

Verslag 105e (online) vergadering 24 juni 2025

<i>Voorzitter:</i>	de heer H. ter Heegde
<i>ARO-leden:</i>	de heer B. Kuipers, de heer M. Holvoet, mevrouw M. Peters, mevrouw M. Kok de heer M. Willemsen, de heer J.E. Abrahamse
<i>Secretaris:</i>	de heer K. Kingma (secretaris, verslag)
<i>Ondersteuning:</i>	de mevrouw M. Warmerdam (provincie Noord-Holland)

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2. Algemene punten en voorbespreking agenda (niet openbaar gedeelte)

Het verslag van de 104e ARO-vergadering van 11 februari 2025 wordt vastgesteld.

3. Voorbespreking agenda

4. Visie Purmer Zuid-Zuid, gemeente Purmerend

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer E. Franke (gemeente Purmerend), mevrouw I. Beelen (provincie Noord-Holland), de heer M. Bongenaar (provincie Noord-Holland), mevrouw J. Dam (provincie Noord-Holland), mevrouw S. Renders (provincie Noord-Holland), de heer E. Bindels (West 8) en de heer M. Petit (West 8)

De heer Bindels geeft een toelichting op het plan. Het deelgebied Purmer Zuid-Zuid is een onderdeel van een bredere ontwikkeling. Om te voldoen aan de aanzienlijke woningbouwopgave onderzoekt de gemeente nieuwe locaties, waaronder de golfbaan en Purmer Zuid-Zuid. In april 2024 is een gebiedsvisie vastgesteld waarin de ambitie is uitgesproken om niet alleen een groot aantal woningen te bouwen, maar ook fors te investeren in natuurkwaliteit en leefomgeving.

Het gebied grenst aan het Purmerbos, dat in beheer is bij Staatsbosbeheer. Deze locatie ligt buiten de bestaande stedelijke contouren en kent een bijzondere bodemgesteldheid: het ligt circa vijf meter onder NAP, waardoor het kwetsbaar is voor kwel en verzilting. Samen met Sweco en het Waterschap is onderzocht hoe het waterpeil kan worden verhoogd om deze processen tegen te gaan. De voorgestelde oplossing is om het waterpeil met dertig centimeter te verhogen in het stedelijk gebied, zodat de verzilting wordt afgeremd en de verschillende watersystemen – agrarisch, stedelijk en natuur – van elkaar gescheiden blijven.

Een andere kern van de gebiedsvisie betreft het landschap. Het Purmerbos, dat nu deels bestaat uit nat productiebos, wordt gezien als een belangrijke landschappelijke kwaliteit die verder ontwikkeld en versterkt moet worden. Het bos verdient een nieuwe positie in het landschap, als drager van de toekomstige verstedelijking. Daarbij wordt gedacht aan betere afwatering, robuustere beplanting en een hogere ecologische en recreatieve waarde.

De stedenbouwkundige visie op Purmer Zuid-Zuid concentreert zich rond de Westerweg, een historische lijnstructuur in het gebied. Langs deze weg wordt een carré gevormd met elementen zoals boomgaarden en oude boerderijen, als nieuwe voorkant van de wijk. Tegelijkertijd wordt veel aandacht besteed aan de mobiliteitsstructuur: de Westerweg wordt getransformeerd tot een route voor langzaam verkeer en fietsers,

en het autoverkeer wordt gespreid via nieuwe infrastructuur. Daarbij wordt ook gekeken naar innovatieve parkeervoorzieningen, zoals parkeergarages geïntegreerd in geluidswallen langs de Verzetslaan, zodat de woonblokken autoluw en leefbaar blijven.

