

GEBIEDSPLAN PURMEREND

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN



Bereikbare Steden
8 november 2021

PURMEREND 

GEBIEDSPLAN PURMEREND

ONTWIKKELING VAN DE STADSHARTEN

INHOUD

0. INLEIDING	4
1. DE CONTEXT: PURMEREND 2040	6
2. INHOUDELIJK: DE ROL EN VORM VAN HET SLEUTELGEBIED	8
3. DE ROL VAN HET SLEUTELGEBIED IN DAILY URBAN SYSTEM	10
4. ONTWIKKELINGSSTRATEGIE	12
5. PROJECTENOVERZICHT	20
6. FASERING	28
7. ORGANISATIE EN STURING	30



INLEIDING

Purmerend is een groeiende stad in een prachtige landelijke omgeving. Per 1 januari 2022 fuseren de gemeenten Beemster en Purmerend en gaan zij gezamenlijk richting de 100.000, zowel qua inwoners als vierkante meters. Ook is de nieuwe gemeente onderdeel van het werelderfgoed. Zowel de droogmakerij de Beemster als de Stelling van Amsterdam maken onderdeel uit van het gebied. Purmerend is een geliefde stad om te wonen en te werken en de vraag naar nieuwe woningen en werklocaties is groot. De dagelijkse pendel is vooral gericht op Amsterdam en de Metropoolregio Amsterdam en is een belangrijk ontwikkelpunt in de polycentrische ontwikkeling van de regio. Deze combinatie vraagt om een specifieke benadering van de verdichtings- en verbindingsopgave. Daarom is Purmerend één van de MRA Sleutelgebieden, in dit regionale programma ook wel Stadsharten genoemd.

In de Sleutelgebieden worden grote regionale opgaven opgelost, namelijk de woningbouwopgave, het efficiënt gebruiken van de ruimte en het tot stand brengen van de metropolitane verbinding. Dit betekent verdichten in de binnenstedelijke kernen, dichtbij knooppunten, voorzieningen en bedrijvigheid. De gezamenlijke inzet voor de Sleutelgebieden is dus essentieel voor een goedwerkend 'daily urban system' in de MRA, en sluit tegelijkertijd naadloos aan op onze ontwikkeling van een binnenstedelijk gebied waarvan de samenhang tussen wonen, werken, klimaat, mobiliteit en leefbaarheid het DNA vormt.

Purmerend is in 2016 gestart met het programma Purmerend 2040. Dit programma boekt door een eigenzinnige, consequente en professionele aanpak succes. Het programma heeft ertoe geleid dat we woningen bouwen die passen in de stad die we willen. Er zijn hiervoor beleidskaders vastgesteld, er is een breed draagvlak ontwikkeld en er loopt een groot aantal gebiedsontwikkelingen. Met financiering vanuit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) investeren we

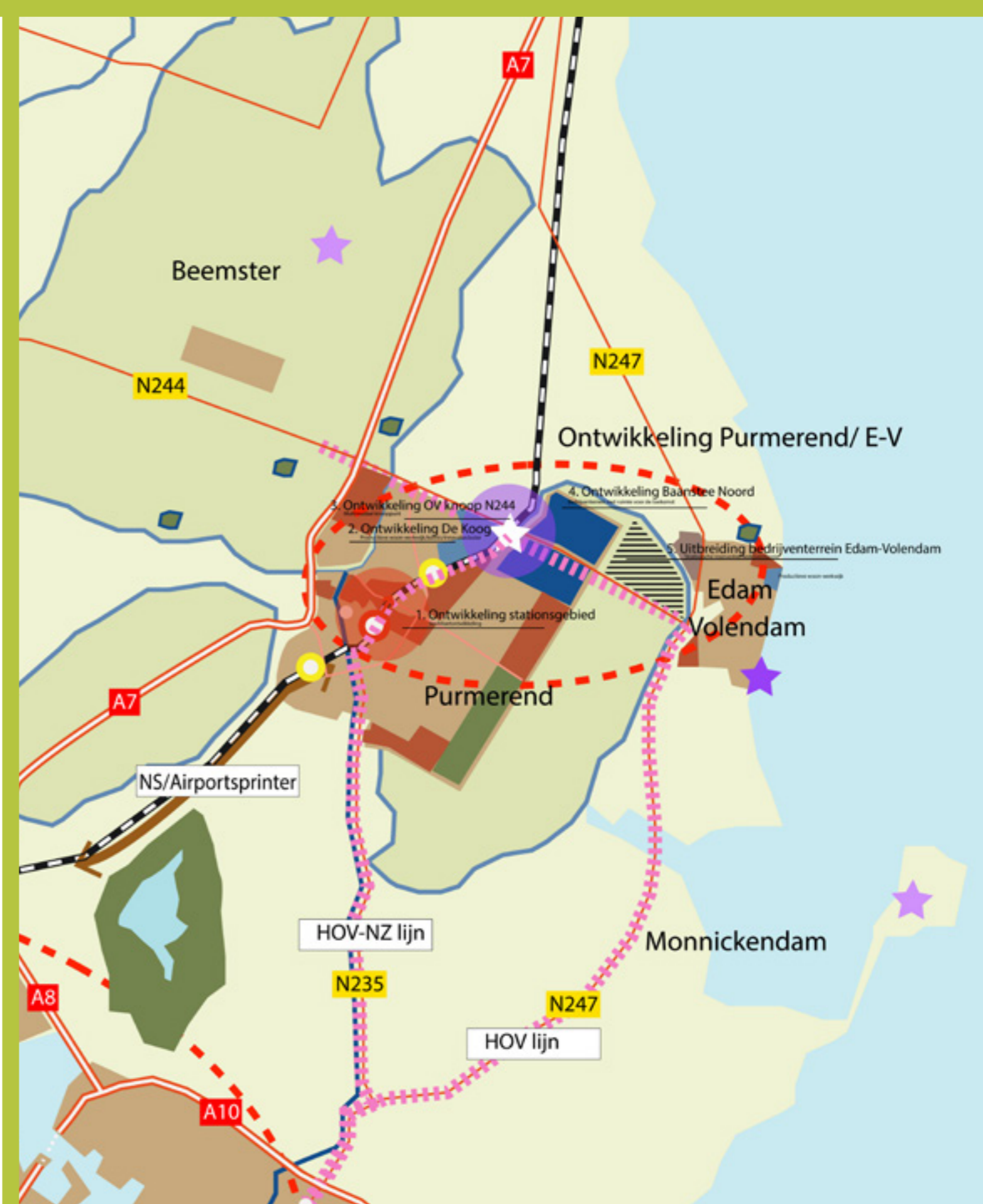
in de bereikbaarheid van Purmerend. Dat betekent een beperking in de groei van het aantal auto's en het verbeteren van de luchtkwaliteit in de MRA. Door te investeren in de infrastructuur kunnen wij verder verdichten en daardoor een grotere bijdrage maken aan de oplossing van het lokale én regionale woningtekort.

De samenwerking onder de vlag van (SBaB) maakt het voor Purmerend mogelijk om drie drukkende structuuropgaven voor de regio op te lossen:

1. De (binnen)stedelijke mobiliteit als geheel wordt getransformeerd zodat de wegen in het Sleutelgebied niet dichtslibben met autoverkeer wat ten koste gaat van de doorstroming en de leef- en luchtkwaliteit;
2. De optimalisatie en robuustheid van het regionale mobiliteitssysteem wordt significant verbeterd;
3. Het wegennet (binnenstedelijk en regionaal) wordt ontlast en het OV wordt efficiënter waarbij het beter benutten van de bestaande infrastructuur vooropgesteld wordt.

We creëren met het Sleutelgebied een regionaal knooppunt in de directe nabijheid van een woon-werkgebied waar leefbaarheid, innovatie, klimaatadaptatie en sociale inclusiviteit centraal staan:

- 8400 extra woningen;
- 3500 extra arbeidsplaatsen;
- OV-knooppunten i.c.m. duurzame mobiliteit;
- Een breed onderwijsaanbod;
- Meer stedelijke en regionale voorzieningen;
- Groei en ontwikkeling van de regionale zorginstellingen;
- Hoogwaardig groen en klimaatadaptieve openbare ruimte;
- Versterken sport, recreatie en cultureel aanbod
- Een veilige en aantrekkelijke leefomgeving.



Het Sleutelgebied reikt van het centrumgebied langs het spoor tot de N244. Het gebied heeft een belangrijke functie in het OV-netwerk en sluit daarmee aan op

de binnenstedelijke hoofdwegen, de Hoornse Lijn, de A7, N244 en de N235 (de Jaagweg) richting Amsterdam-Noord.

1. DE CONTEXT: PURMEREND 2040

Purmerend groeide van een marktstad naar een groeistad in de regio Amsterdam, en ontwikkelt zich tot een complete stad. Purmerend is de afgelopen zes decennia explosief gegroeid en vertienvoudigd qua inwoneraantal, en de voorspelde groei vlakkt niet af. De (huidige en) volgende generaties willen graag in Purmerend blijven wonen. Samen met de regionale woonvraag zorgt dit voor een enorme, toenemende woonvraag.

