een ambitie?

Michiel Ruis:

Enerzijds heb je in het Flevolandse/Almeerse wat wij in het jargon ‘het groene casco’ noemen. De essentie daarvan is dat de kernen van Almere in heel mooie groengebieden liggen. Daar moet je in

investeren en daarover hebben we dan ook afspraken gemaakt. Anderzijds gaat het om het Markermeer en het IJmeer. We doen daar nu investeringen ter grootte van 30 miljoen. Kritisch zou je kunnen zeggen: wat is dat bedrag in vergelijking met de financiële getallen die er betreffende infrastructuur over tafel gaan? Toch vind ik het een goede eerste stap. Ik geloof dat het Markermeer, met de experimenten in het Hoornse Hop en de Marker Wadden, op termijn echt beter gaat worden. Je ziet nu ook in IJburg natuur die we niet verwacht hadden. Op termijn zal er een ‘binnenzee’, een blauw hart ontstaan. Het ToekomstBestendige Ecologisch Systeem – TBES voor de liefhebbers – is wat wij voor ogen hebben. Het gebied verkrijgt een zodanige kwaliteit dat deze goed is voor natuur en recreatie en ervoor zorgt de mensen die er gaan wonen er plezier van hebben. Dat is het toekomstbeeld, en dan laat ik even buiten beschouwing hoe het precies zit met Natura 2000 en allerlei anderen formele etiketten. Investerings in de kwaliteit van het gebied zullen deel gaan uitmaken van de rijksstructuurvisie.

Andries Greiner:

Maar het Nationaal Landschap is niet alleen een etiket. Het heeft ook een zekere status.

Michiel Ruis:

Ja, het is ook een status, maar er zit slechts een subtiel onderscheid tussen.

Andries Greiner:

Nee, het is niet subtiel: van een Nationaal Landschap moet je afblijven, dat is beschermd.

Michiel Ruis:

De term ‘subtiel’ is misschien niet goed gekozen. Nogmaals: wat ik bedoel te zeggen is dat je de kwaliteit van het gebied moet verbeteren. Dat is de kern van mijn betoog.

Andries Greiner:

Daar zijn we het over eens.

Manja Verhorst (stichting De Kwade Zwaan):

‘Metropoolregio’, ik vind dat etiket walgelijk. Waarom sluiten we ons toch niet aan bij de benaming ‘Het Blauwe Hart’? Het is veel leuker om te wonen in de Blauwe Hart-regio dan in de Metropoolregio of aan het Blauwe stadspad dan aan de Metropoolboulevard.

Michiel Ruis:

Ik herken het. Ik vind het aan de regio hoe men zich wil noemen.

Andries Greiner:

Maar we hebben als regio niet bedacht ‘Metropoolregio’ te willen heten. Dat hebben jullie gedaan.

Michiel Ruis:

Je hebt pas de Metropoolregio Amsterdam-conferentie gehad. Daar werd toch echt de naam ‘Metropoolregio’ gebruikt. We hadden vroeger de aanduiding ‘randstedelijke Noordvleugel’. Als de regio met een andere term wil komen, dan is snelheid geboden. We kunnen die dan nog opnemen in de stukken.

Andries Greiner:

Goed, voortaan spreken we van ‘Het Blauwe Hart’. Dat is beter dan ‘Noordvleugel’.

Henk Licher:

U sprak alleen over de interne verbindingen. Heeft u ook gekeken naar de externe verbindingen, in de richting van Utrecht bijvoorbeeld? Wat mij altijd ontzettend dwars zit, is dat de stad Almere met 200.000 inwoners aan één brug hangt in het westen. Zolang die IJmeerverbinding wordt uitgesteld, zal dat nog heel lang zo blijven, vrees ik. Aan de oostkant is het akelig stil.

Michiel Ruis:

We hebben de Stichtse Brug in het oosten. Het klopt dat we minder plannen hebben om die uit te breiden. Er wordt ook gesproken over de Stichtse Lijn; er wordt de vraag gesteld of je in het oosten een OV-verbinding zou moeten maken. We hebben gekeken wat de oriëntatie van Flevoland is, waar we de problemen verwachten en waar de toegevoegde waarde het grootst zal zijn. De conclusie was dat Almere toch meer heeft aan een goede westelijke ontsluiting. Dus wij willen daar primair in investeren. Investeren in het oosten kan ook, maar dan kom je wat het Rijk betreft toch voor een bredere afweging te staan, namelijk: waar zijn in ons land de grootste problemen? Voor wat de wegen in Nederland betreft hebben we gekeken naar de grootste knelpunten. Daartoe blijkt de A27 niet te zijn. Daar gaan we nu dus geen besluiten over nemen. Als het over de Stichtse Lijn gaat, dan ligt het wat genuanceerder. Dat is een knelpunt, maar als je geen spoor hebt, heb je ook geen knelpunt.

Andries Greiner:

Dat is er een voor een tegeltje!

Michiel Ruis:

Als je de oostelijke OV-verbinding zou aanleggen – aanbod creëert natuurlijk vraag – is de verwachte vervoersstroom niet dusdanig dat het een spoorverbinding zou kunnen rechtvaardigen. We hebben daar dus wel naar gekeken. We stelden ons ook de vraag: wat doe je eerst en wat doe je daarna? West gaat voor oost, dat is de keuze geworden. Ook in de woningbouw gebeurt er meer in het westen dan het oosten. Oosterwold is weliswaar een grote vlek, maar daar hebben we het slechts over 15.000 woningen. In Almere Pampus hebben we het daarentegen over 25.000 woningen.

Reactie uit de zaal:

We moeten wel veel woningen bouwen!

Michiel Ruis:

Als er woningen gebouwd worden, moet er ook infrastructuur bij, dat is mijn verhaal. Tegen de tijd dat Oosterwold dichter bebouwd zal worden – als dat al ooit zal gebeuren – of indien er in het Utrechtse meer ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, dan komt die vraag naar nieuwe verbindingen vanzelf. Maar dat is na de woningbouw.

Andries Greiner:

Dat was ook de vraag van Johan van der Kroef: volgt de infrastructuur de woningbouw? Klaarblijkelijk gaat dat zo!

Simon van Erk (gemeenteraadslid Lelystad):

Lelystad is gesticht op aangeven van het Rijk in verband met het oplossen van het woningbouwprobleem in de Amsterdamse regio destijds. Er is een stad ontstaan die op dit moment 75.000 inwoners telt. De woningbouw stagneert, ook daar. Ik hoor uw verhaal aan en ik begrijp de prioritering op zichzelf heel goed als het gaat om hoge snelheidsverbindingen etcetera. Maar Lelystad

heeft een probleem. Ik vind dat het Rijk daar ook een zekere verantwoordelijkheid voor heeft. Het probleem is dat de stad nog steeds onvoldoende volume en massa heeft om eigenstandig te kunnen overleven zonder dat de stad verloedert. Ik vind het een rare zaak als het Rijk daar volledig de ogen voor sluit, en dat tegen de achtergrond van de enorme ontwikkeling die in de Metropoolregio gaat plaatsvinden. Mijn vraag is: op welke wijze faciliteert c.q. ondersteunt het Rijk Lelystad om de draagkracht van de stad te vergroten? Er moet economische verbetering plaatsvinden, want de koopkracht is te gering; er moet groei in woningbouw plaatsvinden om te kunnen overleven; welke facilitering is voor dit alles mogelijk?

Michiel Ruis:

Ik snap het probleem, maar ik vind het wel heel moeilijk om op uw vraag antwoord te geven. Generiek gesproken zegt het Rijk: woningbouw is aan de regio zelf. We gaan dus geen echte facilitering bieden. We zien wel een aantal krimpgebieden waar problemen ontstaan en daarvoor hebben we een programma opgezet. Binnen RRAAM, waar ik over ga, doen we weinig aan facilitering. Het zal dus toch van andere kanten moeten komen, bijvoorbeeld uit de krimpopvang, voor zover het een rijksverantwoordelijkheid is. Ik kan hier geen concreet antwoord geven. Er zijn andere collega's mee bezig. Nogmaals: binnen RRAAM doen we weinig aan deze problematiek.

Andries Greiner:

Daarom is het ook zo goed dat de provincie Flevoland blijft bestaan! Anders krijgen zaken als deze geen aandacht.

3. De interprovinciale benadering; de stand van zaken betreffende de ecologische schaa sprong en de kansen voor toerisme en recreatie

Bert Gijsberts (projectgedeputeerde Markermeer-IJmeer van de provincie Flevoland)

De combinatie van natuur en economie, daar gaat het om in het Markermeer-IJmeergebied. Als we boven de gewenste natuurwaarden uitkomen, zijn er weer dingen mogelijk in deze regio. Het is mijn bestuurlijke uitdaging om economie weer mogelijk te maken in het gebied. Dat vraagt om een open discussie, die we op dit moment ook voeren met Rijkswaterstaat. Als de Houtribdijk verbeterd wordt, moet het toch mogelijk zijn om combinaties te maken van recreatie-achtige zones en natuur. De zachte kanten van de dijken zijn trouwens ook wat in het vergeethoekje geraakt.

U heeft misschien de Cornelis Lezinglezing 2009 met de heer Cees Veerman meegemaakt. Veerman had het over anderhalve meter stijging van het IJsselmeerpeil. Dat maakt u niet meer mee, dat getal is van tafel! Het gaat nu over zeer beperkte stijgingen. In het Deltaprogramma gaat het over beheersbaarheid. Er worden extra pompen in de Afsluitdijk geplaatst. Dat betekent ook dat het waterniveau in het Markermeer niet het probleem gaat worden; anders hadden we extra zorgen gehad in het gebied.

Economisch gezien – en het aardige is dat ik heb begrepen dat Natuurmonumenten er ook zo in zit – kunnen we waterstaatkundig weer werk met werk maken. Dat is een geweldige uitdaging voor de natuurthematiek. Dus we kunnen in dit gebied weer vooraanstaand zijn op het gebied van economische ontwikkeling door het maken van bijzondere natuur. Dat de vogels dan in vrijheid en in blijheid langskomen, is daarbij automatisch inbegrepen.

Er zijn natuurlijk onderzoeken geweest naar wat het betekent om in zo'n grote plas een aantal leuke zaken te doen. Dat het meer werkgelegenheid oplevert, is bewezen mogelijk. Er zijn miljoenen extra omzet te genereren, doordat wij om dat bijzondere blauwe hart heen heel veel mooie dingen kunnen doen. Daar kunnen ondernemende bedrijven geld mee verdienen. Maar het is ook belangrijk voor die Metropoolregio, die ik nu toch ook even wil noemen. Daarin zijn straks anderhalf miljoen mensen actief bezig in de wetenschap dat er aan die plas heel veel leuke, kleine, mooie en karakteristieke gemeentes liggen, die zeer waardevolle recreatiemogelijkheden hebben en die het mogelijk maken om het Markermeer voor heel veel doelstellingen te gaan gebruiken.

Wat doet dan de provincie Flevoland nog in dat kader voor u? Voorlopig houden wij het Markermeer windmolenvrij. Dat vindt niet iedereen leuk, maar wij wel. Flevoland kan zich dat permitteren omdat deze provincie de grootste windopgave in Nederland waarmaakt. Gisteren is in Provinciale Staten nog aan de orde geweest dat er 1.370 megawatt wordt geplaatst in een zestal zoekgebieden. Dat is afgetimmerd. Er zijn consortia van boeren, landeigenaren, bij betrokken en dat is uniek in Nederland. Er komt dus geen 'groot geweld' langs dat een optie op exploitatie van windenergie wil hebben. Ik moet er wel bij zeggen dat de Houtribdijk nog in de windmolenplannen zit, maar voorlopig hebben we een besluit daarover nog een beetje voor ons uit kunnen schuiven. Dus u weet nu dat we goed hebben geluisterd naar de recreatiemensen die bij ons langs geweest zijn en die de ruimte van het Markermeer willen openhouden.

Maar de overheid kan soms ook leidend of overheersend zijn. De stijl van minister Ronald Plassterk kan zich ook in andere dossiers openbaren. Maar ik moet u zeggen – en dat verwacht u wellicht niet van een ondernemer als ik – dat zowel het ministerie van Economische Zaken als het departement van

Infrastructuur en Milieu zeer betrokken zijn bij deze regio en men er dondersgoed beseft wat goed is en wat niet goed is. Ik heb daar dus geen vijanden aangetroffen maar vrienden, die je heel af en toe wel even bij de les moet houden. Je moet wel kijken of ze de goede tekst opschrijven. Het zit goed in de genen van de rijksambtenaren dat het bij RRAAM ook gaat om de economie en de langere termijn doorontwikkeling.

Als het gaat om woningbouw is natuurlijk het punt: wie volgt wat? Voor de beoogde woningbouw zijn honderdduizend arbeidsplaatsen nodig. Dat is niet haalbaar op dit moment, dat weet de gemeente Almere ook. Maar het heeft wel te maken met wie wat volgt. Lelystad heeft terecht de opmerking gemaakt dat als er iets moet gebeuren er wel mensen moeten wonen. Ik ga als gedeputeerde toevallig ook over wonen. Ik ga ook over bijzondere gevallen die ergens moeten wonen en die niemand wil hebben. De enige mensen die je nog ergens naartoe kunt sturen, zijn die mensen die niemand wil hebben. Dat is dus niet de kracht van de stad. Dat is een kwestie die aandacht moet krijgen.

Mensen zoeken tegenwoordig naar een aantrekkelijk woonklimaat. Dat is in Flevoland te vinden. Het is natuurlijk fantastisch voor de langere termijn om wonen en werken in ons polderlandschap voor elkaar te krijgen. Dat betekent in principe ook – en ik hoop dat Rob Posthoorn dat vanmiddag nog eens herhaalt – dat de optimale natuurwaarden in de omgeving daaromheen automatisch veel kansen bieden aan de lokale, regionale en internationale economie.

Het is een uitdaging om met elkaar de nek te durven uitsteken voor de meetmethodes van Natura 2000. Het vervolg van deze coalitievorming is het bewaken van Natura 2000 en het eerlijk durven zeggen wanneer we op de grens zitten van wat we ons kunnen permitteren. Lelystad moet de kans krijgen probleemloos een aantal ontwikkelingen door te voeren. Uiteindelijk mag de discussie in 2025 over een extra verbinding door het IJmeer niet meer worden belemmerd door het feit dat we de natuurwaarden niet op orde hebben. Ik hoop dat we in het Markermeer met ontgroning of welke andere activiteit dan ook werk met werk kunnen maken omdat de natuurkwaliteit er inmiddels voldoende is. Misschien lukt het ons, als we lef hebben, nog wat meer natuur aan te leggen in de regio Almere. Het is de wens van deze gedeputeerde dat nu het denkproces zo mooi loopt we lef tonen, dat we continu durven vernieuwend te zijn. Eigenlijk heeft Michiel Ruis op zijn manier hetzelfde gezegd: de wereld gaat er anders uitzien.

U bent nodig om het denkproces over die nieuwe wereld mede voort te zetten en om kennis en kunde in te brengen op de juiste momenten. Als iets een keer niet lukt, dan moet u niet chagrijnig zijn. U moet zich daardoor juist laten prikkelen om misschien nog wat andere coalities en allianties aan te gaan ten einde het gewenste toch voor elkaar te krijgen. We hebben de randgemeentes bij dit proces keihard nodig, evenals de provincie Noord-Holland. Ook Utrecht speelt haar rol in het RRAAM-proces.

Tot slot nog een opmerking ter zake van de portefeuille van mijn collega-gedeputeerde Jaap Ladders. Niet in het RRAAM-proces, maar in een ander verband wordt wel degelijk gekeken naar slimme tijdelijke oplossingen voor de A27. Die weg vraagt onderhoud en herstel, en daarbij wordt gekeken of verbreding mogelijk is en wordt er overlegd met Utrecht. In een grotere provinciale setting zal het eindresultaat van dat overleg niet veel anders zijn. Samenwerking moet gebaseerd zijn op gemeenschappelijke belangen en niet omdat het bestuurlijk wordt afgedwongen. Daarmee geef ik aan wat de inzet van het Flevolandse provinciebestuur is: aandacht voor dit gebied staat centraal, waarbij we rekening houden en samenwerken met de omgeving. Daar hebben we op dit moment geen nieuw provinciehuis voor nodig.

4. Hoogwaterbescherming, natuurontwikkeling en cultuurhistorie door Noord-Hollandse ogen

Luzette Wagenaar (burgemeester van Waterland)

Allereerst wil ik Genootschap Flevo van harte feliciteren met het 75-jarig jubileum, want dat brengt ons vandaag bij elkaar.

