





Structuurvisie Purmerend



Inhoudsopgave

1. Purmerend op weg naar 2020	4	Bijlagen	78
Identiteit	4		
Ruimtelijk en programmatisch	4	Geraadpleegde bronnen	86
Keuzes maken	5		
Bestaand beleid	5	Colofon	92
Doel van de structuurvisie	5		
Stad en binnenstad	6		
Koers	7		
2. De analyse	10		
Ontstaansgeschiedenis	10		
Ruimte	11		
Mensen	20		
Wonen	23		
Werken	26		
Voorzieningen	29		
3. De ambities	36		
4. De opgave	40		
5. De strategie	44		
Van puzzelen naar schaken	44		
Verbindingen	45		
Clusters van voorzieningen	52		
Binnenstad en Kop van West	60		
Strategische plankaart	72		

1

Purmerend op weg naar 2020

Purmerend op weg naar 2020

Purmerend gaat een nieuwe fase in. De stad is, mede door het groeikernenbeleid van het rijk, de laatste 50 jaar enorm gegroeid. De bevolking is in een halve eeuw tijd meer dan vertienvoudigd, van 7.000 inwoners in 1950 naar 77.000 inwoners in 2005. Naar verwachting zijn dit er zo'n 83.000 in 2020. De groei van de stad stabiliseert, de stad moet nu de omslag maken van groei naar bloei, van een groeiende stad met nieuwe inwoners naar een bestaande stad met inwoners die zich met deze stad verbonden voelen. Dit is geen eenvoudige opgave. Het betekent een cultuuromslag, met name in de methode van denken en werken. Van ontwikkelen en plannen naar beheren en verfijnen. Het is nodig om de komende jaren te investeren in de kwaliteit van de stad. Bewoners en ondernemers moeten een band krijgen met en trots worden op Purmerend. Binding zorgt voor stabiliteit en stabiliteit is de basis voor ontwikkeling.

Identiteit

Purmerenders hebben een positief beeld van hun eigen stad. Een prima woonstad waar het rustig, groen en veilig is. Wat opvalt is dat niet-Purmerenders niet zo'n positief beeld hebben van de stad. Het imago dat bij een aantal buitenstaanders leeft is 'ver

weg van alles', 'niet zo groot', 'weinig te beleven' en 'inwisselbaar voor welke plaats dan ook'.

Men denkt dat Purmerend veel noordelijker ligt en realiseert zich nauwelijks dat je van Purmerend sneller in het centrum van Amsterdam bent dan vanuit één van de buitenwijken van Amsterdam. Het beeld van Purmerend is ook nauwelijks verbonden aan de omliggende landschappen. Purmerend moet van dit negatieve imago af omdat het niet waar is en omdat het Purmerend belemmert in haar ontwikkeling naar een volwaardige en complete stad.

Purmerend werkt aan een nieuwe uitstraling, een nieuw beeldmerk waarmee ze zich wil identificeren. Het rapport 'De Stijl van Purmerend, Op weg naar een centrale stadsbelofte' uit maart 2005 (Eden) geeft aan dat Purmerend een identiteit mist. Een duidelijke identiteit moet helpen bij het bepalen van een visie voor Purmerend op de korte en lange termijn. In mei 2005 heeft de gemeente gekozen voor de belofte 'interactieve stad'. De interactieve stad is afgeleid van de compacte stad. Compacte stad wijst op de unieke ligging van Purmerend, waar men alles binnen handbereik heeft. Met interactieve stad gaat de stad een stap verder en positioneert zich als een knooppunt waar krachten samenkomen en waar ontwikkelingen ontspringen. De waarden snel, dynamisch, vooruitstrevend en synergie horen bij deze belofte. Interactieve stad is een aantrekkelijke belofte voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Het richt zich op samenwer-

king met en interactie tussen partners binnen en vooral ook buiten de stad. De vergroting van de regionale centrumfunctie is een belangrijk thema binnen deze belofte. Ook interactie tussen de wijken is een belangrijk thema binnen deze belofte. Het thema interactieve stad sluit sterk aan bij de strategie van dit structuurplan om de ruimtelijke verbindingen te versterken.

Ruimtelijk en programmatisch

Purmerend is een goede gemiddelde stad. Er is niets mis met het zijn van een goede gemiddelde stad, maar een gemiddelde stad is wel kwetsbaar. Kwetsbaar omdat het voor ondernemers en bewoners te makkelijk inwisselbaar is voor een andere vestigingsplaats. Door de toenemende mobiliteit zijn mensen minder 'honkvast'. Ze verhuizen makkelijker, zijn niet meer hun hele leven gebonden aan dezelfde plek, wonen en werken soms ver uit elkaar en hun sociale netwerk is verspreid over het hele land. Het is belangrijk voor Purmerend om voor haar inwoners niet zomaar inwisselbaar te zijn voor andere steden. Dit hangt voor een groot deel af van de woonomgeving, maar ook van het voorzieningenaanbod. Dit aanbod is in Purmerend aan de magere kant. Haar eenzijdige woningvoorraad en (mede daardoor) eenzijdige bevolkingssamenstelling maken Purmerend kwetsbaar. Als mensen, zodra ze andere zaken nastreven, Purmerend verlaten omdat ze het daar niet kunnen vinden, is het maar de vraag of en wie er voor in de

plaats komen. Dan vervalt mogelijk het draagvlak voor voorzieningen en wordt (sociale) onrust gecreëerd. De stad moet er alles aan doen om haar inwoners te binden en de diversiteit in de woningvoorraad, en daarmee de bevolkingssamenstelling, te vergroten. De genoemde kwetsbaarheid wordt vergroot door de ruimtelijke inrichting van de stad. De wijken staan op zichzelf, zijn naar binnen gekeerd en de interactie met andere delen van de stad is niet sterk. Minder goede plekken en ontwikkelingen in de wijken kunnen zich langzaam maar zeker manifesteren zonder dat dit in een vroeg stadium bemerkt wordt. Dit maakt ook de wijken kwetsbaar.

Keuzes maken

Deze nieuwe fase gaat gepaard met het maken van keuzes. Wil de stad nog verder groeien? Voor wie moet de stad aantrekkelijk zijn en aantrekkelijk blijven? Wil de stad nieuwe bedrijvigheid aantrekken, welke sectoren dan en waar moeten die gehuisvest worden? Wat doet de stad met haar winkelbestand? Wil de stad haar voorzieningen uitbreiden? Gaat de stad investeren in haar centrum en waarin dan? Wat doet Purmerend met initiatieven van investeerders en/of ondernemers voor vrijliggende of vrijkomende locaties?

Een aantal keuzes is al gemaakt. De stad heeft ervoor gekozen om voorlopig niet meer te groeien.

Dat betekent niet dat er geen woning meer gebouwd wordt. De stad zal voldoen aan de afspraken die in regionaal verband gemaakt zijn over de woningbouwproductie en zal ook bouwen voor de autonome vraag. Maar de stad wil de komende jaren niet inzetten op forse productie van woningen en daarmee de ruim 80.000 inwoners die de stad in 2020 denkt te huisvesten, overschrijden.

De nog niet gemaakte keuzes komen voort uit sectorale vragen of zijn ruimtelijke keuzes die niet eerder aan de orde zijn geweest. Om deze keuzes voor nu en de toekomst te maken is het nodig om een visie en een kader vast te leggen. Dit leidt tot een structuurplan dat de nadruk legt op visie, selectie en sturing. Niet een structuurplan in de traditie van een allesomvattend plan, over alle sectoren heen, waar per gebied de toekomstige bestemming aangegeven wordt. Purmerend heeft goed uitgewerkt sectoraal beleid, dit beleid en de uitvoering daarvan gaan gewoon door. De kunst vanuit de structuurvisie wordt juist te sturen op die locaties en programma's die de stad een nieuwe kleur, kwaliteit en stevigheid geven. Een stad waar bewoners en ondernemers trots op zijn en waar (nieuwe) ondernemers graag willen investeren.

Bestaand beleid

Purmerend heeft veel sectoraal beleid ontwikkeld en vastgesteld. Het is ondoenlijk alle sectorale nota's in dit structuurplan te noemen, ze hebben wel allen als

basis gediend voor de uiteindelijk strategie. Een groot deel van het beleid stuit op keuzes die niet op sectoraal niveau gemaakt kunnen worden. De structuurvisie dient als hulpmiddel om deze keuzes onderbouwd te kunnen maken. In veel van die beleidsnota's worden wel keuzes gemaakt en projecten voorgesteld. Met name het ISV programma 2005-2010 beslaat veel beleidsterreinen en is ook gebaseerd op een beeld van de toekomst van de stad. Het programma geeft aan welke projecten de komende jaren uitgevoerd worden om te stad te verbeteren. Het gaat hier om herstructurering van een aantal wijken of gebieden, om projecten in het kader van zorg en welzijn, om projecten in het kader van educatie en om projecten op het gebied van openbare ruimte. Hiermee wordt een groot deel van de aanpak van Purmerend reeds beschreven en ligt er een behoorlijke basis om Purmerend de komende jaren te verbeteren.

Doel van de structuurvisie

Het laatste structuurplan van Purmerend dateert uit 1972. Dit structuurplan werd gemaakt om de groei die voort zou komen uit het beleid van de tweede Nota Ruimtelijke Ordening te sturen en ordenen. Dit Structuurplan 1972 heeft lange tijd kunnen dienen als raamwerk voor de groeiopgave maar voldoet niet langer. Niet alleen is de wereld sinds 1972 sterk veranderd, ook de nieuwe fase waar Purmerend voor staat maakt een nieuw structuurplan noodzakelijk.



Niet langer is groeien het centrale thema, maar ligt de focus op de bestaande stad en een kwalitatieve ontwikkeling. Hiervoor is het van belang een plan te maken waarin voor de langere termijn de belangrijkste ruimtelijke en programmatische keuzes worden gemaakt. Onderdeel van die keuzes is het omgaan

met de invulling van de schaarse ruimte in de stad en antwoord bieden op de claims op de nog onbestemde locaties, denk aan Kop van West, de kom A7, de locatie Nukahal/Schapenmarkt en het Slotplein.

De structuurvisie richt zich op de periode tot 2020. Alleen door langdurig te sturen op de nieuwe projecten en programma's zal de stad zich kunnen versterken. Een deel van de locaties die in de structuurvisie wordt aangegeven zal mogelijk niet in de periode van de structuurvisie tot realisatie komen, maar het is van belang om de voorbereidende maatregelen wel al te nemen. Als voorbeeld kan genoemd worden de voorstellen die betrekking hebben op twee locaties in de Purmer Noord. Om hier op termijn ingrepen te kunnen doen, is het van belang in een vroeg stadium met onder andere de woningbouwcorporatie die hier bezit heeft, afspraken te maken.

Een nieuwe structuurvisie biedt voor de periode tot 2020 een toetsingskader en dient als initiator voor nieuwe projecten. Het toetsingskader is ruimtelijk en programmatisch. Ruimtelijk in de zin dat locaties aangewezen worden waar bepaalde ingrepen moeten plaatsvinden en waar bepaalde voorwaarden gelden bij uitwerking van plannen. Programmatische kaders geven aan welk programma (aantal en soort voorzieningen, woningen of anders) in Purmerend gewenst is en op welke locaties deze programma's vervolgens thuishoren.

Deze ruimtelijke en programmatische kaders maken dat Purmerend een antwoord kan geven op particuliere initiatieven. De structuurvisie helpt om te beoordelen of een dergelijk initiatief iets toevoegt aan de stad en om te bepalen op welke locatie(s) dat het beste kan.

De structuurvisie dient ook als initiator van projecten. Dit kunnen nieuwe projecten zijn, maar ook bestaande projecten die op andere wijze georganiseerd worden.

Stad en binnenstad

De structuurvisie gaat in op het schaalniveau van de stad en de binnenstad. Op het niveau van de stad gaat het om de ruimtelijke verbindingen (het netwerk) en de mogelijke programma's (clusters). De structuurvisie is op het niveau van de stad globaal. Het vormt de agenda voor de opzet en uitwerking van projecten. De structuurvisie gaat niet in op de ruimtelijke situatie van de afzonderlijke wijken. De wijken in Purmerend functioneren goed, kennen een heldere opbouw en hebben goede voorzieningen. De eerste wijken zijn nu wel toe aan herstructurering van zowel de woningen als soms ook het openbare gebied en de voorzieningen. De gemeente maakt voor deze wijken integrale wijkontwikkelingsplannen. De aanpak van de wijken is goed. Deze constatering heeft geleid tot de keuze om de wijken niet uitgebreid op te nemen in de structuurvisie. Wel komen er projecten voort uit de structuurvisie die in de wijken spelen en daarmee ook over die

wijken gaan. Projecten die worden voorgesteld dienen onderdeel te worden van de nog op te stellen wijkontwikkelingsplannen.

Op het niveau van de binnenstad is de structuurvisie gedetailleerder. Er wordt aangegeven op welke locaties welke programma's horen, welke verkeersstructuur daarbij hoort en welk karakter de binnenstad heeft. Het binnenstadsplan vormt het kader, geeft de randvoorwaarden, voor stedenbouwkundige plannen of inrichtingsplannen voor de openbare ruimte.

Het schaalniveau van de regio is niet uitgewerkt. De stad heeft voorlopig haar handen vol aan het bepalen van haar eigen agenda. Natuurlijk is overleg en afstemming met de regio (ISW, ROA) en de provincie nodig, dit onderstreept de structuurvisie. De centrale stadsbelofte 'interactieve stad' en de in dit structuurplan geformuleerde ambitie 'Purmerend is centrum van Waterland', leiden als vanzelf naar meer samenwerking met gemeenten in de regio en de provincie.

Koers

De hoofdkoers waar Purmerend de komende jaren op moet varen is het ontwikkelen van binding en betrokkenheid. Purmerend als binder (zie afbeelding 1). Binder voor de inwoners en de ondernemers, huidige maar ook nieuwe. Purmerend als binder in de regio Waterland, een stad die het vertrekpunt is voor



Afbeelding 1: Purmerend als binder

interactie en ontmoeting voor deze regio. En de stad die het knooppunt vormt op de grens van het randstedelijke en het landelijke/agrarische Noord-Holland. Een plaats met geschiedenis en allure waar het karakteristieke van Noord-Holland te vinden is.

De strategie om deze koers te varen kan samengevat worden in het versterken van de ruimtelijke verbindingen in de stad en in het versterken van voorzieningen in nieuwe of bestaande clusters.

2

De analyse

De analyse

Ontstaansgeschiedenis

Purmerend ligt centraal in Waterland, ontstaan op de kruising van de dijk nabij het Beemstermeer en de weg van Amsterdam naar Hoorn, midden tussen de meren Purmer, Wormer en Beemster. Purmerend heeft, door haar gunstige ligging, sinds de vijftiende eeuw een positie als marktstad voor de regio. De markten waren niet alleen economisch van belang maar ook cultureel, als trekpleister van straatmusici, zangers en 'potsen- en kunstenmakers'. De droog-makerij van de grote meren, Beemster (1612), Purmer (1618-1622) en Wormer (1625), betekende belangrijke functiewinst voor Purmerend. De stad was nu centraal gelegen temidden van voor die tijd, grote, vruchtbare polders. Gekoppeld aan de marktrechten betekende het dat Purmerend een belangrijk centrum was voor de handel in allerlei soorten agrarische producten.

In de volgende eeuwen werd de betekenis van Purmerend in de regio voortdurend groter. De bereikbaarheid van de stad werd, dankzij de markten, steeds beter gemaakt met de komst van het kanaal, het spoor en de snelweg. Eind 19^e eeuw waren er ongeveer 5.000 inwoners, in 1910 ongeveer 6.000 en in 1950 ongeveer 7.000.

In de jaren vijftig en zestig spraken zowel Purmerend als Amsterdam en het rijk over uitbreiding van Purmerend door bouw van nieuwe woningen. Het draagvlak voor de voorzieningen in Purmerend werd te klein, dus moesten er mensen c.q. woningen bij. Amsterdam kampte met een groot woningtekort en wilde dit in de omgeving oplossen. Het rijk anticipeerde op de algehele tendens van suburbanisatie en ontwikkelde het zogenaamde groeikernenbeleid. Bij de vaststelling van het Structuurplan 1972 werd besloten om Purmerend te laten groeien tot 100.000 inwoners, te bereiken in het jaar 2000.

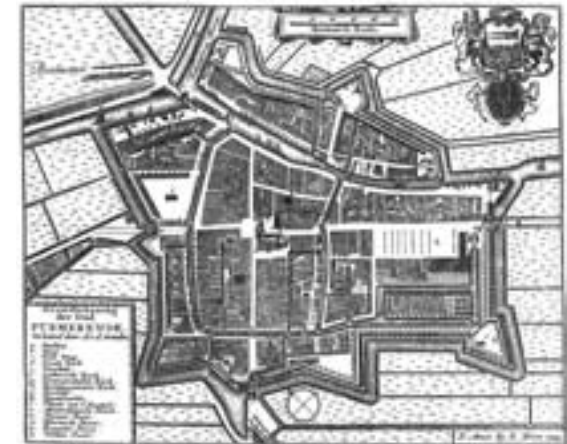
De afgelopen jaren wordt de positie als marktstad steeds geringer. Het imago als stad van de veemarkt staat (mede) door de ontwikkelingen in de landbouw ten aanzien van het milieu en daar bovenop nog eens de MKZ crises in 1984 en in 2001 op losse schroeven. De veemarkt nadert zijn einde en zal binnen één of twee jaren uit de binnenstad en mogelijk ook uit Purmerend verdwenen zijn.

Ruimte

Groei

De afgelopen 30 tot 40 jaar is de stad zeer sterk gegroeid (zie afbeeldingen op pagina's 4 en 5). De eerste uitbreidingen van Purmerend waren richting het oosten, richting de spoorbaan. De uitbreidingen zijn altijd in oostelijke richting doorgegaan. In de jaren dat

het Structuurplan 1972 werd gemaakt voor de 100.000 inwoners was men nog in de veronderstelling dat de Markerwaard ontwikkeld zou worden en dat dit invloed zou hebben op de positie van Purmerend in Noord-Holland. Ook de landschappelijk waardevolle gebieden aan de westkant van de stad, waar de Beemster de meest prominente van is, heeft ontwikkeling in oostelijke richting 'geduwd'. De wijksgewijze ontwikkeling van de stad heeft geleid tot een compacte stad midden in een landschap met kleinere kernen.



Afbeelding 2: Purmerend in 1743

Binnenstad

Purmerend heeft een zeer compacte binnenstad, die nog binnen het historische bolwerk is gelegen (zie afbeelding 1).

Het voordeel van een compacte binnenstad is dat het overzichtelijk is; het is gezellig winkelen en alle winkels zijn dicht bij elkaar. De huidige winkelroute is minder avontuurlijk dan die zou kunnen zijn, een beetje dwalen door de steegjes en je daardoor laten verrassen is nauwelijks aan de orde. De binnenstad heeft in potentie wél dat dwaalmilieu, want er zijn vele stegen. Deze plekken zijn nu echter niet betrokken bij de binnenstad en functioneren alleen als doorgangen of achter in- en uitgangen.

De binnenstad van Purmerend heeft nog veel plekken en gebouwen die de historie van Purmerend laten zien, denk aan de Kaasmarkt, de Koemarkt en de vele historische panden met platen en teksten op de gevels. Op dit punt onderscheidt Purmerend zich nadrukkelijk van vele andere groeikernen die geen historische binnenstad hebben. Purmerend heeft nu al een beleid dat gericht is op het zorgvuldig omgaan met gevels en gebouwen in de binnenstad om zoveel mogelijk de historische uitstraling en waarde vast te houden. Dit beleid moet zeker doorgezet worden. Een nadeel van de beperkte omvang van de binnenstad is dat er weinig ruimte is voor centrumgebonden functies, de binnenstad is ruimtelijk en functioneel eenzijdig. De binnenstedelijke woonfunctie is beperkt en er zijn geen jaren dertig wijken direct aan de binnenstad gekoppeld. Wel is er aan de zuidzijde van de binnenstad een woonwijk met deze uitstraling en er wordt steeds meer gewoond in het centrum zelf (gesti-

muleerd door het project Wonen boven winkels).

De grotere centrumfuncties, zoals een stadhuis of een bibliotheek, zijn alle buiten het historische bolwerk, dat als centrum wordt ervaren, gelegen. Ook kent het centrum geen grotere, groene publieke ruimte zoals een stadspark, waar evenementen gehouden kunnen worden en dat als ontmoetingsplaats kan fungeren. Bovendien heeft de binnenstad weinig ruimte voor parkeervoorzieningen.

Om de binnenstad te versterken kunnen, naast het toevoegen van nieuwe functies, bestaande functies en voorzieningen versterkt worden. Er is ruimte voor meer detailhandel, er is ruimte voor meer horeca (zeker voor daghoreca) en er is ruimte voor meer woningen in en om de binnenstad om de levendigheid na winkelsluitingstijd te bevorderen. Naast het toevoegen van functies is het karakter van de binnenstad prominenter te maken en zo meer uitstraling te geven.

De binnenstad van Purmerend is excentrisch gelegen ten opzichte van de rest van de stad. Deze excentrische ligging kan grotendeels verklaard worden uit de uitbreidingsgeschiedenis van Purmerend. Deze ligging geeft de stad Purmerend iets geheel eigens. Er zijn maar weinig steden die met het historische centrum nog zo direct aan het open ommeland, in dit geval de Beemster, liggen én waarvan tegelijkertijd de binnenstad zo direct op de snelweg is aangesloten. Dit is tegelijkertijd ook een nadeel, een groot deel van het uitgaande verkeer van de hele stad heeft de



neiging om dóór het centrum naar de snelweg te gaan. Een ander nadeel van de excentrische ligging is de bereikbaarheid van het centrum, deze is voor een groot deel afhankelijk van één oost-west verbinding: de Waterlandlaan/IJsselmeerlaan, wat een grote druk op deze weg oplevert.