De nieuwe wijk krijgt een hogere dichtheid dan gangbaar is in Purmerend, deels vanwege de woningbouwopgave en deels om een gevarieerd en betaalbaar woonaanbod te kunnen realiseren. Er wordt gestreefd naar een mengvorm van appartementen en grondgebonden woningen, met een focus op compacte bouwvormen en collectieve groene ruimtes. De nieuwe wijk moet zich niet afkeren van het landschap, maar er juist er verbonden zijn. De Verzetslaan blijft daarbij een lastige grens, en zal geen nieuwe voorzijde van de wijk worden. Toch wordt geprobeerd deze weg op een kwalitatieve manier te integreren.

De ARO bedankt de heer Bindels. Door zijn toelichting op de gebiedsvisie is de relatie tussen het Purmer Zuid-Zuidgebied en de Oostflank duidelijker geworden.

Er zijn vragen over de balans tussen behoud van landschap en de forse toevoeging van programma. Er lijkt een spanning tussen de intentie om terughoudend te zijn in de ingrepen en de schaal van de voorgestelde ontwikkelingen. Wellicht is gewenst een visie op te stellen die verder vooruitkijkt en rekening houdt met mogelijk toekomstige verstedelijking van de hele droogmakerij, niet alleen deze eerste fase. De huidige opzet lijkt te veel op de bestaande, gesloten jaren '70-wijken, terwijl juist de Westerweg een structurerend element in de gebiedsontwikkeling zou kunnen worden.

Er is ook een vraag over de gekozen hoge dichtheid en een stedelijke typologie die doet denken aan het Oostelijk Havengebied in Amsterdam, terwijl de locatie relatief excentrisch ligt in Purmerend. De ARO vraagt zich ook af wat het karakter van de Verzetslaan wordt: blijft het een harde scheiding of wordt geprobeerd hier kwaliteit aan toe te voegen? De commissie pleit voor het integreren van het parkeren in de bebouwing om te voorkomen dat er een barrière ontstaat tussen het nieuwe en het bestaande stadsdeel.

Er zijn twijfels over de relatie met het 'stiltebos'. Het is jammer dat bewoners uitzicht hebben op een bos waar ze niet in mogen. Kan het contact tussen stad en landschap niet veel beter?

In de reeds vastgestelde visie op de Oostflank staan ambities over biodiversiteit, bosuitbreiding, en een water- en bodemsturend systeem. Hoe worden deze abstracte ambities vertaald naar concrete maatregelen? En hoe sluit het waterbeheer aan bij bredere doelen voor de Oostflank, en wat is de rol van partijen als Staatsbosbeheer en het Hoogheemraadschap? De commissie benadrukt dat het bos niet mag verworden tot een restgebied dat later pas wordt aangepakt en pleit ervoor om de investeringen in landschap, ecologie en recreatie gelijktijdig met de woningbouw te organiseren. Daarbij hoort ook een nieuwe manier van opdrachtgeverschap, waarbij woningbouw en groenontwikkeling integraal worden opgepakt.

De heer Bindels reageert op de opmerkingen van de ARO. Hij benadrukt dat er nog geen concreet plan is, maar dat er wordt gewerkt aan een overkoepelende visie waarin verschillende onderdelen – zoals parkeren, infrastructuur, landschap en woonmilieu – nog nader moeten worden uitgewerkt. Zo is er bijvoorbeeld nog geen beslissing genomen over hoe het parkeren wordt opgelost, al worden hubs en reservering van openbare ruimte als mogelijke opties genoemd.

De Verzetslaan vormt een knelpunt, omdat deze een fysieke en visuele barrière vormt. Er is behoefte om juist daar een nieuwe woonkwaliteit te ontwikkelen die zich richt op het landschap. Deze drukke weg vormt een harde grens en heeft nauwelijks interactie met de omgeving. Het is niet realistisch om hier woningen direct aan te laten grenzen. Dit onderdeel vergt nog verdere studie.

De heer Bindels spreekt zich uit tegen een plan voor de hele Purmer. Dat zou kunnen leiden tot

ongecontroleerde ontwikkeling door projectontwikkelaars. In plaats daarvan pleit hij voor een gefaseerde aanpak, waarbij oude structuren als de Westerweg en Groene Laan ingezet worden als herkenbare lijnen waarlangs nieuwe woonbuurten kunnen ontstaan, met een sterke focus op fietsroutes en een autoluwe openbare ruimte.