Ik ben één van die blije bestuurders die heeft meegewerkt aan het ToekomstBestendig Ecologisch Systeem (TBES), zoals dat in het verleden heette, ofwel de Toekomstagenda Markermeer-IJmeer (TMIJ), zoals we die heden ten dage kennen. Ik ben Luzette Wagenaar, burgemeester in gemeente Waterland. *What's in a name*, zeg ik altijd! Eerder was ik acht jaar lang wethouder in de gemeente Drechterland, tussen Hoorn en Enkhuizen, een gebied met een veertien kilometer lange dijk langs het Markermeer. Daarnaast heb ik een enorme passie voor en een verleden in het water. Vanuit dit alles ben ik actief in onder andere het Deltaprogramma voor het IJsselmeergebied, samen met Dick Stellingwerf – ook hier aanwezig – namens de gemeentes. Ik zit ook in het Deltaprogramma voor zoetwater, met een grote opgave in het IJsselmeergebied. Wij zijn druk bezig met dijkversterking in Noord-Holland. In het oude Drechterland had ik al te maken met de dijkversterking die nu speelt tussen Hoorn en Amsterdam. Daarnaast maak ik in VNG-verband deel uit van de commissie Water en zijn we bezig geweest met onderhandelingen voor onder andere het bestuursakkoord Water. *Last but not least* ben ik geïnvolveerd in het Markermeer-IJmeerverhaal.

In 2006 ben ik betrokken geraakt bij het voormalige ToekomstBestendig Ecologisch Systeem. Ik vind dit nog steeds een geweldige term. Ik vind dat iedereen die term uit zijn hoofd moet kennen omdat hij nogal wat inhoudt. Ik zei het al: Drechterland had een veertien kilometer lange Markermeerkust en had dus belang in dat Markermeer. Ik zal u heel eerlijk vertellen dat ik in mijn eerste vergadering van het portefeuillehoudersoverleg toch wel wat argwaan kreeg toen ik zag dat daar provinciale bestuurders bij aanwezig waren. Namens Noord-Holland zat daar Ton Hooijmaijers. Op dit moment denkt u: wij snappen die argwaan. Maar die argwaan ontstond destijds met name omdat hij de gedeputeerde was die over bouwen ging, die over economie ging, en die helemaal niets had met duurzaamheid, water of ecologie. Dus er bleef bij mij – en bij meerdere gemeentelijke bestuurders – steeds de vraag hangen van: praten we hier echt over een verbetering van de ecologie van het Markermeer of gaat het alleen maar om die bouwvolumes van Almere en Amsterdam? Onder de bezielende leiding van Andries Greiner, de trekker van de kar van het eerste uur, en na hem ook nog even Anne Bliëk, is er toch wat van die argwaan weggenomen. Inmiddels was in Noord-Holland Rinske Kruisinga als de gedeputeerde Water aangetreden en kwamen er ook vanuit de Noord-Hollandse Provinciale Staten tegengeluiden. Het besef drong door dat we tegengas moesten geven tegen die enorme bouwvolumes. We zouden eerst moeten zorgen dat we met elkaar die ecologie op orde kregen en daarna pas kijken naar verdere ontwikkelingen. Bij deze ontwikkelingen, zoals recreatie, hebben we allemaal belang bij.

De grootste uitdaging voor bestuurders, naast alle dilemma's waar we mee te maken hebben, is de vraag: hoe vertel ik het thuis? Want je wilt je raad informeren als bestuurder. Tegelijkertijd doen zich bij de raadsleden vragen voor als: waar gaat het dan over, wat heb ik daar voor zeggenschap over, wat kan ik daarin betekenen, en vooral: wat heeft het voor een effect op ons? Want ook al worden de besluiten in dit gebied op rijksniveau genomen, de effecten slaan lokaal neer. U als inwoner van een van de gemeentes krijgt die effecten voor de huisdeur gepresenteerd. U krijgt de overlast van de

werkzaamheden die plaats gaan vinden. Iedereen heeft ermee te maken. Dus de gemeentebestuurders zijn als eerste aan bod om met de burgers in gesprek te gaan.

Er speelden in de afgelopen tijd veel zaken in het Markermeer. De windmolens zijn net al even genoemd, maar ook de versterking van de dijken in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma vroeg aandacht. Ik heb vijf jaar lang meegemaakt welke ellende de dijkversterking tussen Enkhuizen en Hoorn met zich meebracht. Die veertien kilometer in Drechterland ging behoorlijk op de schop. De aanwonenden, maar ook de recreanten, hadden daar last van. De horecaondernemers zagen hun omzet kelderen. Die dijkversterking heeft behoorlijk invloed gehad en daar hebben wij als gemeentebestuurders flink mee te maken gehad. Nu speelt de dijkversterking in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma 2 in het gebied tussen Hoorn en Amsterdam. Ik mag als burgemeester van Waterland wederom portefeuillehouder zijn en ik meen inmiddels een beetje te weten waar we het dan over hebben. Tegelijkertijd speelde het hele proces van het TBES/TMIJ en de toekomst van de Afsluitdijk een rol in de besluiten die je moest nemen inzake het Markermeer en het Deltaprogramma. Voortschrijdende inzichten loodsen je soms in andere richtingen dan aanvankelijk gedacht. Doordat de Afsluitdijk op dit moment wordt neergezet met extra spuicapaciteit, heeft dat consequenties voor de zoetwatervoorraad in het Markermeer en in het hele IJsselmeergebied. Het zou zelfs kunnen betekenen dat we niet hoeven op te zetten en het zou zelfs kunnen betekenen dat die ontkoppeling van de Afsluitdijk ook losgelaten kan worden. Gaande het proces zie je dat er weer wijzigingen komen.

Hoe houdt je alles bij? Hoe houdt je de mensen geïnformeerd? Op welk moment ben je aan zet om mee te kunnen besluiten? En vooral: hoe houd ik iedereen aangesloten bij dat proces? Iedereen wordt immers geraakt door de te nemen maatregelen. Het meest saillante van al die processen is nog dat de besluitvorming op diverse tijdstippen gaat plaatsvinden. Heeft het ene besluit dan geen gevolgen voor het andere? Ik gaf net al aan dat het besluit rondom de Afsluitdijk dat wel degelijk heeft als het gaat om de zoetwatervoorraad. Heeft het Rijk wel voldoende in de gaten waar andere ministeries mee bezig zijn? Want ook daar maakten we ons als gemeenten zorgen over. De ene poot van Rijkswaterstaat was bezig met het Deltaprogramma, een andere poot was aan het kijken waar ruimte was voor windmolens, en een volgende, onder leiding van Michiel Ruis, was bezig met het RRAAM-proces. Wij moeten als bestuurders zorgen dat we al die lijnen en verbindingen helder houden. Hoe krijg je dat voor elkaar? Grootse dilemma's wederom! Als het Rijk besluiten neemt, zijn het niet de gemeentebesturen of provinciebesturen, maar de Kamerleden die beslissen. Weten die eigenlijk wel waar Waterland ligt, waar Uitdam ligt, waar Lemmer ligt? Dat soort dilemma's houdt ons bezig. In al die processen blijkt maar weer eens dat *governance* een belangrijke rol speelt. Van belang is niet alleen: wie gaat erover en wie niet, maar juist ook: hoe opereren de diverse overheidslagen in hun eigen verantwoordelijkheden? Doen ze dat met een luisterend oor, een open houding en de wil om samen te werken aan goede oplossingen?

De Noord-Hollandse gemeentes hebben rondom de hoogwaterbeschermingsprogramma's voldoende mogen meepraten, net als de burgers en allerlei maatschappelijke organisaties. Maar nu het voorkeursalternatief er ligt en blijkt dat het alleen maar om de goedkoopste variant gaat, zijn de druiven erg zuur. Men vraagt zich af: waarom hebben wij al die tijd mogen meepraten? De besturen van de Noord-Hollandse gemeenten zijn bereid schouder aan schouder met hun inwoners, het Hoogheemraadschap en het provinciebestuur een lobby op te zetten richting Den Haag om uit te dragen dat geld niet het enige argument mag zijn bij zo'n grote ingreep. Het Deltaprogramma begint ook steeds meer te trechteren naar een gedragen oplossing. Er moeten keuzes gemaakt worden over die nieuwe meerlaagse veiligheid, over het zoetwaterbufferverhaal van

het Markermeer en het IJsselmeer. Maar ook hier merk je dat er, doordat op verschillende momenten besluitvorming plaatsvindt, toch onzekerheden de kop opsteken, met name binnen de gemeentelijke organisaties. De *governance*-structuur in dat Deltaprogramma is subliem, dat durf ik hier te zeggen. Rondom het Deltaprogramma IJsselmeergebied is door directeur Hetty Klavers een enorm sterk systeem neergezet waar alle partijen in kunnen meepraten. Wim Kuiken, de Deltacommissaris, heeft ook aangegeven dat iedereen mag meepraten en iedereen gehoord zal worden. Maar als je niet meedoet, moet je later ook niet klagen. Dat vind ik een sterke houding.

En toch, als we straks verder trechteren en we gaan merken dat diverse keuzes voor jouw gemeente wel eens nadelige gevolgen kan hebben, hoe blijf je dan met een rechte rug naar je burgers en je mederaadsleden uitleggen dat het toch echt een goed proces is geweest? Het werken aan het ToekomstBestendig Ecologisch Systeem is qua *governance* ook een *best practice* geworden. Complimenten hiervoor aan Andries Greiner, maar zeer zeker ook aan de toenmalige directeur van de Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer Roelof Balk. Het geld is inmiddels op, maar ik denk dat we het laatste stukje – na de besluitvorming van RRAAM – misschien toch moeten afmaken. We moeten eens kijken of we er niet toch nog wat middelen bij kunnen halen. De bereidheid daartoe is er zelfs vrijwillig, dat heb ik zelf al gemerkt.

Blijven we het vertrouwen houden dat de ecologische verbetering voorop blijft staan en dat deze niet ondergeschikt gaat raken aan woningbouwplannen en infrastructuur? We willen die verbetering, maar we willen tegelijkertijd ook allemaal een beetje ruimte voor recreatie- en toerismeontwikkeling. Waterland is volgens mij de gemeente met het grootste aantal ligplaatsen in het hele IJsselmeergebied. Deze zomer zullen we weten of al onze inzet tot resultaten gaat leiden, in elk geval wat betreft de RRAAM-besluiten. De inzet van maar liefst twee ministeries op de Marker Wadden heeft in ieder geval een positief gevoel en veel vertrouwen gegeven. Er worden dus wel degelijk goede maatregelen aan de voorkant getroffen; denk ook aan het Hoornse Hop. Er zijn niet alleen woorden, maar ook daden en dat geeft vertrouwen.

De uitdaging bij al de processen die ik net in vogelvlucht heb geschetst, blijft die *governance*-structuur: het goed informeren van elkaar, het goed samenwerken tussen diverse overheidslagen, de aansluiting van burgers en enige nazorg. Want pas na het besluit, begint het werk en ontstaan de effecten. Aan ons als bestuurders van de diverse overheden, maar ook aan de private sector, de belangengroepen en de maatschappelijke organisaties, de schone taak om daar samen de schouders onder te blijven zetten. We moeten blijven meedenken aan goede oplossingen met het oog voor elkaars belangen. Die uitdaging, ik hoorde het Bert net ook zeggen, zullen wij zeker oppakken.

3.1 en 4.1 Vragen en discussie

Richard Lijnsvelt (Watersportverbond):

De heer Gijsberts wil Flevoland vrijhouden van windmolens. Bedoelt u daar ook het water mee? Mijn echte vraag is evenwel: gaat u daar wel over? Ik heb mij laten vertellen dat als een windmolenpark een bepaalde capaciteit te boven gaat, de provincie er niet over gaat, maar het Rijk.

Bert Gijsberts:

Het Rijk kan op een aantal dossiers natuurlijk altijd overstijgend zijn. Wij hebben evenwel een goed plan voor windenergie in Flevoland. Dat is uniek en dat hopen wij tot een goed einde te brengen. Als gevolg van innovatie gaat de komende jaren de opbrengst omhoog, waardoor je binnen de bestaande windparken veel meer kunt doen. In de opgave om die 1.370 megawatt te halen, zit onder andere de IJsselmeerkust bij Urk en speelt er nog een discussie over een stuk Houtribdijk. Maar als wij aan de gestelde opgave voldoen, ben ik ervan overtuigd dat wij samen met het Rijk het water vrij kunnen houden van windmolens. Tenzij het Rijk helemaal niet naar ons wil luisteren – het Plassterksysteem – kunt u mij als gedeputeerde aanspreken op deze inzet.

Jos Teeuwisse (IJsselmeervereniging en stichting het Blauwe Hart):

Wat mij aansprak in het verhaal van de gedeputeerde was dat hij vindt dat er lef nodig is. Ik wil hem twee kwesties voorleggen: is er lef nodig om de achteruitgang in de biodiversiteit een halt toe te roepen, en hoort een doorlaatbare Houtribdijk ook bij lef?

Bert Gijsberts:

Het realiseren van een doorlaatbare dijk zou tot lef kunnen horen. Er wordt binnen Rijkswaterstaat ook wel over gediscussieerd. 't Heeft alles te maken met het totale veiligheidsprogramma en het waterpeil dat je aan twee kanten wilt hebben. Met een flexibel peil kun je in principe in het IJsselmeer tussen de 10 en 40 centimeter verschil krijgen. U weet dat als u gaat skiën in de bergen, het water soms sneller in Nederland is dan u terug bent. Als die Houtribdijk dus open staat, krijg je een peilverhoging in het Markermeer. Het is de vraag wat men daar aan de Noord-Hollandse meerkust van vindt. Het is een ingewikkelde kwestie, maar hij wordt wel besproken. De Houtribdijk moet verbeterd worden, dus een gat in de dijk zou nu al op een natuurlijke manier kunnen ontstaan. Dat is uiteraard niet de bedoeling, want 'doorlaatbaarheid' is pas een optie na grondige discussie en besluitvorming.

Luzette Wagenaar:

In het kader van de trechteringen waar we mee bezig zijn in het Deltaprogramma, met name in het IJsselmeergebied, blijkt dat we tot 2050 kunnen werken met flexibel peilbeheer, zo het er nu naar uitziet in elk geval. Dat geldt zowel voor het Markermeer als voor het IJsselmeer. We zijn nog bezig met verdere onderzoeken, maar dan zou wellicht dat ontkoppelingsbesluit (het besluit dat in het Waterplan is opgenomen) ter discussie kunnen komen. Ik weet dat dat met name in de Friese gemeentes een groot goed is, dus zij zullen dat zeker ook op de agenda houden.

Hans Woldendorp (Instituut voor Infrastructuur en Milieu, Brussel):

U zult zich afvragen wat iemand uit Brussel hier te zoeken heeft, maar wij hebben in het verleden ook bijgedragen aan die stapel rapporten, in het bijzonder aan Natura 2000, en daar wil ik een opmerking over maken. In het algemeen bestaat het idee dat Natura 2000 erg statisch is en dat er niks mag veranderen, maar intussen hebben wij de laatste jaren voldoende ervaren dat het juridisch niet per se

zo hoeft. Er is wel een belangrijke voorwaarde: initiatieven moeten worden ingepast in gebiedsontwikkeling en er moet gelijktijdig met de economische ontwikkeling ook worden geïnvesteerd in de natuur. Natuur hoeft niet altijd hetzelfde te blijven, maar het betekent wel dat je een duidelijke visie moet hebben op waar je naartoe wilt met de natuurontwikkeling. Dat moet een landelijke visie zijn, omdat je uiteindelijk landelijke doelen moet halen. Je hoeft niet per se iets voor de vogels in het IJmeer te bereiken; je mag ook elders in het land kijken waar je je natuurdoelen kunt realiseren.

Van die integrale gebiedsontwikkeling waarvan economie en natuur samen profiteren, zijn in Nederland heel goede voorbeelden. ‘Ruimte voor de rivier’ is heel bekend. Niet zo bekend, maar wel vergelijkbaar is Kruiningen. Daar is een heel nieuw bestemmingsplan ontwikkeld met woningbouw, recreatie, economie en zelfs een inpoldering, langs de Schelde. Dat alles heeft bij de Raad van State stand gehouden en wordt nu uitgevoerd. Er zijn dus wel degelijk mogelijkheden om een dynamische ontwikkeling rond Natura 2000-gebieden mogelijk te maken.

Cees van Vliet (ANWB Flevoland):

Ik constateer geweldige ontwikkelingen aan de randen van het Markermeer: de Marker Wadden, het Hoornse Hop. Welke invloed heeft dat nou op de feitelijke waterkwaliteit van het Markermeer zelf? Het verbetert de natuurkwaliteit op die lokale plekken, maar de grote plas blijft toch maar steeds een groene plas.