Met de Agenda Purmerend 2040 is in 2016 een nieuwe weg ingeslagen om de stad in menig opzicht aantrekkelijker te maken. De stad Purmerend wordt parallel met de fusie met Beemster compacter, meer groenstedelijk, completer en gemengder met een leefbare en duurzaam ingerichte openbare ruimte. Daarbij is de focus verschoven van uitleggen naar verdichten. Purmerend 2040 is meer dan een woningbouwprogramma. Met meer woonmogelijkheden voor alle doelgroepen, een sterke sociale inclusiviteit, meer economische activiteiten, een betere bereikbaarheid met ontwikkeling van OV-knooppunten met diverse modaliteiten, meer groene recreatiemogelijkheden, verduurzaming vanuit de basis, en een uitgebreid, goed bereikbaar en laagdrempelig voorzieningenaanbod is het een bijna allesomvattende stedelijke benadering. De benadering vanuit het bredere, integrale perspectief kent breed draagvlak. Veel ontwikkelingen in de bestaande stad zijn in gang gezet of al in aanbouw. Maatschappelijke en economische opgaven worden meegenomen, en we willen dat de stad daarbij zijn verzorgende functie voor de regio versterkt. Dat is de afgesproken doelstelling voor de komende decennia. Het Sleutelgebied is de spil in deze ontwikkeling.

Centrumgemeente

Purmerend heeft als centrumgemeente van de regio Waterland een verzorgingsgebied van ongeveer 180.000 inwoners, vergelijkbaar met een stad als Breda. De ontwikkelingen zorgen ook voor behoud en groei van het

aantal voorzieningen. De winkels in de historische binnenstad, de voorzieningen in het stationsgebied, het Dijklanderziekenhuis, middelbare scholen, sportvoorzieningen en een omvangrijk cultureel aanbod bedienen allemaal deze regio. Een belangrijke opgave is om deze centrumfunctie in de komende jaren uit te bouwen, met bijvoorbeeld de ontwikkelingen omtrent esports en IT. Daarnaast is Purmerend een belangrijke overstapplaats richting Zaanstad, Hoorn en Amsterdam. Kortom een echt sleutelgebied. Cruciaal in al deze opgaven is de bereikbaarheid. Bij de binnenstedelijke opgaven zetten we in op meer ruimte voor het OV, de fiets en de voetganger en minder voor de auto. Bij diverse gebiedsontwikkelingen en inrichtingen van de openbare ruimte wordt daar al op geanticipeerd, maar het is nog niet voldoende; willen we de schaa sprong vergroten dan zijn grote infrastructurele aanpassingen noodzakelijk.

Verdere verstedelijking

Verdichting zit in ons DNA. Als grote, compacte stad te midden van groen en cultureel erfgoed kunnen we de bestaande kwaliteiten van het landschap buiten de stad en de algehele aantrekkelijkheid van de regio versterken.

Waar passend voegen wij een 'hoogstedelijk' milieu toe: gemengde programma's, hoogbouw gecombineerd met een levendige, aantrekkelijke plint en een openbare ruimte die uitnodigt tot verblijven en ontmoeten: woon- en leefmilieus die Purmerend nog niet heeft en waar tegelijkertijd veel vraag naar is. Te midden van dit alles zetten wij in op een 'Leefbare Stad' waarbij niet alleen meer groen en goede luchtkwaliteit prioriteit zijn, maar ook urgente kwesties zoals hittestress, waterberging en ecologische balans tegelijkertijd aangepakt worden. Om deze grote ambitie waar te maken is een transformatie in de stad en met name in en rondom het Sleutelgebied essentieel.



2. INHOUDELIJK: DE ROL EN VORM VAN HET SLEUTELGEBIED

Het Sleutelgebied wordt een woon-, werk- en verblijfsgebied voor de stad en de regio, alsook een essentieel onderdeel voor de regionale OV-schaalsprong en de verwezenlijking van de ambitie van een centrum met minder auto's zoals gesteld in onze visie op mobiliteit.

Centraal in de stad, langs de Waterlandlaan en rondom het centrale OV-knooppunt ontstaat een compleet, compact en levendig centrumgebied, waar de historische binnenstad en het moderne stationsgebied met haar belangrijke voorzieningen zoals het poppodium, ziekenhuis, bibliotheek en bioscoop één ecosysteem worden en waarvan de functie voor de groeiende stad als ook de regio evident is. Het gebied levert

een substantiële bijdrage aan de woonvraag in alle segmenten, door transformaties en herontwikkelingen, waarvan de eerste contouren al zichtbaar zijn.

In economische ontwikkeling wordt onder andere voorzien door in het gebied nieuwe kantoor- en werkconcepten te realiseren in combinatie met een goede bereikbaarheid. Deze voegen waarde toe aan de bestaande bedrijvigheid en komt ten goede aan de profilering als regionaal kantoreengebied met allure. Het programma in dit centrale deel hangt ook samen met de ontwikkeling aan de noordzijde van het Sleutelgebied: dit deel ontwikkelt zich als innovatie- en kennisgebied in combinatie met onderwijs en sport, met rondom de



Spinnepkop de grootste esports-campus van West-Europa als middelpunt. Tevens verkleurt het bedrijventerrein de Koog naar werk- woongebied. De gelijktijdige opschaling van het naastgelegen regionale bedrijventerrein Baanste Noord en op termijn een uitbreiding bij Edam-Volendam maakt dat dit deel zich manifesteert als regionaal werk- en kenniscluster. Met name op het gebied van ICT, esports, zorg, en circulaire (hout)bouw is er potentie om een substantieel aantal arbeidsplaatsen toe te voegen, ook voor werknemers uit de regio zoals vanuit Zaanstad en Amsterdam.

Er is daarbij een sterke relatie met en groei in het onderwijsaanbod voorzien zodat het

innovatieve vermogen en economisch profiel van Purmerend wordt verruimd en versterkt. Samen versterken de ontwikkelingen de agglomeratiekracht van Purmerend.

Groen en infrastructuur vormen de belangrijkste verbindende elementen tussen de verschillende ontwikkelingen en zogenaamde 'parels'. In noord-zuidrichting is dat het spoortracé, en in oost-westrichting de Waterlandlaan en Purmersteenweg. Samen vormen deze assen het kruis waarlangs het Sleutelgebied zich ontvouwt en waarmee het verbonden is met het daily urban system van de MRA.



3. DE ROL VAN HET SLEUTELGEBIED IN DAILY URBAN SYSTEM (BINNENSTEDELIJK EN REGIONAAL)

Zoals gesteld maakt Purmerend deel uit van het Daily Urban System van de MRA, en moet het Sleutelgebied dit regionale netwerk ten goede te komen; verbetering van de verbinding met Amsterdam alsook de knooppuntfunctie voor Waterland en Noord-Holland Noord. Een aantal gerelateerde projecten en dossiers worden hieronder uitgelicht.



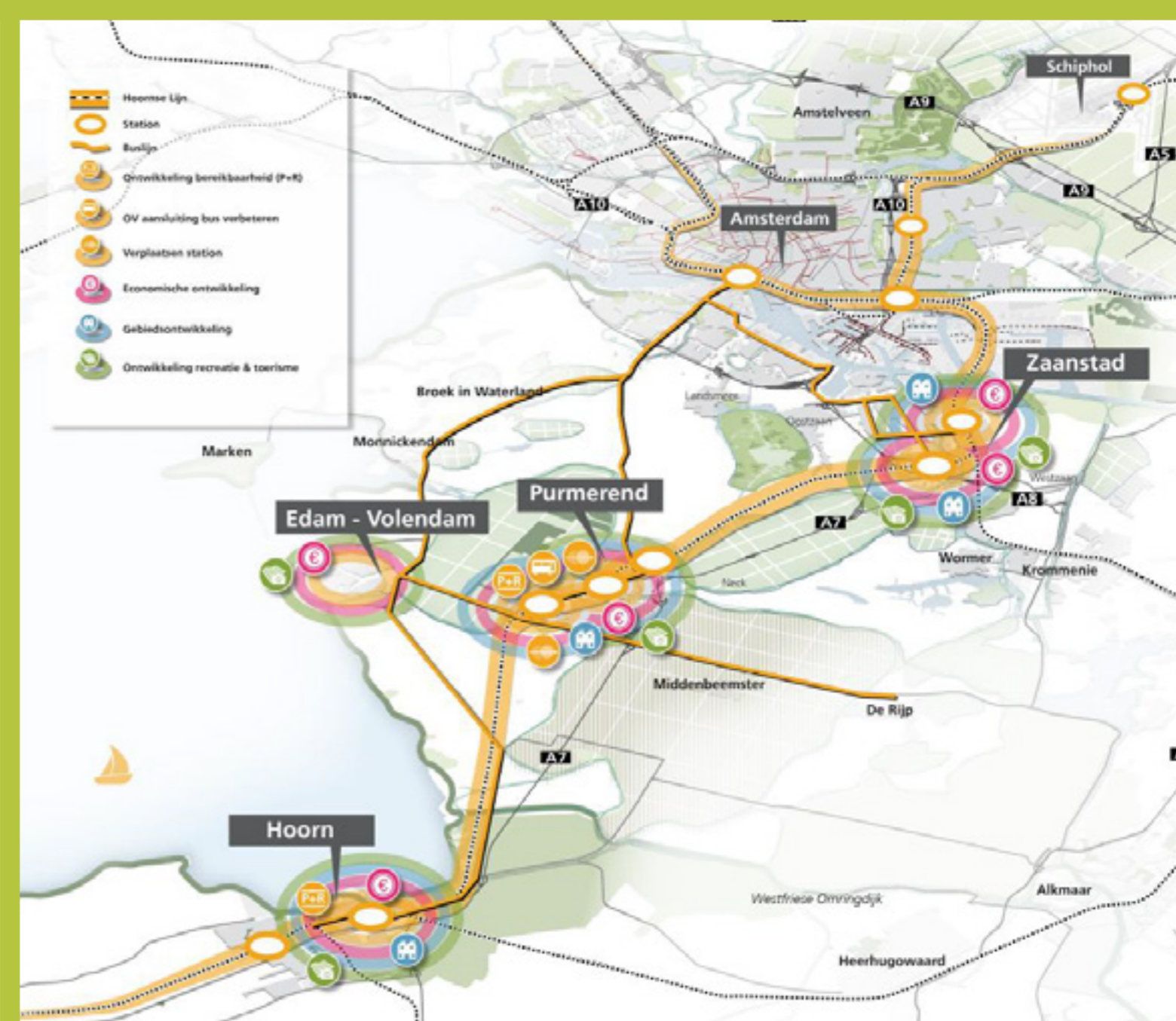
De ontwikkeling van Purmerend tot compacte stad in het groen draagt op meerdere vlakken bij aan de agglomeratiekracht van de regio. Zo zorgt de knooppuntontwikkeling voor een groei van de vervoersvraag, waardoor de OV-corridor kan verbeteren, worden de omliggende groene polders niet aangetast en wordt de woningvoorraad verder aangevuld