Het bestaande productiebos in dit gebied verdient versterking. Het huidige bos, voornamelijk bestaande uit populieren, is van lage kwaliteit en vereist investeringen om er een aantrekkelijk, duurzaam bos van te maken. Deze verbetering moet hand in hand gaan met verstedelijking, waarbij de bebouwing het landschap omarmt. Op dit moment is er echter weinig financiële steun vanuit de regio om het bos op een hoger peil te brengen. Staatsbosbeheer erkent het probleem, maar kampt met een structureel tekort aan middelen.

Wat betreft het woonmilieu: er is een duidelijke maatschappelijke vraag naar compactere en betaalbare woonvormen. Hoewel de omliggende wijken vooral bestaan uit rijtjeshuizen en tweekappers, is het niet wenselijk om dit klakkeloos door te zetten. In plaats daarvan wordt gekozen voor een nieuwe, stedelijke woonvorm waarin wandelen, fietsen en het gebruik van de openbare ruimte centraal staan, met de auto op afstand.

Conclusie, samenvatting

De ARO spreekt waardering uit voor de heldere opzet van het plan en heeft vertrouwen in de ontwikkeling van het vervolg. Toch zijn er zorgen geuit over de ruimtelijke samenhang, de aansluiting op bestaande structuren en de uitvoerbaarheid van het groene raamwerk. De commissie adviseert om in Purmer Zuid-Zuid de relatie met het stiltebos nader te onderzoeken en het parkeren te integreren in de bebouwing om te voorkomen dat de parkeeroplossing een extra barrière vormt.

De commissie bepleit om de investeringen in landschap, ecologie en recreatie gelijktijdig met de woningbouw te organiseren. Betrokkenheid van meerdere partijen, zoals ook Staatsbosbeheer en het Hoogheemraadschap is hierbij een voorwaarde. De ontwikkeling vraagt om een nieuwe vorm van opdrachtgeverschap, waarbij door middel van een gebiedsfonds woningbouw en groenontwikkeling integraal worden opgepakt.

De ARO stelt voor de visie in overleg met de provincie nader uit te werken. Zij wenst de opstellers hierbij succes. De ARO ziet het plan graag terug als de visie is uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan.

5. Ontwikkelvisie Gebied Manpad, gemeente Heemstede

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer G. Klaassen (gemeente Heemstede), mevrouw M. Witbraad (SVP Architectuur en Stedenbouw), de heer K. Bosman (Timpaan ontwikkeling), de heer R. Rolvink (VE-R landschapsarchitectuur en stedenbouw)

De heer Rolvink geeft een toelichting op het plan. De ontwikkelvisie komt voort uit een intensief participatieproces. In de afgelopen anderhalf jaar is er nauw samengewerkt met omwonenden en de gemeente. Uit dit proces is een stedenbouwkundig en landschappelijk plan voortgekomen dat niet alleen recht doet aan ecologische ambities, maar ook aan wensen en zorgen vanuit de omgeving. De ontwikkelvisie wordt breed gedragen en vormt de richtinggevende koers voor de volgende planfasen.

Het gebied is gelegen tussen de oude duinen bij Groenendaal en het open landschap richting de Leidsevaart. De locatie kent een rijke geschiedenis die teruggaat tot de vijftiende en zestiende eeuw, met als belangrijke

structuren de Herenweg en het Manpad zelf.

Binnen het plangebied zijn diverse functies aanwezig: in het noorden wonen, langs de Herenweg een menging van wonen en bedrijvigheid (zoals kassen), en daarnaast bosrijke delen zoals Groenendaal en Huis te Manpad. Deze gevarieerde context vormt een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling.