Purmerend in 1680



Purmerend in 1850



Purmerend in 1971



Purmerend in 1983



Purmerend in 1950



Purmerend in 1959



Purmerend in 1994



Purmerend in 2005

Wijken

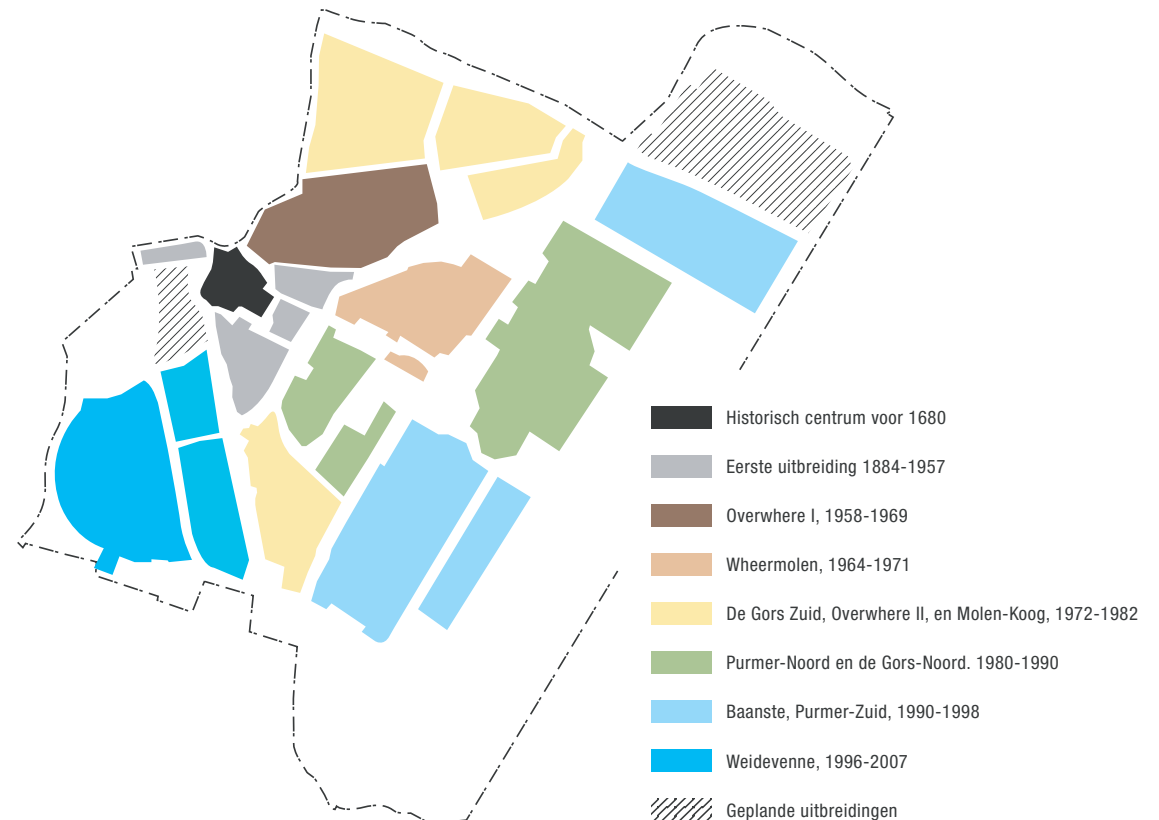
De groei van de stad is wijk voor wijk opgebouwd (zie afbeelding 3). Steeds werd in oostelijke richting weer een wijk aan de stad 'geplakt'. De Purmer Noord en de Purmer Zuid waren de laatste wijken die gebouwd zijn vanuit de groeikerntaak. Weidevenne is de laatste wijk aan de zuid-west kant van de stad, deze wordt gebouwd als een VINEX-taakstelling vanuit de rijksoverheid. De wijken zijn goed georganiseerd. Ze zijn als zelfstandige eenheden opgezet met een goede interne structuur, een wijkwinkelcentrum waar de dagelijkse boodschappen gedaan kunnen worden en een wijkcentrum waar ook een aantal basisvoorzieningen aanwezig is. Sommige van de wijkwinkelcentra hebben ook winkels voor de niet-dagelijkse inkoop. De meeste wijkwinkelcentra zijn goed ontsloten en hebben een goede parkeervoorziening.

De wijken zijn naar binnen gekeerd en hebben een aansluiting op de hoofdinfrastructuur van de stad. De wijken staan op zichzelf. Er is niet veel reden om naar de andere wijken van de stad te gaan, dit wordt versterkt door de beperkte infrastructuur (voor gemotoriseerd verkeer) tussen de wijken. Het voordeel van de op zichzelf staande wijken is dat ze rustige woonmilieus bieden en dat alles in de buurt verkrijgbaar is. Ze zijn echter ook kwetsbaar, want de eenzijdige woonmilieus en (daardoor) eenzijdige samenstelling van de bevolking maken dat er weinig flexibiliteit is om negatieve ontwikkelingen op te vangen.

De wijkvoorzieningen worden in de toekomst steeds kwetsbaarder, mensen lijken steeds minder georiënteerd op hun directe omgeving/wijk en steeds meer op het snel en efficiënt inkopen doen op een plek waar ze toch zijn of langs komen. Het draagvlak voor voorzieningencentra op wijkniveau staat (in veel steden) onder druk.

Infrastructuur

De geplande ontwikkeling van de Markerwaard en de daarbij behorende infrastructuur is voor een deel bepalend geweest voor de infrastructuur binnen en om Purmerend. Om Purmerend was in de jaren zestig een ruit van doorgaande wegen ontworpen. Het was de bedoeling dat men vanuit deze ruit op twee



Afbeelding 3: Groei van de wijken

manieren naar de Markerwaard kon rijden. De logica van het interne circulatiesysteem van Purmerend was gekoppeld aan deze ruit, als een kruis binnen de ruit (zie afbeelding 5). Het kruis bestond uit een secundaire noord-zuid verbinding over de ringdijk en twee parallelle secundaire oost-west verbindingen. De eerste is de gerealiseerde weg ten noorden van de binnenstad (verlenging van de Gedempte Where) en de tweede was gepland ten zuiden van de binnenstad. De bedoeling was dat het kruis op alle zes de uiteinden aan zou sluiten op de ruit. Doordat de Markerwaard niet werd aangelegd verviel vanuit het regionale perspectief de noodzaak om een ruit rondom Purmerend aan te leggen. Slechts één van de vier zijden van de ruit is uiteindelijk overgebleven: de A7. Dit verklaart dat Purmerend geen duidelijk uitgaande wegen heeft van noord naar zuid en slechts één echte oost-west verbinding heeft, de Waterlandlaan/IJsselmeerlaan, die echter alleen aan de westzijde aan het regionale netwerk (aan de A7) is verbonden, dwars door het centrum van Purmerend (zie afbeelding 4).



Afbeelding 4: Infrastructuur in de regio

In de aanleg van de infrastructuur in Purmerend hebben ook de gedachten over de inrichting en sfeer van de wijken en de plek van de wijken in de stad een rol gespeeld. De bedoeling was om een weg te maken vanuit de wijk meteen de stad uit en niet om de wijken via autowegen aan elkaar te verbinden. Geen doorgaande routes door de wijken dus, om de wijken als rustige woonwijken te kunnen laten functioneren.

Van grote invloed op de huidige infrastructuur was ook de verandering van het geplande A7-tracé. Oorspronkelijk zou de A7 parallel aan het Noordhollands kanaal lopen en aantakken op het noordelijk deel van de ring Amsterdam. Uiteindelijk is besloten om de A7 aan te takken op het westelijk deel van de ring Amsterdam. Dit tracé is uiteraard handiger voor het meeste

autoverkeer dat voor het grootste deel aan de zuidzijde van het IJ moet zijn. De oorspronkelijke directe aantakking op het noordelijk deel van de ring zou voor de busverbindingen wel te prefereren zijn geweest. Deze functie is nu door de provinciale weg N235 overgenomen. De tweeledige oriëntatie is kenmerkend voor de wijze waarop Purmerend is gekoppeld aan

Amsterdam. Het autoverkeer gaat veelal via de A7 en de bussen gaan over de N235 via een directe busbaan naar het centrum van Amsterdam.

Door de verlegging van de A7 ontstond de merkwaardige bocht, het zogenaamde Kommetje, en werd ook de zuidelijke aansluiting van de interne ontsluiting op de A7 uitgesteld. Pas met de aanleg van de wijk Weidevenne kon via de Laan der Continenten een aansluiting op de A7 gerealiseerd worden.

Purmerend is aangesloten op het spoorwegnetwerk en heeft binnenkort drie treinstations. Purmerend, Purmerend Overwhere en het toekomstig station in Weidevenne. De stations vervullen geen prominente functie in Purmerend. Het 'centrale' station heeft de uitstraling van een tussenstop in een buitengebied. Het station Overwhere ligt vrij dicht bij het 'centrale' station. De vraag is of de NS ook in de toekomst beide stations zal willen handhaven. Purmerend zou zich mogelijk kunnen voorbereiden op deze ontwikkelingen door te zorgen dat de stations een veel prominentere plek krijgen in de stad. Rondom station Purmerend zijn kantoren toegevoegd, maar het heeft niet de uitstraling van een stedelijk knooppunt. Het feit dat Purmerend is aangetakt op het spoorwegnetwerk en regelmatige verbindingen naar Amsterdam en Hoorn heeft, is wel belangrijk voor de bereikbaarheid en de positie van de stad. De regionale bereikbaarheid van Purmerend is redelijk tot goed, de Jaagweg (N235, zie afbeelding 6) staat



Afbeelding 5: Hoofdinfrastructuur

wel vol tijdens de spits, net als de A7, maar dat is niet anders of erger dan op andere plekken in Nederland. Met de bereikbaarheid voor potentiële werknemers per auto buiten de spits scoort Purmerend de 21^e plek, tijdens de spits scoort ze de 12^e plek en met openbaar vervoer scoort ze de 23^e plek (Atlas voor gemeenten, 2005). Purmerend scoort beter dan het

gemiddelde van de 50 grootste gemeenten in Nederland wat bereikbaarheid betreft. Veel van de mensen die in Amsterdam en omgeving werken, maken gebruik van de snelle en frequente busverbinding, hiermee is men in twintig minuten in het centrum van Amsterdam.

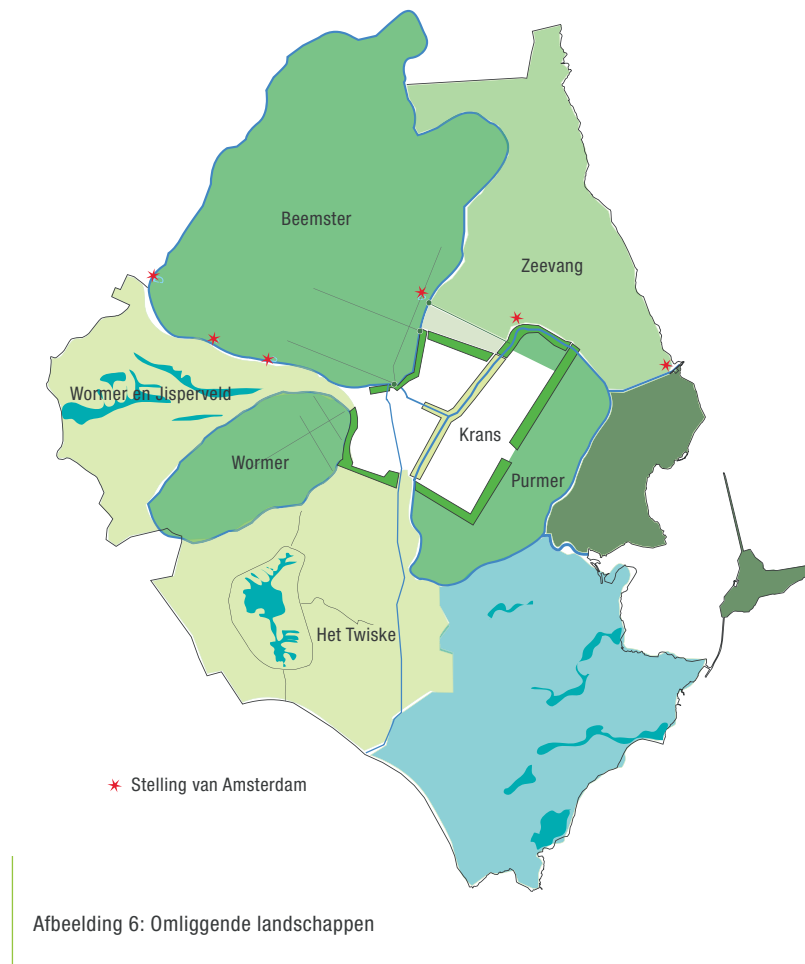
Over het algemeen is de bereikbaarheid in Purmerend redelijk tot goed. Op een aantal momenten zijn er wel opstoppen. Deze concentreren zich met name op de kruising van de Gorslaan en de Waterlandlaan. De capaciteit van de Waterlandlaan is de kritieke schakel in het verkeerssysteem. De tekortkomingen van het interne systeem zijn goed te begrijpen uit de eerder beschreven onvoltooide ruit. Er zijn te weinig oost-west verbindingen en weinig autoverbindingen tussen de wijken. Aan de noordzijde vanuit de wijk Purmer Noord ontbreekt een heldere verbinding naar de provinciale weg N244.

Een ander knelpunt is de verkeersbelasting van een aantal straten in het centrum. Omdat veel doorgaand verkeer vanuit het oosten naar de westelijk gelegen snelweg gaat via de Gedempte Where of via de Sluisbrug, staat het hier nogal eens vast. De mogelijkheid is onderzocht om de verbinding via de Sluisbrug af te sluiten. Die afsluiting heeft een positief effect op de verkeersbelasting in de Westerstraat, maar vergroot mogelijk de verkeersdruk op de Gedempte Where, terwijl deze al zwaar belast is. Afsluiting van de Sluisbrug leidt tot een acceptabele toename van de verkeersdruk op de Gorslaan/Aziëlaan en de Laan der Continenten richting de aansluiting op de A7.

Tot op heden is besluitvorming over de verkeerssituatie in het centrum uitgebleven, in afwachting van de plannen voor het centrum en de Kop van West.

Groen

Purmerend ligt als een stedelijk eiland temidden van een groene, landschappelijke omgeving; de oude droogmakerijen, de IJsselmeerkust en landschappen van nationale betekenis en status (Nationaal Landschap Laag Holland) (zie afbeelding 6). Opvallend is dat de verbindingen met de landschappen vooral aan



Afbeelding 6: Omliggende landschappen

de rand van de stad worden vormgegeven.

De Purmerringvaart is op stadsniveau de enige verbinding van formaat naar het landschap, met een herkenbare continuïteit. Het landschap om de stad is wel toegankelijk vanuit verschillende plekken in de wijken.

De compacte stad is omringd door een groene krans. Aan de oostzijde ligt een tamelijk robuuste groenstructuur die over het algemeen goed ontsloten is. Aan de west-, noord- en zuidzijde is de groenstructuur minder consistent. Op een aantal plekken ontbreken verbindingen zodat het nu niet mogelijk is om een doorgaande route (een rondje Purmerend) te realiseren. Er ligt een opgave om het buitengebied te koppelen aan de stad en dan vooral de relatie met de binnenstad te verbeteren. Daarmee komt de binnenstad beter in het recreatief-groene netwerk te liggen. Het groene karakter van de krans is waardevol en bij ontwikkeling van de stadsranden moet steeds gekeken worden hoe deze dit karakter juist kan versterken in plaats van aantasten. De groene krans ligt vrijwel overal op de gemeentegrens, overleg met buurgemeenten is van groot belang om te voorkomen dat het groene karakter van de krans wordt aangetast.

Purmerend wordt ervaren als een groene stad. Dit is vooral gebaseerd op het vele groen in de wijken, de groene randen van de wijken en de karakteristieke zone langs de Purmeringvaart. Hoewel de Purmerdijk midden in de stad ligt voelt het eigenlijk als de rand van de stad, als het buitengebied. Kenmerkend voor Purmerend is dat veel groen aan de randen van wijken of buurten ligt. Dit groen heeft vaak een 'natuurlijk' (in tegenstelling tot 'stedelijk' of 'formeel') karakter. Deze groenstructuur ondersteunt de structuur op wijkniveau. Er zijn in Purmerend onvoldoende sterk



Afbeelding 7: Groenstructuur

ontwikkelde lange doorlopende groene lijnen, afgezien van de Purmerdijk, die door de hele stad lopen en daarmee de stad samenhang geven en deze leesbaar en herkenbaar maken.

Purmerend heeft zeven parken, waarvan één de functie heeft als stadspark. Dit Leeghwaterpark ligt

centraal in de stad aan de Purmerdijk. De relatie tussen het Leeghwaterpark en de binnenstad, langs de Where, is echter slecht ontwikkeld. Hierdoor heeft het Leeghwaterpark minder functie. De wijkparken zijn relatief klein van omvang. De binnenstad en Weidvenne ontberen een park.

In de Groene ambitie (2004) is al het groen in de stad geïnterpreteerd en zijn knelpunten en potenties in beeld gebracht. Op het niveau van de structuurvisie wordt met name gekeken naar de groene hoofdstructuur, de verbindingen in de stad en tussen de stad en het ommeland. Voorstellen uit de Groene ambitie die betekenis hebben op het niveau van de structuurvisie zijn: het stadspark en omgeving ontwikkelen tot het groene stadshart, het verbeteren van de stedelijke boomstructuur, het in regionale samenwerking behouden en ontwikkelen van groene stadsrandlandschappen en de verdere ontwikkeling van natuurkernen en ecologische verbindingen.

Water

Purmerend heeft zijn bestaan als grote stad te danken aan de drooglegging van drie grote meren. Purmerend ligt centraal in Waterland en de wegen naar Purmerend herinneren permanent aan water en polders. In een groot aantal wijken van Purmerend is het water prominent aanwezig, denk aan de Purmer Noord, Purmer Zuid en Gors Zuid en ook het recent aangelegde Weidevenne (zie afbeelding 9). In Weidevenne verwijst het aanwezige water duidelijk naar de oorspronkelijke verkavelingstructuur. De Purmerringvaart is een prachtig water, op de dijken langs de ringvaart wordt het buitengebied al ervaren terwijl de dijken toch midden in de stad liggen. Het Noordhollands Kanaal aan de westzijde van Purmerend is goed zichtbaar en zowel met de auto als met de fiets



Afbeelding 8: Waternetwerk en verbindingen

zijn grote delen toegankelijk. Het water heeft echter op het niveau van de stad maar weinig betekenis, het is onvoldoende herkenbaar. Het Noordhollands Kanaal scheert aan de westzijde langs Purmerend en heeft weinig betekenis voor de stad als continu groen-blauwe lijn. Er zijn wat ligplaatsen in het kanaal bij het centrum, maar verder is deze zone als

groen-blauwe lijn weinig ontwikkeld. Er is weinig relatie tussen het centrum en het kanaal en de fietsroute wordt onderbroken bij het centrum. De Where vormt, juist op het niveau van de stad, het belangrijkste knelpunt in de kwaliteit van het water. De Where loopt dwars door de stad van west naar oost, maar heeft voor het langzaam verkeer in de stad

nauwelijks betekenis als beleving van het water. De fietsroute langs de Where heeft feitelijk weinig relatie met het water door de aanwezigheid van woonboten, woningbouw en bedrijfsruimtes dicht langs de oevers.

Mensen

Ontwikkeling van Purmerenders

Er zijn maar weinig mensen geboren en getogen in een groeikern. In de jaren tachtig en negentig zijn in heel Nederland grote woningbouwprojecten in kleinere steden van de grond getrokken, om te voldoen aan de vraag naar woningen in een ruime omgeving, dicht bij de grote steden. Geheel in de trend van suburbanisatie zijn veel mensen verhuisd naar een groeikern buiten de grote stad. In het geval van Purmerend kwamen de nieuwe bewoners voornamelijk uit Amsterdam (41%). De nieuwe bewoners waren veelal jonge mensen met kleine kinderen die in een suburbane, groene en rustige omgeving wilden wonen. Of ze kwamen naar Purmerend omdat er überhaupt geen woonruimte in Amsterdam was. De oriëntatie van deze mensen was, voor alles behalve wonen, dan ook nog lange tijd gericht op Amsterdam; voor werk, winkelen, cultuur en vertier.

De sterke en snelle groei van de nieuwe steden en het feit dat de mensen daar nog niet zo lang wonen, heeft mogelijk met zich meegebracht dat de mensen zich maar weinig met elkaar en de stad verbonden voelen. Ook de Regionale Omnibusenquête 2004 geeft dit aan. Zes van de tien Purmerenders zijn gehecht aan hun woonplaats. Dat is niet dramatisch slecht, maar behoorlijk minder dan elders in de regio Waterland. De wijken als afzonderlijke eilanden, de gefragmen-

teerde groenstructuur en een onheldere verkeersstructuur versterken het gevoelde gebrek aan binding en betrokkenheid bij de stad. Men is meer aan de wijk verbonden en/of gehecht dan aan de stad. Men woont prettig, groen, ruim en rustig en heeft goede wijkvoorzieningen. De stad speelt een ondergeschikte rol.

De bevolking van groeikernen bestaat voor een groot deel uit (jonge) gezinshouders. Hierdoor is sprake van een zeer gemiddelde bevolkingsopbouw, een gemiddeld opleidingsniveau, een gemiddeld inkomen, een gemiddelde sociale status, twee ouders en gemiddeld twee kinderen. Dit geldt ook voor Purmerend als geheel. In 2004 bestaat 41% van de huishoudens in Purmerend uit gezinnen met kinderen. Ruim 60% van de Purmerenders wil groen en rustig wonen, een passend beeld bij het gemiddelde gezin.

De bevolkingsopbouw verschuift echter; de kinderen van de eerste generatie Purmerenders gaan nu op eigen benen staan. Zij zijn wél geboren en getogen in Purmerend en hebben hun sociale netwerk hier opgebouwd. Zij zijn wél verbonden aan en met de stad Purmerend (zie bijlage 1). Dit is een belangrijke, groeiende groep voor de toekomst van de stad, deze groep moet vastgehouden worden. Ze zijn niet meer zo op Amsterdam gericht en zoeken vertier en vermaak, bijvoorbeeld een disco en indoor-sportvoorzieningen, in Purmerend. Dit stelt eisen aan het voorzieningenniveau in Purmerend. Terwijl de

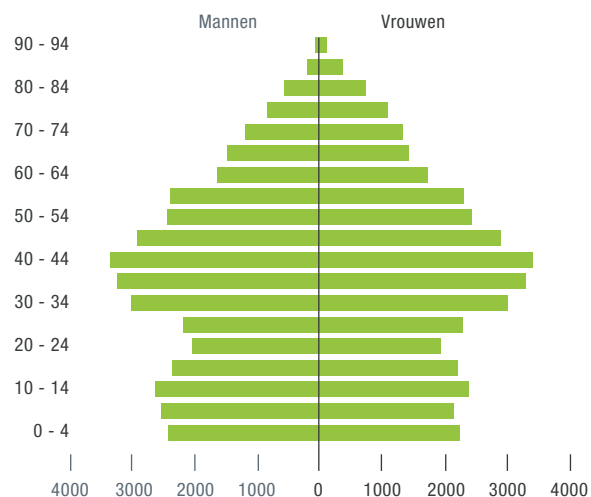
nieuwe bewoners van de jaren zeventig, tachtig en negentig op zoek waren naar rust en ruimte in een groene omgeving (als ware suburbanisten) heeft de nieuwe generatie ook behoefte aan stedelijkheid. Ze wonen immers in een volwassen, middelgrote stad. 39% van de Purmerenders wil, als ze mogen kiezen, ook weer in een middelgrote stad wonen, tegenover 12% die in een dorp willen wonen. 'Verstadsing' van Purmerend zal aan de orde zijn de komende jaren, juist om tegemoet te kunnen komen aan de wensen van deze generatie en de trend van de komende jaren. Steeds meer mensen hebben een krap 'tijdsbudget' en hebben daardoor behoefte aan goede en gemaksvoorzieningen. In de toekomst zal derhalve de vraag naar dienstverlening en service (zoals werksters, oppas en boodschappenservice aan huis) toenemen. Er zijn initiatieven die momenteel genomen worden en die passen in bovengenoemde lijn, zoals de voorbereidingen voor de vestiging van een grote discotheek aan de Jaagweg en de bouw van een Cultuur- en Concertpodium aan de rand van de binnenstad.