Het interne netwerk

De noord-zuidroute (vanaf de Laan der Continenten (3) via de Gorslaan en de Churchillilaan (4) tot en met de S. Allendelaan) vormt de centrale autoroute in de stad. Door de aanpassingen aan de A7 voortkomend uit de Structuurvisie Corridor Amsterdam-Hoorn (2) en de herinrichting van de Waterlandlaan en het weren van doorgaand autoverkeer in het centrum (1) zal de druk op de noord-zuidroute toenemen. Door een aantal infrastructurele aanpassingen, zoals het verlengen van de IJsselmeerlaan en het realiseren van een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Churchillilaan wordt de doorstroming op dit hoofwegennet verbeterd. Het zorgt voor een alternatieve route voor het doorgaande verkeer dat nu nog door het centrum naar het regionaal en landelijk wegennet rijdt.

De stedelijke ring

De A7, N244 en de N235 vormen het regionale en landelijke wegennet. Met het verbeteren van de doorstroming op de noord-zuidroute wordt een centrale route voor de stad geoptimaliseerd. Hiermee wordt de weg 'vrijgemaakt' voor de binnenstedelijke mobiliteitstransitie en zodoende de opschaling van binnenstedelijk OV waarbij de bus prominent is. Dit heeft vervolgens een groot, positief effect op de dagelijkse OV-pendel richting Amsterdam-Noord en, specifiek, de geambieerde positionering van de Jaagwegverbinding als 'doorgetrokken' Noordzuidlijn. In de nabije toekomst wordt tevens de optimalisatie van de route langs de oostflank van



de stad uitgewerkt, waarbij wederom de directe, soepele aansluiting op het regionale wegennet en de genoemde ring vooropgesteld wordt.

Hoornse Lijn

Via de Bestuursvereenkomst Corridor Amsterdam-Hoorn (de BOK CAH, onderdeel van het MIRT) vormt Purmerend samen met de andere tekenende partijen de Uitvoeringsagenda Hoornse Lijn. Het doel is om het OV-product en, specifiek, de spoorverbinding tussen Noord-Holland Noord en de MRA tot grotere waarde te ontwikkelen voor de regionale bereikbaarheid, waarbij de 'First and Last Mile'-maatregelen geprioriteerd zijn. De Hoornse Lijn draagt dan ook bij aan een mitigatie van de groeiende verkeersinfarcten

op het hoofwegennet (HWN) en het (lokale) onderliggend wegennet (OWN).

De samenhang tussen dit programma en Bereikbare Steden is groot: Purmerend stelt de ontwikkeling van de stations naar OV-knooppunten centraal als ook van het tracé als geheel. Het doel is een essentiële bijdrage aan zowel een betere regionale en binnenstedelijke verbinding. Verbetering van de kwaliteit van de spoorverbinding is noodzakelijk om het reizigersaantal te verhogen en een volwaardig concurrent van de auto te kunnen zijn. Gezien de overlap worden de vereiste investeringen dan ook genoemd in het gebiedsplan voor Bereikbare Steden.

4. ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

De economische en maatschappelijke opgaven in het Sleutelgebied vragen om een aantal cruciale ruimtelijke, strategische interventies. Er is gekozen voor gebiedsontwikkeling in 'hoogstedelijke' milieus rondom OV-knooppunten. Een optimale OV- en fietsbereikbaarheid in een leefbare en duurzame omgeving is hiervoor de randvoorwaarde. Door naast de woningbouw tevens werkgelegenheid en onderwijs toe te voegen wordt een tegenspits en daarmee een hogere OV- vervoerswaarde gecreëerd. Dit biedt ruimte voor beter openbaar vervoer, wat weer zorgt voor een aangenaam leefmilieu en versnelt de woningbouwproductie omdat volwaardige alternatieven voor de auto (en daarmee het parkeren) worden geboden. Aansluiting van het Sleutelgebied (en de OV-knooppunten) op de omgeving en bestaande wijken is hierin ook belangrijk, zodat een zeer groot deel van Purmerend hiervan meeprofiteert. Hiermee wordt voorzien in een duurzame gebiedsontwikkeling die toekomstbestendig is en sterk toevoegt aan Purmerend en de regio.

Een gebiedsontwikkeling op dit schaalniveau is er één van een lange adem. Een aantal ingrepen zijn overigens op korte termijn nodig om de ontwikkelingen op gang te brengen. Het zorgt namelijk voor vertrouwen

bij de marktpartijen om mee te bewegen en te investeren. Daarnaast draagt het bij aan draagvlak bij de directe omgeving en het gemeentebestuur, waar met name de aspecten leefbaarheid, verkeer en specifiek parkeren zwaar wegen.

Het lokale wegennet van Purmerend loopt tegen haar capaciteit aan. Uit verkenningen is gebleken dat het geraamde aantal toe te voegen woningen het huidige verkeerssysteem overbelast. De druk op het binnenstedelijk netwerk is reeds merkbaar en neemt toe.

In Purmerend wordt al gewerkt aan het stimuleren van alternatieven voor de auto door onder andere de invoering van stringente parkeerregulering, maar meer maatregelen zijn noodzakelijk om de OV- en fietsmobiliteit aantrekkelijker te maken als logisch alternatief voor de auto.

Op lange termijn zijn daarom ingrepen op gebied van mobiliteit en groen nodig om het uiteindelijke woon- en werkprogramma te kunnen realiseren. Worden deze ingrepen niet gerealiseerd, dan kan de beoogde kwaliteit voor een aantrekkelijke en leefbare woon- werk- en leefomgeving niet behaald worden.

Hieronder volgt een uiteenzetting per strategische interventie:

1. Ontwikkeling OV-knooppunt Centrum

Het centrale treinstation van Purmerend is in de huidige vorm een halte en nog geen-OV knooppunt. Het station ligt niet aan het hoofdstedelijk weefsel en er is weinig interactie tussen de bus en de trein. Tevens laat de uitstraling van het station sterk te wensen over en wordt met name 's avonds sociale onveiligheid ervaren. Dit alles, samen met de beperkte treinfrequentie, zorgt ervoor dat het treingebruik lager dan gewenst is.

De ligging centraal in de stad, nabij de binnenstad en de Beemster fundeert de stevige positionering in de regio en alsook voor de stad zelf. In de directe nabijheid zijn een aantal stedelijke en regionale voorzieningen te vinden, en grootschalige transformaties naar woningen en meer voorzieningen zijn gaande. Voor het stationsgebied zijn een gebiedsvisie en masterplan ('Het Waterlandkwartier') unaniem door de gemeenteraad vastgesteld waarin wordt voorzien in het toevoegen van 1800 woningen, 23.500 m2 werkgelegenheid en 15.000 m2 voorzieningen in een duurzame, hoogstedelijke woon- en werkomgeving waarin het OV en de fiets op de eerste plaats staan.