Luzette Wagenaar:

Eigenlijk zou Roelof Balk hier als inhoudelijk deskundige veel beter antwoord op kunnen geven.

Roelof Balk (tot voor kort directeur Werkmaatschappij Markermeer-IJmeer):

Je moet helder en troebel water tot stand brengen op een goede schaal; de schaal is van belang om het water als geheel te verbeteren. De maatregelen die nu ingepland zijn op de randen, hebben een effect op het totale gebied. Ook de schaal die de Marker Wadden zullen hebben, brengt in dat hele gebied natuurwaarden tot stand. Dat is de context die ruimtelijke ontwikkeling in den brede mogelijk maakt.

Marieke Korporaal (Dienst Landelijk Gebied):

Ik heb een vraag over de volgorde der dingen. We hebben hier vanmorgen de ergernissen gehoord over de volgorde als het ging over de woningbouw en infrastructuur. Ik hoor tegelijkertijd de gedeputeerde zeggen dat economie niet kan zonder natuur en dat hij een duidelijke combinatie ziet tussen natuur en economie. Ik vraag me af of hij te verleiden is om een uitspraak te doen over het tijdstip waarop de provincie bereid is te gaan ‘lappen’ wanneer de economie aantrekt.

Bert Gijsberts:

Dat vind ik een intelligente vraag van de Dienst Landelijk Gebied, waarmee wij heel plezierig samenwerken. Dat laatste weet u, mevrouw Korporaal, want u voert al af en toe klussen voor ons uit. Natuurlijk zal de regio ook een bijdrage moeten leveren, maar dat vraagt wel enig huiswerk in het kader van de besluitvorming. De provincie Flevoland moet dat samen met de provincie Noord-Holland, de betrokken gemeentes – in ons geval ook de gemeente Lelystad – doen. Als er *commitment* is dan gaat dat niet alleen om geld, maar betekent het ook dat je kijkt welke maatschappelijke partijen te verleiden zijn een steentje bij te dragen. Ook wij als provincie zullen dat moeten doen. Deze gedeputeerde gaat ervoor, maar het heeft wel even politieke tijd nodig. Natuurontwikkeling is echter ook een belangrijke rijksopgave. De regio kan nooit hetzelfde bijdragen als het Rijk, maar we kunnen kijken hoever onze polsstok reikt. De Marker Wadden liggen wel redelijk ver van de dijk af, dus dat vergt een redelijk lange polsstok.

Andries Greiner:

Michiel, ben je tevreden over de insteek van de beide bestuurders, Bert Gijsberts en Luzette Wagenaar?

Michiel Ruis:

Ja, uiteraard. Ik ben geen politicus, maar ik weet wel wat soms de handige antwoorden zijn. Misschien aanvullend nog op Berts laatste opmerking: we moeten voorkomen dat regio's en Rijk alleen maar naar elkaar kijken en dat er dan niks gebeurt. De ontwikkelruimte die beschikbaar komt, is wel iets leuks om te 'verkopen', als ik het zo mag zeggen. Er zijn gemeenten en provincies die daar gebruik van willen maken. Ik zou zeggen: als je dat wilt, dan heeft dat een prijs. Er is dus een prikkel die wat druk kan organiseren om financiering voor elkaar te krijgen. Dat geldt ook voor het Rijk.

Andries Greiner:

Henk Licher, jij kent dit gebied erg goed. Je hoort dit verhaal en kunt een aantal jaren verder kijken. Wat ik me afvraag is: in hoeverre zitten we op een spoor dat inderdaad perspectief biedt? Of houdt je ergens in je achterhoofd de gedachte vast dat het niet goed gaat?

Henk Licher:

Voor het schetsen van dat perspectief is een boek nodig, maar bij deze dan toch een paar woorden als reactie op je vraag. Toen men besloot de Markerwaard niet aan te leggen, heeft men verzuimd om tegelijkertijd maatregelen aan te geven die je zou moeten nemen om dat 'niet aanleggen' te compenseren. Want je kunt niet zomaar weglopen bij zoiets. Het Rijk dwingen, letterlijk dwingen, om die verantwoordelijkheid na te komen en dus met geld over de brug te komen voor maatregelen, leverde tot voor kort weinig op. In die zin is het verheugend om mee te maken dat dit nu anders ligt. Maar ik ben nog voorzichtig. Een Amsterdammer zegt: eerst zien, dan kopen. Ik moet nog zien dat het allemaal goed gaat. Zo ja, dan is er wel iets bereikt. Is het genoeg? Nee! Het Markermeer is spijtig genoeg een dooie plas. Het is modder, er zit niet veel in de bodem. Dus er moet heel erg veel in geïnvesteerd worden om dat te compenseren. Misschien kunnen we dan de Markerwaard vergeten. Ik ben niet zo'n gepassioneerd polderaar, maar ik weet wel dat de aanleg van de Markerwaard heel veel van dit soort vraagstukken opgelost had. Dus als wij er in slagen om via een omweg hetzelfde te bereiken, dan is dat mooi. Overigens weten de Zeeuwen heel goed wat er gebeurt als je geen goede verbindingen hebt.

Manja Verhorst (stichting De Kwade Zwaan):

Ik heb een opmerking over hoe gedeputeerden de stip aan de horizon zetten. De economische activiteit wordt altijd min of meer omfloerst aangegeven, zodat je eigenlijk niet weet waar ze het over hebben, maar waarbij ik altijd aan die woningen in het water denk. Misschien moeten ze daar gewoon eens wat duidelijker over zijn en misschien komen we dan wel nader tot elkaar. Hoe klein zijn die stipjes aan de horizon? Gaat het dan alleen over een jachthaven met een paar boten erbij? Of gaat het inderdaad toch om buitendijks bouwen? Ik was heel erg blij dat op het kaartje van het ministerie dat eiland er bij Almere nu af is gelaten. Ik ben benieuwd waar Adri Duivesteijn mee komt vandaag; waarschijnlijk staat op een van zijn plaatjes wel weer het eilandje als toekomstbeeld. Van dat soort stippen houd ik niet. Wat zijn uw stippen?

Bert Gijsberts:

Mijn stip is eigenlijk dat ik ervan houd u ervan te overtuigen dat uw stip mogelijk niet meer klopt. Dat is misschien wel de uitdaging van de toekomst! En waarom zeg ik dat? Omdat uw ouders er ook

anders inzaten dan wij en onze kinderen er ook weer anders in zullen zitten. Mijn stip op de horizon is: het noodzakelijke mogelijk maken met behulp van de techniek.

Dat daagt mij ook uit om nog een opmerking te maken in de richting van mevrouw Korporaal van de Dienst Landelijk Gebied. Michiel Ruis gaf het eerder ook aan: waarom zou je niet zeggen dat er weer dingen mogen, bijvoorbeeld buitendijks bouwen in Almere, als je daar natuurontwikkeling en de realisering van eilanden mee kunt financieren? Bij de bouw van een jachthaven aan de Houtribdijk – ik roep maar wat – zou je ook natuurontwikkeling moeten meefinancieren. Maak er een totaalopgave van! Dat vraagt een andere manier van denken. Misschien vindt u dat platvloers, maar ik noem het creatief. U heeft in deze gedeputeerde iemand die natuurwaarden zeer hoog in het vaandel heeft staan. Het bereiken van uw doel gaat misschien wel gepaard met een u-bochtconstructie om het betaalbaar te maken.

Luzette Wagenaar:

Ik denk dat mevrouw Verhorst het Markermeer in het algemeen en het wijdse uitzicht in het bijzonder wil behouden. Dat Markermeer is niet zo heel erg groot, we hebben niet alle ruimte. Ik hoor veel eigenaren van boten zeggen: als ik wil varen, ga ik wel naar het IJsselmeer. Ik denk dat het behoud van open ruimte ook een doel is dat een rol moet spelen in de discussies. Het gaat juist om de totale afweging van alle belangen. Bert, ik ken je nog niet heel lang, maar wel zo goed om te weten dat je daar wel open voor staat. En u mevrouw, u bent het geweten van ons als bestuurders. U kunt ons aan het jasje trekken en u kunt ons opdrachten meegeven. Het is aan ons om daarmee aan de gang te gaan.

Michiel Ruis:

Het klopt wat Bert Gijsberts zegt: het zal nog maar moeten blijken wat die stippen zijn. We kunnen er niet helemaal op vooruitlopen.

Nog even iets over dat eiland, dat buitendijks bouwen. We hebben gekeken hoeveel woningen we er kunnen bouwen, hoe het ontworpen kan worden, wat het opbrengt is en hoe je dat met een IJmeerverbinding kunt ontsluiten. Daar kwam uit dat de kosten van de woningbouw behoorlijk veel hoger zouden worden met zo'n eiland. Dat was reden om het nu niet in de plannen op te nemen. We vinden zo'n eiland absoluut niet rendabel; er zou heel veel geld bij moeten. Je kunt nooit 'nooit' zeggen, maar naar mijn inschatting is het de komende periode niet aan de orde.

Jerome Adema (stichting Almere Bereikbaar).

Er is ook onderzoek gedaan naar een zuidelijk tracé en daar zat een stukje buitendijks bouwen in dat wel rendabel bleek. Dus het is niet helemaal waar dat buitendijks bouwen niet rendabel te krijgen is. De belangen liggen nu even anders, maar in de toekomst zijn er wellicht mogelijkheden.

Frank Jibben (Watersportverbond):

Met wat de gedeputeerde zei over het samengaan van de natuur- en recreatiebelangen ben ik het van harte eens. Ik zie echter ook een spanningsveld. Door de aanpak van de slibproblemen krijgen we steeds helderder water. Een keerzijde daarvan is dat het Markermeer, het IJmeer en ook de randmeren inmiddels aardig aan het dichtgroeien zijn met waterplanten. Dat is voor de recreatieontwikkeling een heel groot probleem: zeilboten, surfplanken en kleinere boten lopen erin vast, zwemmers hebben er last van. Dus ik denk dat je in combinatie met die natuurontwikkeling ook iets moet doen aan de overlast die veroorzaakt wordt door die waterplantengroei.

Luzette Wagenaar:

Zoals u weet ligt Monnickendam aan de Gouwzee en daar is het water helder en is er geen woelend slib. Die plantengroei was ook bij het Hoornse Hop een van de 'risico's' van de natuurmaatregelen die

mijn collega-wethouder in Hoorn signaleerde. Want inderdaad: de recreatievaart kan er last van hebben. In de toekomst gaan we daar oplossingen voor vinden. We hebben er al over nagedacht of we met maaiboten aan de gang kunnen en of we dat we maaisel weer kunnen gebruiken in de biovergisting. Nu is dat misschien nog niet mogelijk, maar kijk eens hoe snel de techniek vooruit holt. Ik denk dat er nu uitdagingen liggen waar de toekomst antwoorden op zal hebben. We moeten zorgen dat we voldoende vaarwegen open houden en tegelijkertijd plek houden voor de natuur.

5. Fragmenten uit de NCRV-televisiedocumentaire ‘Nederland onder water’, aflevering Flevoland

Toen de Noordoostpolder en Zuidelijk Flevoland af waren, bleef er nog één polder over: de Markerwaard. De dijk was al aangelegd, maar de polder is er nooit gekomen. Nu ligt er het Markermeer, een grote waterplas waar het niet goed gaat met de natuur.

Op de bodem hier ligt slib en klei. Eigenlijk zouden er hier op drie meter diepte nog driehoeksmosselen moeten zitten, maar die zitten er allang niet meer. Hier zou heel veel vis moeten kunnen zitten, alleen die zit er niet in grote aantallen.

Wat wij wel kunnen laten zien, is dat er hier tien jaar geleden heel veel eenden en watervogels zaten. De tellingen laten zien dat het hard achteruit is gegaan de laatste tien, twintig jaar. En dat komt eigenlijk allemaal doordat het voedsel van die vogels – die driehoeksmosselen, die vissen en de waterplanten – niet meer voldoende aanwezig is in het meer.

Nou de groei van die driehoeksmosselen in het Markermeer is eigenlijk relatief slecht. We willen weten hoe slecht die groei dan is.

Een heel groot Europees meer heeft betekenis voor planten en dieren. Dat had het ook zo'n twintig jaar geleden. Maar voor de natuur behorende bij zo'n groot meer, zouden er eigenlijk moerassen moeten zijn die in open verbinding staan met het open water, zodat er vissen in en uit kunnen zwemmen, eenden in en uit vliegen, noem maar op! Dat er uitwisseling is tussen het moeras en het meer.

Het Markermeer is historisch gezien slibrijk, maar nu zit er echt gewoon veel te veel slib in. Dat moeten we zien op te lossen.

Dat slib wordt door de wind en de golven van de bodem opgewoeld en gaat in een grote draaikolk door het hele Markermeer-IJmeer. Wat wij heel graag willen, is dat die draaikolk kleiner wordt. Die driehoeksmossel houdt van een stevige bodem, maar aan deze kant van het meer ligt een dikke meter, anderhalve meter slib. Het is echt een kwestie van dat slib beheersen, waardoor we plekken krijgen waar minder slib zit. Daar zullen de driehoeksmosselen het beter gaan doen. We zullen ook wat meer plekken gaan maken waar de bodem hard is.

In het IJsselmeer ligt een nieuw natuurgebied: De Kreupel [*een eiland van 70 hectare, gelegen op 4,5 kilometer uit de kust van Andijk*]. De Kreupel is in een half jaar tijd aangelegd. De beheerders zorgen ervoor dat de begroeiing laag blijft. Wat begon als een kale zandplaat is een paar jaar later al een paradijs voor vogels. Het leuke van dit gebied is dat het ook gepland is. Het is door mensenhand ontstaan. Het geeft nou een prachtig beeld. Zo mooi!

Je moet niet een hele hoop van deze kleine gebiedjes, maar één heel groot moeras maken. In gebieden van 5.000 hectare of groter, komt net wat meer natuur voor dan in allerlei kleine gebiedjes in Nederland. Voor ons is het een moeras wanneer de natuur nog zijn dynamiek heeft, waar de natuur dingen kan doen die het normaal ook doet.

6. **Ideevorming, natuurwinst en haalbaarheid van het project Marker Wadden**

Drs.ing. Roel Posthoorn (projectdirecteur bij Natuurmonumenten)

Het initiatief voor de Marker Wadden is twee jaar geleden genomen, het is onderdeel geworden van het eindrapport RRAAM en zal een plek krijgen in de rijksstructuurvisie.

De vereniging Natuurmonumenten is een oude vereniging. In de eerste jaren van het Zuiderzeeproject was er geen grote belangstelling vanuit Natuurmonumenten voor wat er precies ontstond aan nieuwe landschappen, maar dat veranderde in het midden van de vorige eeuw. Toen kwam er ook vanuit Natuurmonumenten de nodige aandacht voor de landschappelijke ontwikkelingen in het hart van Nederland.

De uitvoering van het Zuiderzeeproject stond in de eerste jaren vooral in het teken van het compartimenteren en het ontginnen van de vroegere Zuiderzee. Daarbij is er een groot areaal aan ondiepe oevers verloren gegaan. Ik heb zelf nog meegewerkt aan de ontginning van de laatste delen van Zuidelijk Flevoland. Ik woon ook al heel erg lang in Flevoland.

Toen op een gegeven moment het besluit was genomen om de Markerwaard niet aan te leggen, zaten wij met een geamputeerd meer: een meer waar de natuurlijke oevers allemaal van ingepolderd waren. En dat terwijl bekend is dat ondieptes voor het ecologisch functioneren van zo'n meer enorme betekenis hebben. Als je kijkt naar de natuurlijke rijkdom van grote meren zie je dat juist in die oevergebieden sprake is van grote biodiversiteit. In die ondieptes vind je de paaipplaatsen en de rustgebieden. Het Markermeer heeft die dus niet; er zijn alleen maar harde oevers.

In onze belevenis was er van 1976 tot 1999 sprake van een status quo in het Markermeergebied. In de jaren 1990 kreeg het meer wel te maken met wat wij wel 'de ecologische crash' noemen: een enorm scherpe daling van de vis- en vogelaantallen. Zo was er bijvoorbeeld een dramatische achteruitgang van de spieringstand. Sinds het laatste decennium van de vorige eeuw is er in het algemeen sprake van een veel lager visstand.

In die jaren 1990 speelde ook de ontwikkeling van IJburg. Voor Natuurmonumenten bracht dat een enorm debat met zich mee: hoe stellen wij ons daarin op? Uiteindelijk waren we heel kritisch tegen. Dat heeft best wel voor wat spanning met allerlei partijen gezorgd.