Algemene demografische ontwikkeling

Vergrijzing en ontgroening; meer ouderen en minder jongeren, daar komt de demografische ontwikkeling op neer die zich de komende jaren in heel West-Europa voltrekt. De babyboom van de jaren vijftig en zestig krijgt nu de leeftijd van senior. Deze senioren zijn gezond, actief en willen lang zelfstandig blijven wonen. Derhalve willen ze de benodigde voorzienin-

gen in de buurt van de woning hebben. In Purmerend zal de vergrijzing zich relatief snel voltrekken. Door de eenzijdige samenstelling van de bevolking is 'iedereen op hetzelfde tijdstip senior'.

Bevolkingspiramide Purmerend 1 januari 2004



Bron: Website gemeente Purmerend, juni 2005

De stad moet daar nu al op inspelen. Tot 2025 zal de vergrijzing gestaag doorzetten, naar 19%. En de verwachting is dat de piek rond 2040 bereikt is met bijna 25% mensen van 65 jaar of ouder (O&S, gemeente Purmerend), bijna een verdubbeling ten opzichte van 2005. Dit betekent dat er voldoende tijd is om te anticiperen, maar het nu al op de agenda van de volkshuisvesting en voorzieningenstructuur moet

staan. De woonwensen van deze bevolkingsgroep zijn anders dan het aanbod van nu; 67% van de woningvoorraad bestaat uit eengezinswoningen in een rij. Senioren willen ruime, gelijkvloerse woningen, liever een balkon dan een tuin en de benodigde voorzieningen (zorg, dagelijkse behoefte, en gemakswinkels) in de buurt, op loopafstand. De huidige voorraad bestaat uit 6% ouderenwoningen en 23% gelijkvloerse woningen, dit is niet toereikend als straks minimaal 1 op de 4 mensen een dergelijke woning eist. Purmerend is innovatief en loopt vooruit op het gebied van zorg. De vernieuwing in de zorg is een kans voor Purmerend. Er is een goed streekziekenhuis, op wijkniveau zijn goede voorzieningen en er is een MBO-opleiding gericht op zorg. Dit moet de basis zijn om in het aanbod van wonen, zorg en welzijn een vernieuwing door te zetten.

Naast de vergrijzing, speelt de ontgroening. Men krijgt steeds vaker minder of geen kinderen. Dit heeft ook consequenties voor de woonwensen, de woningen hoeven bijvoorbeeld niet meer veel kamers te hebben. Door de toegenomen welvaart wenst men wel steeds vaker ruime kamers.

Deze demografische ontwikkelingen hebben invloed op de gemiddelde woningbezetting. De gemiddelde woningbezetting daalt onder andere door de langere zelfstandigheid van senioren en het toenemende aantal mensen (alleen of paren) zonder kinderen.



Dit kan, ook met het streven van Purmerend naar een gelijkblijvend aantal inwoners (rond de 80.000), behoorlijke consequenties hebben voor de beschikbare woningvoorraad. Er zal voor de autonome vraag wel nog gebouwd moeten worden, ten minste 1100 woningen tot 2030 (woningbehoeftenonderzoek, RIGO).

Binding

Een opvallend hoge 39,4% van de Purmerenders is niet gehecht aan Purmerend (zie bijlage 1). Slechts één op de tien Purmerenders is zeer gehecht aan de stad. Maar liefst 12% voelt zich niet thuis in Purmerend (Regionale Omnibus 2004).

De maatschappelijke participatie van Purmerenders is minder dan het landelijk gemiddelde. Dat geldt voor het percentage dat actief is in verenigingen en het percentage dat vrijwilligerswerk doet. Het percentage dat lid is van een vereniging of organisatie is gunstiger dan het landelijke gemiddelde (66%). Maar net als in de rest van Nederland kampt Purmerend met grote vermindering van het aantal vrijwilligers in verenigingen. Voor de binding met de stad is het van belang dit wel op peil te houden.

Purmerend kent vele sportverenigingen, 59% van de Purmerendse sporters sport in Purmerend en 37% van de Purmerenders is lid van een sportvereniging. 41% van de Purmerenders sport buiten Purmerend,

waarvan 7% in Amsterdam, 13% elders en 21% in de directe omgeving van Purmerend.

Er liggen veel grote sportvoorzieningen in de directe omgeving; het fitnesscentrum en tenniscentrum in Neck, het zwembad in Zuidoostbeemster en de voetbalverenigingen in Zuidoostbeemster, Ipendam en Kwadijk. Bovendien is er een zwembad nabij het Leeghwaterpark en commerciële sportvoorzieningen. Purmerend heeft geen landelijk bekende voetbalclub.

Er moet worden gezorgd voor een identiteit van Purmerend waar mensen zich in herkennen, waar mensen een band mee hebben of krijgen en waar je bezoekers mee trekt. Dit is ook ruimtelijk te bewerkstelligen door de juiste voorzieningen of evenementen aan te bieden, maar die zijn niet zomaar te bedenken en te realiseren. Er moet een klimaat ontstaan waarin dit groeit en zich ontwikkelt en er moet ruimte geboden worden aan (culturele) initiatieven die deze identiteit vorm geven.

Meer verbindingen in de ruimtelijke structuur aanbrengen, die maken dat de stad meer één geheel wordt en die maken dat wijken als vanzelfsprekend met elkaar verbonden zijn, zorgt ook voor een sociaal gevoel van eenheid. Binding is essentieel in de groeigemeente die op weg is naar een complete volwassen stad.

Wonen

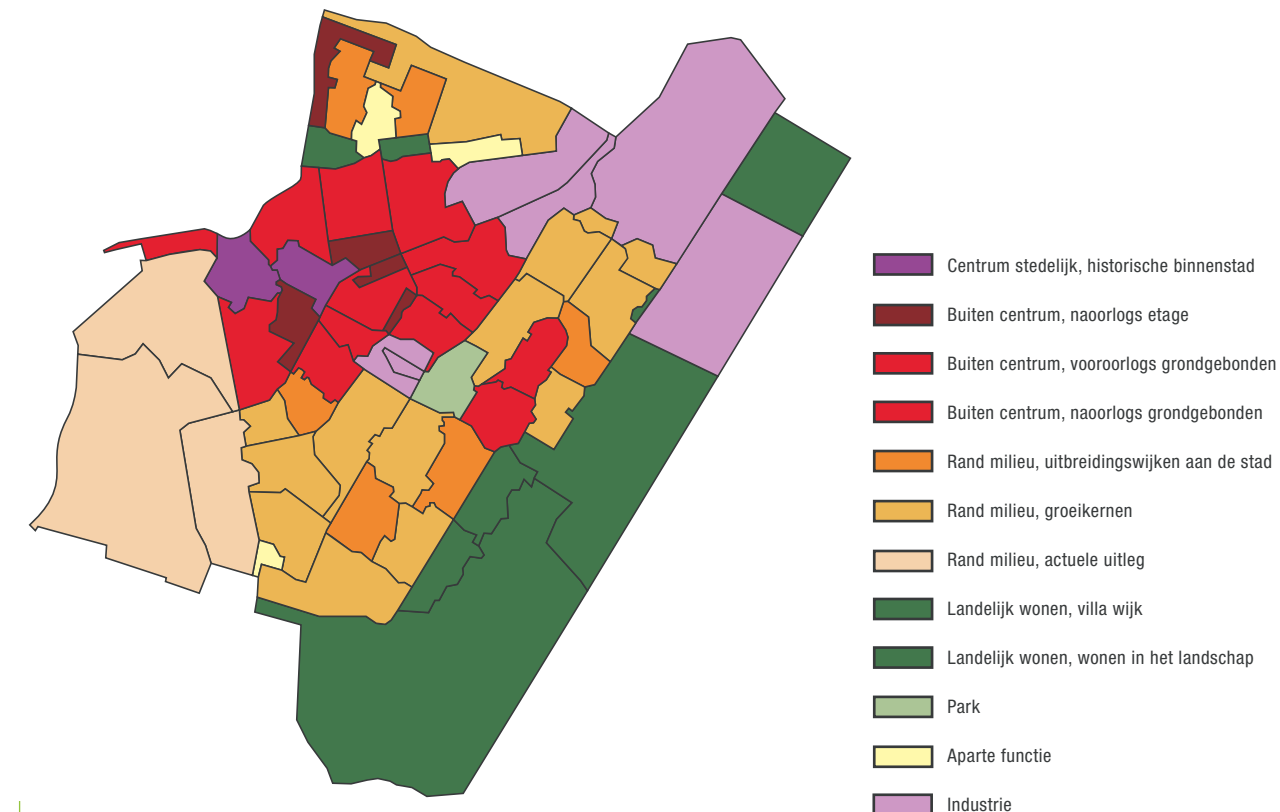
Ontwikkeling woningmarkt

De voormalige groeikernen kenmerken zich over het algemeen door een eenzijdige woningvoorraad van eengezinswoningen in rijen en portieketageflats of galerijflats. Deze laatste komen in Purmerend niet veel voor, slechts 29% (2003). Over het algemeen zijn de wijken wel ruim, groen en licht opgezet en zijn de woningen van een redelijke kwaliteit. De snelle groei van de nieuwe steden bracht een relatief uniforme bouw per wijk met zich mee, waarin weinig markante punten en ook weinig eigen sfeer kon worden gerealiseerd. In Purmerend is dit in een aantal wijken ook het geval.

De stad scoort wel goed als woonstad, Purmerend staat op de 15de plaats van woonaantrekkelijkheid op de ranglijst van de 50 grootste gemeenten in Nederland (Atlas voor gemeenten 2005, Nyfer). Het rapport 'De Stijl van Purmerend' geeft onder meer aan dat Purmerend een prettige en goede woonstad is en kleinschalig is gebleven ondanks de enorme groei.

Purmerend heeft in de regio Waterland een afwijkend aanbod van woonmilieus (zie afbeelding 10).

De andere kernen van het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland bieden alleen landelijk wonen en centrumdorps, terwijl Purmerend groenstedelijke, stedelijk naoorlogs laagbouw, stedelijk



Afbeelding 9: Woonmilieus

Bron: Hors d'oeuvre of eenheidsworst? Onderzoek naar woonmilieus, 2002

naoorlogs compact (hoogbouw) en centrumstedelijke woonmilieus aanbiedt (Regionale Woonvisie Waterland, juni 2004).

Het aanbod in Purmerend sluit aan op de vraag in de regio als het gaat om betaalbare koop- en huureengezinswoningen. Purmerend heeft een relatief goedkope

voorraad, de gemiddelde woningwaarde ligt 10% onder het gemiddelde van Nederland (Gemeente op maat, CBS, 2002). Een verworvenheid en een groot goed, maar ook een kwetsbaar punt. Kapitaalkrachtige mensen investeren graag in een betere of grotere woning, wat veelal betekent dat men wegtrekt naar de landelijke woonmilieus in de omgeving van Purme-

rend. Als deze mensen nog gebruik maken van de voorzieningen die Purmerend biedt, blijft de schade beperkt, anders is het zeker een verlies voor de stad.

Woningvoorraad

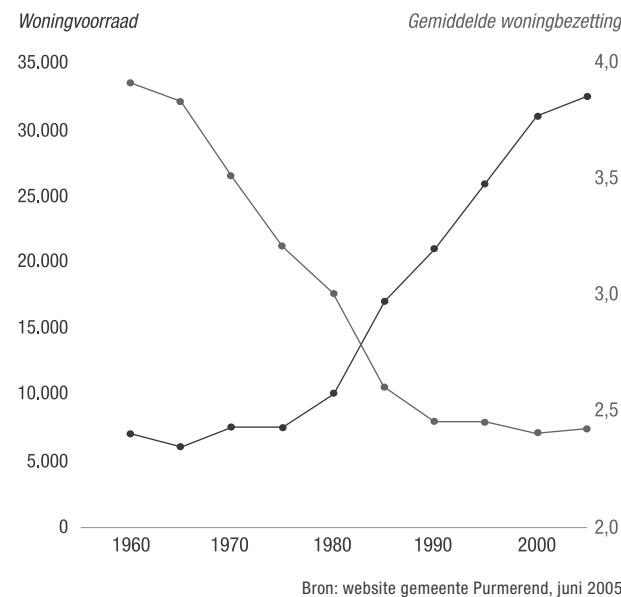
31.468 woningen waarvan
56% koopwoningen en
67% rijtjeswoningen

62% van de Purmerenders wil groen of rustig wonen, wat dat betreft voldoet de stad goed aan de wensen van nu. De overige, een naar alle waarschijnlijkheid groeiende groep, Purmerenders (38%) hebben kennelijk behoefte aan andere woonmilieus; stedelijk, luxe, ietwat bijzonder et cetera. Deze ontbreken nog te veel in Purmerend. Het verbreden van het aanbod woonmilieus trekt ook andere bevolkingsgroepen aan waardoor de eenzijdige bevolkingssamenstelling wat meer gemêleerd wordt. Dit kan weer ten goede komen aan de sociale structuur. In de Stadsvisie 2001 zijn zes ambities geformuleerd, één daarvan is de instandhouding en verder differentiatie van de bestaande woonmilieus. De structuurvisie onderschrijft dit.

Woonwensen en opgave voor de toekomst

De tendens van de laatste jaren, die zich in de toekomst zal voortzetten, is de afnemende gemiddelde woningbezetting. Door allerlei maatschappelijke veranderingen (individualisering, anticonceptie,

Woningvoorraad en -bezetting Purmerend 1960 - 2004



toename van het aantal echtscheidingen en vergrijzing) wonen er steeds minder mensen in één woning. De woningbezetting in Purmerend is zelfs fors gedaald, van bijna 4 mensen per woning in 1960 naar 2,41 in 2004. Hoewel Purmerend na 2008 niet meer zal groeien, moet de stad wel woningen bijbouwen om aan de autonome vraag, zowel kwalitatief als kwantitatief, te kunnen voldoen.

Mensen stellen steeds meer eisen aan hun woning en de woonomgeving. De woning moet ruim zijn, het moet makkelijk zijn om één, en steeds vaker twee

auto's voor de deur te parkeren en de woonomgeving moet schoon, heel en veilig zijn. Door de toenemende mobiliteit is men vrijer in de keus waar men wil wonen. Steden moeten sterker voldoen aan de eisen en wensen van mensen om ze in de stad te houden, zo ook in Purmerend. Deze hogere wooneisen en -wensen en de toenemende mobiliteit maken aanpassingen aan de huidige woningvoorraad in Purmerend noodzakelijk. Huidige bewoners, evenals hun kinderen die zelfstandig gaan wonen, moeten een woning kunnen vinden die past bij hun levensfase en gewenste woonmilieu. De huidige eenzijdige woningvoorraad sluit hier niet voldoende op aan. In de VINEX-wijk Weidevenne is wel een aanzet gedaan tot meer verscheidene soorten woningen en woonmilieus, ook in een hogere dichtheid. Naast het streven naar een meer divers aanbod van woningen en woonmilieus, is het cruciaal beheer en onderhoud van de woonomgeving hoog op de agenda te zetten.

Ook het toenemend aantal senioren zal in de toekomst om een ander type woning gaan vragen. In 2010 kent Purmerend veel huishoudens van 35-55 jaar en nog relatief weinig 65+ers. Na 2010 verandert dit en groeit het aantal senioren in rap tempo. Met name de 55+ers willen graag nog een stap in hun wooncarrière maken. Ná 2020 zullen de 75+ers een grote vraag hebben naar wonen met zorg en dienstverlening in de directe omgeving. De doorstroming op de woningmarkt is met de opkomende vergrijzing erg belangrijk; nu zullen de

huishoudens in de leeftijdscategorie 45-55 verleid moeten worden een stap te maken naar bijvoorbeeld een appartement of een kleinere woning, zodat de grotere woningen waar ze nu in wonen vrijkomen voor de jonge gezinnen.

Het is van belang om de woningvoorraad in Purmerend compleet te maken met meer gedifferentieerde woonmilieus (meer luxe, bijzondere en centrumstedelijke), meer verschil in prijscategorie, zowel in huur als in koop, meer woningen voor senioren, gekoppeld aan voorzieningen en meer woningen voor starters en eenpersoonshuishoudens (kleinere woningen).

De kwantitatieve opgave voor Purmerend moet gezien worden binnen het kader van de ISW-regio dat van de Provincie tot 2020 de opdracht heeft om 6.000 woningen toe te voegen buiten de bestaande plannen (zoals Weidevenne). Het gaat om 3.000 woningen in de nieuwbouw en 3.000 zogenaamde ICT woningen (intensiveren, combineren en transformeren). In de Regionale Woonvisie Waterland (2004) is vastgesteld dat in 2012 tenminste 3.600 woningen moeten zijn gebouwd. Voor een kleine 3.000 woningen is al ruimte gevonden. In de jaren na 2012 moet nog ruimte gevonden worden voor 2.400 woningen. Op uitbreidingslocaties moet 40% sociale huur en goedkope koop voor starters worden gerealiseerd. Purmerend levert een bijdrage in deze kwantitatieve opgave met de bouw van woningen in projecten als



Afbeelding 10: Ontwikkelingen in de stad op het gebied van wonen

de Oeverlanden, het Wagenweggebied en het programma Wonen boven Winkels.

De eigen woningbehoefte van Purmerend is in beeld gebracht (RIGO, augustus 2004). Deze wordt geschat op 1.100 woningen tussen 2010 en 2020. De 2.400 woningen die in ISW verband na 2012 moeten worden

gerealiseerd zijn dus voldoende om de eigen behoefte van Purmerend op te vangen. Dit effect wordt alleen bereikt als buiten de ISW-regio ook voldoende woningen worden gebouwd (bijvoorbeeld in Haarlemmermeer, Almere en Amsterdam). Anders zullen met het nieuwbouwaanbod ook huishoudens van buiten de regio worden bediend en blijft de krapte bestaan.

Werken

Werkenden

De arbeidsparticipatie is in Purmerend relatief hoog en er is weinig werkloosheid ondanks het relatief lage opleidingsniveau. Er zijn echter minder arbeidsplaatsen dan op basis van het inwonertal verwacht zou mogen worden. Met een beroepsbevolking van 50.000 telt Purmerend slechts 20.000 arbeidsplaatsen (zie afbeelding 14). Purmerend staat op nummer 47 op de ranglijst van 50 grootste gemeenten als het gaat om het aantal banen ten opzichte van de beroepsbevolking (Atlas voor gemeenten, 2005). Veel mensen werken dus elders, waardoor de woon-werkbalans niet in evenwicht is. Dit verschijnsel wordt versterkt door het feit dat bijna de helft van de arbeidsplaatsen in Purmerend wordt ingenomen door inwoners van buiten Purmerend. Het gevolg is dat een aanzienlijk deel van de werkende Purmerenders (meer dan 60%) elders werkt, met name in de noordelijke Randstad en zorgt voor een grote woon-werkpendel (zie afbeelding 13). Dit is een belangrijke component in de lage binding die de inwoners met hun woonplaats ervaren.

Het opleidingsniveau van de mensen in Purmerend is relatief laag. Van de 60.000 inwoners van 15 jaar en ouder heeft slechts 17% een opleiding op HBO/universitair niveau (2003). Het grote aantal laagopgeleide mensen vormt een risico voor de steeds meer kennisintensieve economie. Steeds meer laaggeschoolde



Afbeelding 11: Ontwikkelingen in de stad op gebied van werkgelegenheid

arbeid verdwijnt naar de zogenaamde 'lage lonen landen' en voor deze mensen zijn weinig alternatieven.

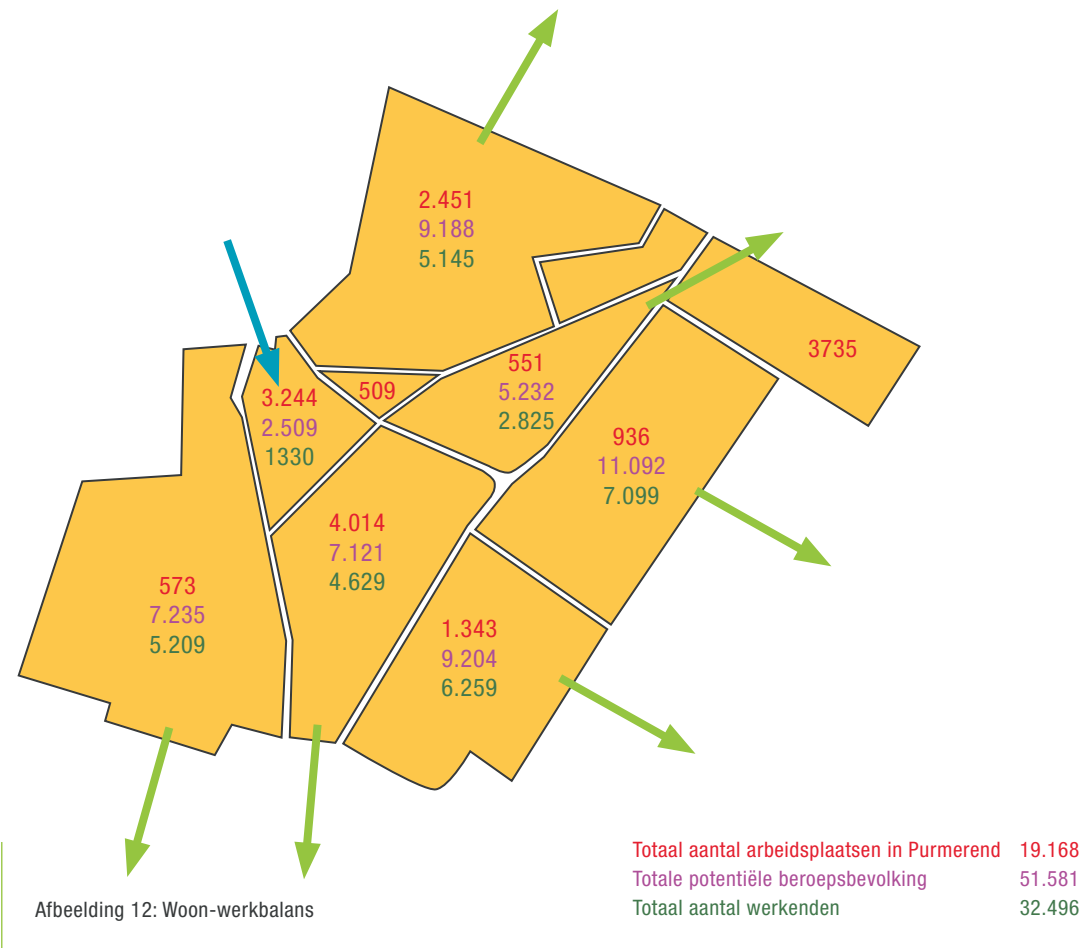
Aanbod en behoefte

Om de scheve woon-werkbalans deels te herstellen moet worden gestreefd naar behoud van bestaande en het creëren van nieuwe werkgelegenheid in

Purmerend. Dit is onder meer in het ISV programma Purmerend 2005-2010 aangegeven. Niet alleen wordt zo de afhankelijkheid van andere economische gebieden verkleind, ook de binding met de eigen stad kan op deze wijze worden vergroot. Mensen die in hun eigen stad werken, hebben een band met die stad. Ze fietsen naar hun werk, doen onderweg wat bood-

schappen en zijn 's avonds op tijd thuis om in de eigen stad te gaan sporten of in het vrijwilligerswerk een rol te vervullen. Werkgelegenheid in de eigen stad brengt ook profijt mee voor andere voorzieningen en zorgt voor een zekere spin-off. Het personeel van de kantoren in de stad maakt gebruik van de horeca, bedrijven kunnen als sponsor optreden bij evenementen en een kantoor moet ook worden schoongemaakt.

