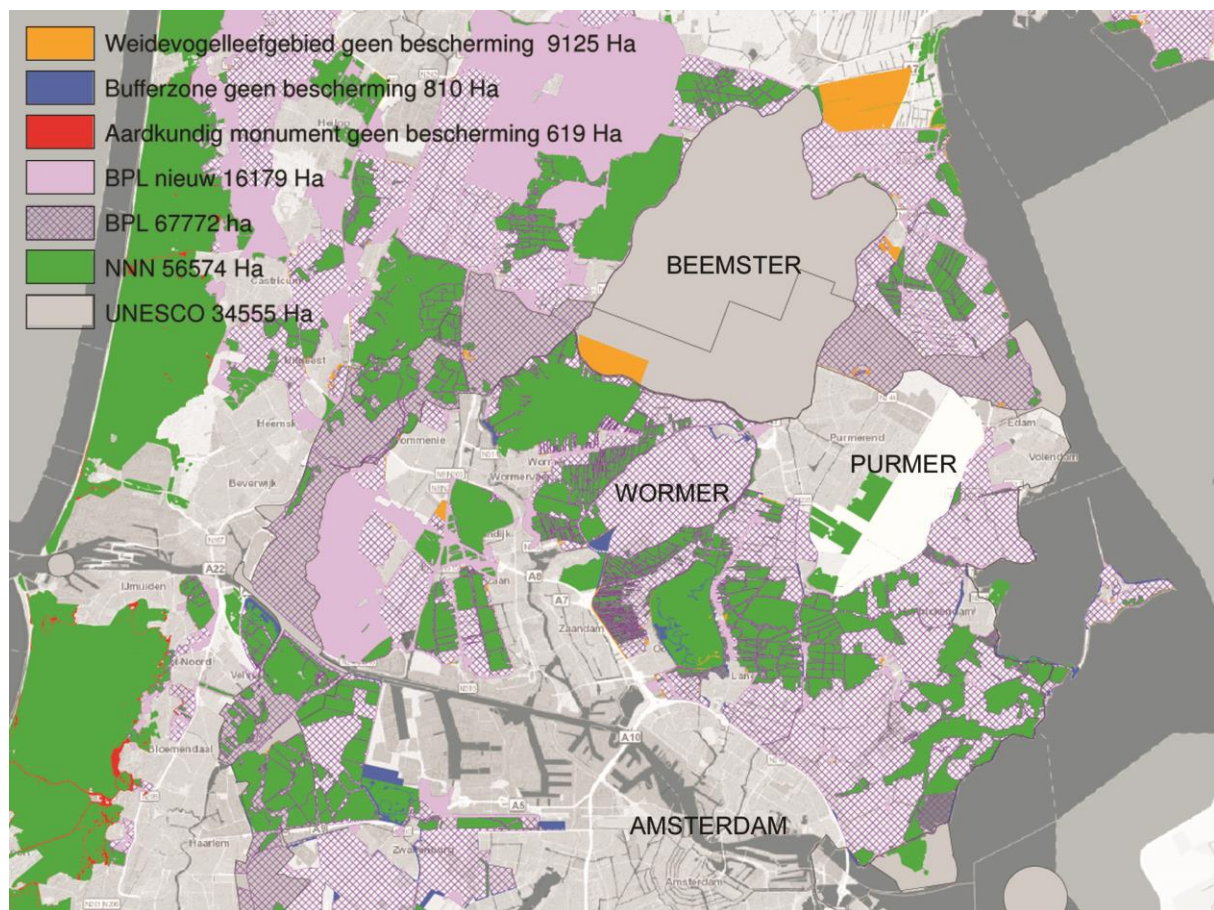


# DE TOEKOMST VAN DE PURMER ANNO 2020

Eén van de belangrijkste planologische vraagstukken waar de provincie Noord-Holland voor staat is de afweging tussen het voorzien in een schrijnend woningtekort in de metropoolregio Amsterdam en de bescherming van het waardevolle Noord-Hollandse landschap, een afweging die onvermijdelijker wordt naarmate blijkt dat met bouwen binnen bestaand stedelijk gebied niet in het steeds maar groeiende woningtekort kan worden voorzien. Juist nu in Den Haag stemmen opkomen die pleiten voor meer rijksbemoedienis met het woningbouwbeleid van lagere overheden, en de gemeenten wier grondgebied deels in de Purmer ligt gezamenlijk gaan werken aan een toekomstvisie op de deze polder, vind de Stichting PURMER-MEER het van belang betrouwbaar materiaal aan te dragen waar overheden op verschillende niveaus hun beleid op kunnen baseren.