In de jaren die volgden, is echter heel veel gebeurd. Wij zijn in de jaren 2000-2010 samen met de gemeente Almere en vele andere partijen die hier vandaag ook aanwezig zijn aan de slag gegaan vanuit een houding: niet meer stilstaan bij wat er *niet* moet gebeuren, maar op zoek gaan naar wat er *wel* moet gebeuren. Wij hebben ook als Natuurmonumenten het Markermeer en IJmeer gezien als een integrale opgave: het is een groot natuurvraagstuk waarin ook een aantal andere zaken opgelost moeten worden. De laatste jaren hebben wij ook in de RRAAM-discussies nadrukkelijk onze rol gespeeld.

Voor Natuurmonumenten staat buiten kijf dat het Markermeer tot de Europese topnatuur behoort. Er is wel veel aan de hand, maar nog steeds leven er significante aantallen vogels in het Markermeergebied. Er is wel een enorm verschil tussen de potentiële natuurwaarden (de waarden die het eigenlijk zou

moeten hebben en die het ook in het verleden heeft gehad) en de waarden van nu en van het recente verleden.

Het is een goede gedachte geweest om in de afgelopen jaren het ToekomstBestendig Ecologisch Systeem (TBES) uit te werken. Dat is een goede stap voorwaarts geweest om het Markermeer uit het slop te halen.

In 2011 was de economische crisis volop was losgebarsten, met heel veel minder overheidsmiddelen en met een totaal stagnerende bouw. We hadden toen ook van dat hele proces rondom de toekomst van het Markermeer-IJmeer een complex gebeuren gemaakt. Uiteindelijk hebben we erkend dat er sprake was van een integrale opgave: er moeten gewoonweg in dat gebied meerdere dingen tegelijk gebeuren. Mevrouw Wagenaar gaf al aan dat integraliteit voor de burger best moeilijk te volgen is. Het gaat om woningbouw, infrastructuur en investeren in natuur. Door dat allemaal op een hoop te gooien, ontstond bij veel mensen het idee dat investeren in de natuur 'automatisch' gepaard zou gaan met woningbouw en infrastructuur. Sommigen zaten daar echt niet op te wachten, anderen waren bang dat investeren in natuur een dwingende voorwaarde zou worden voor andere ontwikkelingen. Er ontstond dus een patstelling waarbij er eigenlijk geen perspectief op vooruitgang was.

Er zijn vanaf 2000 heel veel plannen gemaakt, er was heel veel creativiteit. De belangrijkste reden om echt in beweging te komen, was echter het risico dat wij ongeveer twee jaar geleden zagen: omdat de woningbouw lag op z'n gat en er daardoor geen infrastructuur nodig was, zou de gedachte kunnen ontstaan dat we die natuur ook wel konden laten zitten. Natuurmonumenten is geen overheid. Wij hebben eigenlijk een vrij eenvoudige missie: we willen heel graag de natuur en het landschap in Nederland met een goede kwaliteit behouden of waar dat nodig is herstellen. Dus met betrekking tot de complexe, meervoudige opgave in het gebied van Markermeer-IJmeer, waar geen schot in leek te zitten, hebben we toen gezegd: we kunnen wel iets eenvoudigs maken als we als Natuurmonumenten gewoon voor 'de natuur' gaan staan. Dat is immers het onderdeel van de opgave dat ons na aan het hart ligt. Er was de dreiging dat ondanks jarenlange bestudering van de problematiek er zonder extra actie misschien niets zou gaan gebeuren. We vonden wel dat we met iets moesten komen dat echt meerwaarde heeft, iets dat niet alleen een mooi nieuw vogelgebied zou gaan opleveren, maar tegelijk ook een bijdrage zou leveren aan het oplossen van een aantal andere problemen in het Markermeergebied. Maar daarbij wilden we onze drijfveer niet verhullen: wij steken onze nek uit voor de natuur!

Bij het nadenken over een goed initiatief om de natuurwaarden te verbeteren, kwam een bijzonder fonds in beeld. Het was een fonds waarvan ik nog nooit had gehoord: het Droomfonds van de Nationale Postcodeloterij. Dit fonds kan vernieuwende ideeën, die echt baanbrekend zijn, honoreren met zeer substantiële bedragen, groter dan enig ander fonds! Dus we zijn gaan bekijken of we daar een aanvraag konden indienen voor een plan dat het Markermeer de goede kant op zou kunnen duwen.

In 2012 was er sprake van een continue afkalving van de natuurwaarden in het Markermeer. Het water was troebel, er was veel ronddwarrelend slib. Ook al was er reeds ontzettend veel onderzoek naar dat slib gedaan, we hebben er toch weer nieuw onderzoek naar gedaan. Het Markermeer heeft oorspronkelijk een Zuiderzeebodem. Deze Zuiderzee-afzetting is over een grote oppervlakte inmiddels afgedekt met een veel recentere afzetting. Op sommige plekken is die maar tien centimeter dik, op andere een halve meter of soms nog wel meer. Het gaat om losgeslagen klei van andere delen van het Markermeer, vooral van de Noord-Hollandse kust. Het is een recente afzetting, die ik als weke prut zou willen aanmerken.

Toen die prut er nog niet lag, had het Markermeer een rijk bodemleven met uitgestrekte mosselvelden. Dat bodemleven is door de nieuwe sliblaag afgedekt en ernstig aangetast. Dat bodemleven is de basis van de voedselketen in het Markermeer. Die keten is nu verstoord. Zoals ik al eerder zei, heeft het meer ook geen natuurlijke oevers en ondiepe delen. Er is de afgelopen jaren veel gestudeerd en overlegd om een oplossing te vinden voor de problematiek. Dat heeft veel kennis opgeleverd en een zekere mate van consensus over waarin we zouden moeten investeren als het om de natuur gaat.

De essentie van de Marker Wadden is om aan de kant van Lelystad, nabij de Houtribdijk, waar de slibconcentratie het grootst is, een omvangrijk natuurgebied te ontwikkelen. We willen daar een groep eilanden tot ontwikkeling brengen en wel op een zodanige manier dat we de rest van het Markermeer kunnen vrijwaren van maatregelen. We willen een deel van het Markermeer van zijn slibdeken ontdoen en de rest van het Markermeer daar wel bij laten varen. Het gaat dus heel nadrukkelijk om een dubbelslag. De mooie plaatjes van de Marker Wadden zullen straks die van het landschap van de archipel zijn, maar de essentie van het project schuilt in belangrijke mate in de maatregelen onder water. Het onderwaterlandschap van het Markermeer zal ingrijpend veranderen.



Een archipel in het Markermeer: mogelijke situatie in 2040.

Over de naam Marker Wadden heb ik best veel vragen gekregen. Sommige mensen zijn over de naam heel enthousiast, maar anderen hebben zoets van: ‘Wadden? Er is toch helemaal geen getij. Je kunt dan toch geen wadden maken.’ Voordat ik tot het idee van de Marker Wadden kwam, heb ik veel plannen die vanaf 1990 voor het Markermeer zijn gemaakt, waaronder ook eilandplannen, nog eens

opnieuw doorgenomen. Daarin kwam één begrip regelmatig terug: windwadden. In de grote meren van Europa – daar hebben we er weinig van – zijn natuurlijke processen gaande en één daarvan is het scheef gaan staan van het watervlak bij harde wind. De waterstand tussen de Noord-Hollandse en de Flevolandse kust kan bij harde wind wel tachtig centimeter verschillen. Bij de Friese kust vallen in periodes waar harde wind wat langer aanhoudt en de waterspiegel scheef gaat staan periodiek zandplaten droog. Windwadden horen dus bij grote meersystemen. Dat is de verklaring voor de naam Marker Wadden.

Het project Marker Wadden is gericht op de grootschalige ontwikkeling van oevergebieden in het noordelijk gedeelte van het Markermeer. Dat gaat niet in één keer. Het is ook nog de vraag hoe snel de natuur gaat reageren op onze maatregelen. Dus we zijn aan de slag gegaan met een eerste stap: het maken van een eerste eiland, niet te dicht bij de Houtribdijk, maar wel in de buurt van Lelystad. Dat wordt ongeveer 500 hectare groot en krijgt een onderwaterlandschap van nog eens tenminste 500 hectare. Dus in totaal gaat het om een ingreep van zeker 1000 hectare. In het IJsselmeergebied is best wel de nodige natuur ontwikkeld, maar vaak is dat van klein formaat. Nieuwe natuur trekt onmiddellijk heel veel vogels en een combinatie maken met watersport wordt dan vaak lastig. Als die natuur niet toegankelijk is, gaan mensen er niet van houden. Het Markermeer is zo ontzettend mooi en de moeite waard! Wij vinden het heel erg belangrijk dat mensen van de natuur houden, dat ze er kennis van nemen en dat ze er naartoe kunnen gaan. Het voordeel van een groot eiland is dat je het vrij eenvoudig toegankelijk kan maken.

Het eerste eiland willen we benutten om de techniek beter te ontwikkelen. Het kan als vliegwiel functioneren voor volgende stappen van het project. De uitvoeringstermijn ligt globaal tussen 2015 en 2020. Het eiland zal uiteindelijk vrij eenvoudig worden opgebouwd. Het wordt geen opgevlude droogmakerij, maar een kunstmatige opwas in het water. Je moet nog wel een ringdijk maken om het slib, dat veelvuldig in beweging is en naar de diepere plekken zakt, op te vangen. Met dat slib willen we dan het eiland bouwen. Die ringdijk, eigenlijk een soort oeverwal, zul je moeten beschermen tegen de golfslag van het Markermeer. Je moet dus ook een rand bouwen, een rif. Daarachter kun je een strand maken. Onderdeel van het onderwaterlandschap is een systeem van slenken en geulen, die het slib naar het eiland moeten geleiden. Hierdoor bespaar je op het transport van slib, omdat dat dit door de natuur gebeurt. We hopen dat we in 2015 het plan zover uitgewerkt hebben dat we ook aan de slag kunnen. Het is uiteindelijk een vrij eenvoudige structuur: begin met het bouwen van een soort atol; win de grond daarvoor in de buurt; benut die winning voor het maken van een onderwaterlandschap; laat de geulen van dat landschap vollopen met nieuw slib; gebruik het slib voor de opvulling van het atol. Na de realisering van de eerste opwas kunnen er aanwassen volgen.

Marker Wadden is een grote waterbouwkundige uitdaging. Door een stapsgewijze aanpak is er veel ruimte voor onderzoek en innovatie. Wij hebben financiering gekregen voor de eerste stap: dat eerste eiland met bijbehorend onderwaterlandschap. Op termijn, als de ontwikkeling goed op gang is gekomen, als de effecten zijn zoals verwacht en als we de techniek goed beheersen, zou er een archipel kunnen ontstaan. Hoe die eruit komt te zien weten we niet. De impressies van de Marker Wadden tot nog toe zijn immers gebaseerd op een ontwerp.

Op de technische kant hebben we aardig gepuzzeld. We hebben nog niet alles onder de knie. Het gaat feitelijk om een combinatie van technieken. We hebben in Nederland natuurlijk veel ervaring met depotbouw, een aspect dat hier een belangrijke rol speelt en waarover we dus kennis moeten vergaren. Ook is er een aantal innovatie-opgaven, waar de waterbouwsector duidelijk perspectief in ziet en waar men mee aan de slag wil. Op het hoogste niveau gaat het natuurlijk om het ecologisch herstel van de

deltameren, waarvoor we veel kennis zullen opdoen. Het gaat ook over sedimentbeheer en over het maken van randen. Omdat er geen mensen wonen op het eiland, en er dus geen veiligheidsdiscussie gevoerd hoeft te worden, kunnen we met het maken van randen in het water experimenteren. Het maken van die randen is de duurste ingreep. Uiteindelijk maken we maar op bescheiden schaal land. We vullen de atolstructuren niet langer met slib dan totdat er een soort korst ontstaat, een plasdras land. De Marker Wadden zijn inmiddels onderdeel van de topsector water, als proeftuin voor waterbouwkundige uitdagingen.

In de noordoosthoek van het Markermeer, bij Lelystad, is de sliblaag het dikst. We zijn al bezig te kijken hoe dat slib zich gedraagt en hoe je het kunt vangen. Als je een gat graaft in het Markermeer, dan stroomt daar slib in. Als je een geul maakt, stroomt het slib erin, maar ook net zo hard er weer uit. Hoe je dat slibtransport in de vingers krijgt, is nog een hele puzzel. Zo gauw je structuur maakt in het Markermeer, treden er onmiddellijk andere processen op: elders ontstaat een luwtegebied waar juist extra slib wordt afgezet, weer ergens anders ontstaat een erosiegebied. Die processen zijn we nu in kaart aan het brengen.

Voor de financiering van de eerste stap van de Marker Wadden heeft de rijksoverheid een maand geleden een bijdrage van 30 miljoen euro toegezegd, waar we ongelooflijk blij mee zijn. Dat is het bedrag dat ervoor zorgt dat wij echt door kunnen gaan met het project, naast de 15 miljoen die we van de Postcodeloterij krijgen. We hebben nog wel het nodige te onderhandelen met de regio, met Europa, met bedrijven en ook met Natuurmonumenten zelf. De Marker Wadden kunnen niet ontwikkeld worden zonder de Nederlandse waterbouwbedrijven – voor hen ligt er een echte mooie en grote uitdaging –, onderzoeksinstituten en overheden. We zullen de komende maanden de samenwerking verder uitwerken, zodat we dit project gezamenlijk kunnen gaan oppakken. We hopen in 2014 ons te concentreren op vergunningen en uiteindelijk ook een uitvoerende aannemer te vinden. Dan kunnen we in 2015 aan de slag.



Impressie van het eerste eiland.

7. Lessen uit het Zuiderzeeproject: theorie en praktijk van natuurbouw in lowlands, in Nederland en daarbuiten

Prof.dr.ir. Bart Schultz (emeritus-hoogleraar Land and Water Development bij Unesco-IHE Institute for Water Education)

Felicities Genootschap Flevo!

Ik heb van 1973 tot 1994 gewerkt voor de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders, bij de Wetenschappelijke Afdeling, waar ik jarenlang hoofd van de Afdeling Waterhuishouding geweest ben. Daarna ben ik naar de Bouwdienst van Rijkswaterstaat gegaan, waar ik als hoofd Milieubouw betrokken ben geweest bij vele milieueffectrapportages in Nederland. Ook ik ben jarenlang parttime professor geweest aan het instituut Unesco-IHE, het instituut voor internationale wateropleidingen. Ik realiseer me dat ik de enige ben die u vandaag iets vertelt van buiten dit gebied. Ik ben ook de enige die het verticale vlak onder uw aandacht zal brengen en niet alleen het horizontale. Tenslotte ben ik de enige spreker die u gaat vertellen dat we de Marker Wadden vooral niet moeten maken. Daar zijn sommige mensen misschien blij mee, anderen wat minder denk ik.

Op 20 en 21 mei 1976 vierde de Sectie en Studiekring voor Cultuurtechniek zijn vijfde lustrum en ik mocht toen als net afgestudeerde een verhaaltje houden van tien minuten over natuurbouw, als oppositie tegen de sprekers. Ik had toen als boodschap in mijn hoofd: bestudeer eerst goed hoe de processen werken voor je maatregelen gaat nemen. Want in natuurlijke processen heb je biotische en a-biotische factoren. De a-biotische zijn water en grond, de biotische zijn flora en fauna. De grond ligt er meestal al en die kun je bijvoorbeeld opzuigen en baggeren. Met water kun je spelen, zodat je betere condities creëert voor een gebied. Een zekere flora en fauna ontstaan dan als gevolg van bepaalde ingrepen. Ik zei dus bij die lustrumviering: bestudeer eerst goed de processen voordat je maatregelen neemt. Ik kreeg in zijn volle gewicht de directeur van de Grontmij over me heen. Hij zei: "Jij bent net afgestudeerd. Jij weet dat allemaal nog niet, maar bij de Grontmij weten we dit allemaal al" Met andere woorden: vraag het ons en wij lossen het voor u op. Ik heb later geleerd dat ze bij Grontmij toch ook niet alles wisten, maar dat weet je niet als je net afgestudeerd bent.

Ik heb dus jaren voor de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders gewerkt. Deze dienst had een cultuur om alles zeer grondig uit te zoeken en ook zeer grondig vast te leggen. Dat heb ik achteraf beter gezien dan toen ik er werkte. Ik noem u twee rapporten: één getiteld *Oostelijk van de Knardijk* (z.p. 1982) en één *Westelijk van de Knardijk* (z.p. 1996). Ik heb inmiddels begrepen dat sinds de internettijd dit soort publicaties volslagen onbekend is en dat niemand ze meer leest. Dat vind ik bijzonder jammer. Er staan zeer lezenswaardige zaken in, waardoor je wel eens tot iets anders zou kunnen besluiten dan ik nu vaak zie gebeuren. Als u interesse hebt in deze rapporten en in nog veel meer ander materiaal: ga dan naar het Nieuw Land Erfgoedcentrum in Lelystad. Daar ligt het allemaal nog.