De werkgelegenheid van Purmerend zit met name in de dienstverlening, horeca, detailhandel en zorg en is ruimtelijk verdeeld over de hele stad. Er zijn nu vijf bedrijventerreinen; Wagenweg, De Where, Baansteer-Oost, Baansteer-West en De Koog, en er is een kantorenlocatie op de Gors. De concrete behoefte tot 2020 wordt geraamd op ca. 50.000 m² bvo kantoren (3.300 m² op jaarbasis afzetten) en ongeveer 80 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein. Dit is inclusief de vervangingsvraag als gevolg van het transformeren van onder meer het Wagenweggebied. De 50.000 m² kantoren leveren ongeveer 2.000 arbeidsplaatsen op, hier moeten nog locaties voor worden aangewezen. In de bedrijventerreinbehoefte wordt in vigerende plannen reeds voorzien door aanleg van Baansteer-Noord (ca. 80 ha netto uitgeefbaar terrein). Met deze uitbreiding wordt een toevoeging van ongeveer 4.000 arbeidsplaatsen tot 2020 gerealiseerd. Voor het toevoegen van werkgelegenheid moet naast de geplande bedrijventerreinen en kantoorruimte ook gedacht worden aan andere sectoren.



Het gaat hierbij om dienstverlening, (kleinschalige) zorg, onderwijs, detailhandel, toerisme en horeca. De voorziene en gewenste groei in deze sectoren kan nog eens 1.000 arbeidsplaatsen opleveren. In totaal betekent dit tot 2020 een verwachte uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen van 7.000.

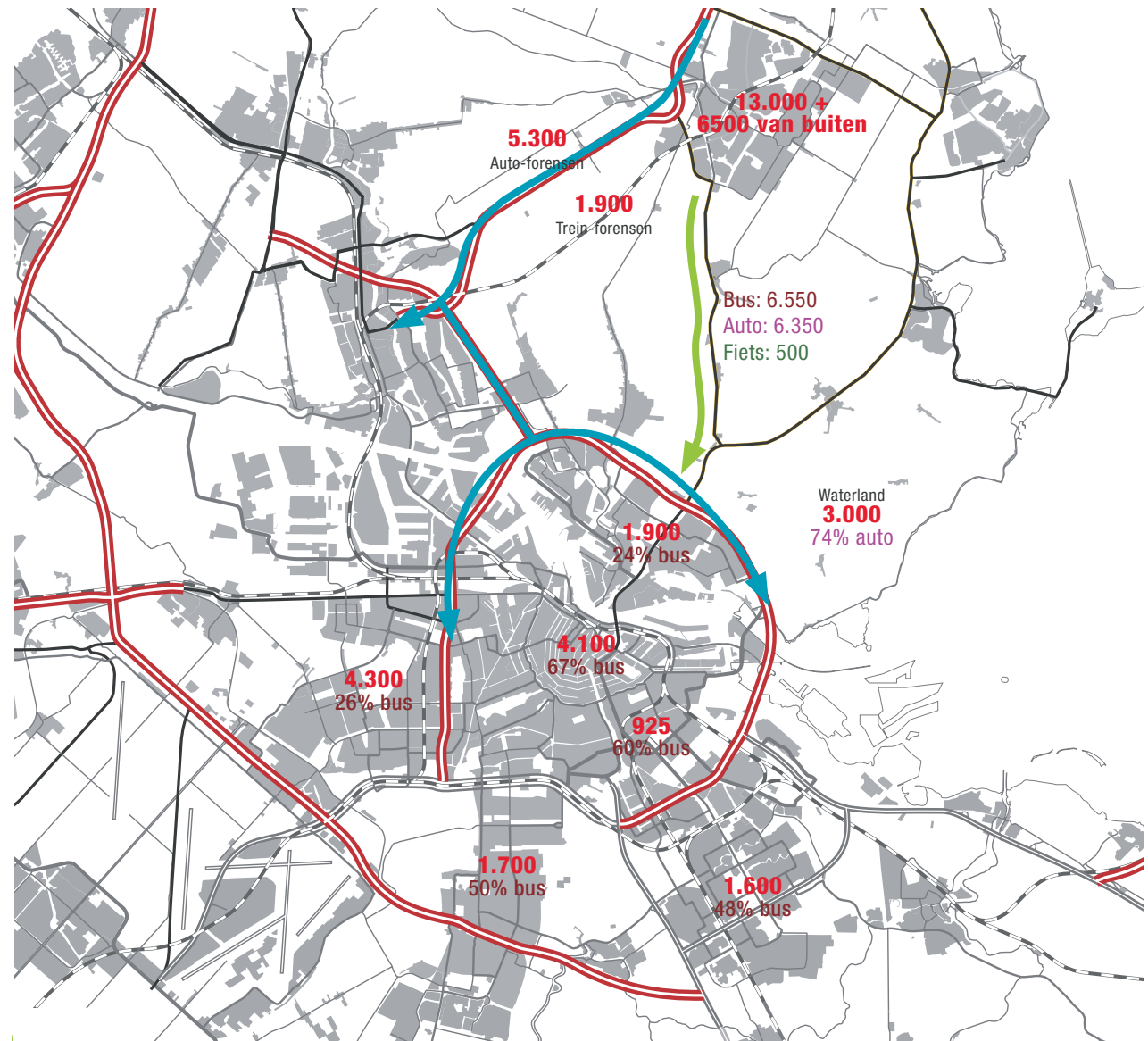
Het is van belang dat onderwijs en arbeidsmarkt op elkaar aansluiten. Nieuw toe te voegen opleidingen (in eerste instantie de zes geplande uitbreidingen van het MBO, later mogelijk nog meer MBO en ook HBO), moeten aansluiten op de sectoren die passen bij de werkgelegenheid van de toekomst (zorg, dienstverlening en administratieve beroepen). Een belangrijke

sleutel in de opgave van de woon-werkbalans is de regio. Werkgelegenheid is geen lokale aangelegenheid. Zowel de Provincie, ROA, regio Kop van Noord-Holland, als Waterland spelen een rol als het gaat om (regionaal) werkgelegenheidsbeleid. De concept SWOT regio Zaanstreek-Waterland (april 2004) geeft een beeld van de mogelijke kansen en bedreigingen (zie bijlage 2).

Versterking van de woon-werkbalans zou zich uiteindelijk moeten uiten in een afname van de (lengte van de) files naar en van Amsterdam in de spits (zodat minder mensen uit Purmerend verhuizen omdat ze genoeg hebben van de dagelijkse reis) en een sterkere binding van inwoners met hun stad omdat ze er ook werken.

14.525 in Amsterdam
2.200 in ROA-Zuid
3.000 in Waterland/Zaanstreek
5.025 elders
13.000 in Purmerend

37.750 totaal werkenden



Afbeelding 13: Pendelstromen in de regio

Voorzieningen

Stedelijke en regionale voorzieningen

Groeikernen zijn veelal meer woongemeente dan voorzieningengemeente. Dit is in Purmerend ook het geval. De groei is zo snel gegaan dat het aanbod aan voorzieningen daar niet altijd gelijke tred mee heeft weten te houden. Daarbij speelden onder andere bezuinigingen een rol. Stedelijke en regionale voorzieningen zitten vaak nog op het niveau van de halve omvang van de stad. Niet alleen het aantal, maar ook de variëteit van de voorzieningen is achter gebleven bij de groei van de stad. Dit is in Purmerend ook nog versterkt door de beperkte ruimte in de binnenstad.

De oude, compacte binnenstad was al snel te klein voor een aantal voorzieningen. Voorzieningen die in de meeste steden in het centrum van de stad liggen, of er oorspronkelijk hebben gelegen, zoals het stadhuis, de bibliotheek en de bioscoop liggen in Purmerend op enig afstand van de historische binnenstad. Deze zijn op basis van het Structuurplan 1972 in de zone tussen de binnenstad, het spoor en rondom de Waterlandlaan in de Gors geplaatst. Deze zone werd daarin aangewezen als dé stedelijke voorzieningenzone (zie afbeelding 15). Naast deze 'traditionele' centrumfuncties zijn in deze 'nieuwe' zone een groot aantal andere voorzieningen gelegen, zoals het ziekenhuis, de politie en de brandweer. De zone rondom de Waterlandlaan vormt in feite een tweede stedelijk centrum op enige

afstand van de oude binnenstad. Er is weinig relatie tussen deze stedelijke zone en de binnenstad. Mensen lopen niet makkelijk vanuit de binnenstad naar deze voorzieningen. Bezoekers of personeel van deze voorzieningen wandelen niet snel even de stad in voor een boodschap, broodje of een kop koffie. De afstand is hiervoor te groot, in meters, maar met

name in beleving. Alleen vanuit het gemeentehuis gaan mensen nog wel makkelijk even de stad in. De parkeerplaats bij het gemeentehuis wordt ook wel gebruikt door mensen die de stad in gaan. Purmerend is de laatste jaren aan het inlopen op het tekort aan aanbod van stedelijke en regionale voorzieningen, bijvoorbeeld door de bouw van een zwembad



Afbeelding 14: Stedelijke voorzieningenzone

en een concert- en cultuurpodium. Er wordt gedacht aan het clusteren van een aantal culturele en educatieve functies om zo de kwaliteit van het aanbod te verhogen. En er zijn concrete plannen om diverse sportvoorzieningen te realiseren.

Op een aantal terreinen, zoals winkels (mode en schoeisel, meer exclusieve winkels), ontspanning en vermaak, toerisme en horeca, kan nog behoorlijk wat toegevoegd worden om de stad voor haar inwoners en de inwoners van regio Waterland of andere bezoekers aantrekkelijker te maken.

Purmerend heeft één bovenregionale voorziening; de golfbaan met 45 holes. Purmerend heeft geen andere bovenregionale voorzieningen (denk aan een dieren-tuin of pretpark), waarmee ze meerdere doelgroepen van buiten de regio of provincie naar de stad kan trekken.

Wijkvoorzieningen

De verdeling van voorzieningen in Purmerend is gebaseerd op het model zoals vanaf de jaren '50 gangbaar was voor bijna alle nieuwe stadsuitbreidingen: de zogenoemde 'wijkgedachte'. Voorzieningen voor de niet-dagelijkse behoeften werden in het centrum van de stad geplaatst en voor de dagelijkse behoeften werd in het hart van elke wijk een eigen secundair centrum geplaatst. In Purmerend is de voorzieningstructuur in de wijken van een behoorlijk

niveau. Basisscholen, zorgdiensten en sportvoorzieningen zijn evenredig over de wijken verspreid (zie afbeelding 16). Deze evenredige verspreiding is het resultaat van een actief beleid. Het middelbaar onderwijs is een uitzondering op dit algemene beeld: dit is vooral aan de noordwestzijde van de stad geconcentreerd.



Afbeelding 15: Wijkvoorzieningen

Schaalvergroting

Zoals in heel Nederland, is ook in Purmerend een tendens te bespeuren naar een steeds verdergaande schaalvergroting en concentratie in diverse sectoren. Een goed voorbeeld hiervan is het onderwijs, waar gedacht wordt over de ontwikkeling van brede scholen en campussen. In Purmerend is al een aantal

brede scholen en worden op twee plekken grote scholenclusters voor voortgezet onderwijs gerealiseerd. Ook in de detailhandel is de tendens van schaalvergroting duidelijk in zichtbaar, winkels worden groter. Eén van de eerste extra grote supermarkten van Nederland is in Purmerend gerealiseerd. De tendens tot schaalvergroting lijkt onvermijdelijk en heeft grote ruimtelijke en programmatische gevolgen. Het hiërarchische model van een stad met één stedelijk centrum en een aantal secundaire centra in de wijken is langzamerhand aan herziening toe.

Naar verwachting zal de tendens tot schaalvergroting verder doorzetten, hetgeen de positie van name de 'secundaire' centra (wijkwinkelcentra) zal beïnvloeden. Juist de wijkwinkelcentra zullen lijden onder de ontwikkeling van de opkomende, goed bereikbare, perifeer gelegen winkelcentra.

In de huidige binnenstad van Purmerend lijkt weinig ruimte voor het toevoegen van grootschalige voorzieningen. Op het moment dat de Kop van West als onderdeel van het centrummilieu wordt gezien, biedt dit wel ruimte. Verder kan in de binnenstad zelf ruimte gemaakt worden voor die voorzieningen die echt in die binnenstad thuishoren, door bestaande voorzieningen te verplaatsen. Op de locatie Schapenmarkt is nu al ruimte en de locatie Nukahal zal binnen enkele jaren beschikbaar komen.

Culturele voorzieningen

Purmerend heeft in verhouding tot de andere gemeenten in Waterland goede culturele en sociaal-culturele voorzieningen. Purmerend wordt dan ook door regio-bewoners het meest gebruikt voor bezoeken aan de bioscoop, theater en restaurants (Regionale Omnibus-enquête 2004). Opvallend is dat minder dan de helft (43%) van de inwoners Purmerend gezellig vindt (Regionale Omnibus-enquête 2004).

Er wordt, in opdracht van de gemeente, onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van het clusteren van een aantal van de culturele voorzieningen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn op het moment van het schrijven van de structuurvisie nog niet bekend. Vanuit de structuurvisie gezien kan gesteld worden dat het van groot belang is om de culturele voorzieningen in Purmerend te behouden en versterken. Het onderzoek naar de clustering is deels ingegeven door de inschatting dat een aantal instellingen het niet alleen zal redden in de toekomst. Culturele instellingen zijn cruciaal in het worden van een complete stad en het versterken van de positie als centrum van Waterland. Een aantal instellingen (twee musea, het filmhuis en het theater) liggen heel dicht bij elkaar in de oude binnenstad. In de praktijk versterken deze instellingen elkaar nauwelijks. In de directe omgeving van de instellingen wordt de sfeer en ambiance van deze instellingen niet gevoeld.

De plek van het theater is, letterlijk en figuurlijk, van belang voor het sturen op de kwaliteit en de uitstraling

van het centrum. Op dit moment is het theater verstoort, het heeft nauwelijks toegevoegde waarde voor de totale kwaliteit van de binnenstad. Het theater functioneert wel goed en is ook in goede staat, dat maakt het denken over verplaatsing lastig. Er zijn twee manieren om het theater een meer prominente rol te geven, het verplaatsen naar een prominente locatie of de huidige omgeving van het theater dusdanig wijzigen dat de locatie meer betekenis krijgt in het (binnen-)stedelijk netwerk.

Onderwijs

Het aanbod van onderwijs in Purmerend is goed, voldoende basisscholen, twee grote scholen op meerdere locaties voor voortgezet onderwijs en vier scholen voor speciaal voortgezet onderwijs. Er zijn MBO opleidingen gecombineerd met volwassenen-educatie. Het MBO zou kunnen versterken in Purmerend. Er kunnen meer verschillende opleidingen worden aangeboden. Over de inzet om een HBO in Purmerend te vestigen wordt verschillend gedacht. Mogelijk zijn er op dit moment te weinig leerlingen die op dit niveau naar school gaan. Het opleidingsniveau van Purmerenders is relatief laag. Het instromen van volgende generaties in hogere opleidingen kost vaak tijd. Als Purmerend echter de komende jaren de opmars weet te maken naar een meer gedifferentieerde inwonerssamenstelling, zal ook de vraag naar onderwijs veranderen. En ook omgekeerd kan de aanwezigheid van een HBO-instelling als trekker voor nieuwe mensen

(studenten) en bedrijvigheid fungeren. De structuurvisie adviseert eerst het MBO te versterken en voorlopig niet actief in te zetten op de vestiging van een HBO-instelling, maar wel de wens een HBO-instelling in Purmerend te hebben op de agenda te zetten.

Winkelprogramma

De omvang van het winkelaanbod in Purmerend blijft achter bij vergelijkbare Nederlandse steden. Bovendien kent Purmerend, in vergelijking met steden met eenzelfde kernwinkelapparaat ongeveer een derde minder aan winkelpanden met een oppervlakte groter dan 500 m² (WPM, 2004). Mensen zijn gemiddeld maar 66 à 67 minuten in de binnenstad (Detailhandelsstructuurvisie, BRO, 2002). Dit betekent dat mensen de binnenstad vrij doelgericht bezoeken en de binnenstad nauwelijks gebruiken om te verblijven. Er spelen meerdere factoren mee bij de afwegingen van mensen om al dan niet langer te blijven. Eén van die factoren is de relatie van het bronpunt (parkeerplaats en/of bushalte) tot de trekkers (bekende winkelformules en warenhuizen). In de binnenstad van Purmerend is het makkelijk om de auto te parkeren in het Eggert Centrum, het overdekte winkelcentrum te bezoeken en vervolgens de binnenstad weer te verlaten zonder in de rest van de binnenstad te zijn geweest. Een zogenaamd winkelrondje is in Purmerend niet goed ontwikkeld en niet helder voor de consument. Een evenwichtige tweede trekker, ten opzichte van het Eggert Centrum, zou dit kunnen

- Binnenstad (winkels + horeca centrum)
- Zakencentrum
- Wijkwinkelcentrum
- Zorgcentrum
- Voortgezet onderwijs/MBO
- Sportcentrum
- Zoeklocatie uitbreiding binnenstad



Afbeelding 16: Centra in de stad

bewerkstelligen. Het langer verblijven in de binnenstad kan, naast het verbeteren van de routes in het centrum, gestimuleerd worden door het versterken van het aanbod van winkels en het aanbod van daghoreca en door meer bijzondere plekken, zoals een stadspark, te creëren in de stad.

Er is marktruimte om winkels toe te voegen in Purmerend, ca. 20.000 m² vvo (verkoopvloeroppervlakte), waarvan ongeveer de helft in de binnenstad terecht dient te komen (WPM, 2004). Het gaat hierbij hoofdzakelijk om winkels met een vloeroppervlakte tussen de 400 en 1.000 m². Ook kan het aantal kleinere winkels nog worden uitgebreid. Toevoeging van

winkels kan in alle branches met de nadruk op mode, schoeisel en speciaalzaken. Om in de behoefte aan grotere winkels te kunnen voorzien, moet incidenteel de mogelijkheid geboden worden om winkels op twee lagen toe te staan. De oppervlakte kan in zulke gevallen oplopen tot boven de 1.000 m². Een aantal branches, zoals elektronica, sport en mode vraagt tegenwoordig dergelijke vloeroppervlaktes.

Het is, gezien de schaal en maat van Purmerend, van groot belang om de winkels zoveel mogelijk bij elkaar te houden in de binnenstad zodat maximale onderlinge versterking mogelijk is. Onder huidige binnenstad wordt in relatie tot winkels bedoeld op het gebied dat globaal begrensd wordt door de Nieuwstraat (beide zijden), de Westerstraat (beide zijden), de Gedempte Singelgracht (beide zijden), de Oude Vismarkt, de Weerwal met als uitlopers de Achterdijk en het Looiersplein. Het is fysiek mogelijk om 10.000 m² winkels in de binnenstad toe te voegen. Ongeveer 6.000 m² kan worden gerealiseerd in de ongeveer twintig stadsvernieuwingsprojecten die nu gaande zijn. De andere 4.000 m² kan, door efficiënt gebruik te maken van bestaande ruimte, worden gerealiseerd in de huidige binnenstad.

Grootschalige en Perifere Detailhandels Vestigingen

In het kader van het vigerend gemeentelijk detailhandelsbeleid 2002-2007 is het op basis van een door het

college te verlenen vrijstelling voor zogenaamde PDV-branches mogelijk zich te vestigen buiten de reguliere winkelgebieden. De branches zijn aangegeven in bijlage 3. Er zijn ook grote winkels in Purmerend die niet onder deze branches vallen en die qua aanbod en uitstraling ook niet direct in de binnenstad thuishoren. Dit zijn veelal winkels die doelgericht worden bezocht. De PDV en GDV van het Wagenweggebied moeten, door de transformatie van het gebied naar een woonfunctie, worden verplaatst. Ook grootschalige detailhandel op andere plekken, bijvoorbeeld aan de Waterlandlaan maar ook in de binnenstad, zouden op termijn verplaatst moeten worden zodat deze vierkante meters ingevuld kunnen worden met functies die beter bij die locatie passen. In Purmerend is marktruimte voor ongeveer 10.000 m² bvo GDV en PDV (WPM, 2004) en is voor verplaatsing ongeveer 14.000 m² bvo nodig, in totaal is er dus behoefte aan ca. 24.000 m² bruto vloeroppervlakte voor PDV en GDV.