De ontwikkeling voorziet in 149 woningen verspreid over een plangebied van 12 hectare. Daarmee is sprake van een lage dichtheid en ruime opzet. De woningen worden geclusterd in drie delen rond een open middengebied. Deze open ruimte blijft vrij van bebouwing en krijgt een inrichting geïnspireerd op natte duinvalleien, met onder meer vochtig hooiland en kruidenrijk grasland.

De ontsluiting van het gebied voor autoverkeer vindt plaats vanaf de Herenweg. Binnen het gebied zelf worden kleinschalige lusvormige wegen aangelegd die de woonclusters ontsluiten. Een netwerk van wandel- en fietspaden verbindt de verschillende delen van het gebied en sluit aan op bestaande paden richting Groenendaal en de Leidsevaart.

De woningen zijn in opzet en schaal aangepast aan hun positie in het plan. De bebouwing aan de Herenweg ligt verder van de straat, met een boomgaard als overgangszone. Aan de noordzijde, grenzend aan bestaande bebouwing, wordt een brede ecologische buffer met water en beplanting gerealiseerd, waarbij minimaal 65 meter afstand wordt gehouden tussen nieuwe en bestaande woningen. In het zuiden wordt met stinzenbeplanting en bosstructuren aangesloten op de bestaande kwaliteiten.

De ARO dankt de heer Rolvink voor de presentatie. De ARO waardeert de zorgvuldigheid waarmee het plan voor het Manpadgebied met een uitgebreide participatie is voorbereid.

Toch heeft de commissie grote zorgen over de ruimtelijke kwaliteit van het plan. Er wordt gevraagd naar de concrete uitgangspunten die hebben geleid tot de driedeling van het gebied en hoe deze zijn verbonden met de landschappelijke kwaliteiten. De stedenbouwkundige opzet roept vragen op over de aansluiting op cultuurhistorische structuren zoals de Leidsevaart en de buitenplaatsen.

Bij de voorgestelde invulling van de locatie als recreatief “kano-paradijs” wordt getwijfeld of dit de beste keuze is. Het vormt een onderbreking van het doorgaande karakter van de Leidsevaart. Daarnaast zijn er zorgen over de robuustheid van de ecologische elementen zoals vegetatiezones en stinzenranden.

Het plan toont woonerfachtige structuren, maar de aansluiting hiervan op de cultuurhistorische context blijft onduidelijk. Er wordt gevraagd hoe de architectonische kwaliteit van de – deels goedkope – woningen geborgd zal worden, en hoe het proces van architectenselectie vorm zal krijgen.

De heer Rolvink reageert op de opmerkingen van de ARO. Hij legt uit dat het plan bewust is opgebouwd met groene buffers en open ruimten tussen de bebouwing, waarbij op verschillende plekken maatwerk is toegepast. Het landschap wordt ingericht met kruidenrijk grasland en natte hooilanden die verwijzen naar de historische kwaliteiten van het gebied. De Leidsevaart blijft in zijn huidige lijn behouden, met natuurvriendelijke oevers aan de binnenzijde van de betonnen beschoeiing, waarbij bewust is gekozen om het water niet te laten meanderen vanwege technische beperkingen. De aanwezige routes zijn verbonden met Groenendaal en Leyduin en dragen bij aan de beleefbaarheid van de buurt. Het beeldkwaliteitsplan en de wijze van architectenkeuze worden in de vervolgfase nader uitgewerkt.

De ARO reageert op de opmerkingen van de heer Rolvink. De ARO merkt op dat het plan naar binnen is gericht. Het plan lijkt vooral tegemoet te komen aan de praktische wensen van de omwonenden. De commissie vraagt zich af of ook het bredere maatschappelijk belang – zoals recreatief gebruik – voldoende is meegenomen. Het is de vraag hoe zichtbaar, toegankelijk en uitnodigend het nieuwe woongebied is voor niet-bewoners. De landschapsontwikkeling moet niet alleen waarde hebben voor de bewoners, maar ook

een herkenbare bijdrage leveren aan het publieke domein.