Het station wordt ontwikkeld tot een volwaardig OV-knooppunt dat het scharnierpunt vormt tussen het bestaande centrum en het middelpunt van de nieuwe uitbreiding van het centrale gebied. Met de ontwikkeling van veel extra volume aan

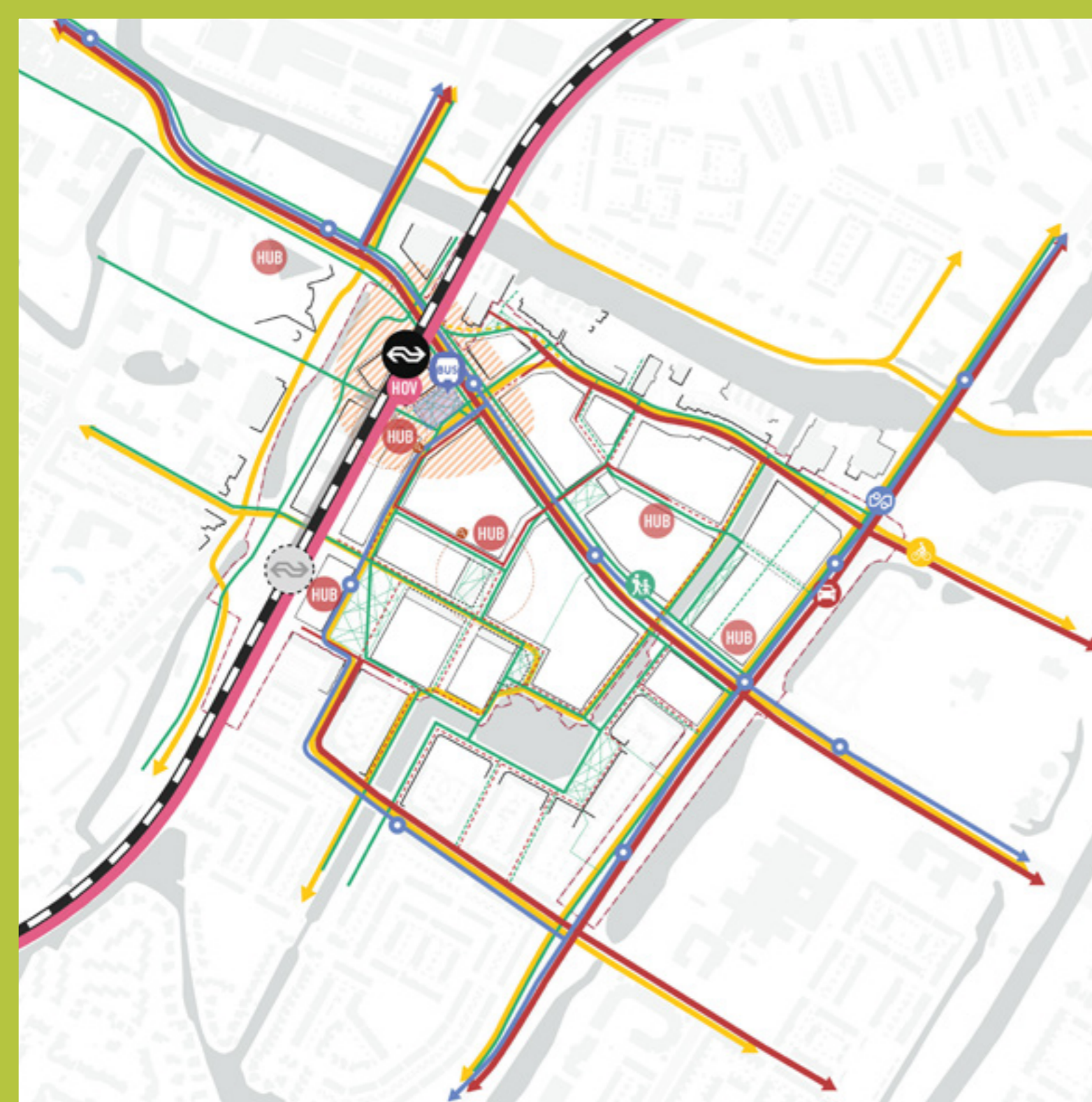
wonen en economische activiteiten langs het spoor kan in een aantal stappen creëren wij een aantrekkelijk gebied, waarmee naast de eerdergenoemde optimalisatie van het bestaande binnenstedelijke systeem en dagelijks noord-zuidpendel ook een tegenspits wordt bewerkstelligd.

Om dit mogelijk te maken worden de perrons verlengd tot aan de Waterlandlaan zodat het station meer een centrale plek krijgt aan het stedelijk weefsel, en de binnenstad en de woon- en werklocaties direct toegankelijk worden. De Waterlandlaan wordt tevens een belangrijke route en halteplek in het busnetwerk. Zodoende ontstaat een optimale aansluiting op de bus, fiets, lopen en auto. Ook geven de langere perrons de mogelijkheid om een intercitytrein te laten stoppen, zodat Purmerend rechtstreeks verbonden kan worden met Amsterdam CS. Het ontwikkelen van een OV-knooppunt waar de trein, de bus, fiets en auto aan elkaar zijn gekoppeld aan de Waterlandlaan maakt verdere verstedelijking in het centrum mogelijk: er ontstaat ruimte om nieuwe woningen voor een brede doelgroep en arbeidsplaatsen toe te voegen met goede aansluiting van het station en het centrum. Deze ingrepen, in combinatie met frequentieverhoging van de trein en een IC haltering maken het Sleutelgebied aantrekkelijker en overzichtelijker voor bewoners, werknemers en bezoekers.

2. Ontwikkeling noordelijk OV-knooppunt

We werken aan de ontwikkeling van een OV-knooppunt aan de N244 oftewel aan de noordzijde van het Sleutelgebied. Dit OV-knooppunt krijgt een grote regionale





betekenis als P+R locatie voor bezoekers, toeristen en werkers uit Noord Holland Noord, als overstappunt voor o.a. Edam-Volendam en als OV-ontsluiting voor de bestaande en te ontwikkelen onderwijs- en werklocaties aan de noordzijde van het Sleutelgebied en van Edam-Volendam. Ook zal hier een keerspoor worden gerealiseerd om de benodigde frequentieverhoging van de airportsprinter mogelijk te maken. Dit laatste wordt in het kader van de Ontwikkelagenda Hoornse Lijn uitgewerkt.

3. HOV-verbinding

Purmerend is rechtstreeks op de Noordzuidlijn aangesloten via een goed functionerend en behoorlijk fijnmazig bussysteem. Maar met de toekomstige ontwikkelingen in het Sleutelgebied en de rest van Purmerend en Beemster loopt het bussysteem in haar huidige vorm tegen de grenzen aan. Grote gelede bussen gaan door de woonwijken, wat leidt tot overlast, grote opstoppingen en onveilige situaties. Ook is het huidige busnetwerk niet ingericht op de toekomstige

gebiedsontwikkelingen. De ontwikkeling van een centraal OV-knooppunt draagt bij aan verbetering, maar is niet voldoende. Daarom wordt gestudeerd op een nieuw vrijliggend HOV-netwerk in de stad, waaraan alle gebieden in het Sleutelgebied worden ontsloten. Door deze aan te sluiten op de bestaande busbaan langs het Noordhollandsch Kanaal wordt als het ware de Noordzuidlijn doorgetrokken, waarmee de OV-transitie voor deze omvangrijke pendel (tot en met de noord- en noordwestzijde van de ring Amsterdam) wordt versterkt. Op termijn biedt de busbaan de kans om omgevormd te worden tot lightrailverbinding. Met deze 'Noordtangent' in combinatie met de verbetering van de trein is Purmerend en diens regio optimaal aan Amsterdam e.v. verbonden.

4. Herinrichting Waterlandlaan

De functie van de Waterlandlaan (en in het verlengde daarvan de Purmersteenweg) als de belangrijkste oost-westverbinding voor het autoverkeer naar het centrum, de A7 en de Jaagweg richting Amsterdam gaat veranderen. Met de aanpassingen van de A7 in het kader van de Corridor Amsterdam-Hoorn zal een deel van het doorgaande autoverkeer niet meer over de Waterlandlaan en door het centrum gaan. Dit biedt kansen om het centrum in te richten met minder auto's, en meer ruimte voor de fiets, voetganger, groen en voorzieningen. Ook de transformatie van

het gebied naar een toekomstbestendig en duurzaam gemengd woon-werkgebied vraagt om een andere, meer leefbare inrichting van de infrastructuur. De schaa sprong naar beter en meer OV biedt kansen om het autogebruik te ontmoedigen, zodat een andere inrichting van de openbare ruimte mogelijk is. De Waterlandlaan blijft met deze aanpassingen een hoofdader voor de stad en regio, maar met name de fiets en de voetganger krijgen voorrang in dit gebied. 'Maaiveldparkeren' en onnodige rijbanen maken plaats voor brede groenstroken, fiets- en voetpaden. Diverse pleintjes langs de route leggen de verbinding tussen het stationsgebied en de binnenstad en geven ruimte voor ontmoetingen. Het parkeren wordt opgelost door middel van centrale parkeervoorzieningen met ook andere mobiliteitsvoorzieningen als fietsverhuur en deelauto's. Op korte termijn kunnen de eerste stappen al gezet worden zodat het ook zichtbaar wordt.

5. Werken

Het aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van het aantal woningen ligt in Purmerend lager dan in andere grotere kernen in de regio. Purmerend wordt vooral gezien als aangename woonstad. Met de ontwikkeling van Baanste Noord en in de toekomst de uitbreiding ten westen van Edam-Volendam zal het aantal arbeidsplaatsen stijgen. Ook



met de ontwikkeling van de esports-campus, zorg, kantoren, MKB en ZZP-ers zien we een grote toename van het aantal arbeidsplaatsen met name in het Sleutelgebied. Purmerend presenteert zich daarmee ook steeds meer als aantrekkelijke werklocatie. In de recent vastgestelde economische visie en uitvoeringsagenda van Beemster en Purmerend is het economisch profiel geduid. Belangrijke pijlers daarin zijn de agrarische

sector, ICT-esports, zorg & welzijn, en circulair/maak (hout)bouw. Met de groei van de bedrijvigheid in het gebied groeit ook de noodzaak om de tegenspits vanuit het zuiden en westen van de MRA te faciliteren.