De gemeente wil graag één locatie aanwijzen voor de vestiging van nieuwe en te verplaatsen GDV en PDV. Het huidige planologische regime geeft redelijk houvast voor de vestiging van PDV. Voor GDV is dat lastiger. Naar aanleiding van de Nota Ruimte wordt momenteel onder meer in ROA-verband volop discussie gevoerd over deze branches en de mogelijkheden en onmogelijkheden om restricties aan te brengen, bijvoorbeeld het uitsluiten van de branches food en mode. Het is van belang dit planologisch goed te

regelen, omdat anders de kans op (oneerlijke) concurrentie met de binnenstad (met name mode) of wijkwinkelcentra (food) te groot wordt. Bepaalde grotere winkels, elektronica en mode, zijn juist nodig in de binnenstad om een goed economisch klimaat te realiseren. Purmerend is te klein voor meerdere centra met winkels voor niet-dagelijkse goederen of recreatief winkelen. Het toetsingskader voor grootschalige en perifere detailhandel wordt het regionale detailhandelsbeleid van het ROA, dat momenteel wordt herzien.

Toerisme en vermaak

Het is opvallend dat Purmerend zo weinig haar kwaliteiten uitnut voor toeristisch-recreatief gebruik: geen camping, geen haven, een handjevol hotels. Purmerend zou zich veel beter op de kaart zetten als ze toerisme of dagrecreatie zou bevorderen. De stad zelf heeft misschien vrij weinig voor (dag)toeristen te bieden. Maar de potenties liggen in de omgeving; het prachtige landschap en landschappelijke elementen, het netwerk van vaarwater en de nabijheid van kleinere historische kernen. Ook het 'zakelijk toerisme' zou versterking kunnen gebruiken, goede en voldoende faciliteiten voor congressen, conferenties of andere bijeenkomsten ontbreken.

Op het gebied van vermaak en vertier is ook ruimte voor meer voorzieningen. Denk hierbij aan een sauna, grote(re) sportvoorzieningen (klimhal of kartbaan), een recreatiepark, agro-toerisme en/of een overdekte speelhal voor kinderen.

3

De ambities

De ambities

De sectorale analyse van de stad levert agendapunten op voor de structuurvisie. Naast deze punten is het van belang ook de maatschappelijk-politieke agenda te benoemen. Wat zijn de ambities van de stad voor de komende tien tot vijftien jaren? De ambities zijn geformuleerd op basis van gesprekken met medewerkers van de gemeente, raadsleden, leden van het college van Burgemeester en Wethouders, ondernemers en de eigen waarnemingen en interpretaties van BVR.

Purmerend wordt een complete stad met de volgende ambities:

- Purmerend is het centrum van Waterland;
- Purmerend werkt aan een evenwichtigere woon-werkbalans;
- Purmerend versterkt haar verbindingen in groen, blauw en grijs;
- Purmerend kiest voor bloei in plaats van groei.

Purmerend is het centrum van Waterland

Purmerend kent een verzorgingsgebied dat veel groter is dan de eigen gemeente. Het beslaat de hele regio Waterland. Hier wordt bedoeld op de gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Waterland, Wormerland, Zeevang en natuurlijk Purmerend zelf.

Er zijn echter ook andere steden in de omgeving die aan de weg timmeren. Purmerend moet investeren om haar positie als centrum van Waterland te behouden en te versterken. Purmerend voorziet op een aantal vlakken in die regionale functie, denk aan zorg en gezondheid (het ziekenhuis), onderwijs (MBO-instellingen), uitgaan en vermaak (theater, bioscoop, cafés en restaurants) en winkelen (het centrum van de stad). Investeren in deze en mogelijk nieuwe stedelijke en regionale voorzieningen moet de consumenten blijven binden. De positie als centrum van Waterland behouden en versterken kan door te investeren in een veelzijdig, herkenbaar en toegankelijk centrum met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en door te streven naar een hoog niveau van voorzieningen in zowel het centrum als in andere delen van de stad.

Purmerend werkt aan een evenwichtigere woon-werkbalans

Purmerend is een typische forensenstad. Tot op heden leidt dit nauwelijks tot echt negatieve gevolgen, de arbeidsparticipatie is goed. Toch is dit een kwetsbaar punt. Purmerend is sterk afhankelijk van Amsterdam en de infrastructuur van en naar Purmerend raakt vol. Bij de wens om een complete stad te worden, hoort ook dat er meer werkgelegenheid in Purmerend zelf aanwezig is. Ook voor de sociale infrastructuur van de stad is het van belang dat een behoorlijk deel van de inwoners in de eigen stad werkt (en dus daar bood-

schappen doet, sport, een sociaal netwerk heeft en zich er thuis en verbonden voelt). De balans hoeft niet helemaal in evenwicht te zijn. Amsterdam is nu eenmaal in verhouding een sterkere economische motor die veel werkgelegenheid genereert. Purmerend profiteert hiervan en zal dat ook in de toekomst moeten doen. Dat neemt echter niet weg dat Purmerend – aanvullend op de Amsterdamse economie – haar eigen sterke economische punten (onder andere de zorg) verder kan ontwikkelen. Dit is te meer van belang nu de volgende generatie zich op de arbeidsmarkt begeeft. Deze generatie is in Purmerend geboren en getogen en kent niet eenzelfde natuurlijke oriëntatie op de arbeidsmarkt van de noordelijke Randstad. Deze mensen zullen, meer dan voorheen, graag in Purmerend zelf willen werken.

Purmerend versterkt haar verbindingen in groen, blauw en grijs

Purmerend ligt op een unieke plek in een prachtig landschap. Een groene stad, omringd door een bijzondere natuur. De kwaliteiten van het buitengebied zijn in de wijken ruimschoots aanwezig, maar zijn op het niveau van de stad te weinig herkenbaar. De kwaliteiten van de stad worden daarbuiten nauwelijks (h)erkend. De stad wordt gekenmerkt door een fijnmazige, groene structuur op wijkniveau met veel verbindingen naar buiten. Op stedelijk niveau ontbreekt echter een helder netwerk dat samenhang

geeft aan de stad. De aantrekkelijke ligging kan veel meer benut worden om de kwaliteit van het wonen in de stad te verhogen, om de kansen voor toerisme te vergroten en om het beeldmerk van de stad neer te zetten. Het versterken van de stedelijke structuren kan helpen mensen zich meer verbonden te laten voelen met hun stad en om een betere oriëntatie te krijgen op de stad en haar omgeving. Het versterken van de groene blauwe en grijze structuur op het niveau van de stad accentueert de kwaliteiten die de stad op deze punten heeft.

Purmerend kiest voor bloei in plaats van groei

Na decennia van groei en nieuwe bewoners, is het nu tijd om te investeren in identiteit en kwaliteit. Van groei naar bloei. Het accent wordt verlegd van kwantiteit naar kwaliteit. Niet langer is het doel woningen te bouwen en nieuwe wijken te ontwikkelen, maar toe te werken naar een complete stad die op basis van kwaliteit de concurrentie aan kan met de steden in de omgeving en die toegesneden is op de demografische veranderingen. Dit betekent niet dat de stad op slot gaat, het is ook voor een kwalitatieve ontwikkeling van groot belang dat er voldoende ruimtelijke dynamiek is; om te bloeien moet je ook (durven) snoeien. Belangrijk van deze keuze is dat de stad nu expliciet kiest voor het stoppen met groeien. De stad kiest voor het inzetten van energie en investeren in kwaliteitsverhoging.



Afbeelding 17: Purmerend bloeit

4

De opgave

De opgave

De structuurvisie moet aansluiten bij de vele kwaliteiten die Purmerend nu heeft. Het gaat goed met de stad, er is weinig leegstand, weinig criminaliteit, er zijn weinig werklozen, er zijn voldoende en goede scholen en de mensen zijn redelijk tevreden met de voorzieningen. Purmerend heeft een gunstige ligging. De stad ligt op twintig busminuten van het centrum van Amsterdam, vlakbij de IJsselmeer- en Noordzeekust. Purmerend ligt midden in het Nationaal Landschap Laag Holland, een uniek natuurhistorisch gebied waarvan de droogmakerij De Beemster en de Stelling van Amsterdam als Werelderfgoed te boek staan.

De opgave voor de komende jaren is het versterken en verankeren van deze kwaliteiten. Deze opgave komt voort uit de maatschappelijk-politieke ambities uit de hoofdstukken één en drie en uit de sectorale analyse in het tweede hoofdstuk. De opgave van de structuurvisie is niet het oplossen van alle knelpunten van de stad. Zoals eerder gesteld, komen veel zaken via reeds ingezet beleid en projecten aan de orde.

Dit structuurplan selecteert die maatregelen die effect zullen sorteren op de koers die de stad moet varen. Die maatregelen zijn gericht op het versterken van de verbindingen in groen, blauw en grijs en het versterken van het niveau van de voorzieningen.

Het versterken van de verbindingen op stedelijk niveau, het versterken van het ruimtelijke netwerk van de stad in groen, blauw en grijs moet de stad leesbaar maken. Een heldere structuur is een voorwaarde voor bewoners, ondernemers en bezoekers, om zich thuis te voelen in de stad. Het versterken van de voorzieningen maakt dat de stad een complete stad is en blijft voor haar inwoners en een aantrekkelijke stad is voor mensen uit de regio.

Ruimtelijk

Groen

- Groene structuur op het niveau van de stad verduidelijken door middel van het aanbrengen van verbindingen en samenhang; routes voor langzaam verkeer versterken.
- Meer recreatief groen aan de westzijde nabij het centrum van de stad realiseren.

Blauw

- De ervaring en betekenis van de waterstructuur versterken door zoveel mogelijke openbare oevers. Dit betekent de oevers langs de Where zoveel mogelijk openbaar maken en de nu openbare oevers langs de Purmerringvaart en het Noordhollands Kanaal beschermen en open houden.

Grijs

- De interne infrastructuur verbeteren door het toevoegen van een extra oost-west verbinding voor autoverkeer en een verbetering van de aantakking van Purmer Noord aan de N244.
- De hoofdroute van oost naar west over de IJsselmeerlaan/Waterlandlaan niet zwaarder belasten door toevoegen van programma in andere delen van de stad dan het centrum.
- Onderzoeken van een autoverbinding over het Noordhollands kanaal naar de Beemster, evenwijdig aan de A7 (Verbindingsweg doortrekken naar de Zuiddijk).
- Behoud en versterken fietspadennetwerk.
- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de stations Purmerend en Purmerend Overwhere een steviger positie te geven in de stad (en daarmee voor de toekomst te behouden).

Programmatisch

Voorzieningen

- Binding creëren door het realiseren van bijzondere plekken (stadspark, zone Noordhollands kanaal, verbeterde Koemarkt), voorzieningen (ontmoeting) en een aantrekkelijke binnenstad.
- De voorzieningen spreiden over de stad en zorgen voor goede verbindingen ertussen. Hiermee ontstaat een complementair netwerk waardoor bewoners naast de eigen wijk ook andere delen

van de stad leren kennen en gebruiken.

- Regiofunctie behouden en uitbouwen door het verhogen van het stedelijke en regionale voorzieningen-niveau.
- Toevoegen van (grootschalige) voorzieningen in het kader van vermaak en vertier. De stad heeft de volgende wensen: een kartbaan, een overdekte speeltuin, een sauna, een jachthaven, een skihal, een recreatie knooppunt voor Waterland (start wandelpaden/fietsen- en kanoverhuur, etc.), een camping in het Purmerbos en een vrijetijdspark/attractiepark.
- Ontwikkelen van een voorziening in de sfeer van agro-toerisme.
- Ontwikkelen van hotel(s) en congrescentrum, gericht op zakelijk toerisme.
- Kwaliteit en de positie en betekenis van de culturele voorzieningen versterken.

Wonen

- Meer differentiatie in woonmilieus aanbrengen: toevoegen of herstructureren naar centrumstedelijke woonmilieus, woningen in lage dichtheden, starters-woningen, duurdere huur- en koopwoningen en seniorenwoningen.
- Inzetten op behoud van het suburbane wonen, groen en rustig, dit kan door dit mee te nemen in de plannen voor de herstructurering van de wijken.
- Nieuwe concepten voor het combineren van wonen en zorg ontwikkelen.

- In cijfers is de woningbouwopgave voor de ISW-regio 2020: 3.000 nieuwbouw en 3.000 ICT (intensiveren, combineren, transformeren), dit is inclusief de autonome vraag van Purmerend.

Zorg

- Het niveau van huidige zorgaanbod (in de wijken, ziekenhuis) minimaal handhaven en zo mogelijk versterken/uitbreiden.

Onderwijs

- Opleidingen versterken conform nota Sneeuwbal (MBO, wellicht in toekomst HBO).
- Doorzetten van de vernieuwingen en uitbreidingen van het MBO en VMBO onderwijs, verbreden van het MBO aanbod en op de lange termijnagenda de vestiging van een HBO opnemen.

Economie

- Samenwerking tussen opleidingen en bedrijven faciliteren.
- Ruimte aanwijzen voor ca. 50.000 m² bvo kantoren (tot 2020). Er is nog 6.000 m² beschikbaar binnen de Gors, gepland is ook nog 8.000 m², dus er moet nog ca. 36.000 m² ruimte gezocht worden.
- Ruimte aanwijzen voor de vestiging van 24.000 m² GDV/PDV.
- Aangeven wat de toekomstige bestemming van bestaande bedrijventerreinen moet zijn.

Binnenstad

- De kwaliteiten van de binnenstad versterken: doorzetten van het beleid om het historische karakter van bestaande panden te behouden dan wel te restaureren, de aanwezige stegen onderdeel maken van het (dwaal)milieu van de binnenstad.
- Een kwalitatieve hoogwaardige openbare ruimte in en nabij de binnenstad realiseren, minder parkeren op maaiveld en uitbreiding van het verblijfsgebied.
- Het autoverkeer beter rond het centrum leiden.
- Parkeerplaatsen van maaiveld weghalen en vervangen door gebouwde parkeervoorzieningen en het toevoegen van een aantal parkeerplaatsen.
- Opwaarderen van de parkachtige singelstructuur rondom het bolwerk.
- Opwaarderen van de entrees van de binnenstad, met name de architectuur.
- Kwaliteitsslag in winkelaanbod, toevoegen van 10.000 m² winkels in de binnenstad, met name winkels met een vloeroppervlakte van 400 m² tot 1.000 m².
- Winkelrouting versterken door goede situering van de trekkers.
- Koemarkt inrichten als kwalitatief hoogwaardige ruimte voor verblijf, ontmoeting en evenementen.
- Toevoegen van horeca, zeker ook daghoreca en aanbod voor jongeren.
- Versterken van de woonfunctie in en nabij de binnenstad.

5

De strategie

De strategie

Van puzzelen naar schaken

Purmerend is lange tijd gewend geweest om voor ieder programma dat zich aandient een locatie te zoeken. Die traditionele werkwijze komt voort uit de jarenlange ervaring van het bouwen van de nieuwe wijken. Er is een vraag en de locatie wordt er bij gezocht. Of andersom, er is een locatie vrij en er wordt een programma gezocht. Hiermee is een traditie opgebouwd van puzzelen, met op zichzelf staande projecten die in zichzelf een betekenis hebben, maar waarbij de toegevoegde waarde voor de gehele stad nauwelijks in beeld is of wordt gebracht. Een projectencarroussel met een eigen dynamiek, die te weinig gebruik maakt van de potentiële meerwaarde door afstemming en interactie tussen de projecten. Purmerend moet nu niet langer puzzelen, Purmerend moet gaan schaken. Vooruit kijken, een strategie en visie voor de toekomst opstellen en van daaruit werken. Alleen op deze manier kan ze de gewenste kwaliteits-slag maken en een complete stad worden. Deze manier van werken sluit overigens aan bij het nieuwe beleid vanuit het rijk om van toelatingsplanologie naar ontwikkelingsplanologie te gaan.

Voor Purmerend betekent het dat ze locaties aanwijst waar ze wil sturen en aangeeft op welke wijze ze daar wil sturen. Locaties en potentieel programma met

goede randvoorwaarden worden vooraf bepaald en niet pas als iets zich aandient.

De strategie is verbinden en clusteren. Verbindingen moeten de leemtes in de stedelijke structuur versterken, moeten het cement vormen tussen de delen van de stad en daarmee tussen de inwoners in de stad. Clusteren is een wijze van het versterken van voor-

zieningen en dat op een zodanige wijze, dat het een motor is voor de verbetering van de stedelijke structuur. Clusters worden juist toegevoegd of versterkt op die plekken waar nu lacunes zijn in de stedelijke structuur. Hiermee kunnen ze een aanleiding en mogelijk financieringsbron zijn van ingrepen ter versterking van de stedelijke structuur.



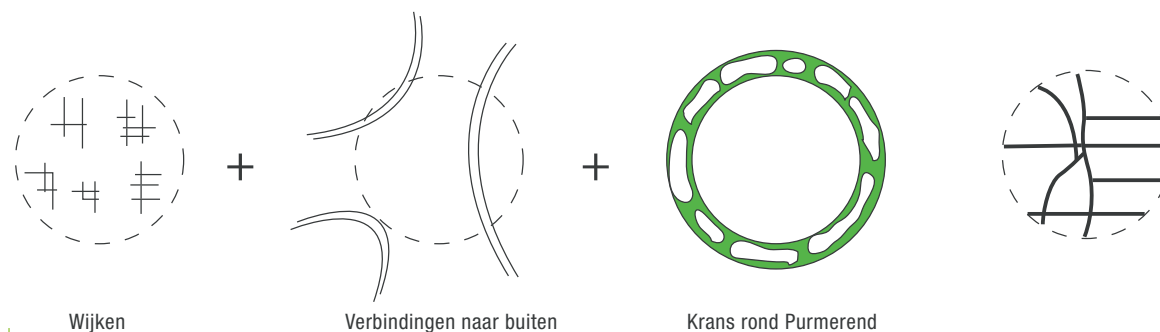
Verbindingen

Er is onvoldoende samenhang en synergie tussen de aanwezige blauwe, groene en grijze verbindingen in de stad. Het netwerk van verbindingen kan als drager van de stad fungeren en daarmee de stad leesbaar en toegankelijk maken.

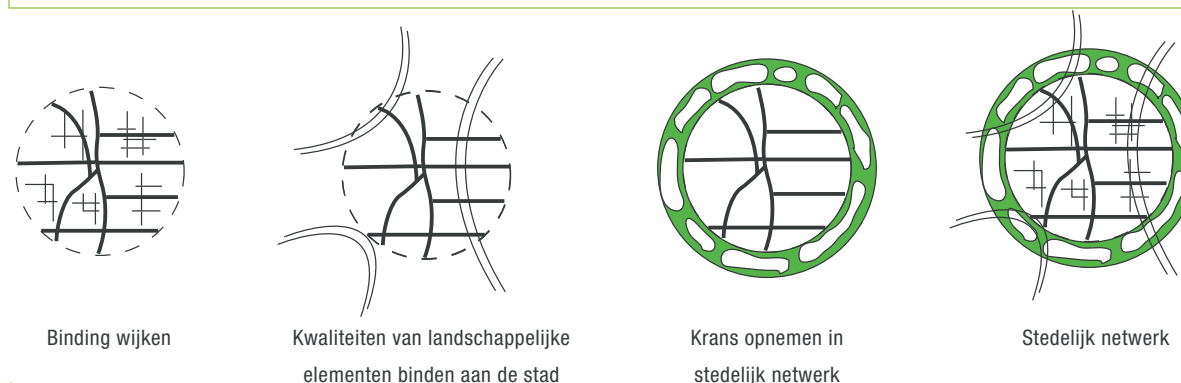
De opbouw van de stad kan schematisch worden weergegeven (zie afbeelding 18). Het eerste beeld schetst de wijken, als op zich zelf staande eenheden in de stad. Het tweede beeld vormt de verbindingen naar buiten, de oude linten en waterwegen die als zelfstandige lijnen door de stad gaan. Het derde beeld is de groene krans om de stad. De groene krans is een bijzondere ruimte die bestaat uit een verzameling van groene en recreatieve functies. Het vierde beeld geeft schematische de groene, blauwe en grijze verbindingen op het niveau van de stad weer.

Zowel de onderdelen als de samenhang van het groen/blauw/grijze netwerk van verbindingen moeten versterkt worden.

De verkeersstructuur is onevenwichtig. Terwijl het grootste deel van de stad zich aan de oostzijde van het spoor bevindt, liggen de belangrijkste infrastructuur en het stadscentrum aan de westzijde. Er is maar één oost-west verbinding, de route IJsselmeerlaan – Waterlandlaan – Purmersteenweg – Gedempte Where.



Afbeelding 18: Schematische weergave van de lagen



Afbeelding 19: Schematische weergave van de lagen op elkaar

Deze route is zwaar belast en ligt gedeeltelijk in de rand van de binnenstad. Het toevoegen van meer oost-west verbindingen voor autoverkeer is lastig. Het is strijdig met het weren van autoverkeer door de woonwijken en/of erg duur als het gaat om de aanleg van nieuwe verbindingen. Een route die wel mogelijk lijkt en ook ontlasting van de huidige route kan

betekenen is een oost-west verbinding voor autoverkeer aan de noordoostkant van de stad.

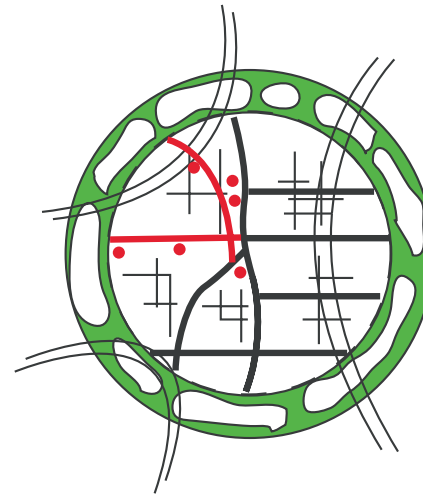
Daarnaast wordt voorgesteld om te onderzoeken of op de langere termijn (vijf tot tien jaar, parallel aan de ontwikkeling van Kop van West) een autoverbinding kan ontstaan over het Noordhollands Kanaal, in het verlengde van de Verbindingsweg, parallel aan de A7.

Dit zou een ontlasting kunnen betekenen van (sluip) verkeer door de binnenstad en een oplossing kunnen bieden voor verkeer uit de Hazepolder.