## Provinciaal landschapsbeleid



Afbeelding 1 – omgevingsverordening 2020

In de 'Omgevingregeling Noord-Holland 2020' die de voorafgaande Provinciale Ruimtelijke Verordeningen (PRV's) vervangt, wordt het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) ingevoerd als verzamelcategorie voor een groot aantal vóórdien geldende beschermingsregimes voor onder meer natuurgebieden. Opvallend is dat

daarin het niet bebouwde gedeelte van de Purmer, anders dan de meeste omringende gebieden, wit is gelaten en derhalve niet als BPL is aangewezen.

In de de 'Beleidsvisie Kwaliteitsbeeld Noord-Holland', vastgesteld in 2015, wordt een onderscheid gemaakt tussen " 'prachtlandschappen' en 'krachtlandschappen'. Onder 'prachtlandschappen' vallen onder meer de duinen langs de zee kust en de veenweidegebieden; natuurlijke milieus, met een veelal rijke flora en fauna, op het ontstaan waarvan de mens geen of weinig invloed heeft gehad. Eén van de belangrijkste veenweidegebieden is het Waterlandse landschap, direct aansluitend op Amsterdam-Noord, een gebied dat door effectief planologisch beleid van Amsterdam en de provincie ondanks de verstedelijkingsdruk tot op heden goeddeels gevrijwaard is gebleven voor stadsuitbreiding.

Onder 'krachtlandschappen' vallen de polders: binnenmeren die door de mens zijn drooggelegd en sindsdien behalve voor landbouw zijn bestemd voor onder meer verkeer, bedrijvigheid en woningbouw, waardoor in de meesten ervan reeds een proces van transformatie is ingezet. Kort gezegd zouden in de toekomst bij voorkeur die laatste landschappen in beeld moeten komen als het gaat om functies waarvoor in de steden onvoldoende ruimte is.

## CO<sup>2</sup> en Water.



Afbeelding 2 – 18000 ha veenweidegebied in Noord-Holland

In het NHD van 27 augustus j.l. werd in een artikel onder de titel " Pompen of verzuipen in Laag Holland' gewezen op de problematiek van het uitdrogen van de ca 18000 hectare veenweidegebied van Zaanstreek/Waterland, rondom en tussen de polders in Laag Holland (**afbeelding 2**). Die uitdroging is het gevolg van bemaling van het gebied ten behoeve van de veehouderij, met als gevolg gestage bodemdaling door verbranding van het veen waarbij grote hoeveelheden CO<sup>2</sup> vrijkomen, ca 50% van de hoeveelheid die in 2050 nog toelaatbaar geacht wordt uit hoofde van de taakstelling voor heel Nederland. De uitdroging en verbranding van het veen heeft bovendien continue bodemdaling tot gevolg, die niet zal stoppen voordat al het veen verdwenen is. De enige manier om aan de verzakking en verbranding van het veen een eind te maken is 'vernatting', ofwel verhoging van het waterpeil. Nog afgezien van de gevolgen die dat heeft voor de veehouderij, die over zal moeten stappen op andere en minder intensieve vormen van bedrijfsvoering, levert dat grote problemen op in perioden van droogte, omdat de regenval dan onvoldoende is om het polderwater op peil te houden, terwijl het peil van het IJsselmeer dan ook te laag is om voldoende water in te kunnen laten. Daar komt bij dat het IJsselmeerwater zouten bevat die de oxidatie van het veen nog verder aanzetten. Omdat 'vernatting' aldus alleen goed werkt als dat gebeurt met zogenaamd 'gebiedseigen' water is er geen andere oplossing dan het binnen het veenweidegebied aanleggen van spaarbekkens voor piek- en voorraadberging van regenwater. Piekberging is nodig om bij hoosbuien die in de toekomst aan de orde van de dag zullen zijn het vernatte land en de polders boven water te houden. Reeds in 2002 heeft het toenmalige Hoogheemraadschap voor Kennemerland en Westfriesland in een 'deelstroomgebiedsvisie' het zuidoostelijk deel van de Purmer en delen van de Wormer en de Beemster daarvoor als 'zoekgebied' aangewezen.