	Toename arbeidsplaatsen	Toename oppervlakte
Stationsgebied	1700	23.500 m ² en 15.000 m ² voorzieningen
Binnenstad		nntb
Koog/ICTesportcampus	1800	nntb

Toevoeging arbeidsplaatsen Sleutelgebied mei 2021

6. Vergroenen & klimaatadaptatie

Een aantrekkelijke en leefbare woon- en werkomgeving vraagt om een gezonde, veilige en duurzame openbare ruimte. Met het toevoegen van woningen en arbeidsplaatsen moet ook de schaarse openbare ruimte worden vergroend en klimaatbestendig worden ingericht. Dit wordt tegelijkertijd met de onderhouds- en aanlegwerkzaamheden van de ondergrondse infrastructuur bewerkstelligd. Zo wordt het gebied rondom het Spaarbekken heringericht tot een grote, groene waterpartij met ruimte om te zwemmen. De bestaande parken in Purmerend worden de komende jaren verbeterd. In de parken wordt meer ruimte geboden aan recreatie en het kwaliteitsniveau van het groen wordt opgewaardeerd. Ook worden de verbindingen tussen de parken opgewaardeerd zodat er één natuurnetwerk ontstaat.

7. Verbindingen

Cruciaal in het slagen van de ontwikkelingen en de mobiliteitstransitie zijn de verbindingen tussen de wijken, met de voorzieningen en met de regio.

Purmerend is ondanks haar suburbane karakter een compacte stad. Dat zorgt ervoor dat de afstanden relatief klein zijn en veel met de fiets bereikbaar is. Met het oog op

de gebiedsontwikkelingen zijn er ook een aantal hiaten in de verbindingen. Met name ruimtelijke barrières zoals het spoor, de weg en het water zorgen voor knelpunten.

Door de aanpassing van de A7 en een centrum met minder auto's zal het autoverkeer meer gebruik maken van de eerder genoemde noordzuidroute als hoofdonsluitingsweg naar het landelijke wegennet (met name de A7). De gelijkvloerse kruising bij station Overwhere vormt een knelpunt, temeer met het oog op de frequentieverhoging van de airportsprinter. Een ongelijkvloerse kruising is noodzakelijk om de doorstroming via deze hoofdader te midden van de stedelijke groei en verdichting te garanderen.

Dit biedt meteen de mogelijkheid om een directe fietsverbinding te realiseren langs het spoor. Een aantrekkelijke, veilige en direct fietsverbinding in noordzuidrichting in het Sleutelgebied wordt in de huidige situatie namelijk gemist.

Deze nieuwe fietsroute koppelt het centrale deel van het Sleutelgebied met het noordelijke deel rondom de esports-campus en verbindt deze tevens met de sportvelden en de parken. Daarmee wordt een nieuw netwerk aangeboord en wordt bewegen gestimuleerd.



copyright BURA urbanism / LOLA Landscape Architects

Motivering voor de rijksinzet

In het sleutelgebied is voorzien in 8400 woningen en 3500 arbeidsplaatsen tot en met 2040.

Daarmee levert Purmerend een flinke bijdrage aan het woningtekort en de werkgelegenheid. De economische en leefbare positionering van Purmerend en de andere Stadsharten ten opzichte van Amsterdam en de wijze waarop die gebieden in wisselwerking met elkaar van waarde zijn voor het land als geheel, legitimeert een stevige betrokkenheid van het rijk.

Purmerend is goed op weg: Het afgelopen jaar zijn vergunningen verleend voor bijna 1000 woningen. Een deel van de woningen wordt inmiddels gebouwd of zijn ver in de

planvoorbereiding. Echter voor verdere groei is een betere infrastructuur, met name qua OV en fiets als alternatieven voor de auto, randvoorwaardelijk, evenals een klimaatbestendige inrichting. Dit zijn grote investeringen die de gemeente niet volledig zelf kan dragen. Ontwikkelingen als deze - zo blijkt ook uit de financieel-economische inventarisatie van het totaal van de Sleutelgebieden - kennen een publiek tekort. Tekorten van € 25.000,- per woning(equivalent) zijn gebruikelijk en overbrugbaar, maar vragen wel om rijksinzet. Via het programma Bereikbare Steden vraagt Purmerend daarom om aanvullende rijksinzet door bij te dragen aan de ontwikkeling van het Sleutelgebied van Purmerend.

PROJECTENKAART

Ruimtelijke projecten

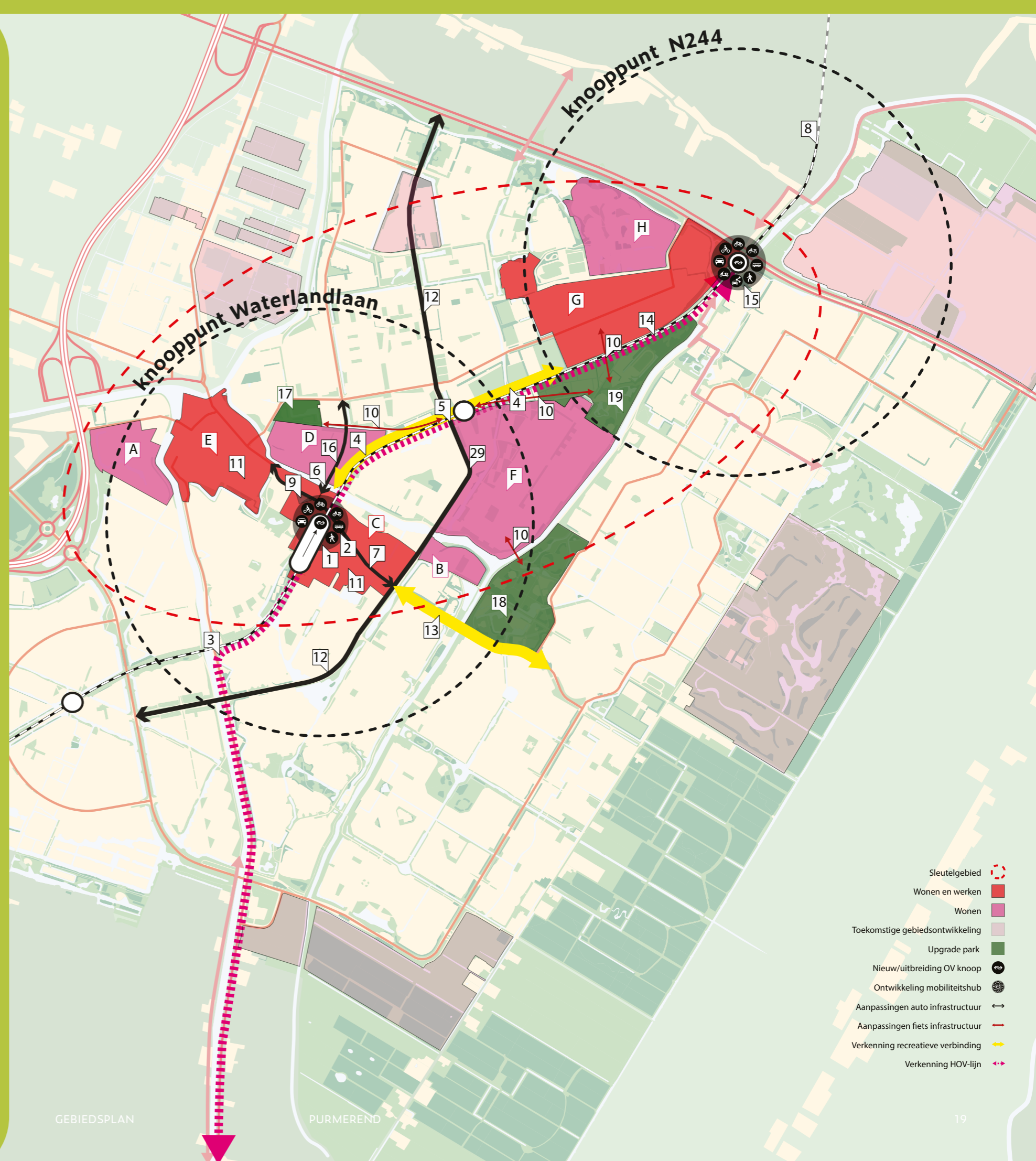
- A. Kop West
- B. Klein Where
- C. Stationsgebied (Waterlandkwartier)
- D. Wagenweggebied
- E. Historische binnenstad en omliggende projecten
- F. Wheermolen Oost
- G. De Koog
- H. Kwadijkerpark

Infrastructurale projecten

1. Ontwikkeling OV knoop Waterlandlaan
2. Verbeteren bushaltering OV knoop
3. Realisatie HOV baan 1e fase
4. Verbeteren fietsverbinding De Koog/IT campus-Centrum
5. Aanleg tunnel Churchilllaan
6. Aanleg fietsbrug over de Where
7. Herinrichten Purmersteenweg-Waterlandlaan
8. Realisatie keerspoor
9. Aanleg parkeergarage Stadhuis/Waterlandkwartier
10. Verbeteren fietsstructuur
11. Centrum autoluw
12. Verbeteren doorstroming NZ route (N244 / A7)
13. Versterken verbinding Waterlandlaan-Leeghwaterpark
14. Realisatie HOV baan 2e fase
15. Ontwikkeling OV knoop N244
16. Aanvullende maatregelen ontsluiting

Groenprojecten

17. Parkenplan fase 1: herinrichten Kooimanpark
18. Parkenplan fase 1: herinrichten Leeghwaterpark
19. Parkenplan fase 1: herinrichten Park De Dwarsgouw



5. PROJECTENOVERZICHT

In Purmerend zijn de afgelopen 3 jaar ruim 2000 woningen gebouwd en zitten er 10.000 in de plancapaciteit. Dat is meer dan eerst was voorzien.