Ik put voor vandaag uit veertig jaar eigen ervaringen een vijftal voorbeelden:

- de natuurgebieden in Flevoland,
- de natuurcompensatie Maasvlakte II,
- de Donaudelta in Roemenië,
- een ontginning van een miljoen hectare in Kalimantan (Indonesië), en
- het Saemangeum-project in Zuid-Korea, een grote kustinpoldering.

Ik begin met de natuurgebieden in Flevoland. Deze zijn te karakteriseren als territoria die vooral zijn gebaseerd op moerasomstandigheden. De gebieden waren potentieel geschikt voor moerasontwikkeling omdat ze een ondoorlatende klei-ondergrond hebben en omdat we in dit land jaarlijks meer neerslag dan verdamping hebben. Maar we moesten wel maatregelen nemen op het gebied van de waterhuishouding. Die bestonden in de regel uit het leggen van een dijkje rond de gebieden. Velen van u weten niet dat bij een goede noordoosterstorm de Oostvaardersplassen in de beginfase geheel leeggeblazen werden. Er is dus een dijkje nodig om het water in het gebied te houden. Maar er moet ook waterafvoer zijn, omdat wij 's zomers in de regel een neerslagtekort hebben en 's winters een neerslagoverschot, en we bovendien toch min of meer een weinig fluctuerend peil in die natuurgebieden willen hebben. Rond de Lepelaarsplassen is folie in de grond ingegraven, verticaal, om te voorkomen dat het water langs de ondergrond zou weglopen. Er zijn dus in de Flevolandse natuurgebieden allerlei maatregelen genomen, maar die gebieden waren reeds door hun fysieke omstandigheden, hun a-biotische factoren, relatief geschikt om de bestemming 'natuur' te krijgen.

Mijn tweede voorbeeld heeft te maken met Maasvlakte II, waar ik vanuit mijn werk bij de Bouwdienst bij betrokken ben geweest. De realisering van Maasvlakte II vroeg om natuurcompensatie, een perfect principe van de Europese Unie. Die compensatie is te verklaren vanuit de Kaderrichtlijn Water, de Vogelrichtlijnen en de Habitatrichtlijn. Je neemt kustmilieu weg en dan dringt zich direct de vraag op: hoe compenseer je dat eigenlijk? We zijn in dit land immers niet in staat om een nieuw kustmilieu te creëren. De ecologen die toen bij mijn afdeling werkten, hadden een soort pendel met Brussel om steeds maar te vragen: joh, als we dit of dat nou doen, is dat dan voldoende compensatie? Het is een proces geweest van zeker twee jaar. Daaruit is een soort overeenkomst voortgekomen: als voorwaarde voor de aanleg van Maasvlakte II zouden we een nieuw duingebied maken, een kustreservaat waar niet gevist mocht worden en 750 hectaren landnatuur.

Mijn derde voorbeeld is de Donaudelta in Roemenië. Ik ben bij ontwikkelingen in die delta betrokken geweest van 1980 tot 1986. Er was sprake van onderzoekssamenwerking. Deze was geïnitieerd aan het einde van de jaren 1960 door president Nicolae Ceaușescu, die destijds zeer populair was in Nederland. Hij was over Nederland gevlogen en dacht toen: zo moeten wij de Donaudelta ook ontwikkelen. Hij gaf zijn ingenieurs en specialisten opdracht om de Donaudelta naar analogie van ons land vorm te geven en in te richten. Er werd zelfs een ontwikkelingsplan gemaakt. Maar van de Donaudelta moet je vooral met je vingers afblijven. Er zijn daar veel grove veengronden en zoute en zoete zandgronden te vinden. In alle gevallen zijn deze gronden totaal ongeschikt voor landbouw. Het agrarisch gebruik van de delta was echter juist datgene wat Ceaușescu nastreefde. Als je toen Roemeens ambtenaar was, kon je meneer de president niet vertellen dat hij dat niet moest doen, want dan hadden ze een mooie plek waar ze je opborgten. Wij zijn dus door de Roemenen gebruikt om vooral te vertellen dat het eigenlijk niet zo handig was om de delta tot landbouwgebied om te vormen. Gelukkig is de Donaudelta altijd redelijk onontwikkeld gebleven. Het is een uitstekend natuurgebied door zijn oorspronkelijke omstandigheden en feitelijk voor het grootste deel totaal ongeschikt voor landbouw. Je moet een agrarische ontwikkeling daar vooral niet willen.

Ik kom tot mijn vierde en leukste voorbeeld: Kalimantan, ofwel het oude Borneo (zoals sommigen dat Indonesische eiland misschien beter kennen). In de laatste regeringsjaren van president Soeharto bestond het idee om een miljoen hectare grond te ontginnen. Wie op een bodemkaart van het eiland kijkt, ziet dat daar heel wat veengronden en veenkoepels van wel 10-15 meter dikte te vinden zijn. Daar moet je met je vingers vanaf blijven! Ik werd dus uitgenodigd door de Indonesische overheid om met hun speciale projectteam voor West-Kalimantan te overleggen welk plan het beste was voor het

ontginnen van een miljoen hectare woeste grond. Mijn verhaal was: ontgin de kleigebieden, maar blijf met je vingers van het veen af. Bovendien bevonden zich in de veengebieden tropische regenwouden. Ik maakte dus een schetsplan voor 400.000 hectare ontginning en merkte bij 600.000 hectare op: afblijven en natuurlijke ontwikkeling toestaan..

Na een jaar kwam ik terug en toen stonden er op de plankaart allemaal kanalen door het veen getekend. Ik zei tegen de leden van de projectstaf dat we het daar toch niet over hadden gehad. Zij antwoordden: “Als de minister zegt, een miljoen hectare is een miljoen hectare, dan moet u toch begrijpen dat we beter naar de minister luisteren dan naar u.” Daar had ik begrip voor. Lijkt me ook logisch, want ik was met een week weer weg en de minister zat er waarschijnlijk nog wel even. Ik heb tegen die projectstaf gezegd dat ze een zeer groot probleem zouden krijgen, want het veen gaat zakken (daar met 10 tot 15 centimeter per jaar). Ik voorspelde dat binnen vijftien tot twintig jaar alles onder water zou staan.

Soeharto had een zoon, Tommy. Deze Tommy deed van alles. Hij kon ook perfect kanalen graven, want na twee jaar lagen al die kanalen door het veen. Vier jaar later moest ik bij een nieuwe minister komen en hij zei: “Mister Schultz, we have a lot of problems with the canals; what should we do?” Ik zei: “Meneer, ik heb vier jaar geleden verteld dat u die niet moest graven en ik vertel u nu dat u iedere cent die u in die kanalen steekt kwijt bent”. Ik vind het dramatisch: er is gewoonweg 600.000 hectare land vernietigd en inmiddels beginnen de eerste delen onder water te staan. Dat kon je gewoon zien aankomen. Als je niet goed kijkt naar de lokale fysieke omstandigheden dan maak je fouten.

Mijn laatste voorbeeld: het Saemangeum-project in Zuid-Korea. Dit project behelst de aanleg van een kustpolder van in totaal 40.000 hectare. Ik ben er van 1985 tot en met 2004 regelmatig geweest op verzoek van de Koreaanse overheid.

Op een gegeven moment is het project compleet stilgelegd. Als u Saemangeum intypt op internet, dan vindt u allerlei actiegroepen en protesten tegen die inpoldering. Het is op zich zeer interessante literatuur en een heleboel is in het Engels (afkomstig van actiegroepen van buiten Korea).

Wat iedereen bij de bouw van de zeedijk over het hoofd zag, was dat er vóór die dijk binnen de kortste keren veel aanslibbing zou plaatsvinden. Dit aanslibben is een gevolg van de gigantische hoeveelheden sediment die de Gele Rivier (China) aflevert in de Gele Zee. Het Saemangeum-project neemt weliswaar een kustmilieu met veel natuur weg, maar binnen twintig tot dertig jaar heb je dat milieu gewoon weer terug, alleen dan tien kilometer verderop, vóór de nieuwe dijk.

Ik ben ooit vijf uur doorgezaagd door een Koreaanse rechter over deze thematiek. Ik had de indruk dat hij tenslotte mijn verhaal begreep. Uiteindelijk is de zeedijk gedicht en wordt het project verder afgemaakt.

Wat zijn de lessen die ik meen op basis van deze vijf voorbeelden aan u te moeten overbrengen?

- Onderken welke processen er spelen en let daarbij enerzijds op de a-biotische factoren (die zijn eigenlijk relatief makkelijk te volgen, want bijvoorbeeld water stroomt van hoog naar laag) en anderzijds op de biotische (die zijn een stuk moeilijker te onderkennen, want wij weten niet goed hoe flora en fauna op onze maatregelen reageren).
- Bodem en water zijn de basis van de ontwikkeling van flora en fauna.
- Bescherm een gebied voor ingrepen. Als een gebied natuurlijk waardevol is, moeten we er als mens vooral van afblijven. Dan doen we alleen maar foute dingen als we vinden dat we er toch iets aan moeten doen. In Nederland hebben we helaas de luxe niet om met de handen van de natuur af te blijven. Wij moeten juist maatregelen treffen om natuurgebieden te stimuleren. Maar wanneer we die treffen, zullen ze vooral in de a-biotische sfeer moeten liggen.
- Neem pas maatregelen als je weet hoe ze uitwerken en wat de consequenties zijn voor het beheer.

- Onderken de marges in de voorspellingen. Ik ben veertien jaar verantwoordelijk geweest voor milieueffectrapportages. Wij zeiden altijd: als je dit doet, gaat dat gebeuren. Maar eerlijk gezegd: wij weten dat niet! Zeker niet met natuur! Soms kun je iets met kleine marges voorspellen, maar soms moet je brede marges nemen. Voor de Deltawerken zijn talloze modelberekeningen gemaakt, maar in geen daarvan is de kustontwikkeling voorspeld die er nu in Zuidwest-Nederland plaatsvindt.
- Voorkom niet-duurzame ontwikkelingen.

Onderstaand inpolderingsplan voor het Markermeer hebben we in dit land niet gewild. We zijn er in 1990 van afgestapt. Eerder vandaag hoorde ik tot mijn genoegen dat de maatregelen die in het Markermeergebied genomen moeten worden allemaal zo duur zijn. Als tegen dit polderplan ‘ja’ was gezegd, waren we goedkoop uit geweest. In 1985 rekenden we uit dat het 4 gulden per vierkante meter zou kosten. Als ik daar wat bovenop zet vanwege inflatie en kostencorrectie dan zouden we nu voor een bedrag van 5 tot 10 euro per vierkante kilometer deze polder hebben gehad. Waar krijg je zoiets voor eenzelfde bedrag in Nederland?



Ook in het laatste decennium van de vorige eeuw zette het Rijk de traditie voort om alles zeer zorgvuldig te bestuderen. In die tijd was het was het uitspoelen van bestrijdingsmiddelen uit het Enkhuizer zand aan de orde. Daar is Klaas Groen ooit op gepromoveerd na uitgebreid onderzoek in Flevoland en in de Noordoostpolder. Ook de slibopwoeling was aan de orde, meer in verband met de blauwalgengroei. Elizabeth van Duin heeft er uitvoerige studie van gemaakt. Ik heb echter de indruk dat hun publicaties – respectievelijk getiteld *Pesticide leaching in polders. Field and model studies on cracked clays and loamy sand* (1997) en *Sediment transport, light and algal growth in the Markermeer: a two-dimensional water quality model for a shallow lake* (1992) – niet meer worden gekend. En het zijn toch zeer nuttige werkstukken!

Ik kom nu toe aan het eerder aangekondigde verticale vlak. De vraag die gesteld moet worden luidt: wat is het Markermeer nu meer dan enkele kustzones? Het antwoord is te vinden in een doorsnede van dat meer. Die doorsnede laat zien dat op ongeveer honderd meter Pleistoceen zand (dat goed doorlaatbaar is) een vier tot vijf meter dik kleipakket ligt en dat daar weer vier meter water op staat. Dit kleipakket is ongeconsolideerd en heeft 80% holle ruimte. Het slib dat in het Markermeer zweeft is dus gewoon het bovenste laagje van die klei. Als je dat laagje weghaalt, begint het volgende laagje van het pakket te eroderen. Dat is nu eenmaal zo en dat zullen we moeten accepteren.

Ik breng nu ook naar voren wat ik ‘de fabel van het slib’ heb genoemd. Ik heb er al eens over geschreven, maar dat wordt klaarblijkelijk niet gelezen, althans ik ben nooit gevraagd waarom ik mijn mening op papier heb gezet. Daarom meld ik hier dat ik in september 2008 in de periodiek *De Water*, een magazine over waterbeleid en de uitvoering daarvan, heb verteld dat hoeveel slib je ook blijft baggeren er steeds nieuw slib zal komen. Ga geen kosten maken om die slibopwoeling tegen te gaan, want die behoort bij de natuur van het Markermeer! De opwoeling was in de Zuiderzee, dus zonder de aanwezigheid van de dijk Lelystad-Enkhuizen, nog sterker en nog frequenter. Sinds de aanleg van deze dijk is er in het Markermeergebied geen significante ingreep meer geweest. Dus nogmaals: die slibopwoeling is gewoon de natuur van het Markermeer. Accepteer dat en probeer geen moeilijke trucs uit te halen om dat tegen te gaan. Onderken de realiteit en neem daar je maatregelen op. Slib is geen reden voor de teruggang van de natuurwaarden. Ik ben zeer bereid te discussiëren met iedereen die mij zegt dat ik hier onzin sta te vertellen.

Ik wil hier nog aandacht vragen voor het plan *Markermeer Meer Waard* (z.p. 2011). Het is gemaakt door Dirk Frieling. Ik heb eraan bijgedragen door de hoofdstukken over kosten en waterbeheer te schrijven. Het plan is gebaseerd op de eigenschappen en de potenties van het Markermeer. Op die basis zijn maatregelen geformuleerd. Er ligt een accent op oevers en voorlanden, en op combinaties met infrastructuur en stedelijke ontwikkelingen. Ik denk dat het een goed, multifunctioneel plan is, maar het moet natuurlijk nog nader uitgewerkt worden. Of dat ervan komt is maar zeer de vraag, want ik zie helaas dat dit soort plannen tegenwoordig ergens op plek 49 of zo terecht komen.

Tenslotte aandacht voor het plan Marker Wadden, waarover u zojuist meer in detail hebt gehoord. Ik vind dat je geen moeras moet maken op vier meter water en vijf meter ongeconsolideerde klei. Dat moet je gewoon niet willen. Maar als Natuurmonumenten dat wel wil, moeten ze zich vooral niet laten weerhouden. Maar ik waarschuw u: u krijgt zeer grote tegenvallers. Noem die dan niet onverwachte tegenvallers, want ik heb u er nu, op dit moment, voor gewaarschuwd. Nergens in de wereld liggen er wadden in een meer. Het plan is niet gestoeld op de biotische eigenschappen van het meer. Het is ook niet multifunctioneel. Overigens kunnen we dat Natuurmonumenten niet verwijten, want deze organisatie pakt alleen het ‘natuuronderdeel’ op, zoals is meegedeeld. Het plan houdt in mijn beleving ook volstrekt onvoldoende rekening met extreme weersomstandigheden. Mijns inziens is Marker Wadden een onzinnig plan, een plan dat we niet zouden moeten willen.

Ik kom tot mijn slotopmerkingen. We hebben de natuur niet in de hand. De natuur gaat gewoon zijn gang. Wij kunnen in principe spelen met de a-biotische factoren, maar veel minder met de biotische factoren. Wij moeten recht doen aan de potentiële waarden van het gebied. Ik hoop op een verantwoorde ontwikkeling van het Markermeer.

6.1 en 7.1 Vragen en discussie

Andries Greiner:

Roel, wat was er nu eerst: het geld van de Postcodeloterij of het geld van het Rijk?

Roel Posthoorn:

Het geld van de Postcodeloterij was er eerst. Op dat moment had het Rijk wel al geld gereserveerd om op korte termijn te investeren in het Markermeer. Daarom durfden we het maken van het plan Marker Wadden ook aan. Maar onderweg, ongeveer tijdens de honorering door de Postcodeloterij, werd dat overheidsgeld wegbezuinigd. We hebben dus een heel spannend jaar achter de rug, maar het Rijk betaalt nu mee.

Andries Greiner:

Reageer eens op de kritiek van Bart Schultz dat er zo weinig gelezen wordt.