De ARO mist de interactie met het omliggende landschap. Met name het ontbreken van de oriëntatie op de Leidsevaart – een historisch element waarop bebouwing zich traditioneel juist richt – wordt als een gemiste kans gezien. Ook de stedenbouwkundige structuur en de wegeninrichting worden als “gebiedsvreemd” bestempeld.

Er zijn ook opmerkingen over de gekozen woningtypologie. Het valt op dat er in het plan veel vrijstaande of twee-onder-één-kapwoningen zijn voorzien. De commissie vraagt zich af of andere typologieën niet beter zouden passen bij het landschap én tegelijkertijd ruimte kunnen bieden voor meer woningen of meer inclusiviteit. Ook het ontbreken van publieke of recreatieve voorzieningen wordt als een gemiste kans gezien.

Conclusie, samenvatting

De ARO stelt vast dat het plan al vergevorderd is, maar dat er in de uitwerkingsfase nog kansen liggen om de beoogde kwaliteit daadwerkelijk waar te maken – zowel stedenbouwkundig als landschappelijk. De commissie roept op tot het maken van heldere keuzes. Er wordt gepleit voor een sterker, integraler concept, met een betere balans tussen landschap en stedenbouw en aandacht voor het publieke belang van de plek. De commissie vraagt om bij de verdere uitwerking expliciet aandacht te besteden aan de randen, de woningtypologie, de erfgransinrichting en het recreatief gebruik van het landschap.

De ARO stelt voor het plan in overleg met de provincie nader uit te werken. De ARO wenst de aanvragers succes bij de nadere uitwerking.

6. Energie Route Noord-Holland, provincie Noord-Holland

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer R. van Lindenberg (provincie Noord-Holland)

De heer van Lindenberg geeft een toelichting op de aangeleverde tekst. De tekst gaat over een procesbeschrijving die opgesteld is om duidelijkheid te geven over de rol van de ARO bij energie- en infrastructuurprojecten, met name transformatorstations. Deze beschrijving wordt opgenomen in het handboek *Procesafspraken Elektriciteitsstations*, dat is bedoeld als naslagwerk voor gemeenten om het volledige realisatieproces van dergelijke stations te begrijpen.

De procesbeschrijving onderscheidt twee belangrijke adviesmomenten. Het eerste moment betreft de locatiestudie, waarbij meerdere locatievarianten onderzocht moeten worden. Als minstens één locatie in het landelijk gebied ligt dient advies gevraagd te worden aan de ARO. Het tweede moment betreft de ruimtelijke en esthetische inpassing van het station op de gekozen locatie. Beide momenten zijn cruciaal en staan los van elkaar in de tijd, wat aparte advisering rechtvaardigt. De ARO wordt geacht bij beide momenten betrokken te worden, zodat er tijdig invloed kan worden uitgeoefend op de ruimtelijke kwaliteit.

De ARO bedankt de heer van Lindenberg voor zijn toelichting. Wel vraagt de commissie een toelichting op het onderscheid tussen de twee adviesmomenten. Ook wordt gevraagd of er altijd meerdere locaties moeten worden voorleggen

De heer van Lindenberg legt uit dat het verschil met name ligt in het moment en de aard van de besluitvorming: de locatiekeuze gaat in de tijd vooraf aan de ruimtelijke inpassing, maar is bepalend voor

deze inpassing. Ook benadrukt hij dat de rol van de ARO vooral tot zijn recht komt wanneer er meerdere locaties in het buitengebied worden overwogen.

Conclusie

De ARO geeft aan zich te kunnen vinden in de aangeleverde tekst. De commissie geeft aan het genoemde document belangrijk te vinden als leidraad voor haar rol in het besluitvormingsproces rondom transformatorstations.

7. Rondvraag + afsluiting

Er zijn geen punten voor de rondvraag. De volgende vergadering is op dinsdag 2 september 2025 vanaf 16:00 uur op locatie in Haarlem. De voorzitter sluit de vergadering.