Er is binnen het Sleutelgebied nog ruimte voor maximaal 8400 woningen. Dat is een zeer groot aandeel van de totale Purmerendse en regionale behoefte. De belangrijkste doelgroepen zijn eenpersoonshuishoudens,

starters en ouderen. We zien dat daar de grootste woonbehoefte is en wens om dichtbij de voorzieningen te wonen.

Als uitgangspunt wordt bij alle ontwikkelingen van 4 of meer woningen het principe 30-30-40 gehanteerd. Dat betekent dat minimaal 30% bestaat uit sociale huurwoningen en 30% uit middelduur.

	Aantal woningen	Sociaal	Middelduur	Vrije keuze
Stationsgebied	1800	540	540	720
Binnenstad e.o.	701	76	23	602
Kop West	848	254	254	339
Wagenweggebied	1295	416	319	560
Wheermolen Oost	1176	508	371	297
Koog/IT-esportscampus	400-3500*	120-1050	120-1050	160-1400
Kwadijkerpark	340	100	-	240
Klein Where	127	38	38	51

Plancapaciteit Sleutelgebied mei 2021

*Nota bene: voor de Koog is minimaal in 400 woningen voorzien, waarbij de randvoorwaarde is dat deze de bedrijfsmatige activiteiten niet in de weg mag staan.. Ruimte voor extra woningen wordt onderzocht. De realisatie van een OV knooppunt bij de N244 is hiervoor cruciaal

Stationsgebied: het Waterlandkwartier

In het Waterlandkwartier, centraal in de stad, worden 1800 woningen toegevoegd. Door het ontwikkelen van een OV-knoop aan de Waterlandlaan wordt het gebied optimaal ontsloten met het openbaar vervoer. De nieuw te bouwen woningen en de aantrekkelijk ingerichte omgeving voegen waarde toe aan de stad en regio: hier wordt namelijk een divers aanbod in een hoogstedelijk gemengd gebied gerealiseerd. De woningen zijn kwalitatief hoogwaardig en aantrekkelijk en bevinden zich in een woonmilieu dat Purmerend (nog) niet heeft, maar waar wel veel vraag naar is. Daarbij gaat het om een combinatie van ouderen en

jongeren, zowel voor diegenen met een smalle beurs alsook met een grote beurs. Er is in het Waterlandkwartier ruimte voor nieuwe, aanvullende woonvormen, zoals maisonnettes, BeBo's (Beneden- en bovenwoning), stadswoningen en woongerelateerde functies. Zorgvoorzieningen worden gecombineerd met woningen, waarmee de relatie tussen de sterk vertegenwoordigde zorgsector in het Waterlandkwartier en het stedelijk wonen wordt versterkt. De aanwezigheid van deze zorgverleners en voorzieningen maakt het gebied een aantrekkelijke woonomgeving voor ouderen. De ontwikkelingen kunnen aanleiding geven voor het realiseren van woonconcepten zoals bijvoorbeeld een stedelijk Knarrenhof.



copyright BURA urbanism / LOLA Landscape Architects

De tegenhanger daarvan voor jonge startende doelgroepen past ook goed in het Waterlandkwartier, zoals woongroepen (het zgn. 'Friends'-concept), waarin bewoners voorzieningen als een wasruimte, een dakterras, tuin of leefruimte delen.

Binnenstad e.o. (inclusief brug tot brug).

De historische binnenstad is de huiskamer van Purmerend en wil dat ook voor de regio Waterland zijn. Het streven is deze kernwaarde vast te houden en waar mogelijk nog te versterken. Verdere ontwikkeling is ook van belang voor de vitaliteit en leefbaarheid van de binnenstad. Daarbij gaat het om het versterken van o.a. het winkelhart, het horecaplein, evenementen en activiteiten en ook het toevoegen van woningbouw. Er is veel vraag naar wonen in de binnenstad. Het

kernwinkelgebied wordt compacter, waardoor de randen ruimte bieden voor woningbouw. Daarbij is de ambitie doorgaand autoverkeer uit de binnenstad te weren, zodat er mogelijkheid is de wegen meer verblijfskwaliteit en meer ruimte voor de fiets en voetganger te geven. De gemeente heeft ruim 17 miljoen euro geïnvesteerd in de bouw van een nieuwe parkeergarage (oplevering voorjaar 2023). De ligging aan de rand van de binnenstad in combinatie met groen en voorzieningen op het bovengesloten plein zorgt voor meer leefbaarheid en klimaatadaptatie in het gebied. Bij nieuwbouw in het gebied wordt het historisch karakter behouden en versterkt en waar mogelijk in combinatie met detailhandel, horeca, wonen en voorzieningen zodat zo veel mogelijk mensen (Purmerenders,

Waterlanders, recreanten en toeristen) verspreid over dag, week en/of seizoen zo lang mogelijk gebonden blijven aan de historische binnenstad. Een project als wonen boven winkels is hiervoor een belangrijke aanjager. Op een aantal plekken kunnen nog woningen al dan niet in combinatie met andere functies worden toegevoegd.

Wagenweggebied

Het Wagenweggebied is een (voormalig) bedrijventerrein met woningen, grootschalige detailhandelsvestigingen, twee tankstations, en diverse autobedrijven. Door de verscheidenheid aan functies en de onsamenvangende bebouwing oogt het gebied rommelig en past het niet meer in de binnenstad van morgen. De ambitie is om het gebied te transformeren van een bedrijventerrein naar een levendige, stadse wijk, waar wonen, werken en verblijven samengaan. De ligging nabij de binnenstad, voorzieningen en treinstations maken dat het gebied zich leent voor intensieve bebouwing en stedelijke woonmilieus. Binnen het Wagenweggebied lenen sommige locaties zich voor een transformatie op korte termijn en andere meer op lange termijn. Dat betekent dat het gebied gefaseerd ontwikkeld wordt.



Wheermolen Oost

Wheermolen-Oost bestaat meer dan vijftig jaar en is toe aan vernieuwing. De wijk bestaat voor een groot deel uit sociale huurwoningen en is erg populair onder starters. Zowel de woningen van de woningcorporatie Intermaris als het openbaar gebied, de riolering en bepaalde voorzieningen moeten worden opgeknapt. Samen met de corporatie is een ontwikkelplan gemaakt. Het gaat dan onder andere om sloop-nieuwbouw van een deel van de laagbouwflats aan de oostzijde van de buurt, alsook renovatie van een aantal flats en het toevoegen van middeldure en dure woningen. Ook wordt het winkelcentrum vernieuwd, en worden de openbare ruimte en de verbinding met het omliggende groen en water verbeterd. Het Dwarsgouwpark is één van de parken van Purmerend en kent veel recreatieve functies. Het park wordt in het ontwikkelplan meegenomen

en geoptimaliseerd zodat het meer deel uitmaakt van de wijk. Daarmee wordt een wijk ontwikkeld die gezond, gezellig en gemengd is.

Wheermolen-Oost grenst aan treinstation Overwhere. Rondom dit treinstation vindt verdichting plaats. Aan de andere zijde van het spoor liggen sportvelden en het scholencluster. De fietsverbindingen naar dit voorzieningsgebied worden verbeterd door een fietstunnel onder het spoor door thv het dwarsgouwpark. Zo wordt ook een verbinding tussen twee parken en daarmee een groen netwerk bewerkstelligt. De Churchillaan is een hoofdroute van de stad en ontsluitingsweg naar Wheermolen Oost. De gelijkvloerse kruising bij het spoor wordt op termijn ondertunnelt. Tevens worden langzaam verkeersverbindingen over de tunnel gelegd zodat meerdere wijken en voorzieningen optimaal ontsloten worden voor de fietsen en de voetgangers



De Koog & de IT esportsampus

Aan de noordzijde van het Sleutelgebied doet zich een grote kans voor een regionale campus en levendig woon-werkgebied voor. De Koog is een gemengd bedrijventerrein en herbergt zowel grote ondernemingen als kleine startende bedrijven. Daar waar de milieuovertlast beperkt is, willen we de combinatie maken met woningbouw en met ondernemers die willen pionieren. Het doel is de woonfunctie zodanig toe te voegen dat dit versterkend werkt voor de economische en maatschappelijke kansen van De Koog en Purmerend als geheel. Dat doen we in aanvulling op de veelzijdige bedrijvigheid die De Koog rijk is en in verbinding met de andere

ontwikkelgebieden en regio. De ontwikkeling geeft ook sociale kansen. Naast opleiding en plekken voor zelfontplooiing hebben de nieuwe functies in het gebied ook invloed op de aanliggende woonwijken; ook zij kunnen hiervan gebruikmaken, wat de woon- en leefkwaliteit verhoogd.

Fysieke verbindingen, zoals een directe fiets- en HOV-verbinding met het centrale stationsgebied en de naastgelegen wijk Wheermolen-Oost zijn daarin van groot belang. Naast het bedrijventerrein bevindt zich het scholeneiland met meerdere middelbare scholen en scholen voor beroepsonderwijs. Door de aanwezigheid van Purmer Valley en H2O Esportsampus Amsterdam ontwikkelt dit gebied zich tot een specialistisch, internationaal IT-centrum.