Roel Posthoorn:

Ik heb voordat we tot het idee Marker Wadden zijn gekomen heel veel plannen en rapporten juist wèl doorgenomen. Eén daarvan was het plan *Markermeer Meer Waard*. Juist dat vond ik een heel inspirerend plan. Er zijn namelijk tussen 2000 en 2008 heel wat plannen bedacht, deels met medewerking van Natuurmonumenten. Vele daarvan waren conceptueel inspirerend, maar het was de vraag of ze wel echt uitvoerbaar waren. Inzake het plan *Markermeer Meer Waard* was er in ieder geval behoorlijk nagedacht over de realisatie.

Professor Schultz heeft absoluut relevante zaken genoemd en ook wij zijn daarmee aan de slag zijn gegaan. Dat heeft ons echter niet weerhouden om juist het idee van de Marker Wadden te bedenken. Natuurmonumenten is zelf erg gericht op het doen van veel praktische waarnemingen in de natuur. Juist qua biotische componenten is er in het Markermeer wel degelijk het nodige veranderd nadat de Houtribdijk is gesloten. Die veranderingen traden niet onmiddellijk op, maar inmiddels staat het buiten kijf dat het bodemleven in het Markermeer, het ecosysteem, vrij dramatisch achteruit is gegaan. Dat heeft in onze optiek wel degelijk te maken met die verspoelde laag slib die nu op de oude Zuiderzee-afzetting ligt. We zijn het dus oneens met de heer Schultz, dat moge duidelijk zijn. We hebben het plan Marker Wadden niet voor niets ontwikkeld en we hebben dat ook weloverwogen gedaan. Voor veel vraagpunten die professor Schultz genoemd heeft, proberen we absoluut betere antwoorden te vinden.

Jan Kop:

Ik ben bang dat ik arrogant overkom, maar dat zij dan zo. Over 25 jaar ben ik 107 en ik zal het honderdjarig jubileum van Genootschap Flevo niet meemaken.

Waarom arrogant? Bart Schultz zei dat hij met Dirk Frieling het rapport *Markermeer Meer Waard* had gemaakt. Dirk was mijn zwager en wij hebben altijd met elkaar gepraat, geborreeld en gepingpong. Hij was bezig aan Almere; ik was bezig met de nieuwe steden om Parijs en Jakarta. En wij wisselden continu ideeën uit. Vandaar dat ik het hier aandurf nog eens aandacht te vragen voor een inpolderingsplan voor het Markermeer. Cornelis Lely kreeg aanvankelijk de regering ook niet zover om zijn Zuiderzeeplan uit te voeren, maar door de watersnood van 1916 kwam in 1918 dan toch de Zuiderzeewet tot stand. Als de regering nu zegt dat er geen Markerwaard komt, dan ben ik daar niet van onder de indruk.

De voorzieningen die zijn voorgesteld, helpen het Markermeer geen bal. Als we echt iets willen doen dan moeten we een droogmakerij die Markerwaard heet aanleggen. We leven kennelijk in een steenrijk land, want we hebben het ons kunnen permitteren een project af te blazen dat 1,2 miljard kost, maar 1,6 miljard intrinsieke waarde heeft, alleen al aan landbouwgrond. Ik ga dan uit van een 40.000 hectare grote polder in het Markermeer, waarvan ik 8.000 hectare heb afgetrokken voor een binnendijks moerasgebied, de Westvaardersplassen. Daarmee krijgt Natuurmonumenten een cadeau van 320 miljoen euro. Zo'n Westvaardersplassen met z'n kleine meren biedt veel meer mogelijkheden voor diversificatie en toename van vogelpopulaties dan het huidige Markermeer. Dames en heren, wilt u zich erop voorbereiden dat we dit dus uiteindelijk wel gaan maken, en dat we voor gek staan als we het niet zouden doen!



De westelijke dijk van ‘mijn’ Markerwaard verbindt Almere met Waterland. Daardoor is Waterland meteen zijn dijkverhogingsprobleem kwijt, Amsterdam zijn opwaai-verhogingen van het water en de provincie Utrecht de opstuwing tot aan Veenendaal.

Die dijk is voor het wegverkeer ook van belang. Dat is niet door mij verzonnen, maar na studie door Rijkswaterstaat geconcludeerd. De dijk verbindt Almere met Edam. Alleen al uit Almere – ik heb de getallen van 2005 voor me – rijden er dagelijks 4.000 auto's richting Amsterdam om daarna door te rijden naar Noord-Holland. Die moeten allemaal door die tunnels heen. Die 4.000 auto's vormen een kwart van het totale aanbod. Met deze dijk was het A1-probleem al lang opgelost., en het A2-probleem en het A6-probleem. Want de belasting van Amsterdam voor verkeer dat vanuit het oosten en zuiden van Nederland richting Noord-Holland rijdt, zal sterk afnemen.

Mijn advies is: bestudeer dit allemaal nog eens een keer.

Roel Posthoorn:

Wel of niet inpolderen, dat is natuurlijk heel lang het dilemma geweest voor het Markermeergebied. Wij hebben er als Natuurmonumenten in ieder geval heel duidelijk voor gekozen om nu maar gewoon te gaan investeren in het Markermeer. Dat doen we aan de noordkant van het Markermeer, omdat juist aan de zuidkant – het IJmeer tussen Almere en Amsterdam – de opgave veel complexer is. Gezien op het niveau van het gehele Markermeer-IJmeer is Marker Wadden een integraal project; ergens moet er ook in natuur worden geïnvesteerd. Wat Natuurmonumenten betreft kiezen we dus voor een prachtig open Markermeer.

Richard Lijnsvelt (Watersportverbond):

Ik ben blij met het betoog van de heer Schultz. Wij als maatschappelijke organisatie worden goed betrokken bij al die plannen; daar hebben we niks over te klagen in Nederland. Wij zijn geen deskundigen, maar we hebben wel een belang: het open houden van het gebied. Maar wij worden wel eens om de oren geslagen met argumenten die niet we niet kunnen weerleggen omdat ze op technisch gebied liggen.

Er wordt van het Markermeer wel gezegd: het is een smerig meer en er groeit niks in. Dan ben ik als niet-deskundige altijd een beetje in verwarring. Dan denk ik: enerzijds is er een slibachtig meer waar niks in wil groeien en anderzijds hebben wij als watersporters last hebben van enorme velden opgroeiend fontijnkruid.

De Marker Wadden zouden nu de oplossing van de problematiek vormen, evenals de luwte-maatregelen in het Hoornse Hop. Mij frappeert de zekerheid die mensen hebben over de oplossing. Eindelijk is er nu eens iemand die durft te zeggen: vraag je af of al die plannen wel de oplossing zijn. Ik denk dat er veel ‘wishful thinking’ is.

De dijk Enkhuizen-Lelystad, waar ik vanmorgen overheen ben gekomen, zou er de oorzaak van zijn dat nu er zoveel slib is. Ik heb ook een keer een plan gezien voor een derde dijk naar Amsterdam en dat zou dan de oplossing van alles zijn. Zo gaan we door met oplossingen zoeken en creëren we weer nieuwe problemen.

Ik denk: studeer eerst maar eens! Ik ben blij met het betoog van Schultz en ik hoop dat vele bestuurders dat ook zijn.

Bart Schultz:

Ik ga u nu iets vertellen wat niemand weet. Die derde dijk waarover u praat, was de dijk van Lelystad naar Durgerdam. Dat was in stilte een tweede dijk voor de Markerwaard. Die zou de waterhuishouding verbeteren. De gemalen De Blocq van Kuffeler en Wortman sloegen relatief brak water uit op het Markermeer. Er was een zoutprobleem, veroorzaakt door de mijnen van de Elzas. De dijk naar Durgerdam zou dat oplossen. Die dijk zou toen – ik praat over omstreeks 1980 – 350 miljoen gulden

gaan kosten. Er is toen een rapport gemaakt waarin stond dat als je de boeren in Noord-Holland – want het ging om de waterinlaat bij Schardam en Lutje Schardam – zes miljoen per jaar zou geven zij meer dan genoeg gecompenseerd waren voor het zoutprobleem.

Het rapport is ooit in de onderste la verdwenen. Ik heb jaren voor de Wetenschappelijke Afdeling van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders gewerkt. Ik en mijn collega's hebben altijd de mogelijkheid gehad om de rapporten te mogen schrijven die we vonden dat we moesten schrijven. Maar ze verdwenen af en toe wel in de onderste la, en dit was er één van.

Wouter Iedema (Rijkswaterstaat IJsselmeergebied):

Ik sluit me grotendeels aan bij het betoog van de heer Schultz – we komen uit dezelfde school –, maar niet bij zijn eindconclusie. We kijken al vijf jaar naar het Markermeer om te zien hoe het slib zich gedraagt en hoe de waterkwaliteit zich ontwikkelt. We willen grip krijgen op hoe het werkt. We komen eind dit jaar met een plan. Alle kennis wordt hierbij gebruikt. Rijkswaterstaat wil natuurlijk niet dat er dingen worden gemaakt in dit gebied die niet deugen. We houden dus de vinger aan de pols. Alle kennis die er is, zetten we in. Tegelijkertijd kunnen we 'doen' en 'leren' naast elkaar laten opgaan. Op een dergelijke wijze is dit gebied ook gemaakt. Dit is een nuance die ik eenieder toch wel graag wil meegeven.

Bart Schultz

Die nuance vind ik best, maar ik heb ook iets gezegd over extreme weersomstandigheden. Dat is ook van belang als je een moeras gaat maken op vier meter water en vijf meter ongeconsolideerde klei. En dan 'vergeet' ik nog maar even de inklinking.

Een aantal onder u zal nog weten dat militairen eens geprobeerd hebben om een vliegtuigwrak uit de Oostvaardersplassen te halen. Ze zijn nooit bij dat wrak gekomen, want al rijdende ging het opgebrachte zand gewoon alle kanten op. Dat ga je ook krijgen bij die wadden.

Ik vind het uitstekend dat het allemaal bestudeerd wordt, maar er zijn verschillende argumenten waarop ik concludeerde dat we de Marker Wadden niet moeten aanleggen.

Overigens ben ik het ermee eens dat de natuur in het Markermeer verandert. Mijn stelling is echter dat dit nooit kan komen door de slibopwerking, want die is er altijd geweest.

Roel Posthoorn:

Blijven studeren en niet aan de slag gaan, dat is iets waar ook wij als Natuurmonumenten vrij veel moeite mee hebben. De Marker Wadden zullen misschien ooit een groot gebied beslaan. Maar de essentie zit daar niet in. De essentie zit in snel beginnen met een goed te omvatten gebied, zodat we de eindeloze discussies, zonder dat we het in de praktijk in de vingers krijgen, kunnen stoppen.

Iets anders is dat het Markermeer een slibrijk meer is. Wij streven als Natuurmonumenten en Rijkswaterstaat niet naar een helder Markermeer. In het Markermeer horen troebele zones. In andere meren in Europa die gelegen zijn in kleiachtige gebieden, zijn ook altijd troebele waterzones aanwezig. Er zijn vissen – de spiering is een heel bekende – die zich helemaal het apezuur schrikken in helder water, omdat ze dan gemakkelijk op te vreten zijn door al die watervogels. Deze vissen benutten die troebele waterzones. Het gaat er juist om dat het hele Markermeer nu egaal troebel is en dat de Marker Wadden helpen om daar gradiënten in te krijgen.

Nogmaals, de eerste stap in het project Marker Wadden is zeer te overzien. Dat is een stap met veel ruimte om te experimenteren en zaken onder de knie te krijgen. Aspecten als klink en zetting zijn daarbij heel belangrijk; dat zien wij wel degelijk onder ogen.

8. De stedenbouwkundige schaa sprong van Almere, bijzondere woonmilieus en de kansen door de Floriade 2022

Adri Duivesteijn (wethouder ruimtelijke ordening en wonen gemeente Almere)

In 1950, mijn geboortjaar, waren steden nog steden. Amsterdam was nog Amsterdam; Amstelveen en Diemen waren nog te onderscheiden plaatsen. Bij Den Haag lagen Voorburg en Leidschendam nog als afzonderlijke gemeenten. In relatief korte tijd, niet eens een volledig mensenleven, is West-Nederland geurbaniseerd. Dat is fascinerend, maar ook gek. We hebben in Nederland altijd onze mond vol van het feit dat wij zulke goede planners zijn, dat we zo goed zijn in ruimtelijk ordening, maar als je echt kijkt naar de manier waarop we omgaan met onze open ruimte dan mag je daar wel vraagtekens bij zetten.

Het proces van metropoolvorming gaat verder. Op dit moment woont de helft van de wereldbevolking in de stad. In 2050 zal dat doorgroeien naar bijna 70%. Steden worden metropolen. Ik kan me nog herinneren dat ik de eerste keer naar Istanbul ging, een stad die nog steeds aan het exploderen is. In Brazilië zijn Sao Paulo of Rio de Janeiro allang geen kleine entiteiten meer. Dat gaat zelfs op voor Almere, dat in de *mind set* van veel mensen slechts gekwalificeerd wordt als ‘een gemeente’. Maar Almere is wel een stad met een lengte van 23 kilometer lengte en een oppervlakte die bijna even groot is als Amsterdam! Het is een stedelijk gebied dat zich op termijn zal gaan vullen.

Er wonen miljoenen mensen in steden. Voor mij is een van de mooiste vraagstukken hoe je daar op een positieve manier mee kunt omgaan. Hoe kun je de kansen die dat biedt, benutten? Ik ben een optimist. Ik geloof dat positieve ontwikkelingen, die vooruitgang bieden, heel goed gecombineerd kunnen worden met moderne oplossingen.

De toekomst ligt in een soort metronetwerken, zoals Londen, Parijs of Moskou die reeds kennen. We vinden het al jaren volkomen normaal dat je in deze steden ergens in het centrum onder de grond gaat en tien minuten later op een andere locatie in de stad arriveert. Maar hier in Nederland voeren we met elkaar een lange discussie over de vraag of we wel of niet een verbinding moeten maken. Het is jammer dat we in Nederland zo langzaam op gang zijn gekomen met het maken van openbaar vervoersnetwerken op regionaal niveau. Lokaal hebben we dat openbaar vervoer wel voor elkaar, landelijk met de spoorwegen ook – het nationale programma zit goed in elkaar –, maar juist die tussenlagen zijn in Nederland zeer slecht ontwikkeld.

Het ‘gezeur’ over een IJmeerverbinding is typisch Nederlands. Het is natuurlijk een drama dat zo’n Noord-Zuidlijn in Amsterdam zo uit de hand is gelopen; daar kan je kritiek op hebben. Ik heb zelf als voorzitter van de Kamercommissie Infrastructuur nooit kritiek gehad op het feit dat er een Betuweroute dan wel een HSL zijn aangelegd, maar wel op de manier waarop die zijn aangelegd en op de verspilling die heeft plaatsgevonden.

Ik vind zelf het positieve van het rijksbeleid dat we in toenemende mate praten over de Noord- en Zuidvleugel. Ik heb dat zelf tijdens mijn wethouderschap in Den Haag bepleit. We praten dan dus niet over de deltametropool, maar over twee metropolen binnen Nederlandse verhoudingen, ieder met een eigen entiteit. Je kunt met elkaar nog discussiëren over de schaal van deze twee metropolen, maar dat het twee bijzondere gebieden zijn staat vast.

Voor mij is 'de stad' niet Almere of Amsterdam, maar de metropoolregio Amsterdam (wat als begrip natuurlijk helemaal niet communiceert). Binnen dat groot-Amsterdam bevinden zich verschillende identiteiten. De verschillen tussen Diemen, Amstelveen, Haarlem of Almere zijn op zichzelf milieudifferentiatie, karaktersverschil of verschil in identiteit vanwege de geschiedenis. Deze plaatsen passen allemaal in toenemende mate in één entiteit. Ik vind dat heel positief. Met goede verbindingen kun je ook heel grote gebieden relatief snel aan elkaar koppelen. Het maakt dan ook niet zoveel uit of je aan de ene of de andere kant van Amsterdam woont. Met die nieuwe infrastructuur kun je de stad als het ware in de greep krijgen.

Ik vind het nog steeds heel positief – het staat in de RRAAM-brief uit 2009 – dat er ook wordt gedacht in economische assen. Zo wordt het nieuwe land ook in economische termen met het oude land verbonden. Ik vind het goed dat men nagaat waarvoor je kwaliteitsgebieden als Schiphol en de Haarlemmermeer gaat gebruiken en wat je – ook bijna letterlijk – laat landen in de polder. Hoe krijg je daar een connectie tussen? Dit beleid van de rijksoverheid heeft mijn grote steun.



Ambities in de RRAAM-brief uit 2009.