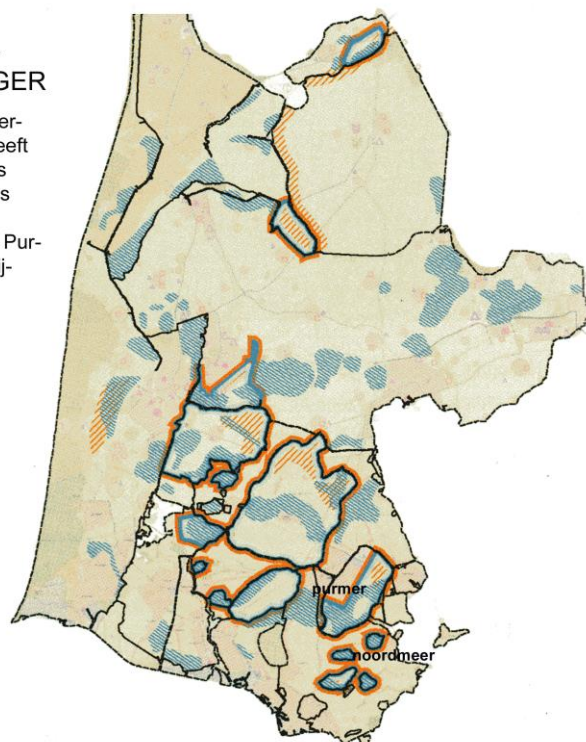
#### WATERBEHEER ALS BELANGRIJKE PLANOLOGISCHE DRAGER

de concept deelstroomgebiedsvisie noord-kwartier, uitgekomen in november 2002 geeft aan waar in het gebied van noord-hollands midden gezocht moet worden naar locaties voor voorraad- en piekberging. in de omgeving van het bundelingsgebied Purmerend - Edam / Volendam is dat in het bijzonder het oostelijk deel van de Purmer.

#### Zoekgebieden

##### Korte termijn

-  zoekgebied voor piekberging in de laagste delen van de polder
-  zoekgebied centrale piekberging
-  zoekgebied verticale voorraadberging in tussenboezem of tussengebied
-  zoekgebied centrale voorraadberging



Afbeelding 3 – studie piek- en voorraadbeheer NH – Hoogheemraadschap

Om in de 18000 hectare van het veenweidegebied het waterpeil 30 cm te laten stijgen door inlaat van water uit spaarbekkens met een wisselend waterpeil van bijvoorbeeld 2 m, moeten die een gezamenlijk oppervlak hebben van ca 2700 hectare, ofwel ongeveer het oppervlak van de Purmer dat nu nog een agrarische bestemming heeft. In de hiervoor genoemde 'Beleidsvisie Kwaliteitsbeeld Noord-Holland' wordt daarom aanbevolen waterbergingen als verschijnsel in het landschap te accepteren en te hanteren als 'nieuwe poldericonen'.