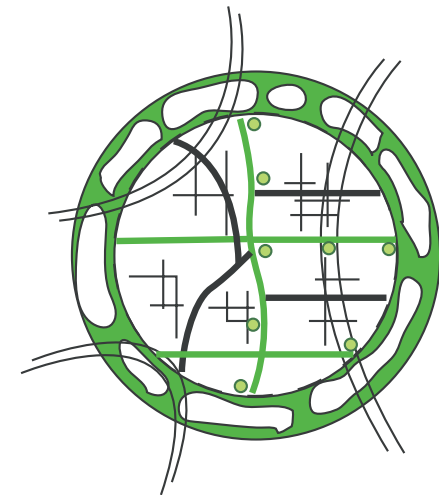
Het fijnmazige en groene langzaam verkeersnetwerk in de stad, tussen de wijken en met een aantal verbindingen naar het buitengebied toe, kan op een aantal plaatsen versterkt worden. Er zijn onderbrekingen, onduidelijke overgangen en soms ontbreken de fietsroutes volledig. De blauwe verbindingen, zoals de Purmerringvaart, de Where en het Noordhollands Kanaal, zijn niet aangesloten op de verbindingen op het niveau van de stad. Ze liggen als autonome lijnen in de stad. De sterke landschappelijke elementen uit de omgeving spelen bijna geen rol in de structuur op het niveau van de stad.

Als de verbindingen op de ontbrekende punten worden versterkt, ontstaat een stevig netwerk, een drager voor functies en het gebruik van de stad. Een netwerk dat het wijkniveau, de stad en de regio verbindt.

Een herkenbaar stedelijk netwerk van verbindingen vormt het ruimtelijk kader om (publieke) functies en plekken beter aan elkaar te koppelen. Het verankeren van (publieke) voorzieningen aan het stedelijke netwerk van verbindingen zal het gebruik van dergelijke programma's en ruimtes door alle Purmerenders en door mensen uit de regio stimuleren. Mensen gaan dan als het ware als vanzelf van de ene plek in de stad



Structuren met stedelijke allure



Structuren met groen-recreatieve uitstraling

Afbeelding 20: Schematische weergave van de structuren

naar de andere, van de ene wijk naar de andere en vanuit de stad naar het ommeland.

In de schematische weergave worden de wijken, de verbindingen naar buiten, de krans en het netwerk van groen, blauw en grijs op elkaar gelegd en ontstaat het beeld van verknoping en verweving (zie afbeelding 19).

Wijken worden met elkaar verbonden en de relaties van de stad met het ommeland en de relatie van de wijken naar het ommeland worden versterkt. Door hier nog een laag op te leggen met de aard van de functies zien we de westkant van de stad meer stedelijk verkleuren en de oostkant van de stad juist de groene kwaliteiten versterken (zie afbeelding 20).

Verbindingen op de kaart

Op de volgende bladzijden zijn de verschillende lagen van de verbindingen in een reeks op kaartbeeld gezet. Op de laatste afbeelding is te zien welke knelpunten er in de verbindingen zijn en dus versterkt moeten worden.

Op afbeelding 27 wordt aangegeven welke verbindingen versterkt zouden kunnen worden. Het betreft in de meeste gevallen het verbeteren van langzaam verkeersroutes. De verbindingen 'a' tot en met 'j' zijn fietsverbindingen die voor een groot deel gekoppeld zijn aan de groene en blauwe lijnen in de stad.

De ingrepen om deze fietsverbindingen te verbeteren verschillen van aard, soms gaat het om het koppelen van routes (bijvoorbeeld via bewegwijzering) en soms gaat het om de daadwerkelijke aanleg van nieuwe stukken fietspad.

Op twee punten betreft het een verbinding voor auto's. De eerste is een nieuwe autoverbinding tussen de wijk Purmer Noord en het zuidelijke deel van bedrijventerrein De Koog. De precieze ligging is nog niet te bepalen. Deze is afhankelijk van de invulling van het gebied Flevostraat en omgeving, treinstation Purmerend Overwhere en omgeving, en van de (infrastructurale en verkeerstechnische) mogelijkheden in de noordkant van de Purmer Noord. Deze nieuwe oost-west route zal de stedelijke hoofdinfrastructuur veel evenwichtiger maken en daarmee ook de huidige

oost-west verbinding IJsselmeerlaan/Waterlandlaan ontlasten. Van belang voor de toekomstige uitvoering van dit voornemen is het maken van afspraken.

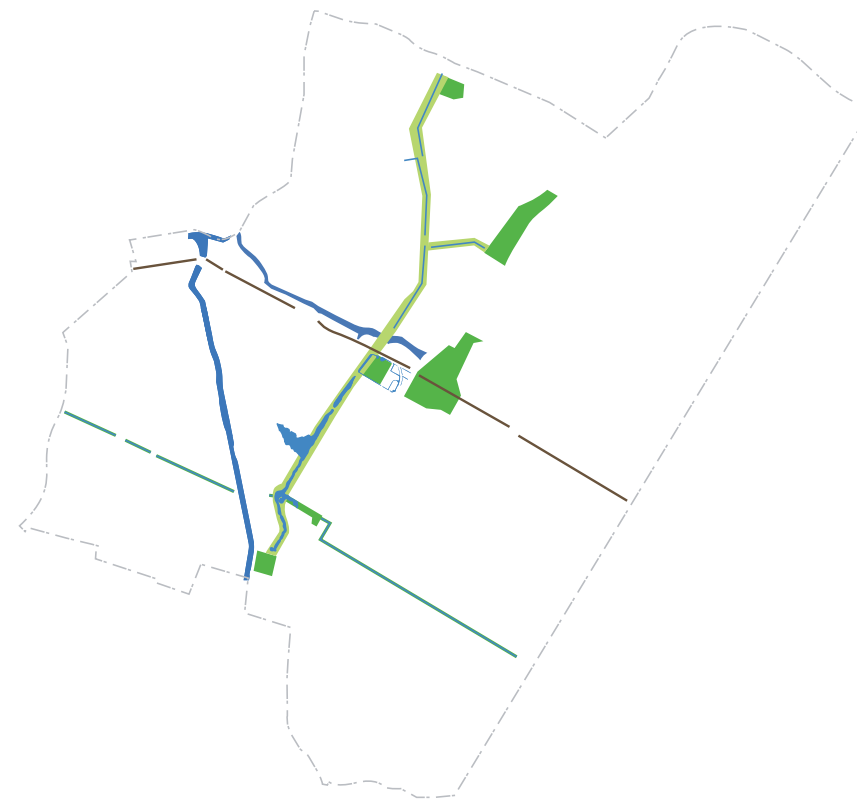
Bijvoorbeeld met de woningbouwcorporatie die hier bezit heeft, over de mogelijke verkoop van woningen. Daarnaast is het van belang te anticiperen op de nieuwe oost-west verbinding bij het maken van de plannen aan de westzijde van het spoor.

De tweede verbinding betreft een mogelijke autoverbinding over het Noordhollands Kanaal, in het verlengde van de Verbindingsweg, parallel aan de A7.

Op alle andere punten betreft het routes voor langzaam verkeer, in de meeste gevallen de fiets. Purmerend is een stad waar men zich makkelijk en over het algemeen veilig en langs mooie routes per fiets kan verplaatsen. Voorgesteld wordt om in een totaalproject de ontbrekende of zwakke schakels in het fietsnetwerk uit te werken.



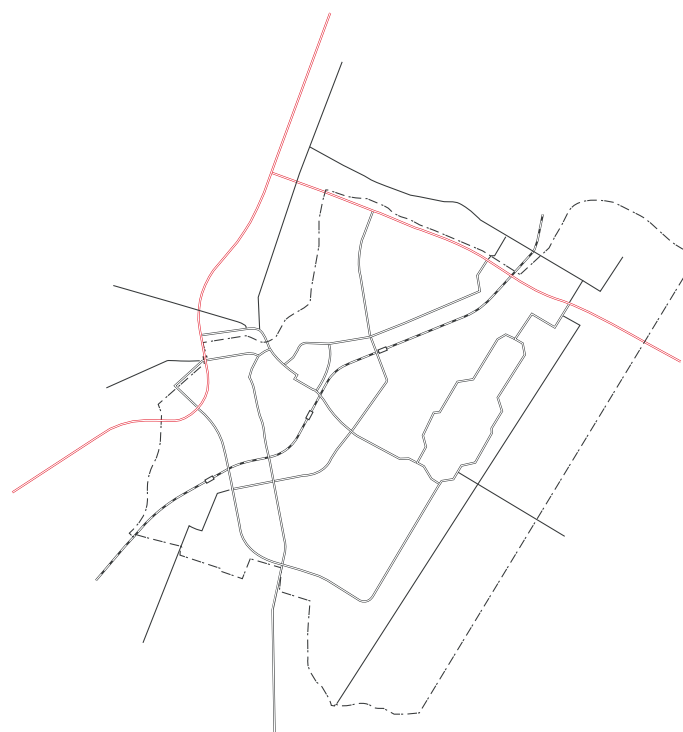
Afbeelding 21: Groene kran



Afbeelding 22: Interne verbindingen



Afbeelding 23: Verbindingen naar buiten



Afbeelding 24: Hoofdinfrastructuur



Afbeelding 25: Stedelijk netwerk



Afbeelding 26: Stedelijk netwerk en knelpunten



- Bestaand
- - - In ontwikkeling of gepland
- ↔ Nieuw of te verbeteren
- (a) Weidevenne - Vurige staart - Purmer zuid
- (b) Westerdraay - Hazepolder
- (c) Stadsrand Kwadijk
- (d) Makado - Where
- (e) Prinsentichting - Purmer Noord
- (f) Grotenhuysweg - Midentocht
- (g) Weidevenne - Gors Zuid
- (h) Weidevenne - Binnenstad
- (i) Binnenstad - Leeghwaterpark
- (j) Midentocht - Zeevang
- (k) Verbinding voor autoverkeer: De Koog - Purmer Noord
- (l) Verbinding voor autoverkeer: Over Noordhollands kanaal

Afbeelding 27: Verbindingen

Clusters van voorzieningen

In Purmerend is marktruimte om het aantal voorzieningen uit te breiden. Wat zijn de goede plekken om dit te doen en in welke vorm bieden de uitbreidingen de meeste kansen om Purmerend als stad en centrum van de regio te versterken?

Locaties

Er zijn drie types logische locaties voor het toevoegen, uitbreiden of verbeteren van het voorzieningenaanbod. Dat zijn die locaties waar nu al een aantal voorzieningen bij elkaar aanwezig is, de locaties waar al ontwikkelingen in gang gezet zijn en de locaties die in het stedelijk netwerk als knooppunten te kenmerken zijn. Het meest belangrijk is het aansluiten op de knooppunten, deze liggen aan het stedelijke netwerk en zijn dus goed bereikbaar. Door op deze knooppunten een programmamix na te streven, ontstaat een synergie die er tot nu toe niet of te weinig is en wordt de aantrekkingskracht vergroot.

Door juist ook in de wijkwinkelcentra functies toe te voegen, kan de levensvatbaarheid van deze centra vergroot worden. Het kan gaan om wijkgerichte, stedelijke of regionale functies. Het gaat niet om het toevoegen van winkels, de wijkwinkelcentra zijn er voor dagelijkse boodschappen en dat moet zo blijven. Het gaat wel om bijvoorbeeld een gezondheidscentrum, een opleidingscentrum, sportfaciliteiten of

kinderopvang. Door het toevoegen van functies, kennen de wijkwinkelcentra in de toekomst niet meer allemaal een gelijk voorzieningenaanbod, maar krijgen ze een verschillend, complementair programma. Complementair aan elkaar en complementair aan het centrum.

Hiermee wordt een langzame achteruitgang van de wijkwinkelcentra en een – door onderlinge concurrentiestrijd – verzwakking van de kansen van de centra voorkomen. Bovendien zal Purmerend als geheel een veel interessanter en veelzijdiger voorzieningenprofiel krijgen. De uitbreiding van de stedelijke voorzieningen naar het niveau dat bij het inwonertal van Purmerend hoort, krijgt zo de beste kansen, zonder dat alles in het centrum van de stad een plek moet vinden. De versterking van de voorzieningen op meerdere plekken in de stad maakt ook dat grotendeels met de bestaande infrastructuur kan worden volstaan. Voorop staat dat alle wijken een eigen wijkwinkelcentrum behouden, geschikt en toegerust voor het doen van de dagelijkse boodschappen.

Bij deze benadering spelen het levendig houden van de wijken en de aanjaagfunctie voor de vernieuwing en herstructurering in de wijken zeker ook een rol. Het spreiden van voorzieningen over de hele stad maakt dat mensen als vanzelf meer delen van hun stad gaan opzoeken. Dit versterkt de interactie tussen mensen en organisaties. Op deze wijze kan de

ruimtelijke en programmatische structuur van de stad de voorwaarden creëren voor de interactieve stad. Het 'halen' van voorzieningen op meer plekken in de stad zal de binding en verbondenheid van inwoners met hun stad versterken.

Organisatie

Voor de vorm waarin de voorzieningenstructuur wordt versterkt is gekozen voor clustering. Een cluster kenmerkt zich doordat het voorzieningen met een bovenwijks, oftewel stedelijk of regionaal karakter biedt. Het gaat dus niet om een basisschool of een wijkwinkelcentrum, wel om een middelbare school of een winkelcentrum dat klanten uit de hele stad of regio trekt. Clusters kenmerken zich ook doordat ze een aantal functies mengen die elkaar kunnen versterken. Als laatste kenmerken de clusters zich door hun ligging. De clusters liggen altijd op of nabij de knooppunten van het stedelijke netwerk van de stad. Thematisering helpt bij het ordenen van de clusters. Hiervoor zijn drie thema's geformuleerd, te weten consumeren & beleven, educatie & contact en zorg & wonen.

Consumeren & beleven

Het gaat bij dit thema om functies zoals winkelen, horeca, cultuur (theater, bioscoop), hotel- en congresfaciliteiten, vermaak en om meer toeristisch-recreatieve functies, zoals bijvoorbeeld een educatief centrum over de regionale landbouw en natuur.

De binnenstad en de directe omgeving vormen de voor de hand liggende locaties voor een concentratie van deze functies. De opgave bij dit thema is enerzijds om een aantrekkelijke openbare ruimte te creëren en anderzijds een onderscheidend programma te bieden. Purmerend kan daarbij gebruik maken van een aantal ruimtelijke troeven die tot op heden onderbenut zijn: een compact centrum dat dicht bij de snelweg ligt, de historische Koemarkt, de ligging aan het kanaal, de nabijheid van de Beemster en de centrale ligging in Waterland. Een extra troef is de mogelijkheid om naast het centrum op de Kop van West een geheel nieuw gebied te ontwikkelen dat aanvullend is op de binnenstad.

Educatie & contact

In Purmerend is een omvangrijke herstructurering van het voortgezet onderwijs gaande. Gewerkt wordt aan het ontwikkelen van twee 'brede' schoolcampussen, één voor de beroepsgerichte opleidingen en één voor de theoretische opleidingen. Een dergelijke concentratie biedt voordelen met betrekking tot gezamenlijke huisvesting en gebruik van faciliteiten. De ontwikkeling van deze campussen kan worden aangegrepen voor een thematische gebiedsontwikkeling. De campus kan een stedelijke knoop worden door er nog meer voorzieningen aan toe te voegen. Te denken valt aan sportvoorzieningen en aan cultuur-educatieve voorzieningen. Ook functies zoals bedrijven en kantoren kunnen profiteren van de nabijheid van scholen (denk

aan het medegebruik van zalen, stages, uitwisseling en opbouw van kennis). Menging van functies vermindert het risico dat de grote schoolcampussen geïsoleerd in de stad komen te liggen en na vijf uur tot doodse terreinen worden.

Zorg & wonen

De clustering van zorgvoorzieningen en wonen komt tegemoet aan de wens van veel ouderen om langer zelfstandig te blijven wonen. Het mes snijdt aan twee kanten: ouderen worden steeds actiever en kunnen zelf ook een grote rol spelen bij de instandhouding van voorzieningen en sociale netwerken. Andere vormen van zorg zoals een kinderdagverblijf of instellingen voor geestelijk of lichamelijk gehandicapten kunnen ook een meerwaarde leveren aan een woonmilieu. Een cluster van zorg en wonen kan op veel verschillende plekken worden gerealiseerd, in het centrum, in de wijken of aan de rand van de stad. Door verschillende plekken te kiezen, kunnen ook verschillende typen woningen en woon-zorgcombinaties worden aangeboden. In en nabij de binnenstad zal dit een meer stedelijk karakter hebben (appartementen, dicht op elkaar), in en nabij de stadsranden een meer groen karakter (woon-zorglandschappen met ruimte voor recreatieve voorzieningen). De clusters zorg & wonen zijn niet alleen bedoeld voor zorgbehoevende inwoners, de clusters maken het juist mogelijk om meerdere doelgroepen en functies te mengen. Het zoeken is naar de 'magische mix' waarbij de verschillen

tussen mensen en de verscheidenheid aan functies elkaar versterken. Een goede spreiding van de zorgvoorzieningen in de stad is uiteraard van belang. Bij de nadere uitwerking van de clusters zorg & wonen zal daar rekening mee moeten worden gehouden. De clusters zijn immers geen op zichzelf staande woonmilieus maar hebben een (verzorgende) functie voor de gehele stad en/of de omliggende wijk. De gemeente is bezig met een onderzoek naar de bestaande voorzieningen en de toekomstige behoefte op het gebied van de zorg. Dit onderzoek is de volgende stap in het verder ontwikkelen van de clusters zorg & wonen.

Clusters op de kaart

Cluster 1. Binnenstad en Kop van West

Thema: consumeren & beleven

De binnenstad vormt tezamen met de Kop van West een belangrijk cluster. De nadruk in dit cluster ligt op het vlak van 'consumeren & beleven'. De bestaande binnenstad wordt vergroot door het kanaal en een deel van de Kop van West te betrekken bij de binnenstad. Dit cluster wordt nader uitgewerkt in de paragraaf 'binnenstad'.

Na vaststelling van de structuurvisie kan een start gemaakt worden met het voorbereiden van de uitvoering van de voorgestelde ingrepen en projecten.

Cluster 2. Leeuwerikplein/Karekietpark

Thema: educatie & contact en zorg & wonen

Een aantal functies in het Karekietpark zal op korte of middellange worden geherstructureerd. Het gaat om winkels, ouderenhuisvesting (zorgcentrum), onderwijs en maatschappelijke voorzieningen. Clustering biedt een kans om meer samenhang te brengen in de ruimtelijke structuur. Momenteel is de ontsluitingsstructuur inefficiënt en rommelig. Integrale aanpak biedt de kans om de ontsluiting en veiligheid voor ouderen, winkelend publiek en scholieren te vergroten. Door een integrale aanpak ontstaat ook de prikkel om het openbare gebied en het groen een betere, centrale plek te geven in het cluster en de kwaliteit van het groen beter tot zijn recht te laten komen.



Afbeelding 28: Clusters

De naam park kan op deze wijze worden waargemaakt. Verdichting door het toevoegen van appartementen is een optie voor de langere termijn. Na het vaststellen van de structuurvisie kan dit cluster als integraal project opgepakt worden. Er wordt nu al gewerkt aan plannen voor onderdelen van dit cluster.

Cluster 3. Flevostraat en omgeving

Thema: educatie & contact

Momenteel wordt hier gewerkt aan het concentreren van VMBO en MBO scholen. Deze concentratie zou uitgebreid kunnen worden tot een grotere campus waarin ook de sportvelden betrokken worden. Een eventuele verplaatsing van het treinstation Overwhere

naar het noorden en een extra oost-west verbinding (van Purmer-Noord naar De Koog) geeft dit gebied een meer centrale plek in de stad. Op termijn zou dit daarom een goede plek zijn voor grotere sportvoorzieningen. Dit cluster kan goed samengaan met de bestaande invulling van De Koog als bedrijventerrein, de functies kunnen elkaar gaan versterken (uitwisseling scholen en bedrijven). Mogelijk kan het zuidelijke deel van De Koog langzaam transformeren naar een locatie ten behoeve van de dienstverlenende sector. Door de clustering kan de zone langs het spoor op een andere manier benut worden en ontstaat hier ruimte voor kantoren en ambachtelijke bedrijven. Het is goed om sportvelden in de stad te houden, het zal daarom ook onderdeel van het cluster zijn, maar midden in het gebied. Bestaande faciliteiten als Sportpark De Dop en Sportpark van IJsendijkstraat, moeten ingepast worden. De zone langs het spoor, nabij het treinstation, leent zich beter voor het toevoegen van kantoren en (hoogwaardige) bedrijven. Dit maakt ook dat de invulling van het nieuwe cluster opbrengsten kan genereren voor de ingrepen in de infrastructuur ten behoeve van de nieuwe oost-west verbinding.

Op dit moment zijn er regelmatig ontwikkelingen in het gebied (verzoeken uit De Koog, vragen omtrent uitbreiding sporthal). Dit vraagt om een integrale projectmatige aanpak. Het gaat hier om een omvangrijke en complexe locatie waarin veel partijen betrokken dienen te worden. Gepleit wordt dan ook om na

vaststelling van de structuurvisie een projectdefinitie op te stellen waarin de opgave nader wordt beschreven en een mogelijke fasering in verdere studie en uitwerking wordt aangegeven.

Cluster 4. Makado en omgeving

Thema: educatie & contact

Het winkelcentrum Makado wordt nu gerenoveerd. Op de langere termijn is een meer ingrijpende herstructurering gewenst, waarbij de gehele Wheermolensingel betrokken dient te worden, met name de zone richting de Where (wijkcentrum 't Noot en de B. Zweersflat). Het is de vraag of het huidige winkel-aanbod voldoende toekomstperspectief heeft, bovendien is de ruimtelijke kwaliteit laag. Het gebied ligt in het midden van de wijk maar is onvoldoende gekoppeld aan de wijkstructuur. Met name koppeling aan de singelstructuur is gewenst. In de toekomst kan hier een woonzorglandschap worden ontwikkeld in combinatie met kantoren en winkelveorzieningen op wijkniveau. Bij herstructurering van het gebied zal ook nadrukkelijker rekening moeten worden gehouden met de nabijheid van het (bestaande dan wel eventueel verplaatste) treinstation Purmerend Overwhere.

Cluster 5. Burg. R. Kooimanpark/Jan van Egmond College/Regiocollege

Thema: educatie & contact

Het Jan van Egmond College werkt aan het concentreren van het theoretisch middelbaar onderwijs.

Gestreefd wordt naar de ontwikkeling van een campus. Naar verwachting vertrekken de VMBO/MBO ruimten van het Regiocollege naar de nieuwe VMBO/MBO Campus aan de Flevostraat (cluster 3). Doelstelling is om het onderwijs te koppelen aan andere gerelateerde programma's, zoals sport en cultuureducatie. Voorgesteld wordt om het gebied als geheel te ontwikkelen en nadrukkelijker de openbare ruimte mee te nemen. Het Burg. R. Kooimanpark kan een levendig park worden door thematisch aan te sluiten bij de campus. Een klein deel van het park zou benut kunnen worden voor cultuur-educatieve programma's. Dit geeft de voorzieningen een herkenbare plek in de stad en een eigen identiteit, terwijl tegelijkertijd geprofiteerd kan worden van de nabijheid van het Jan van Egmond College. Het betrekken van het Kooimanpark mag beslist niet leiden tot het 'volbouwen' van dit park, het park moet juist meer opgenomen worden in de voorzieningenstructuur waardoor de betekenis en het gebruik ervan zullen verbeteren.