De combinatie met werken en de campus trekt vooral starters, expats, creatievelingen, ZZP'ers en werknemers aan. Voor deze doelgroepen is de verwevenheid van het wonen, werken en ontwikkelen veel vanzelfsprekender. Deze gemeenschappelijke deler biedt ook ruimte voor collectieve woon-werkplekken. De toekomstige bewoners zijn vooral georiënteerd op duurzame vervoersmiddelen zoals de fiets, OV en deelmobiliteit, maar het gebied is nog niet optimaal ontsloten op het stedelijk, regionaal en landelijk fiets- en OV-netwerk. Daarom wordt voorzien in een nieuw OV-knooppunt aan de N244. Hiermee wordt niet alleen de Koog optimaal ontsloten op het OV, maar bedient het de hele regio. Realisatie van dit OV-knooppunt is nodig om het woningbouwprogramma op de Koog te optimaliseren, waarbij de synergie met het werken (en de bestaande bedrijven) behouden blijft.

Kwadijkerpark

Het Kwadijkerpark ligt aan de noordkant van Purmerend en in het verlegde van park De Noord. In dit lommerrijke gebied is een GGZ-instelling met diverse woonvormen en voorzieningen gehuisvest. Momenteel wordt hier nieuwbouw voor de GGZ-instelling in combinatie met reguliere woningen wordt gepleegd. Dit alles te midden van volwassen bomen, waterpartijen en een rustige omgeving, waarmee ook de sociale interactie tussen de nieuwe en bestaande inwoners wordt versterkt. Het Kwadijkerpark is bedoeld voor iedereen en heeft een gevarieerd aanbod van sociale huur- en koopwoningen. Door de ligging nabij de N244, en rechtstreekse busverbinding met Amsterdam is het gebied goed bereikbaar.

Waterlandkwartier

Door haar centrale ligging, OV-bereikbaarheid en veel voorzieningen rondom is hier met name ruimte voor een kantoorhoudend programma. Het is dé plek en dé kans om te voorzien in kantoorruimte die voldoet aan de nieuwe eisen die ook de gevolgen van de coronacrisis aan onze samenleving stelt: innovatieve, goed geutiliteerde, gemengde/ gedeelde kantoren met voldoende ruimte en veiligheid; een trend die met de groei van het thuiswerken een vlucht zal nemen. Een vestigingsplaats voor de zakelijke en financiële dienstverlening, informatie & communicatie, advies & onderzoek, zorg, kleine tot middelgrote regiokantoren, flexibele kantoren en zzp-werkplekken. Ook is ruimte voor HBO-onderwijs in combinatie met de ontwikkeling van IT-esports op de Koog. Door de brede profilering wordt de centrumfunctie van het Sleutelgebied benadrukt.

De Koog IT-esportscampus

De Koog heeft als oudste bedrijventerrein van de stad het 'maken' in zijn DNA. Op De Koog krijgen pionieren, leren, ontwikkelen en het ambacht de ruimte. Purmerend positioneert zich steeds meer als hub voor IT en (hout) bouw. Innovatieve specialisten maken hier straks hun producten, met het onderwijs als directe burens. Werkplaatsen, studio's en creatieve kantoren vormen het toekomstige beeld van deze kant van De Koog. We zetten daarnaast in op een campus voor leren, ondernemen en werken rondom IT en esports. De ontwikkelingen die gaande zijn rondom de esports werken als een magneet op starters in de ICT en in het bijzonder op de esportsbranche. De aanwezigheid van onderwijsinstellingen en sportvoorzieningen zorgen voor een waardevolle synergie.

Daarnaast biedt het een interessante verbinding met het centrumgebied, oftewel de plek waar de focus ligt op de zakelijke dienstverlening, maar waar ook ruimte is voor esports leisure en HBO-onderwijs. Er liggen kansen voor het realiseren van innovatie, 'learning & development' in een campusachtige omgeving, een landelijke hotspot, met ruimte voor grote evenementen en een broedplaats voor een nichemarkt in opkomst.

Wat is er nodig: de gebiedsoverstijgende investeringen tot 2030

De binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen gaan gepaard met grote mobiliteitsingrepen, met name voor het OV en de fiets. De

gebiedsontwikkelingen kunnen niet worden gerealiseerd als de auto zodanig gefaciliteerd blijft:

- De kosten voor parkeervoorzieningen onder gebouwen zijn erg hoog, wat ten koste gaat van de betaalbaarheid van woningen;
- De huidige parkeernormen zorgen ervoor dat het aantal woningen dat kan worden gerealiseerd laag is en niet aan de woonvraag kan worden voldaan;
- Het blijven faciliteren van de auto, met de bijbehorende infrastructuur op de 'oude' manier geeft weerslag op de leefbaarheid en draagt niet bij aan de duurzaamheidopgaven.

Uitstekende OV- en fietsinfrastructuur en -voorzieningen zijn daarom randvoorwaardelijk in de gebiedsontwikkeling en versnelling van de woningbouw. Belangrijk is ook om draagvlak onder de inwoners en politiek te bewerkstelligen. Anders gaat dit ten koste van de besluitvorming en daadwerkelijke realisatie. Om dit te bereiken zijn een aantal gebiedsoverstijgende interventies en investeringen nodig op het gebied van mobiliteit en groen, namelijk:

1. Ontwikkelen OV-knoop Waterlandlaan

Het Waterlandkwartier in haar huidige vorm is geen hoogwaardige entree naar de binnenstad en de ontwikkelingsgebieden rondom. Het station ligt niet aan het stedelijk weefsel en voelt met name s' avonds sociaal onveilig. Ook de trein en de bus sluiten niet goed op elkaar aan qua loopafstand en tijden. Tevens is de treinfrequentie zeer matig. Dit alles zorgt ervoor dat de trein beperkt wordt gebruikt als vervoermiddel. Met de toename van het aantal inwoners en werknemers rondom het station en door het ontmoedigen van het autogebruik zal het aantal treinreizigers toenemen. Dit is ook nodig, omdat bij de binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen niet voorzien kan worden in parkeerplaatsen volgens de reguliere normen. De ontwikkelingen lopen daardoor vast. Tevens verdwijnen veel parkeerplaatsen in Amsterdam waar de werkende forens uit Purmerend parkeert. Goed en aantrekkelijk OV is nodig om de gebiedsontwikkelingen te versnellen. Dit uit zich in:

- Verbetering van de OV-producten (trein en bus) en diens onderlinge aansluiting;
- De betere positie van het station in het stedelijk weefsel door de perrons te

verlengen naar de Waterlandlaan en daar een entree te maken;

- De verlengde perrons maken tevens IC-haltering mogelijk;
- Het station krijgt daarmee een duidelijke voorkant, is sociaal veilig en toegankelijk voor iedereen;
- De realisatie van een keerspoor t.h.v. de N244 waardoor door frequentieverhoging van de airportsprinter mogelijk is;
- De realisatie van een mobiliteitshub waar de fiets en auto geparkeerd kunnen worden en waar bovendien deelauto en -fietsen zijn;
- De nieuwe parkeergarage bij het stadhuis (en zodoende naast het station), welke gereedkomt in 2023;
- De spoortunnel/het viaduct op de Waterlandlaan zal aangepast moeten worden om een goede doorstroming en (sociale) veiligheid voor de fiets- en voetganger te kunnen garanderen.

2. Bushaltering Waterlandlaan

Het bussysteem van Purmerend naar de regio (en met name richting Amsterdam) is fijnmazig en goed. Daarentegen schiet het interne bussysteem van Purmerend tekort. Ook de koppeling van de bus en trein is slecht, waardoor de keuze voor de reiziger beperkt is. Bij de ontwikkeling van een OV-knooppunt hoort ook een goede busaansluiting. Met de verknoping van het station aan de Waterlandlaan wordt hier

ook een goede bushaltering gerealiseerd, waardoor de aansluiting op de trein optimaal is. Dit zorgt, samen met bijvoorbeeld deelmobiliteit, voor optimale voor- en natransport en keuzevrijheid voor de reiziger. Hiermee kan een volwaardig OV-product worden aangeboden en ontstaat er ruimte om anders om te gaan met parkeernormen dure parkeergarages onder de gebouwen niet nodig zijn. Dit draagt bij aan de versnelling van de woningbouw en ook aan een duurzame leefomgeving.

3. HOV-baan 1e fase

Met de vrijliggende busbaan langs het Noordhollandsch Kanaal (N235) heeft Purmerend een directe aansluiting op de Noordzuidlijn. De busbaan loopt nu door tot het Tramplein, het busstation, aan de westkant van de binnenstad. Echter, de grote gebiedsontwikkelingen vinden met name plaats langs het spoor aan de oostkant van de binnenstad. Ergo, deze ontwikkelgebieden zijn niet direct aangesloten op de bestaande vrijliggende busbaan naar de Noordzuidlijn en liggen ver van het busstation Tramplein. Met de aanleg van een vrijliggende busbaan aan de oostkant van de binnenstad zijn ook de grote gebiedsontwikkelingen (en daarmee veel inwoners en werknemers) direct aangesloten op de Noordzuidlijn. Op (langere termijn) termijn zou de baan gebruikt kunnen worden door de metro dan wel lightrail.



