

Compartimentering moet IJsselmeer redden

Het huidige beleid voor het IJsselmeer voldoet niet. Grote stukken dijk halen de veiligheidsnormen niet, de waterkwaliteit verslechtert, economische ontwikkelingen worden geremd en het beleid is niet op de toekomst gericht. Om dit te veranderen zijn onorthodoxe oplossingen vereist. De projectgroep 'Een ander IJsselmeer' kreeg de opdracht om de mogelijkheden te bekijken. Dit resulteert nu in het pleidooi om het IJsselmeer in drie compartimenten te verdelen door een extra dijk tussen Almere en Waterland aan te leggen, helemaal in het zuidwesten van het IJsselmeer. Hierdoor ontstaat een scheiding tussen een natuurgebied (het Markermeer), een stadmeer (IJmeer) en een kleiner IJsselmeer. Elk compartiment krijgt zijn eigen waterpeil.

Het IJsselmeergebied kent verschillende problemen; de veiligheid van de Afsluitdijk en de Houtribdijk staan ter discussie, de dijken langs het Markermeer voldoen niet aan de normen en het IJmeer en het Markermeer slibben dicht en vertonen steeds minder leven. Omdat een samenhangend beleid rond het IJsselmeergebied ontbreekt, worden tientallen initiatieven ter verbetering niet uitgevoerd.

De problemen worden in de toekomst groter. Door de bodemdaling, klimaatverandering en maatschappelijk ontwikkelingen neemt de druk op het gebied toe. Om de veiligheid, de zoetwatervoorraad en de ecologie te verbeteren is het huidige beleid niet voldoende. Er is één regisseur nodig en een ander beleid. Daartoe is een interdepartementale projectgroep opgericht die als uitdrukkelijke opdracht meekreeg naar onconventionele oplossingen te zoeken.

Dat is gelukt. Behalve de compartimentering is nagedacht over het verwijderen van de Afsluitdijk, maar de maatschappelijke consequenties daarvan zijn te groot. Het heeft effect op de zoetwatervoorziening en de veiligheid. Een ander idee, het verwijderen van de Houtribdijk, zorgt ook voor grote veiligheidsproblemen en levert relatief weinig (natuur)winst op.

Compartimentering levert de meeste winst op, volgens de projectgroep. Het nieuwe compartiment, IJmeer/Amsterdam, gaat dan onderdeel uitmaken van de Noordvleugel. Tussen Almere en Waterland komt een dijk te liggen. De twee compartimenten krijgen een verschillend waterpeil. Het IJmeer krijgt een vast peil, waardoor buitendijkse woningbouw mogelijk wordt. Door het peil te laten aansluiten op het peil in Amsterdam kan een rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam CS en Almere worden gerealiseerd. De Oranjesluizen worden omzeild. Het

Markermeer krijgt een veel flexibeler peil dat goed aansluit bij de functie als natuurgebied.

In bestuurlijk opzicht stelt de projectgroep dat de verschillende beleidskaders, zoals de Nota Ruimte, de KRW en Natura 2000, meer op elkaar moeten aansluiten. Ecologie en veiligheid zijn nu gescheiden, terwijl ze juist in het IJsselmeergebied met elkaar samenhangen. Ook bekritiseert de projectgroep de defensieve houding van de landelijke overheid. Tenslotte trekt men de conclusie dat fundamentele keuzes, die nodig zijn om de problemen op te lossen, uitblijven. In de praktijk worden tegenstrijdige besluiten genomen.

Het rapport 'Een ander IJsselmeergebied, een ander beleid' is op 27 april gepresenteerd door staatssecretaris Tineke Huizinga. Zij ziet de visie als een eerste stap op weg naar nieuw beleid. Dat beleid moet niet alleen worden ontwikkeld door Verkeer en Waterstaat, maar ook door de collega-ministeries van VROM en LNV. Naar aanleiding van het rapport start begint een discussieronde met bestuurders van gemeenten, waterschappen, provincies en maatschappelijke organisaties die betrokken zijn bij het IJsselmeergebied. Deze zomer komt Huizinga met een plan van aanpak om een nieuw beleid op te zetten. Vervolgens moeten de regio's zelf plannen maken om het gebied te ontwikkelen.