We moeten goed gaan nadenken over die samenhangende stedelijke gebieden en dan met name over het versterken van de ruimtelijke economische structuur, het benutten en het uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's, de concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en *main ports*. In de praktijk blijkt echter vaak dat we het alleen maar over woningen hebben. In Almere gaat het al snel over 60.000 woningen. Terwijl je, als je Almere Pampus zou ontwikkelen en er infrastructuur zou aanleggen, er ook economische ontwikkeling moet zijn. Anders krijg je precies datgene wat we op dit

moment hebben bij Noorderplassen West: *dead end!* Er zijn daar doodlopende straten die buitengewoon aangenaam zijn, maar waar geen enkele dynamiek in zit. In bepaalde regio's is zoiets misschien nog wel aantrekkelijk, maar niet in een stad die verbonden wil zijn met de Amsterdamse regio en daar ook een deel van haar kracht aan ontleent. Richting Michiel Ruis, met wie we goed samenwerken, zeg ik: het is ongelooflijk belangrijk dat in de nieuwe structuurvisie voor het RRAAM-project het economisch programma verankerd is. Dat programma moet meer zijn dan het decentraal beleid zoals dat op dit moment wordt voorgestaan door het departement van Economische Zaken. Het zou nuttig zijn als men wat verder zou gaan dan alleen het topsectorenbeleid. Het interessante van RRAAM is dat het een integraal programma pretendeert te zijn – we hebben het over Markermeer, Almere, grote openbaar vervoerslijnen, etcera – en daar hoort dan gewoon een heel gericht economisch programma bij.

Even een paar dingen over de Almeerse bijdrage aan dit alles, want dat is mijn verantwoordelijkheid. Ik vind het ook leuk om er hier wat over te zeggen, mede omdat ik bijna aan het eind van mijn wethouderschap ben. In dit verband vind ik het ook belangrijk om Dirk Frieling nog eens te memoreren. Hij was iemand die mij geïnspireerd heeft en die op mijn verzoek voorzitter is geworden van de Welstandscommissie. Hij schreef een heel mooi gedicht over het IJmeer in het zomeravondlicht:

*Het IJmeer in het zomeravondlicht
Ik weet dat laat zich niet beschrijven
Het beeld zal in mij opgeslagen blijven
Geheel onvindbaar zonder dit gedicht*

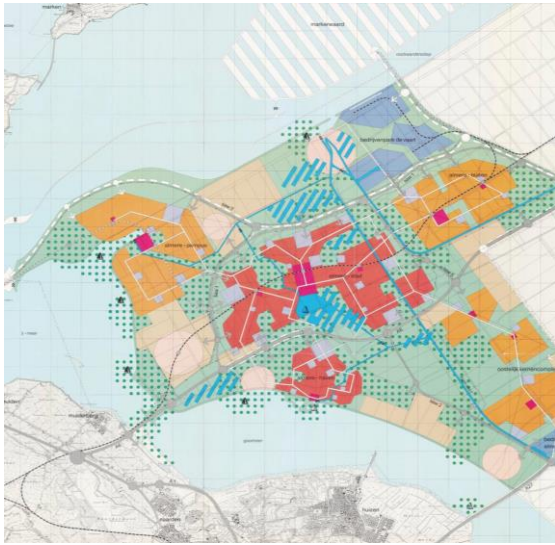
Wat ik zo mooi vind aan deze vier regels is dat Dirk op zo'n hele treffende manier onze omgeving weet te pakken. Het is niet zo dat die omgeving op het netvlies staat van iedereen, maar tegelijkertijd is het iets dat in je opgeslagen zit en dat de kwaliteit van onder andere Almere beïnvloedt.

Wij hebben hier in Almere heel nadrukkelijk gekozen voor een westelijke oriëntatie. Als je kiest voor een westelijke oriëntatie kies je eigenlijk ook voor een oostelijke oriëntatie, dat wil zeggen: voor gerichtheid op de Gooi- en Vechtstreek. Met je stedelijk milieu probeer je aansluiten op de kwaliteiten van de Gooi- en Vechtstreek.

De eerste twee jaren van mijn wethouderschap heb ik benut om te kijken naar wat Almere nu eigenlijk is. Het is moeilijk om deze stad te pakken, want het is geen klassieke stad. Als je in hartje Maastricht loopt, pakt de stad je direct beet. Dat gebeurt zelfs in Moskou. Almere is veel ingewikkelder. Dat komt omdat Almere een structuur en schaal heeft die ongekend zijn voor een stad van aanvankelijk 80.000, later 250.000 en straks misschien wel 400.000 mensen. Zelfs bij dat laatste inwonertal heeft de stad nog steeds een immense schaal. Door vrij principieel te kiezen voor een meerkernenstructuur is er ook een fenomenaal groen casco aanwezig. De kwaliteit van dat casco wordt niet direct erkend omdat het nog maar veertig of vijftig jaar oud is. Het zal nog jaren doorontwikkeld worden voordat we er met sentiment over zullen spreken.

Ik vind het positief dat we op een bepaald moment weer grip hebben gekregen op de stadsopzet zoals die door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders is gemaakt. Zelfs ik die de compacte stad bepleitte, heb de kwaliteiten van de Almeerse meerkernenstructuur ontdekt. Ik vind het een eerbetoon aan de mensen die in het verleden bij de Rijksdienst aan het stadsplan hebben gewerkt, dat we dit plan hebben kunnen rehabiliteren. Maar we hebben wel gezegd: we gaan het vernieuwen, we gaan er een andere

dimensie aan toevoegen. Die dimensie is de schaa sprong die we hebben gemaakt en waarbij Winy Maas één van de belangrijkste personen is geweest. Hij is bij ons binnengekomen onder de voorwaarde dat hij de oorspronkelijke stadsopzet zou respecteren.



Almere 1.0 (1978).



Almere 2.0 (2009).

Het is interessant dat we het nu nog hebben over een meerkernenstad, maar straks zullen spreken over een stad met meer kernen. Dat lijkt een woordspelletje, maar dat is het nadrukkelijk niet. Want het gaat echt om verschillende entiteiten; mensen in Almere zullen zeggen: ik woon in Buiten of ik woon in Poort. Stedelijke samenhang wordt bereikt door infrastructuur. Dat is geen kinderachtige aangelegenheid, zeg ik in de richting van diegenen die denken dat een IJmeerverbinding een onverstandige beslissing is. Een stadsontsluiting via één brug is in Venetië acceptabel, maar niet bij een gezonde Nederlandse stad. Wij maken structurele relaties met onze omgeving. De 400.000 mensen die uiteindelijk in Almere zullen wonen en werken hebben recht op goede verbindingen.

We hebben de afgelopen jaren gebruikt om op een nieuwe manier na te denken over de stad. We willen ook af van de *hit and run*-cultuur, van de anonimiteit van de productie en van de winstmaximalisatie. U bent daar natuurlijk niet verantwoordelijk voor geweest, maar het is verschrikkelijk met welke snelheden er door derden heel veel geld is verdiend, terwijl dat geld in de stad had moeten landen. Onze eigen burgers bewijzen dat het anders kan. Zij investeren meer geld in hun eigen woning dat ontwikkelaars ooit zullen doen. Ik ben de laatste om tegen ontwikkelaars te zijn, maar het gaat nu om de vraag: op welke manier kun je van winstmaximalisatie naar woonmaximalisatie gaan? Wij hier in Almere hebben gekozen voor stakeholders die eindgebruikers zijn. Dit zijn beleggers en corporaties, maar vooral ook zelfbouwers. Het is een heel principiële keus, waarvan ik hoop dat de stad die volhoudt op het moment dat ik niet meer verantwoordelijk ben. Ik heb overigens alle vertrouwen in mijn opvolger Henk Mulder, die met mij al dit soort gedachtengoed doorgediscussieerd heeft.

Door met eindgebruikers in zee te gaan, krijgt een nieuwbouwwijk een totaal ander karakter dan we over het algemeen gewend waren op Vinexlocaties. Op die locaties had ongeveer 80% van de eengezinswoningen dezelfde differentiatie, typologie en gevels. Eén van de 'Almere Principles' is dat mensen de stad maken. We nemen dat letterlijk en stellen de burger weer centraal. Je ziet dan ook dat mensen als het ware bezit nemen van het gebied. Wat ik belangrijk vindt, is dat er ook mensen in het

gebied wonen terwijl er gewoon gebouwd wordt. Dat is lange tijd door ons plannenmakers voor onmogelijk gehouden. Mensen kunnen toch niet in een bouwput wonen? Dat is logistiek toch niet verantwoord? Hoe zit dat dan met de kinderen? Maar nu zie je dat te midden van alle bouwactiviteiten mensen gewoon hun eigen domein hebben ingericht.

We hebben Almere Poort echt tot een provocatie gemaakt door er alle vormen van particulier opdrachtgeverschap toe te staan. Jaap van Gelder heeft met name het idee uitgewerkt van 'Ik bouw betaalbaar in Almere'. Mensen met een laag inkomen kunnen zonder subsidiestromen hun eigen huis bouwen. Ik kan over dat particulier opdrachtgeverschap echt met sentiment spreken. Het wordt op dit moment op grote schaal toegepast. Het is echt fascinerend om te zien welke emotie er bij de mensen loskomt, welke verhalen ze te vertellen hebben. Het gaat niet om de sensatie dat je een nieuwe woning hebt, maar echt over het feit dat je een *community* aan het maken bent.

Vraag een ontwikkelaar om zestien huizen te bouwen, dan krijg je zestien dezelfde woningen. Ook mooi, maar waarom zijn ze allemaal hetzelfde? Hier in Almere vraag je zestien huishoudens hun eigen ideeën vorm te geven en je krijgt heel spectaculaire resultaten. Ineens krijgt het vraagstuk van betaalbaarheid ook een hele andere dimensie. Wij gebruiken de energie van burgers.



Ik kan niet alle woningen waarderen, maar soms kan het aanzien van één woning een hele rijtje huizen in positieve zin veranderen. Vergelijk dat met de grachtengordel in Amsterdam. Dat is een wereldmonument. Maar soms sta je daar voor een pandje waar je helemaal niks aan vindt. Er zijn tal van panden die niet interessant zijn. Ik heb pas geleden nog eens staan kijken naar de overkant van het Paleis van Justitie. Het ensemble is daar spectaculair.

We hebben tegen de zelfbouwers gezegd: je mag op deze unieke plek in Almere bouwen, maar alleen duurzaam. We hebben niet gezegd (zoals we altijd deden): duurzaam is 0.8 en 0.7 is beter, maar echt

duurzaam is 0.6. We hebben alleen maar gezegd: bouw duurzaam! De mensen bouwen spectaculaire huizen waarin de meest geweldige fantasieën wat betreft duurzaamheid zijn gerealiseerd. Wij zouden het als overheid niet hebben kunnen bedenken en ook de plannenmakers kunnen het niet. Wij zouden slechts een paar normen hebben kunnen formuleren. Ik ben niet negatief over normen, maar ik vind het interessant dat als je volgens het principe van ‘mensen maken de stad’ werkt je ineens een andere stad krijgt. Zo’n stad kan een wethouder niet maken, kan een plannenmaker niet maken en kan een ontwikkelaar al helemaal niet maken (want deze heeft alleen maar rendementsverlangens). Mensen kunnen dat individueel echter wel. En het is heel leuk om te zien dat dit tijdens de crisis gewoon is doorgegaan.

Een voorbeeld van een bijzonder huis is de woning zonder ramen. Van Vergunningen Toezicht en Handhaving kwam de mededeling: “Wethouder, we hebben iemand die heel gemotiveerd geen ramen wil.” De bouwer kende op dat moment zijn burens nog niet, anders zou dat een reden geweest kunnen zijn waarom hij geen ramen wilde hebben. We hebben wel drie keer een rapport laten maken om aan te tonen dat het huis volgens de bouwverordening voldeed aan de lichtnormen. De bouwer en zijn echtgenote hebben vervolgens een woning gekregen met licht van boven. Hij is een filmproducent – Sonny Boy is één van zijn films – en hij heeft inmiddels twee prijzen gekregen voor zijn huis, waaronder de lichtprijs (waarvan ik niet wist dat die bestond).

Even terug naar ‘Ik bouw mijn huis betaalbaar’. Er zijn op dit moment 350 huishoudens in deze stad die voor 190.000 euro maximaal en met een commerciële grondprijs van 33.000 euro (350 euro per vierkante meter) een woning bouwen. Zij bouwen met een aanneemsom van 120.000 euro. Dat leidt tot woningen die normaal gesproken door een corporatie voor 225.000 tot 230.000 euro gemaakt worden. Hier worden ze door kleine bouwers, mensen met een laag inkomen gerealiseerd. We hebben daarmee iets unieks gedaan. Binnenkort ga ik praten met de minister – van wie ik af en toe het gevoel heb dat het adaptief vermogen niet helemaal ontwikkeld is als zou moeten – en hoop ik aan de hand van feiten en resultaten te laten zien dat dit interessant is. Zelfs een woning die opgetrokken is uit leem en duurzame materialen blijkt gebouwd te kunnen worden voor 185.000 euro.

Ik heb nog twee aandachtspunten. Allereerst het Weerwater, gelegen tussen het stadshart en de autosnelweg. Toen ik in Almere kwam, waren we eigenlijk alleen maar bezig met de uitbreiding van de A6. In hartje Weerwater zou een grote verkeersknoop komen, een beetje te vergelijken met het Prins Clausplein in Den Haag. Zoiets is voor een Hagenaar een schrikbeeld. Het zou ook jammer zijn om zo’n knoop midden in de stad te leggen. Dus we zijn gaan kijken of het ook anders kon, in voortreffelijke samenwerking met Jan Hendrik Dronkers van Rijkswaterstaat. We hebben het Weerwatergebied geherwaardeerd en gezegd: dit is de allerbelangrijkste plek van de stad. We hebben in vervolg daarop gezegd: we gaan die verkeersafwikkeling op een totaal andere manier realiseren, eigenlijk zoals bij de Ring van Amsterdam. Je kunt dan op een ontspannen manier de stad in komen en houdt het Weerwatergebied vrij om er bijvoorbeeld Hamburgachtige situaties te creëren. In Hamburg is namelijk rondom een meer een stadscentrum gemaakt. In het Weerwatergebied bevinden zich drie polen: het stadscentrum, een zogenaamde ‘ontwikkellocatie’ bij de A6 en de terreinen rond het Kasteel van Almere. De uitwerking daarvan ligt nog verre van vast. Het gebiedsontwikkelingsplan voor het Weerwater is dan ook eerder aan te merken als een kansenstrategie. De eerste kans heeft zich trouwens al aangediend: de realisering van de Floriade 2022. In het hart van de Weerwater-kansenstrategie kan iets ontwikkeld worden dat net zo groot is als het hele centrum van de stad. Vervolgens ontstaan er mogelijkheden om daar met andere ontwikkelingen op aan te sluiten. Het ziet er naar uit dat het Weerwater mentaal het centrum van Almere zal worden. Mensen zullen het als dé plek van de stad gaan ervaren.



De drie polen rond het Weerwater.



De verbindingen tussen de polen.

En dan het Oosterwold. Ik ga daar niet uitvoerig over praten want dat is een apart verhaal. De kern van ons beleid is dat we hebben teruggegrepen op hetgeen we elders met particulieren, met zelfbouwers hebben gedaan. We hebben deze aanpak vertaald in een strategie voor gebiedsontwikkeling. We hebben gezegd: je moet bij gebiedsontwikkeling plannenmakers niet alles kant en klaar laten maken, maar zorgen dat er een klimaat ontstaat waarin een gebied zichzelf zou kunnen ontwikkelen op basis van allerlei initiatieven. We noemen dat 'uitnodigingsplanologie'. Ga niet zitten zeuren over de vorm, want de Gooi- en Vechtstreek en de Utrechtse heuvelrug – onze inspiratiebronnen – hebben zich ook gaandeweg ontwikkeld. Zorg wel dat de verhoudingen zo zijn dat het gebied groen blijft en dat er een zelfvoorzienende entiteit kan ontstaan. Binnen die verhoudingen heb je unieke mogelijkheden om stedelijk leven vorm te geven.

Dit laatste zeg ik ook als dierbare herinnering aan Dirk Frieling, met wie ik ook in persoonlijke zin een heel bijzonder contact heb gehad nadat we allebei op een wat onaangename manier geconfronteerd werden met lichamelijke ongemakken. Dat maakte dat we wat dichterbij elkaar kwamen te staan en ik sindsdien veel van hem geleerd heb. Veel van Dirks gedachten zit in die nieuwe plannen. Ik moet nu denken aan zijn woorden: "Er is een plan. Ik weet er niet het fijne van, zoals ik je ook niet vertellen kan wat precies en waar precies en wie precies en wanneer precies en hoe precies, maar wel weet ik dit: er is een plan." Ik voeg daaraan toe: dus nu ter zake, er is een plan, ga dat maken!