## **Stikstof**

Sinds daarover recentelijk gerechtelijke uitspraken zijn gedaan staat vermindering van stikstofuitstoot in de atmosfeer hoog op de politieke agenda, om daarmee kwetsbare ecologische systemen te beschermen. Intensieve veehouderij is daarbij veruit de grootste boosdoener. In Noord-Holland speelt de kwetsbaarheid voor stikstof vooral in gebieden die in de hiervoor genoemde beleidsvisie benoemd worden als 'pachtlandschappen', waaronder met name de veenweidegebieden in het gebied Zaanstreek – Waterland met hun nog rijke flora en fauna. Als ergens vermindering van uitstoot door de landbouw effect heeft is het wel in en rond die gebieden. In die gebieden zal dat deels al gebeuren door de hiervoor genoemde onvermijdelijke wijziging in de bedrijfsvoering van boerenbedrijven op veengronden. Als dat ook rond die gebieden gebeurt door zinvolle herbesteding van weidegrond in de polders dan kan dat planologisch een dubbelslag betekenen.

## **Woningbouw**

Dat binnen stedelijk gebied onvoldoende bouwlocaties te vinden zijn om daarmee tijdig te voorzien in de dringende vraag naar betaalbare en goed bereikbare woningen voor starters en middengroepen wordt langzamerhand door geen zinnig mens meer ontkend. Als mogelijke uitleglocaties worden in Noord-Holland vooral Alkmaar en Hoorn genoemd, en in Flevoland Almere Pampus en locaties ten noord-oosten van Almere. De overweging daarbij is dat deze locaties goed bereikbaar zouden zijn met openbaar vervoer, dat ten behoeve van forensenstromen geïntensiveerd zou kunnen worden. De werkelijkheid is dat de reis per trein tussen Amsterdam CS en de stations in Alkmaar, Hoorn en Almere weliswaar niet veel meer tijd kost dan 20 – 30 minuten, maar nieuwe woonlocaties in het buitengebied liggen veelal ver van deze stations en vragen daardoor het nodige vóór- en natransport. De reistijd kan daardoor oplopen tot meer dan een uur. Nog afgezien van het energiegebruik, en daarmee milieubelasting, dat al dit dagelijkse transport over grote afstanden met zich meebrengt is het tijdsbeslag voor de betrokken forenzen zodanig dat zij na enige tijd werk blijken te gaan zoeken in de directe omgeving. Daarbij gaat het vooral om dienstverlenende groepen zoals verpleegkundigen, onderwijzers en politieagenten, die dagelijks op hun werk moeten zijn en voor wie het beslag op hun vrije tijd op termijn te groot wordt. Voor Amsterdam is dat een slechte ontwikkeling die nu al gepaard gaat met ernstige personeelstekorten en op den duur zal lijden tot sociale ontwrichting. Het aanleggen van een snelle metroverbinding tussen Amsterdam en Almere Pampus, een droom van vóór de jaren tachtig waar nu weer over gespeculeerd wordt, blijft een illusie omdat de daaraan verbonden kosten in de vele miljarden lopen. Daarmee worden alleen de ca 20.000 woningen van Almere Pampus bediend, want de daarvoor aan te leggen metro doet met tussenstops

langer over de verbinding van Amsterdam CS met Almere dan de reeds bestaande snelle intercity.

Ook als het uitwijken naar de hiervoor genoemde locaties op de langere duur onvermijdelijk is – en daar ziet het naar uit – dan is het een gemiste kans om voor de korte termijn niet te kiezen voor minder perifeer gelegen locaties waarmee, met nieuw aan te leggen hoogwaardig openbaar vervoer, beter aan de eis van beperking van reistijden kan worden voldaan. Daarbij gaat het dan om locaties van een zodanige omvang en ligging dat binnen een tijdspanne van 10-15 jaar met gebruik van geavanceerde bouwmethoden zoals geautomatiseerde houtskeletbouw een substantieel aantal woningen gebouwd kan worden in de naaste omgeving van de haltes. In de Purmer zijn dat er ca 20.000, in de Wormer zouden daar nog eens 20.000 aan kunnen worden toegevoegd.