4. Fietsverbinding de Koog-Centrum

Het centrumgebied en de Koog zijn grote ontwikkellocaties van Purmerend. In beide gebieden wordt voorzien in een combinatie van wonen en werken, maar beide met andere doelgroepen en andere uitstraling. Ze zijn dan ook onderling complementair. Ze liggen hemelsbreed niet ver van elkaar vandaan, echter goede en directe fietsverbindingen tussen de gebieden ontbreken. Dit is wel noodzakelijk voor een optimale synergie tussen beide gebieden en goed OV-gebruik. Aan de noordzijde van het spoor en t.h.v. de sportvelden is ruimte voor een fietsverbinding waarmee tevens de sportvoorzieningen een goede en directe ontsluiting krijgen evenals de onderwijsvoorzieningen en de esports-campus. Dit stimuleert sporten en recreatie en draagt zodoende bij aan de gezondheid en leefbaarheid van de inwoners.

5. Tunnel Churchilllaan

De binnenstad en het centrumgebied worden autoluw. Dit is nodig om een aantrekkelijk en leefbaar woon- en verblijfsgebied te kunnen garanderen. Dat betekent dat een groot deel van de auto's zich anders gaat verplaatsen door de stad en meer gebruik maakt van de noord-zuidroutes tussen de N244 en de A7. De gelijkvloerse spoorwegovergang t.h.v. treinstation Overwhere vormt een barrière in de doorstroming en is aangemerkt als onveilig verkeerspunt. Met het oog op de toenemende frequentie van de treinen zal dit nog meer toenemen; een ongelijkvloerse overgang is dus noodzakelijk voor de doorstroming en de veiligheid. Dit biedt tevens de mogelijkheid om de nieuwe fietsverbinding tussen de Koog en het centrum ook over de Churchilllaan dan wel Den Uyllaan te leggen, waardoor een directe (kruispuntvrije) fietsroute mogelijk is.

6. Fietsbrug over de Where

De huidige bruggen over de Where zijn krap voor de fietsers en de voetgangers en daarmee onveilig. Het aantal fietsers zal in de toekomst verder toenemen. Om het station en de binnenstad met de fiets goed te bereiken zal een separate brug voor langzaam verkeer moeten worden toegevoegd. De brug komt ter hoogte van de Kooimanbrug of de Hoornse Brug.

7. Herinrichten Purmersteenweg-Waterlandlaan

Beide straten liggen in elkaars verlengde en verbinden het oosten van Purmerend met het station, de binnenstad en de A7. In de huidige situatie zijn beide straten ingericht

met asfalt en voor het autoverkeer. Met de toename van het aantal woningen en de wens voor een aantrekkelijker verblijfsgebied zullen beide straten heringericht worden tot stadsstraat met meer ruimte voor groen, fiets en voetganger.

8. Uitvoering van het Parkenplan

De parken in het Sleutelgebied zijn belangrijk voor de inwoners om te ontspannen en te sporten. Met de toename van het aantal inwoners zal het gebruik van de parken toenemen. Daarnaast hebben de parken een belangrijke functie in de klimaatopgave en de biodiversiteit. De bestaande parken zullen hiervoor heringericht moeten worden evenals de verbindingen tussen de parken. In het gebied gaat het om een drietal parken.

9. Realiseren keerspoor

De huidige frequentie van de trein is twee keer per uur. Dit is te weinig om een goed alternatief te zijn voor de auto. Om de frequentie van de airportsprinter te verhogen is een keerspoor noodzakelijk ten noorden van Purmerend. De frequentieverhoging draagt bij aan aantrekkelijk (en daarmee aan meer gebruik van) openbaar vervoer.

10. Aanleg parkeergarage stadhuis

Voor het stadhuis wordt een ondergrondse parkeergarage met levendig stadsplein gerealiseerd. De parkeergarage ligt tussen het station en de binnenstad in en vormt een belangrijk stapsteen tussen beide. Het wordt gebruikt voor bezoekers aan de binnenstad, stadhuis, voorzieningen, station en bewoners aldaar.

11. Algehele verbetering fietsstructuur

Purmerend is een compacte stad waarbij alles op fietsafstand is. Echter zitten er nog een aantal hiaten in de fietsinfrastructuur, zoals onveilige oversteekplaatsen en niet rechtstreekse verbindingen. De fietsinfrastructuur moet op orde zijn, met name naar de OV-knooppunten, bedrijvigheid, voorzieningen en openbare ruimte zoals parken. Er zijn nog een aantal knelpunten en ontbrekende schakels die moeten worden opgelost. Tegelijkertijd worden ook de recreatieve en ecologische kansen meegenomen.



6. FASERING

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
OV knoop Waterlandlaan		Verlengen perrons naar Waterlandlaan								
		Bushaltering Waterlandlaan								
		HOV baan 1e fase (tot Waterlandlaan)								
		Keerspoor nabij N244								
Waterlandkwartier	307				493					1000
		Purmersteenweg-Waterlandlaan								
		Fietsstructuur (o.a. Purmerenderweg, Kooimanweg)								
		Parkenplan: Leeghwaterpark								
Binnenstad e.o.	467				134					100
		Parkeergarage stadhuis								
		Fietsbrug over de Where								
		Centrum met minder auto's								
Kop West	848									
Wagenweggebied	370				639					300
		Parkenplan: Kooimanpark								
Wheermolen Oost	64				759					353
		Tunnel Churchillaan								
			Parkenplan: Dwarsgouwpark							
Wheermolen Oost	200				200					Optie 3100
		Fietsroute de Koog-Centrum								
						HOV baan 2e fase				
										OV knoop N244
Kwadijkerpark	340									
Klein Where	127									

Inschatting planning inclusief nadere verkenningen

7. ORGANISATIE EN STURING

8.1 Organisatie

Dit sleutelgebied is een samenwerking tussen de MRA, Provincie Noord-Holland, NS, ProRail, Vervoerregio Amsterdam (VRA), de omliggende gemeenten en de gemeente Purmerend. Binnen de gemeentegrenzen wordt bovendien de samenwerking opgezocht met ondernemers, bewoners en belangenverenigingen.

Voor het Sleutelgebied is een separaat gebiedsteam ingericht, bestaande uit vakinhoudelijke adviseurs, strategisch adviseurs en de programmamanager van het overkoepelende Purmerend 2040. Het ambtelijk opdrachtgeverschap is belegd bij de directeur van het Ruimtelijk Domein, maar gezien de veelzijdigheid van het project wordt vanzelfsprekend het Maatschappelijk Domein betrokken. Naast het genoemde kernteam wordt eventueel gebruikgemaakt van expertise uit de flexibele schil die via de MRA beschikbaar is.

Zodra het gebiedsplan wordt vastgesteld wordt een passende aansturing georganiseerd met benodigde mandaten, sturing etc.

8.2 Draagvlak, communicatie en samenwerking

Bestuurlijk draagvlak

Voor de ontwikkeling is veel draagvlak bij raad en college. Zo is juni 2021 het Masterplan Waterlandkwartier unaniem vastgesteld. Het Sleutelgebied zorgt voor de onderlinge verbinding van de reeds bestaande, inliggende projectgebieden. Het gebiedsplan is een voortzetting van de lijn zoals gedefinieerd in programma Purmerend 2040 alsook de daaruit volgende visies en programma's op themaniveau, zoals de Mobiliteitsvisie, de Hoogbouwvisie en de visie Leefbare Stad.

Maatschappelijk draagvlak

Het participatieve proces van de gemeente Purmerend, met als credo 'van buiten naar binnen', wordt bewust toegepast in

het projectgebied. Bij de ontwikkeling van het Waterlandkwartier is momenteel al een participatieproces met inwoners, ondernemers en verenigingen gaande. Voor de andere projectgebieden dan wel voor het Sleutelgebied als geheel zal een soortgelijk, passend proces georganiseerd worden.

Samenwerking met lokale partners en marktpartijen

De dynamiek in het Sleutelgebied krijgt mede gestalte door de kleurrijke burgerinitiatieven en bedrijvigheid in het gebied, zowel de bestaande als de gevisioneerde. De gemeente onderhoudt nauw contact met de genoemde partijen over hun wensen en behoeften, hun functie voor de stad, en vanzelfsprekend de wijze waarop de gemeente hierin kan faciliteren.

8.3 Risicomanagement

De risico's voor Purmerend schuilen in de volgorde van de inbegrepen projecten alsook in de investeringsbereidheid van de partners. Verschillende Sleutelgebiedprojecten komen tevens voor in andere programma's, waarvan de CAH het meest prominent is. Derhalve zal (de voortgang van) besluitvorming elders invloed hebben op het Sleutelgebiedproject. Door de verregaande interactie en afhankelijkheden van de genoemde factoren in het gebied (bestaande alsook nog te realiseren), kunnen financieringstekorten alsook een vertraagde bouw leiden de geambieerde dynamiek en functie voor de gehele stad en regio tenietgedaan worden. Ergo, de gemeente beoogt op zo kort mogelijk termijn tezamen met haar partners een concreet gezamenlijk plan voor financiering, fasering en taakverdeling te hebben gevormd.

NB na de start van het gebiedsteam zal een adequate risicoanalyse gevormd worden.



COLOFON
Gemeente Purmerend

met bijdrage van:
Inbo
Metafoor