8.1 Vragen en discussie

[Tussen de inleidingen van het symposium door is de conferentietitel samen met de drie afbeeldingen die op de voorkant van dit verslag staan in de zaal geprojecteerd. De foto met hoogbouw – hier nogmaals afgebeeld – leidt tot de eerste vraag.]

Jos Teeuwisse (IJsselmeervereniging en stichting Het Blauwe Hart):

We kijken al de hele dag tegen dat plaatje van Almeerse hoogbouw aan het IJmeer aan. U heeft het voortdurend over een stad met kwaliteit. Ik vraag me steeds af: hoe heeft datgene wat ik op het plaatje zie kunnen gebeuren?



Adri Duivesteijn:

In mijn opvatting is de stad een veelvoud van fouten of een optelsom van fouten. Dat heb ik eigenlijk ook proberen aan te geven met het voorbeeld van die woningen die op zichzelf niets bijzonders zijn, maar door een toevoeging van een ander gebouw ineens toch een spectaculair ensemble worden. Wij zijn bezig met een plan van Amvest dat gebouwen zal opleveren die substantiëler zijn dan die welke u op het plaatje ziet. Ik vind het leuk om een beetje te provoceren, dat weet u, en ik moet altijd een beetje glimlachen als mensen zeggen: “Muiden en Waterland, ze maken zich natuurlijk zorgen om hun uitzicht.” Wij in Almere maken ons daar helemaal geen zorgen om. We hebben een fantastisch uitzicht en dat moet ook zo blijven. Je moet alleen wel boven de dijk uitkomen om het te kunnen ervaren.

Andries Greiner:

Adri, je hebt veel over de stad gezegd. Dat was ook de bedoeling, maar kun je nog iets zeggen over het symposiumthema?

Adri Duivesteijn:

Het Markermeer en IJmeer zijn natuurlijk een superieure omgeving om een stad in te maken. Toen ik zeven jaar geleden de beslissing moest nemen of ik wethouder in deze stad wilde worden, ben ik met mijn partner hier naartoe gegaan om te kijken. Het stadscentrum was toen nog niet opgeleverd, maar ik was er ontzettend van onder de indruk dat je er kon binnenrijden, naar boven kon gaan en ineens in een nieuw deel van de stad stond. We zijn toen ook doorgereden naar de dijk. En dan sta je daar bij dat Markermeer; dat is natuurlijk fenomenaal. Draai je je om dan zie je allemaal bouwgrond. Ik zie het Markermeer-IJmeer dus vooral als een eclatante omgeving van een stad die de komende honderd jaar steeds groter en sterker zal worden.

De vraag is: hoe doe je groeien met kwaliteit? Kwaliteit is dan niet wat wij op papier aan normen formuleren. Er zijn zoveel goede normen geformuleerd die uiteindelijk toch heel slecht uitpakken hebben. Toen Berlage bezig was, wisten we toen dat het goed was wat hij deed? Ook Le Corbusier is sterk bekritiseerd en is zelfs nu nog steeds omstreden. Maar ga eens naar zijn woningen kijken. Als de Bijlmer gemaakt was zoals Le Corbusier bedoeld had, zou die nooit zijn gesloopt. Wat zijn kwetsbare plekken? Herman Hertzberger heeft ooit gezegd: “Architectuur moet breekbaar zijn.”

In Almere zijn we er enorm voorstander van dat de kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer top wordt. We vinden ook dat je van het water moet kunnen genieten. Je mag het ook naar je toe halen.

Het is goed hier op te merken dat op het moment dat iets gerealiseerd is we er gewend en gehecht aan raken en vinden dat er niet meer aangekomen mag worden. We vergeten dan dat er ook een moment is geweest dat het er niet was. Ik bezocht een keer de vestingwerken van Muiden. De burgemeester was trots aan het vertellen over het hoe en wat. De vestingwerken waren echter wel hoogbouw in de tijd dat ze gerealiseerd werden. “Als de dames van Waterland daar toen gewoond zouden hebben, zou die vesting dan gebouwd hebben mogen worden?”, heb ik toen gevraagd. Ik denk het niet. Maar het is toch leuk dat het wel gebeurd is.

Manja Verhorst (stichting De Kwade Zwaan):

Ik vind het arrogant om Parijs, Londen en Moskou te vergelijken met Amsterdam en Almere. Met een andere Europese stad als Hamburg of iets dergelijks, nou ja. Maar om nou met Moskou en Londen aan te komen.

Ten tweede wil ik de heer Duivestijn bij zijn afscheid toch complimenteren. Want toen ik hem de afgelopen jaren ontmoette, sprak hij over het IJmeer als een dooie bak water, een dooie bak erwtensoep. Nu spreekt hij over een eclatante leefomgeving. Dank u wel dat u toch tot dit voortschrijdend inzicht bent gekomen.

Adri Duivestijn:

Maar toen ik het had over die dooie bak water had ik het over de ecologische kwaliteit.

Manja Verhorst (stichting De Kwade Zwaan):

Toch is heel vaak gebleken dat u niks had met water. U vond dat een lege ruimte waar je niets in kon doen, behalve bouwen.

Adri Duivestijn:

Ik vind het een genoegen om met u in discussie te gaan, iedere keer weer. U bent voor mij de illustratie van de vooruitgang. Ik geloof heel erg – daarin zijn wij echt elkaars tegenstander – dat het mogelijk is om een ogenschijnlijk negatieve situatie om te draaien in een positieve. Ik geloof inderdaad dat het Markermeer ecologisch hersteld kan worden en dat dit een heel grote opgave is. Het meer zal uiteindelijk van een superieure kwaliteit zijn, maar dat wil niet zeggen dat er niet af en toe wat in kan gebeuren. Het eiland Pampus is een kunstmatig eiland. Waarom is dat ooit gemaakt? Omdat het inhoudelijke urgentie had! Ik ben het met u eens dat je bouwbeleid niet op een platte manier moet vormgeven. Ik heb proberen te illustreren dat ik zelfs van mening ben dat dit ook voor de stad als geheel geldt. Als mensen de stad maken, zou je die uitdaging moeten aangaan. Maar ik begrijp goed wat u zegt. Ik vind het toch heel aardig dat u uw waardering heeft uitgesproken, nu ook in aanwezigheid van iedereen.

Terugblik en samenvatting

Andries Greiner (voorzitter Genootschap Flevo)

Guido van Woerkom begint met ‘Een volk dat leeft en bouwt aan zijn toekomst’, een voor ons zeer herkenbaar citaat. Hij heeft het over de *wake-up call* van de stormvloed van 1916. Die is nu bijna honderd jaar later uitgegroeid tot de wens van een metropoolregio. Hij vindt ‘metropolitaan’ ook wel wat lijken op megalomaan en noemt dat een risico.

Terzijde maakt hij een opmerking over de structuraanpassing als het gaat over de superprovincie. Er moeten argumenten komen voor die aanpassing en in zijn beleving zouden die kunnen worden gevonden in het economisch-sociaal karakter van de metropoolregio. Als het nieuwe provinciehuis dan maar in Almere komt!

In elk geval pleit hij ervoor om de ambitie vast te houden en niet onder druk van de kiezers de ambitie los te laten, anders krijg je allerlei nieuwe risico's. We moeten alert zijn op valkuilen. Dus we moeten niet te snel kiezen voor de IJmeerverbinding, niet te veel focussen op ruimtelijke ordening, maar ook acht slaan op cultuur, recreatie en economie.

Hij stelt voor om van het Markermeer een Nationaal Landschap te maken en hij vindt de ontwikkeling van de Marker Wadden wat dat betreft een mooie eerste stap.

We moeten elkaar wel scherp houden in het proces en de juiste keuzes willen maken. Dat vereist naast alle schaa sprongen die we al bedacht hebben, ook een schaa sprong in denken en handelen.

Michiel Ruis is een Brabander die verliefd is geworden op dit gebied. Hij gaat over 25 jaar met pensioen en ik rekende uit dat hij dan nu 55 jaar is.

Ook hij gooit als een ‘terzijde’ een knuppel in het hoenderhok over de superprovincie. Hij gelooft in die superprovincie, maar ik vrees dat hij in deze zaal daar tamelijk eenzaam in is. Hij zegt dat er gemakkelijk een scheiding is aan te brengen tussen identiteit en organisatie, maar daar denken we, althans in Flevoland, heel anders over.

De IJmeerverbinding noemt hij de roze olifant, een stip op de horizon. Hij wijst erop dat we niet alleen moeten kijken naar de vervoerskundige waarden.

Hij wil een einde hebben aan de discussie over alternatieve bouwlocaties; de keuze is Almere. Die keuze delen we graag met hem.

In de vragenronde na zijn inleiding wordt Lelystad nog eens opnieuw gepositioneerd.

Bert Gijsberts gaat eigenlijk over alles. Feitelijk oogst hij wat zijn voorgangers hebben gezaaid.

Minister Plassterk is volgens hem een radiozender en dus eenzijdig.

Op een eerder congres van Genootschap Flevo heeft hij gesproken over de identiteit van het gebied, ook in relatie tot de superprovincie.

Op een of andere manier heeft de Houtribdijk ervoor gezorgd dat Bert getrouwd is. Dat heeft hij hier verder niet uitgelicht en dat hoeft van mij ook niet.

Hij heeft als provinciebestuurder blije gevoelens bij het ToekomstBestendig Ecologisch Systeem en het plan van de Marker Wadden.

Hij heeft oog voor het belang van toerisme, recreatie, eigenlijk voor de totaliteit van de economie.

Werk met werk maken, baggeren, zanduitwisseling, dit alles biedt perspectieven.

Het Markermeer blijft in elk geval windmolenvrij, met een kleine slag om de arm als het gaat om de Houtribdijk.

Luzette Wagenaar vertelt dat ze aanvankelijk als wethouder van Drechterland argwaan had ten aanzien van de bouwvolumes die in de verschillende stukken werden genoemd. Die argwaan is inmiddels wel verdwenen. Maar, zegt ze, het is wel lastig om altijd maar uit te leggen hoe gedacht wordt over de toekomst op de korte en de langere termijn. Ze heeft ook pijnlijke herinneringen aan de dijkversterking die al heeft plaatsgevonden, met name aan de problemen die er voor de ondernemers waren.

Ze wijst op de relatie tussen de Afsluitdijk en het Markermeer.

Ze vindt het lastig dat de besluitvorming op verschillende momenten plaatsvindt en dat het ene deel van het Rijk niet weet wat het andere deel doet. Weten Kamerleden overigens wel waar Waterland ligt?

Een belangrijke rol dicht ze toe aan *governance*, dat in haar ogen in het Deltaprogramma subliem is. Er is volgens haar een lobby nodig om ervoor te zorgen dat het Rijk niet gaat voor de goedkoopste variant van hoogwaterbescherming.

Ze wijst ook op het belang van toerisme en recreatie, en is blij met de Marker Wadden.

Ze kijkt uit naar de zomer, want dan weten we meer over de rijksstructuurvisie.

Vanmiddag licht Roel Posthoorn ons in over de Marker Wadden. Hij vertelt over de ecologische crash in de jaren 1990 en over het grote verschil tussen actuele en potentiële natuurwaarden. Er is een patstelling ontstaan door de combinatie van complexiteit, kosten en crisis. En dan is er 'de droom' van de Nationale Postcodeloterij die een uitweg lijkt te bieden. De eerste stap van de Marker Wadden wordt een eiland van 500 hectare. Het is belangrijk om dat toegankelijk te maken voor mensen, zodat ze er van kunnen gaan houden. Het gaat niet om een droogmakerij, maar om een opwas, die door aanwassen kan worden uitgebereid.

Er is al geld bijeengebracht voor de Marker Wadden, maar zover ik het kostenplaatje ken, wordt er voor de eerste fase nog gezocht naar 30 miljoen euro.

Dan komt Bart Schultz aan het woord en hij zegt: vergeet die wadden, ze hebben geen enkele kans. Maar hij vertelt meer. Hij legt uit dat de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders goed was in zaken uitzoeken, in studie en voorstudie. Hij geeft voorbeelden uit zijn eigen verleden waaruit een aantal lessen te trekken is. Eén van die lessen is: onderken de processen, zowel a-biotische als biotische. Hij noemt bodem en water de basis voor de ontwikkeling van flora en fauna. Hij zegt: bescherm een gebied tegen ingrepen, neem pas maatregelen als je weet wat hun uitwerking is, onderken de marges van je plannen en voorkom niet-duurzame ontwikkeling. Hij vindt het plan Marker Wadden onzinnig, omdat de slibopwoeling in het Markermeer zal blijven. Hij refereert aan het rapport *Markermeer Meer Waard* van Dirk Frieling, waarin waardevolle aanknopingspunten voor de toekomst van het Markermeer gevonden kunnen worden.

In de discussie krijgen we vervolgens een betoog van professor Jan Kop. Hij beklemtoont dat de geschiedenis leert dat onherroepelijke beslissingen vaak minder onherroepelijk zijn dan ze oorspronkelijk werden genoemd. Dus die Markerwaard komt er toch, is zijn conclusie. Han Lammers riep: De Zuiderzeelijn komt er toch. Maar ook daar wachten we al een tijdje op.

De deelnemers aan de discussie zijn het over veel zaken niet eens, behalve over de betekenis van onderzoek.

Vervolgens spreekt Adri Duivesteijn. Hij laat de toestand van West-Nederland in 1950 zien, om dan over te stappen naar de metropoolvorming in 2050. Hij zegt dat het gezeur over de IJmeerverbinding typisch Nederlands is. Hij vindt dat de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad terecht worden opgesplitst in het denken.

Een thema dat vandaag al eerder de revue passeerde, keert bij hem terug: de versterking van de ruimtelijke structuur is meer dan wonen. Ook het verankeren van een economisch programma is nodig. Het ministerie van Economische Zaken moet daar zijn verantwoordelijkheid in nemen.

Hij citeert een mooi gedicht van Dirk Frieling en geeft eer aan de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders voor het oude stadsplan van Almere. Hij heeft tegen Winy Maas gezegd: je mag fantaseren wat je wilt, maar het moet wel zo worden als de RIJP het bedoelde.

Hij wil geen *hit and run* meer, maar heeft niks tegen projectontwikkelaars. Dat laatste heeft hij twee keer gezegd en toen viel er een stilte omdat we allemaal dachten: dat moet misschien nog wel eens gerelativeerd worden.

Hij gelooft meer in de eindgebruiker dan in de realisator, en prijst de zelfbouwer. Mensen maken de stad, zegt hij.

Als hij zo'n prachtige zinsnede laat vallen als 'Dit is een interessant ensemble' dan denk ik: zou ik ook in een interessant ensemble wonen? Ik zal dat thuis eens vragen.

In elk geval heeft iemand die geen ramen in zijn huis heeft een lichtprijs gekregen, is het Weerwater geherwaardeerd en is de Floriade een geweldige kans.

Hij eindigt met een verwijzing naar Dirk Frieling, die ooit zei: Er is een plan en dat is maar goed ook.

Foto-impressie



Ontvangst van de symposiumdeelnemers (boven) en ledenwerving door de organisator (onder).





Guido van Woerkom houdt de eerste voordracht.



Jaap Renkema beantwoordt vragen namens Guido van Woerkom. Rechts staat Andries Greiner, die als dagvoorzitter optreedt.



Michiel Ruis is de tweede inleider tijdens het symposium.



Aandacht in de zaal tijdens de discussie met Michiel Ruis.



Bert Gijsberts tijdens zijn betoog.



Luzette Wagenaar spreekt de symposiumdeelnemers toe.



Andries Greiner, Luzette Wagenaar en Bert Gijsberts luisteren naar een vraag uit de zaal.



Henk Licher spreekt met Andries Greiner over het toekomstperspectief van het Markermeer-IJmeergebied.



Lunchpauze



De eerste spreker van het middagprogramma is Roel Posthoorn.



Bart Schultz houdt 's middags de tweede inleiding.



Tijdens de discussie na de inleidingen van Roel Posthoorn en Bart Schultz houdt Jan Kop een pleidooi voor de aanleg van een Markerwaard.



Een 'prettig pauzegesprek' tussen Jan Kop, Roel Posthoorn en Michiel Ruis.



Adri Duivesteijn verzorgt de slotlezing.



Adri Duivesteyn en Andries Greiner tijdens de beantwoording van vragen.



Michiel Ruis met het fotoboek Buiten gewoon Flevoland van Camilla Zeguers, het geschenk dat aan alle sprekers werd overhandigd.



GENOOTSCHAP FLEVO

www.genootschapflevo.nl