## Mogelijkheden

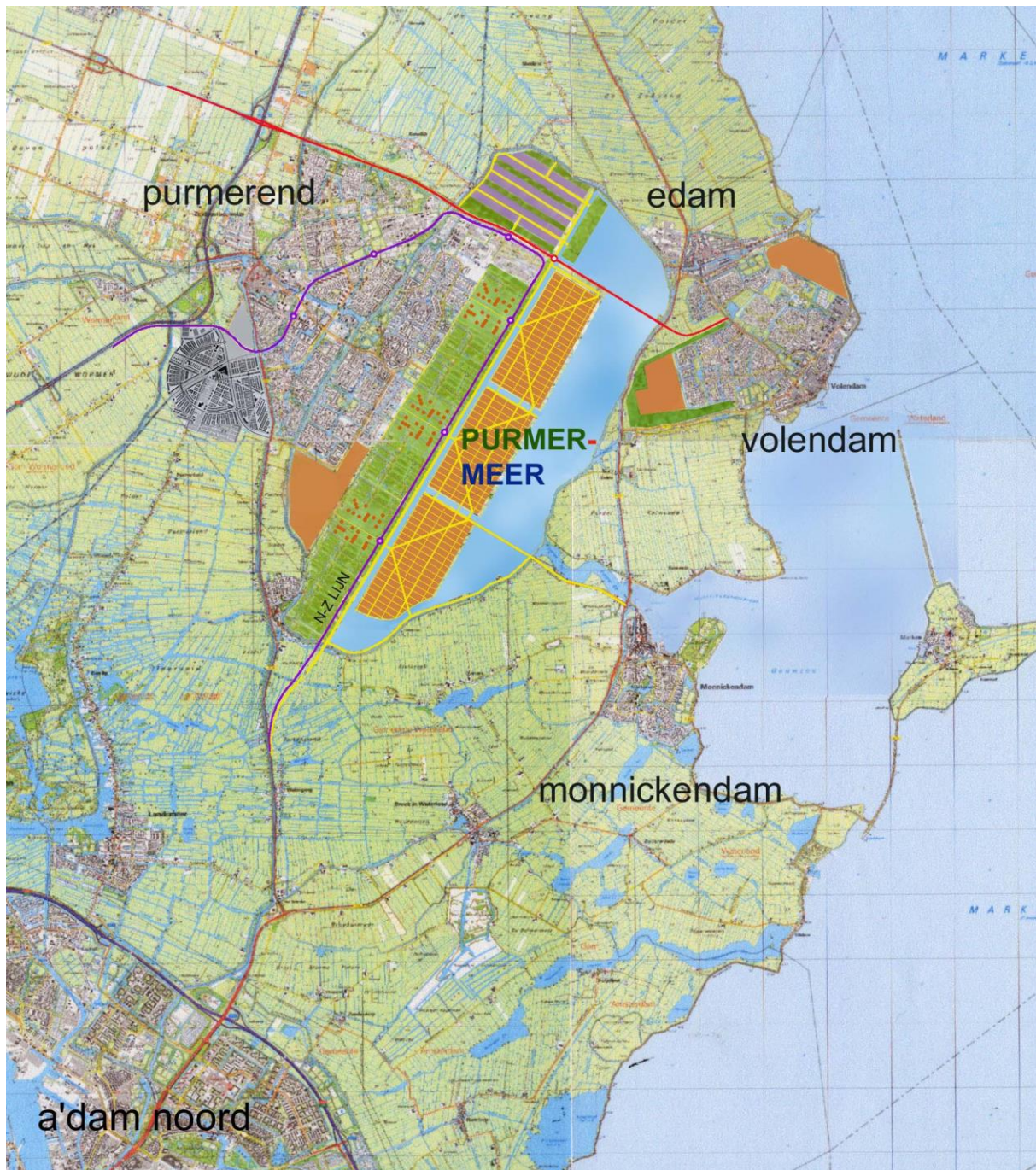
In het voorgaande zijn de belangrijkste planologische aspecten benoemd waarmee bouwen ten noorden van Amsterdam te maken zal krijgen. Duidelijk is dat uitbreiden van de stad direct buiten de A10 ongewenst is omdat dat ten koste gaat van de veenweidegebieden. Buiten de veenweidegebieden resteren als potentiëel grotere bouwlocaties de polders. Daarvan is de Beemster uitgesloten vanwege de status van deze polder als Werelderfgoed. Blijven over de Schermer, de Purmer en de Wormer, waarvan de laatste twee voldoen aan de provinciale definitie van 'krachtlandschappen'. De Purmer is reeds voor een flink deel bebouwd als uitbreiding van Purmerend en is deels getransformeerd in sport (golf) terrein, productie/recreatie bos en bedrijventerrein. Het landschap van de Wormer is sterk getransformeerd door de aanleg van de A7. Alleen de Schermer heeft nog goeddeels zijn oorspronkelijke gedaante als polder en zou daarom ontzien moeten worden.