De start van de planontwikkeling van dit cluster is mede afhankelijk van ontwikkelingen van de scholen zelf en de uitkomsten van de studie en het debat over de mogelijkheid om hier cultuureducatie toe te voegen. Voorstel is om na vaststelling van de structuurvisie en de vaststelling van de locatie(s) voor cultuureducatie een plan van aanpak op te stellen. Er wordt momenteel al door de gemeente aan een stedenbouwkundig programma van eisen voor dit cluster gewerkt.

Cluster 6. Purmerweg (aan de Where)

Thema: zorg & wonen

Hier wordt voorgesteld om het huidige bedrijventerrein De Where te transformeren naar wonen. Deze locatie is bij uitstek geschikt voor een bijzonder woonmilieu aan het water. Een combinatie met kleinschalige recreatieve voorzieningen (bijvoorbeeld kanoverhuur) ligt voor de hand gezien de ligging langs het water. Het is van belang om de oevers van de Where openbaar toegankelijk te maken, zodat deze onderdeel van het stedelijk netwerk worden. Deze locatie is onderdeel van het parkstedelijke milieu en moet de ambitie van het 'Groene Hart' versterken (zone stadspark, begraafplaats, buitendijksland).

Cluster 7. Waterlandlaan en omgeving

Thema: educatie & contact en deels consumeren & beleven

Dit gebied kan worden opgevat als het zakelijke centrum van Purmerend. Veel kantoren en diensten zijn hier gehuisvest. Er is weinig ruimte voor het toevoegen van programma. Aan de stationszijde is nog ruimte voor het toevoegen van kantoorruimte. Ontwikkeling van deze locatie wordt wel enigszins belemmerd door de beperkte capaciteit van de verkeersstructuur. Mogelijk kan hier ruimte worden gemaakt door bestaande voorzieningen te verplaatsen. De grote meubelwinkel van ruim 5.000 m² zou qua functie beter passen op een locatie voor PDV/GDV, bijvoorbeeld in de toekomstige A7-zone (zie

cluster 11). Hierdoor wordt ruimte gecreëerd voor functies die beter passen in het zakelijke centrum van de stad.

De strook met stedelijke en regionale voorzieningen is op dit moment niet meer dan een toevallige aaneenschakeling van gebouwen met hun functies. In de toekomst moet gezocht worden naar een manier om deze strook meer een eenheid te laten worden. De inrichting van de openbare ruimte kan hiervoor van grote betekenis zijn. Dit gebied heeft vooralsnog geen actieve inzet van de gemeente. Ingrepen die in de binnenstad zullen plaatsvinden, zoals verplaatsingen, vestiging, restauraties, zullen gevolgen hebben voor de gebieden daaromheen en vormen zo de motor voor autonome ontwikkelingen in dit gebied.

Cluster 8. Purmersteenweg

Thema: zorg & wonen

Dit gebied leent zich met name voor transformatie naar een stedelijk woonmilieu in combinatie met kleinschalige kantoren en niet overlastgevend ambachtelijke bedrijven. Detailhandel of culturele voorzieningen worden hier uitgesloten aangezien die geconcentreerd dienen te worden in de binnenstad en op de Kop van West. De locatie ligt net iets te ver van de binnenstad om onderdeel te zijn van de winkelstructuur. Op deze locatie zijn de openbaarheid van de Where en het aanbrengen van de langzaam verkeersroute langs de Where belangrijke aandachtspunten ter versterking van de stedelijke structuur.

Planning: niet eerder dan na 2010 overwegen om hier actief aan de slag te gaan. Het gebied is erg belangrijk in het aanzien, de entree van de stad vanuit de oostzijde, doch de stad moet zich niet overbelasten. Hier pas beginnen met studie na 2010, of eerder als de markt zich aandient.

Cluster 9. Purmerenderweg/IJsselmeerlaan

Thema: zorg & wonen

Purmerend heeft behoefte aan een grotere differentiatie van woonmilieus. Op termijn zullen hiervoor ook delen van de bestaande stad getransformeerd moeten worden. Voorgesteld wordt om deze nieuwe woonmilieus te ontwikkelen op plekken waar deze ook kunnen bijdragen aan het versterken van de stedelijke structuur. Door op de lange termijn het gebied tussen de Purmerenderweg en de IJsselmeerlaan (begrensd door de Van Osweg en de Grotenhuysweg) te transformeren naar een groen woonmilieu, kan de relatie met het Purmerbos (en de Purmer) worden versterkt. In het woonmilieu kan een menging van wonen met recreatieve en zorggerelateerde voorzieningen worden gesitueerd. Het gebied kan het karakter krijgen van een 'woon- en recreatiepark' in het verlengde van het Leeghwaterpark.

Na vaststelling van de structuurvisie dient voornemen meegenomen te worden in besprekingen en contracten met de corporaties die bezit hebben in dit gebied, zodat wordt voorgesorteerd op deze mogelijke ontwik-

keling die niet eerder dan over vijftien jaar op de agenda zal komen.

Cluster 10. Kom A7

Thema: consumeren & beleven gecombineerd met economische functies

Deze plek ligt op een toplocatie. De plek ligt direct aan de snelweg A7 in een mooie groene setting. De plek is een belangrijke zichtlocatie en een visitekaartje van Purmerend. De stedenbouwkundige, landschappelijke en architectonische kwaliteit van de bebouwing moeten dit tot uitdrukking brengen. Er dient een ruimtelijk en programmatisch kader te worden uitgewerkt waaraan voorstellen van derden kunnen worden getoetst. Vanuit dit structuurplan worden de volgende ingrediënten meegegeven: een commerciële programma (ontwikkeling op deze locatie kan zonder bijdrage van de overheid) met een regionale en liefst bovenregionale functie in de sfeer van groen, recreatie en toerisme.

In de kom A7 is ruimte voor het ontwikkelen van grootschalige sport- en recreatievoorzieningen en middelgrote en grote kantoren. Op de Kop van West is vooralsnog voldoende ruimte voor dit type programma. Het is van belang om eerst de Kop van West goed in te vullen en niet op beide locaties een gedeeltelijke invullingen te realiseren. Indien zich een initiatief aandient voor de locatie kom A7 dient zorgvuldig gekeken te worden naar waarom dit niet zou passen op de Kop van West.

Voor een goede ontwikkeling van de kom A7 is het van de belang de ontwikkelingen in cq. invulling van aangrenzende gebieden mee te nemen. Samenwerking en afspraken maken met buurgemeente Wormerland over hun ideeën over de invulling hiervan is noodzakelijk om de kom A7 optimaal te ontwikkelen. Gezien de druk op de locatie is het van belang om na de vaststelling van de structuurvisie een ruimtelijk, programmatisch en financieel kader op te stellen in een Nota van Uitgangspunten.

Cluster 11. A7-zone op de Kop van West

Thema: Economische functies en consumeren

Dit cluster betreft de invulling van een nieuwe plek in Purmerend (zie afbeelding 29). De A7-zone wordt als snelweglocatie benut en zal worden ingevuld met kantoren en perifere en/of grootschalige detailhandel. Als programma voor dit cluster wordt ingezet op 20.000 m² kantoren en 24.000 m² grootschalige en/of perifere detailhandel. Dit cluster ligt tegen de binnenstad aan, doch moet als eigen eenheid in Purmerend worden gezien en niet als onderdeel van die binnenstad. De beoogde verbinding over het Noordhollands Kanaal maakt dit gebied beter bereikbaar, ook vanuit de stad en de omliggende gemeenten.

In vergelijking met steden met een vergelijkbaar inwonertal heeft Purmerend ca. 10.000 m² bvo (bruto vloer oppervlak, komt overeen met ca. 7.200 m² vvo (verkoopvloeroppervlak), WPM, 2004) minder groot-

schalige detailhandel. Daarnaast is er ruimte nodig voor het verplaatsen van een aantal grootschalige detailhandelsvestigingen, dit gaat om circa 14.000 m² bvo (onder meer voor de herstructurering van het Wagenweggebied). In totaal komt de behoefte voor de PDV/GDV neer op ca. 24.000 m² bvo (WPM, 2004). Deze behoefte is gebaseerd op de uitbreidingspotentie in 2010. Voor de langere termijn wordt uitgegaan van een min of meer stabiel draagvlak. Het benodigde grondoppervlakte voor een dergelijk vloeroppervlakte is sterk afhankelijk van het segment, de locatie, de parkeernorm en de mogelijkheden voor stapeling.

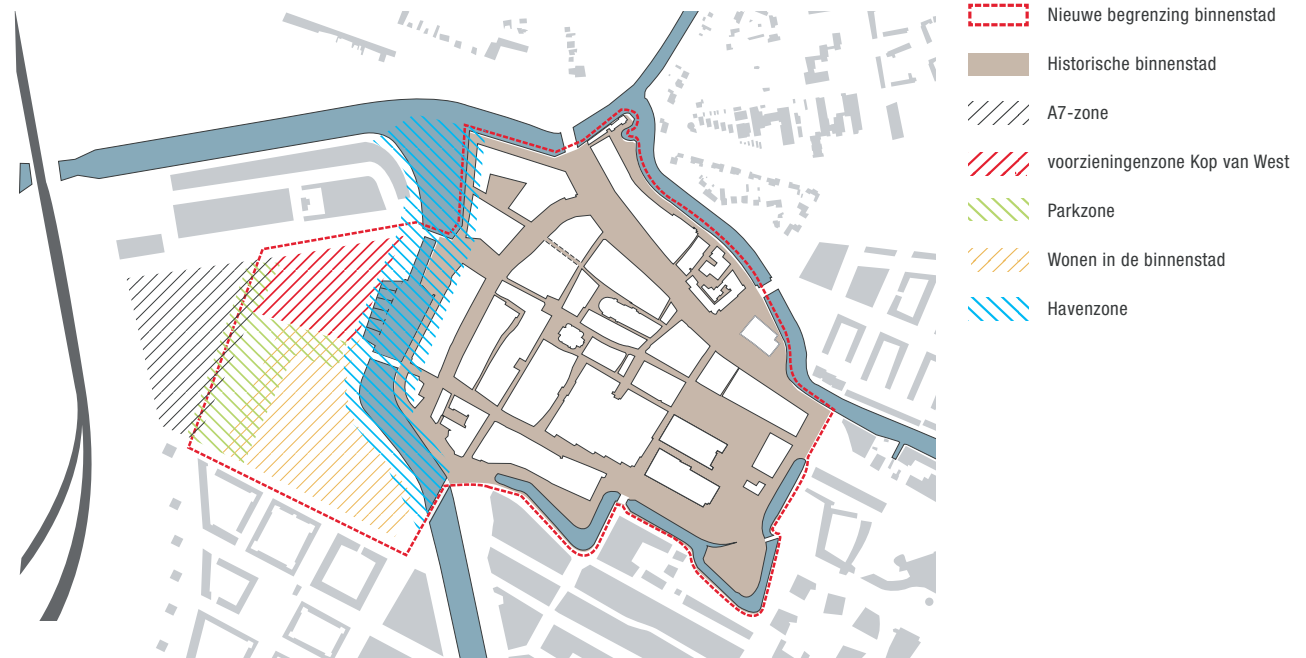
Vooralsnog is in de A7-zone op de Kop van West circa 3,5 hectare beschikbaar. Deze ruimte is er voor zowel de kantoren als de PDV/GDV. Voor de komende tien tot vijftien jaren wordt ervan uitgegaan dat er in de A7-zone voldoende ruimte is om aan de vraag te voldoen. Er zullen in Purmerend geen andere locaties aangewezen worden voor de vestiging van PDV/GDV.

De precieze invulling van de PDV/GDV is afhankelijk van de juridisch planologische mogelijkheden/instrumenten om dit te reguleren. Pas als dit instrumentarium is vastgelegd, kunnen nadere gedetailleerde beleidsregels worden aangegeven. Hierbij geldt het vigerend gemeentelijk beleid ten aanzien van PDV/GDV als uitgangspunt (zie bijlage 3).

De PDV/GDV locatie is nadrukkelijk bestemd voor perifere detailhandel, het is niet bedoeld voor de vestiging van 'gewone' grote winkels, zoals een hele grote modezaak of mediazaak. De reguliere detailhandel, ook de grotere winkels zoals die tegenwoordig soms opgezet worden, horen thuis in het kernwinkelgebied van Purmerend, zoveel mogelijk in en rond de historische pit. Het bestemmingsplan voor de binnenstad wordt daartoe aangepast zodat ook de wat grotere winkels zich in die binnenstad kunnen vestigen.

Voor de bebouwing van de A7-zone wordt uitgegaan van de volgende stedenbouwkundige uitgangspunten:

- Een minimale hoogte van 5 lagen en een maximale hoogte van 8 lagen.
- Streven naar de vorming van een wand langs de snelweg, deze hoeft niet aaneengesloten te zijn. Gedacht kan worden aan een serie torens in een 'open' landschap.
- Aandacht voor de architectonische vormgeving, de gebouwen zijn vanuit de A7 beeldbepalend voor het zicht op Purmerend.
- GDV en PDV op de begane grond en mogelijk ook op verdiepingen, de kantoren daar boven op en/of in aparte gebouwen.
- Parkeren zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen/niet op het maaiveld.
- De invulling richting de Parkzone is aflopend in hoogte en dichtheid.
- Een flexibel plan maken dat qua invulling en



Afbeelding 29: Zones op de Kop van West

uitvoering kan in spelen op de actuele ontwikkelingen op de markt.

Nadat de structuurvisie is vastgesteld door de gemeenteraad, kan gestart worden met de voorbereiding van de realisatie. De uitgangspunten zoals hier geformuleerd kunnen worden vertaald in een Nota van Uitgangspunten.

Cluster 12. Jaagweg/Vurige Staart

Thema: consumeren & beleven

In de noordkant van de Vurige Staart, het gebied ten oosten van de Jaagweg en ten zuiden van de Laan der Continenten, ligt een gebied waar nu diverse voorzieningen liggen. Op dit moment zijn er wat restaurants gevestigd en wordt de vestiging van

een discotheek voorbereid. Het gebied is een belangrijk gebied als het gaat om groene en blauwe routes en verbindingen. Een aantal routes komt hier bij elkaar. Het gebied wordt links en rechts omsloten door het Noordhollands Kanaal en de Purmerringvaart en het ligt in de groene verbindingszone die van het Purmerbos naar het recreatiegebied Purmerland loopt of eigenlijk zou moeten lopen. De bestaande aanwezige bebouwing vormt een barrière in de continuïteit in de groene krans om Purmerend. Op zich is bebouwing op deze plek geen probleem. De locatie is door zijn ligging aan de rand van de stad en de goede bereikbaarheid geschikt voor dergelijke functies. Wel is het van belang, om daar waar mogelijke ontwikkelingen in de toekomst zich aandienen, randvoorwaarden te formuleren. Deze randvoorwaarden moeten zorgen voor het uitbuiten van de ligging in het netwerk van groene en blauwe verbindingen en het waarborgen dat deze entree van de stad vanuit de zuidkant de kwaliteit krijgt die past op deze plek. Voor eventuele verdere ontwikkelingen in de Vurige Staart, zal de gemeente Purmerend in overleg treden met de gemeente Waterland om zo een gezamenlijke richting en strategie te bepalen.

Er doen zich nu ontwikkelingen voor in dit gebied en de kans is groot dat zich op korte termijn nieuwe initiatiefnemers aandienen. Het is van belang om na de vaststelling van de structuurvisie de randvoorwaarden voor verdere ontwikkeling op te stellen en in overleg te treden met buurgemeente Waterland.

Cluster 13. Weidevenne

Thema: consumeren en beleven

Momenteel wordt in Weidevenne een groot winkelcentrum gerealiseerd. De verwachting is dat dit winkelcentrum door zijn omvang, aanbod en bereikbaarheid een bovenwijks karakter zal krijgen en ook consumenten uit andere delen van Purmerend zal aantrekken

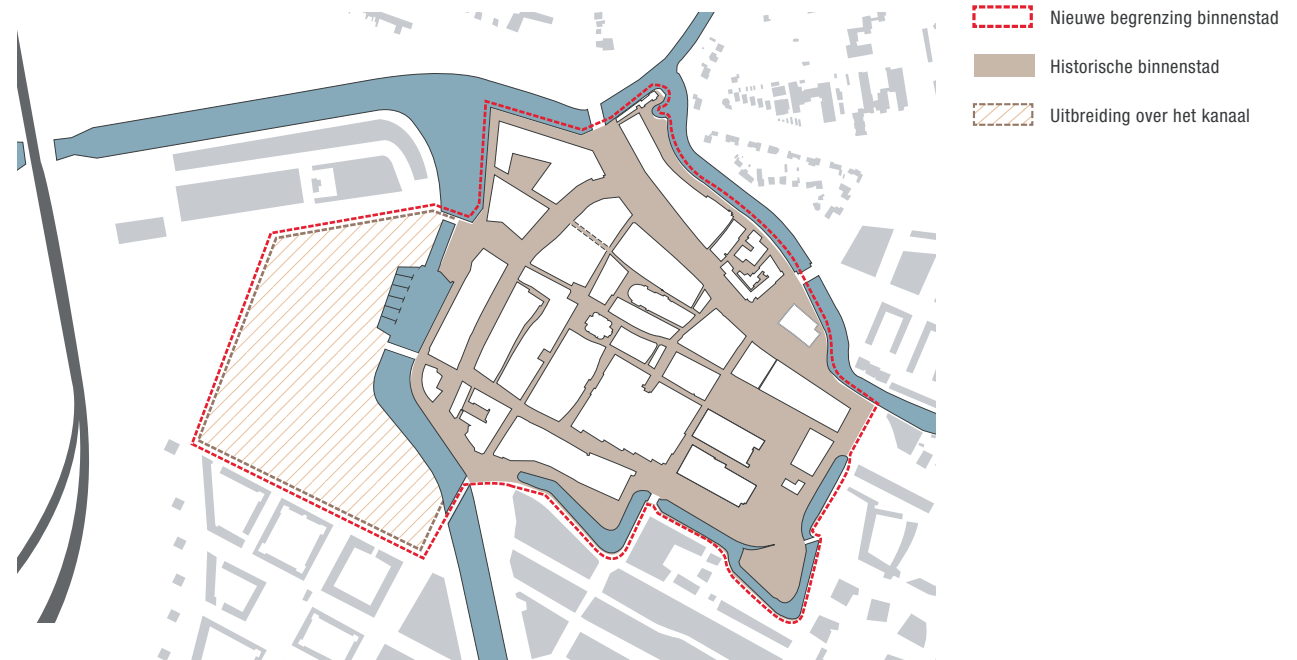
(met name uit de wijken De Gors, Gors Zuid en Purmer Zuid). Hiermee wordt het als vanzelf een stedelijke voorziening. Gekoppeld aan de ligging aan de hoofdinfrastructuur zal de toekomstige centrale zone van Weidevenne het karakter van een cluster krijgen. Het is niet de bedoeling om, bovenop de bestaande plannen, nog voorzieningen toe te voegen.



Binnenstad en Kop van West

De nieuwe binnenstad van Purmerend wordt groter en heeft meer te bieden. Door het oostelijk deel van de Kop van West toe te voegen aan het 'grondgebied' van de binnenstad ontstaat meer ruimte. Deze ruimte kan gebruikt worden om voorzieningen uit de huidige binnenstad te verplaatsen en zo hier ruimte te creëren voor detailhandel. De huidige binnenstad wordt naar het water toe getrokken. Hiermee verschuift het zwaartepunt van het centrum westwaarts en wordt de oostzijde van het centrum minder intensief gebruikt voor binnenstadsfuncties. Het centrum van de stad komt aan het Noordhollandsch Kanaal te liggen en het water krijgt een prominente plek in de binnenstad. De ruimte op de Kop van West kan ook gebruikt worden om nieuwe, grotere voorzieningen te huisvesten waar de huidige binnenstad geen plaats voor heeft. Het centrum bestaat straks uit drie sferen, de historische binnenstad, de haven en het park met ieder zijn belevingswaarde, vervolgens zijn er vier deelgebieden op de Kop van West met ieder een eigen programmatische invulling.

Om de nieuwe binnenstad letterlijk en figuurlijk één geheel te laten worden, is het belangrijk om een tweede brug aan te leggen over het Noordhollandsch Kanaal. Het gaat om een verbinding voor voetgangers en fietsers. Deze nieuwe brug ligt in het verlengde van de Nieuwstraat en omlijst hiermee, samen met de



Afbeelding 30: Begrenzing binnenstad

bestaande Sluisbrug een nieuw element in de binnenstad.

Voor alle ontwikkelingen op de gehele Kop van West, inclusief de A7-zone, geldt dat zorgvuldig gekeken moet worden naar de kwaliteiten en het gebruik van de bestaande bebouwing langs de Neckerstraat en de

Kanaaldijk. Op dit moment is er geen onderbouwing om zonder meer te zeggen dat de bestaande bebouwing geheel of gedeeltelijk weg moet, of juist moet blijven staan. Pas na verdere uitwerking van de Kop van West en de mogelijke aansluiting van bestaande en nieuwe invulling (programmatisch en ruimtelijk) zal hier duidelijkheid over ontstaan.