De Stichting Purmer-meer pleit al sinds zijn oprichting in 2004 voor bebouwing van de Purmer om daarmee de druk op het veenweidelandschap van Waterland te verminderen. Daarbij wordt het deel van de polder dat ligt tussen de Middentocht en de Oosterweg voor (gemengde) bebouwing bestemd en ontsloten door een vanaf het station in Amsterdam Noord doorgetrokken Noord-zuidlijn. Het resterend deel van de polder tussen de Oosterweg en de ringvaart wordt onder water gezet en gaat dienen als recreatieve voorziening en tevens als piek- en voorraadberging voor oppervlaktewater met wisselend waterpeil ten behoeve van het omliggende veenweidegebied (**afbeelding 4**).

Toetsing aan de hierboven genoemde eisen waaraan een nieuwe bestemming van het landschap boven Amsterdam moet voldoen levert het volgende op:

- Op de Purmer is de definitie toepasselijk van een 'krachtlandschap' en de polder is **niet** aangewezen als 'bijzonder Provinciaal Landschap' (BPL). Gedeeltelijke bestemming tot woningbouw behoort daarmee tot de mogelijkheden
- Met de aanleg van de piek- en voorraadberging wordt voorzien in de waterbehoefte van het omliggend veenweidegebied met 'gebiedseigen water'.
- Door de 'vernatting' die hierdoor mogelijk wordt van het omringende veenweidegebied wordt een aanzienlijk bijdrage geleverd aan vermindering van de uitstoot van CO<sup>2</sup>

- Met de herbestemming van de resterende landbouwgronden tot bouwlocatie c.q. waterbekken wordt een aanzienlijke bijdrage geleverd aan de vermindering van uitstoot van stikstof in de naaste omgeving van het ecologisch kwetsbare veenweidegebied van Noord-Holland..
- Met de ontsluiting door een noordelijke tak van de Noord-Zuidlijn met drie lokale stations en een loopafstand tot die stations van ten hoogste vijf minuten blijft de reistijd van forensen van en naar Amsterdam beperkt tot ca ¾ uur



Afbeelding 4 – studie PURMER-MEER in context

Daar komt bij:

- Omdat de boeren in de mogelijke nieuwe woonlocatie vrijwel allen reeds lang geleden hun grond hebben verkocht aan ontwikkelaars en corporaties zullen er bij de verwerving van de gronden ten behoeve van woningbouw weinig problemen ontstaan.
- De gemeenten Purmerend, Edam-Volendam en Waterland hebben onlangs een bestuurlijke werkgroep gevormd die tot taak heeft een visie op de toekomst van de polder te ontwikkelen. Hoewel op voorhand reeds is uitgesproken dat herbestemming voor woningbouw vooralsnog niet wordt beoogd is hiermee in ieder geval een basis gelegd voor een mogelijk gezamenlijk toekomstig beheer van de polder.

Tegen deze achtergrond is het moeilijk te begrijpen dat in een tijd van hoog oplopende woningnood niet al lang besloten is om in de Purmer, en mogelijk ook in de Wormer aantrekkelijke woonmilieus aan te leggen, gelegen aan nieuwe poldermeren met – zoals de provincie suggereert - ‘iconische waarde’.

Prof. Ir Tjeerd Dijkstra, architect – stedenbouwkundige  
Directeur Stichting PURMER-MEER