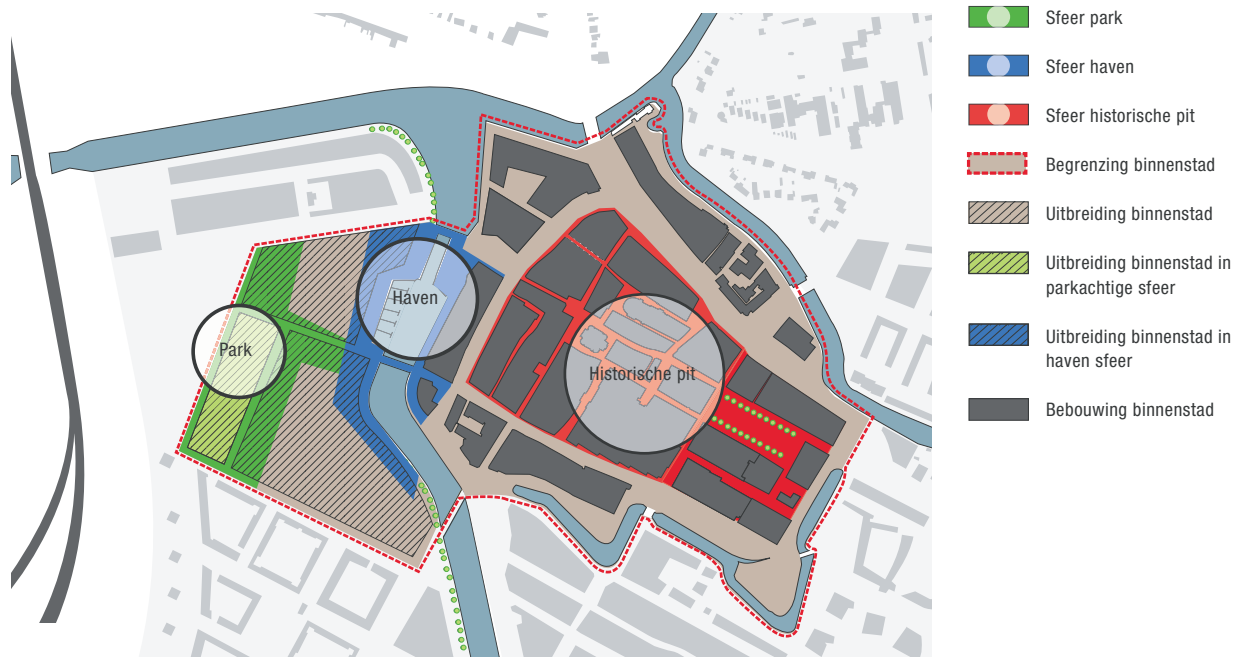
Drie sferen in de binnenstad

Haven

Het water in de stad wordt als hét icoon van Purmerend verder uitgewerkt. Zowel ruimtelijk als programatisch zijn er veel mogelijkheden om het Noordhollandsch Kanaal beter te benutten. Het water vormt het aanknopingspunt voor de ontwikkeling van toerisme, recreatie, horeca en cultuur in het centrum, met name op de Kop van West. Centraal element is een nieuw aan te leggen jachthaven. Als de jachthaven goed geïntegreerd wordt in de stedelijke structuur, draagt deze bij aan een bijzonder stedelijk milieu met een geheel eigen uitstraling. De jachthaven moet niet als een geïsoleerde voorziening voor de pleziervaart worden ontwikkeld. Het is van belang om rond de haven voldoende en aantrekkelijke voorzieningen te situeren waarmee dit sfeergebied gedurende het hele jaar aantrekkelijk is.

Park

Purmerend mist een park aan de westkant van de stad. Het park, de parkzone, is een stedelijk park wat er is voor de bewoners uit de binnenstad en Weidevenne maar vooral ook voor alle bewoners en bezoekers van de stad. De groene voorzieningen waar gerecreëerd wordt, zijn vaak grootschalig van aard en routegebonden of juist wijkgericht en lokaal. Met dit stedelijke park wordt een nieuw soort stedelijk groen toegevoegd aan de stad. Het verblijf, de interactie en ontmoeting



Afbeelding 31: Sferen

staan centraal. Op verschillende manieren is geprobeerd de levendigheid van het park te waarborgen. Het park ligt ten midden van drie verschillende functies, wonen, water en kantoren / grootschalige winkels, met ieder een eigen gebruik en tijdschema. De directe omgeving zorgt voor een bepaalde continuïteit in gebruik waardoor de veiligheid bevorderd wordt.

Historische pit

Purmerend onderscheidt zich van andere groeigemeenten door de aanwezigheid van haar historische binnenstad. Deze kwaliteit moet behouden en versterkt worden. De belevingswaarde van dit historisch karakter is in deze sfeer belangrijk.

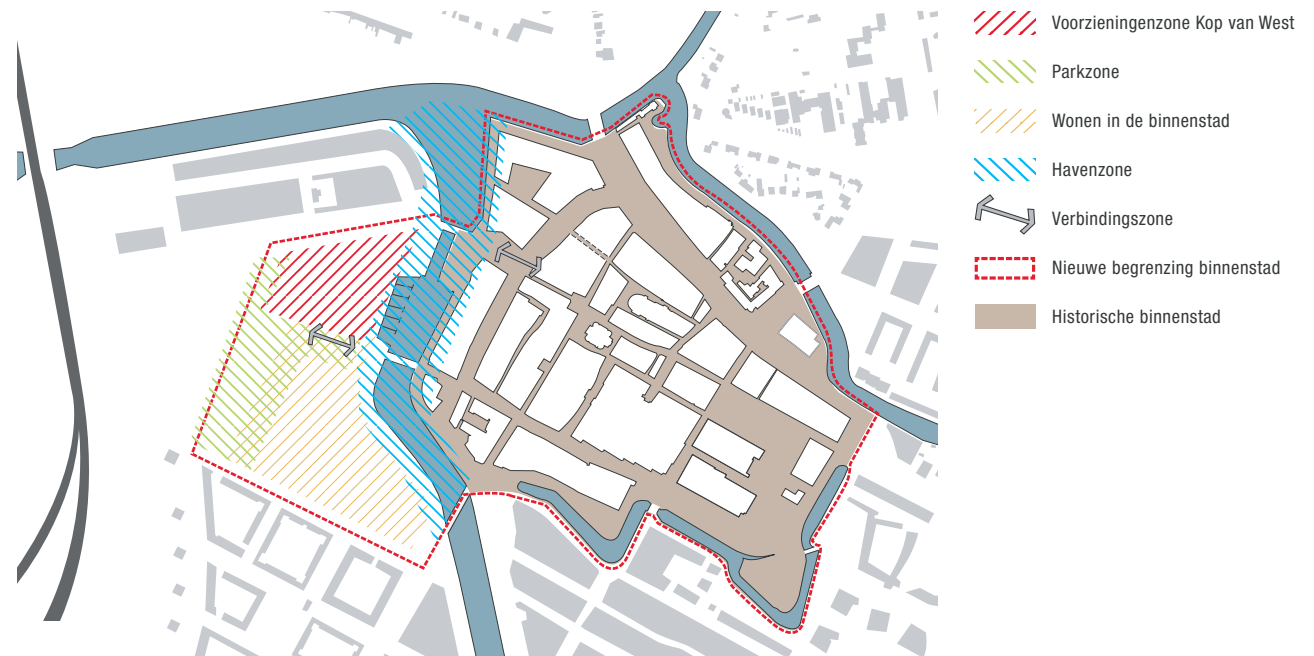
Vier deelgebieden in de binnenstad

Havenzone

De haven wordt aangelegd door de westzijde van het kanaal te verbreden. Door aan deze zijde meer ruimte te maken, kan de huidige vaarroute blijven bestaan. Nadere studie moet uitwijzen wat de technische (on-) mogelijkheden zijn en wat de beste locatie is voor de haven en haar aanlegsteigers. De jachthaven wordt zowel geschikt voor passanten als voor mensen die een permanente ligplaats zoeken. De haven is van beperkte omvang, mocht de vraag zich sterk ontwikkelen zijn er elders, in en rond de nieuwe Havenzone, voldoende plekken voor uitbreiding. Deze ontwikkeling sluit in principe goed aan bij het geschikt maken van de Kanaalkade en de Beemsterburgwal voor het aanmeren van cruise- en charterscheepen. De voorzieningen die hiervoor getroffen moeten worden, zullen worden afgestemd met de ontwikkeling van de haven. Ook kan in deze zone, of in de nabijheid ervan, gezocht worden naar een ligplaats voor historische schepen. Om de havenzone de eerste jaren optimaal te laten floreren, dienen andere ligplaatsen in Purmerend geheel of gedeeltelijk te worden opgeheven.

Voorzieningenzone Kop van West

In deze zone krijgen de grotere stedelijke voorzieningen, als hotels, congresfaciliteiten en vermaak (bioscoop) gecombineerd met een beperkte woonfunctie een plek. Op termijn (tussen de vijf en tien jaar)



Afbeelding 32: Vier deelgebieden

wordt het theater verplaatst naar deze zone. In afwachting van de vestiging van het theater kan het daarvoor bestemde terrein een tijdelijke inrichting krijgen. In de tijd dat in de binnenstad wordt gewerkt aan de aanleg van parkeergarages, kan gedacht worden aan een tijdelijke parkeervoorziening. In deze zone komt een sfeer van bezoekers die komen en

gaan. Bezoekers van een voorstelling, mensen die wat gaan eten, bezoekers van de vermaakcentra, mensen die verpozen langs het water en mensen die verpozen in of aan de rand van het park. Ook zullen mensen hier hun auto parkeren om vervolgens over de brug naar de historische binnenstad te wandelen om wat te drinken, te winkelen of zomaar even rond te wandelen.

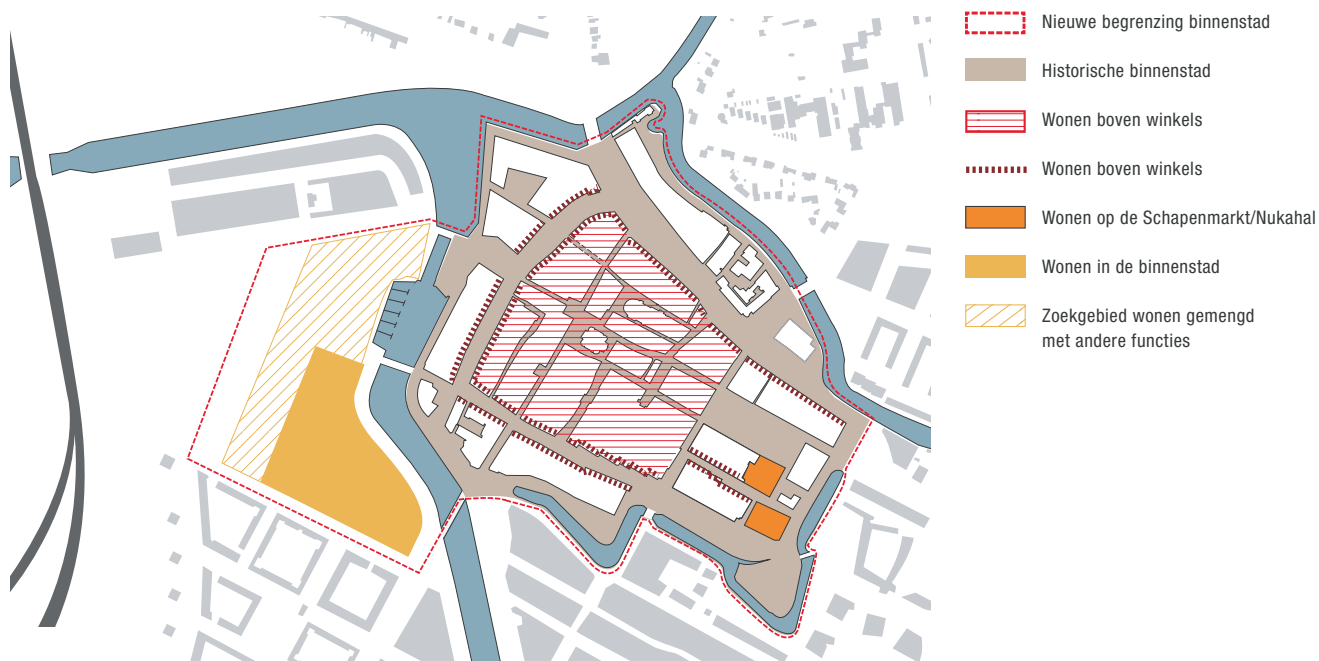
De voorzieningenzone ligt in de invloedssfeer van de Haven en van het Park en kan hiermee beide kwaliteiten gebruiken om een optimaal verblijfsklimaat te realiseren.

Parkzone

In het midden van de Kop van West wordt een Parkzone gerealiseerd met mogelijkheden voor intensieve recreatie en commerciële programma's, die passen in een groene omgeving. Dit stedelijke park biedt een versterking van de groene structuur aan de westzijde van de stad. Het stedelijke park heeft als hoofdfunctie het zijn van een stadspark, een groene verblijfsplek. Dit stelt eisen aan de vorm en intensiteit waarin er gebouwd kan worden en ook aan het type gebouwen en functies. Maximaal veertig procent van het oppervlakte van de circa twee hectare mag worden bebouwd.

Wonen in de binnenstad

De zuidzijde van de Kop van West, tegen Weidevenne/ Europakwadrant aan, wordt bestemd voor wonen. Het gaat hier om het ontwikkelen van binnenstedelijk wonen. De woningen zullen qua opzet, doelgroepen en oriëntatie gericht zijn op de binnenstad. Deze binnenstedelijke woonfunctie voegt een nieuw woonmilieu aan Purmerend toe en moet zorgen voor levendigheid op de Kop van West. Het woonmilieu en de woontypologieën zijn onderscheidend aan dat van Europakwadrant. De woningen in dit deel liggen zowel



Afbeelding 33: Wonen in de binnenstad

in de invloedssfeer van het Park als van de Haven en krijgen hiermee een bijzondere ligging en kwaliteit.

Ook in de historische binnenstad wordt dit woonmilieu toegevoegd. De locaties Schapenmarkt en Nukahal worden ingericht voor wonen met op de begane grond en een deel van de eerste verdieping ruimte voor

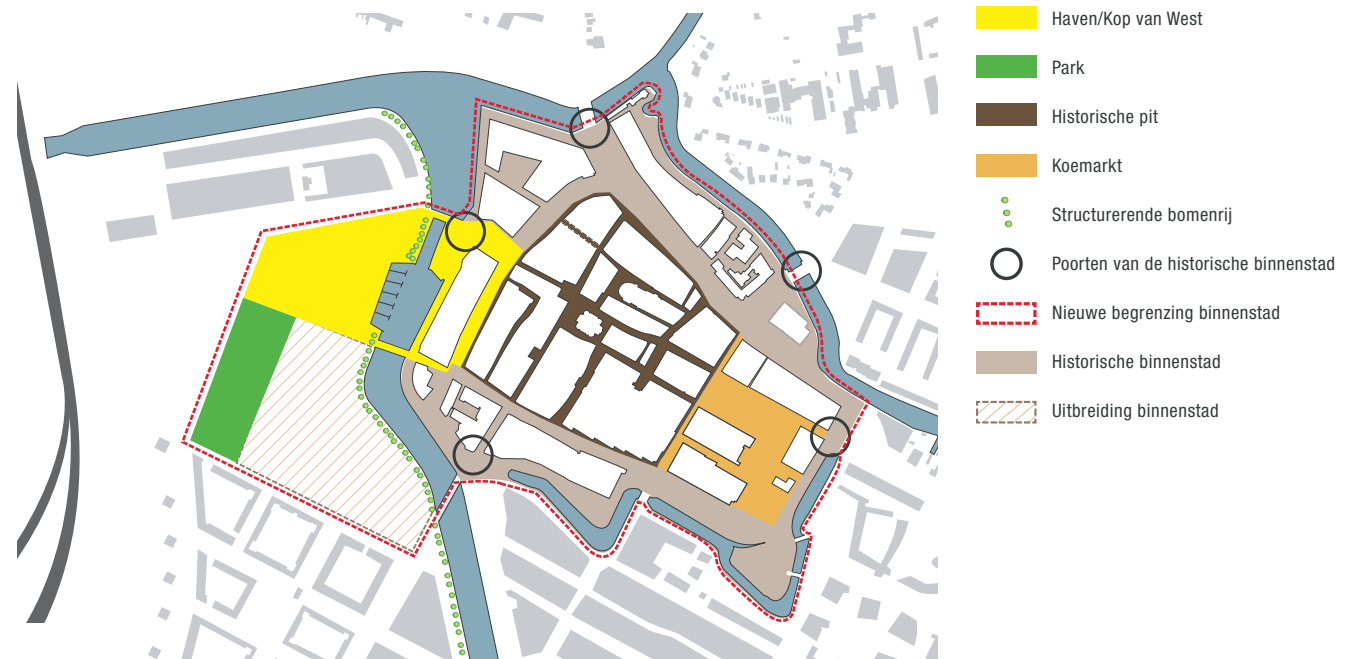
kantoren, culturele en dienstverlenende functies en aan de Koemarktzijde horeca. Wonen op deze plek kan de levendigheid van de binnenstad, ook na sluitingstijd van de winkels, vergroten. Bovendien biedt dit een mogelijkheid om het aanbod voor wonen in de binnenstad te vergroten, en hiermee een nieuw woonmilieu toe te voegen aan de bestaande woning-

voorraad. Bij het maken van een plan voor de invulling van deze locaties moet meteen het gebied met de doelenstallen worden meegenomen.

De nieuwe bebouwing zal qua maat, schaal, materiaalgebruik en sfeer aan moeten sluiten bij de omliggende historische binnenstad. In de planontwikkeling moet dit als voorwaarde worden meegenomen.

Historische binnenstad

De historische kwaliteit moet behouden en versterkt worden. Dit betekent aandacht voor de historische bebouwing en het meer betrekken van de aanwezige – nu deels verborgen – stegen in looproutes. Bepaalde panden moeten blijven staan, op bepaalde plekken mag geen schaalvergroting plaatsvinden, bepaalde gevels moeten in tact blijven of gerestaureerd worden, op bepaalde plekken mag niet hoger gebouwd worden dan de huidige bebouwing en stegen en hofjes moeten zoveel mogelijk in de oude glorie worden teruggebracht en toegankelijk worden. Als het gaat om dit historische beeld, betreft het een groter gebied dan alleen de historische pit. Juist ook in de omliggende straten liggen kenmerkende panden en de aanrij- en aanloopstraten zijn voor de beleving vaak nog belangrijker dan de straten in de kern zelf. Voorgesteld wordt om een onderzoek uit te zetten naar de historische kwaliteiten van panden en openbaar gebied binnen het bolwerk. Dit onderzoek moet vervolgens vertaald worden naar juridisch planologische instrumenten zodat de (historische) kwaliteiten van Purme-



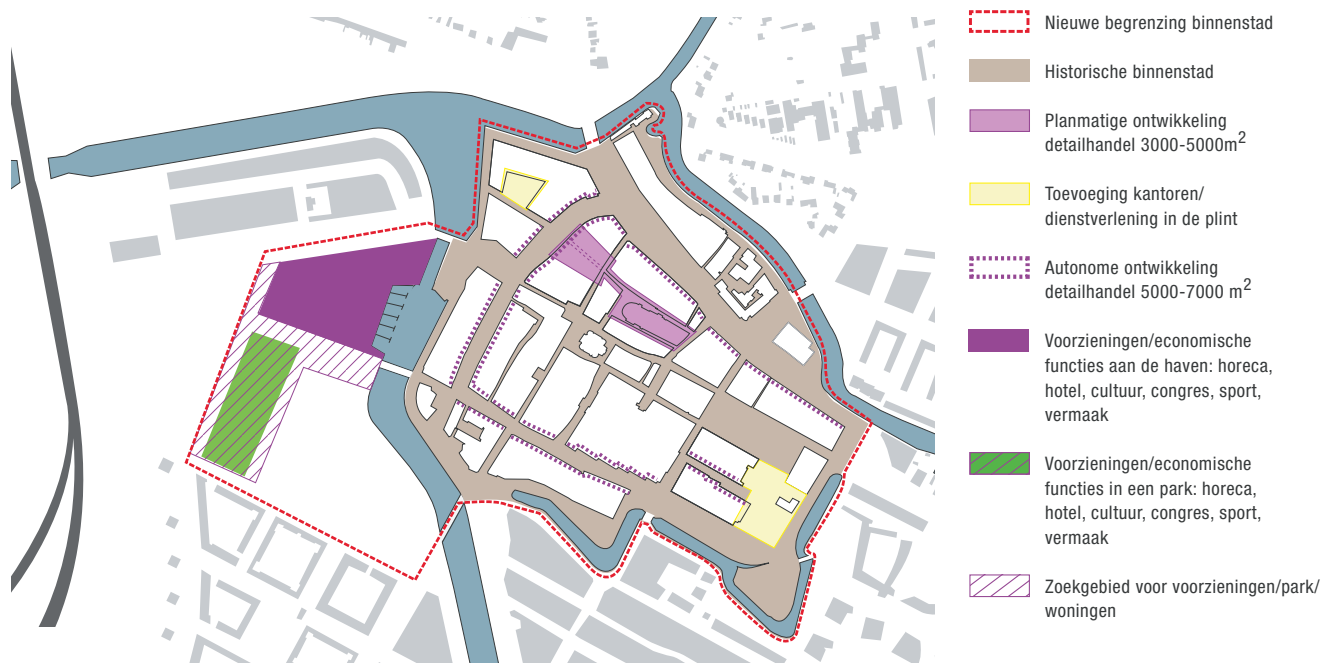
Afbeelding 34: Inrichtingstypen

rend bewaard worden en in goede staat blijven. Aandacht voor de historische structuur van de binnenstad, betekent ook dat geprobeerd moet worden om de aansluiting van het Eggert Winkelcentrum met de omgeving te verbeteren. Dat zal niet op korte termijn gebeuren, maar misschien dat andere investeringen de nodige impuls kunnen geven.

Als het theater op termijn verplaatst wordt naar de Kop van West, komt er binnen het 'winkelvierkant' van het oude bolwerk extra ruimte vrij voor een grote planmatige winkelontwikkeling. Een andere geschikte locatie voor een grote, planmatige winkelontwikkeling is de locatie globaal in het verlengde van de Kerkstraat (tussen de Peperstraat en de Gedempte

Singelgracht). De verouderde winkels kunnen hier op termijn worden vervangen door grotere winkels waarbij de kleinschalige stedelijke structuur behouden dient te blijven. Een doorbraak van de Kerkstraat naar de Gedempte Singelgracht zal hier ook een verbetering zijn voor de relatie tussen de oude binnenstad en het Slotplein en tussen de oude binnenstad en de nieuw aan te leggen parkeergarage in de Kanaalstraat. De plaats van de doorbraak kan pas na nader onderzoek worden bepaald. Er bevinden zich hier verschillende mooie panden, vaak met een historische kwaliteit, hiermee dient zorgvuldig te worden omgegaan. Bij de ontwikkeling van deze locatie moet getracht worden de sfeer van stegen en hofjes terug te brengen en te versterken om zo deze historische kwaliteit in ere te herstellen.

Het zwaartepunt van de dag- en avondhoreca blijft liggen rond de Koemarkt en er wordt een tweede uitgaansgebied ontwikkeld in het nieuwe deel van de binnenstad rond de Sluisbrug/de Havenzone. Deze horeca zal meer gericht zijn op de aanwezige voorzieningen van toerisme, recreatie en cultuur, zoals het theater op de Kop van West. De weekmarkt wordt verplaatst naar de Koemarkt en aanliggende winkelstraten. De Koemarkt biedt nog steeds ruimte voor bepaalde evenementen. Het jaarlijkse Reuring kan ook op verschillende locaties activiteiten bieden. Mocht er onvoldoende ruimte op de Koemarkt zijn voor de kermis, zijn er mogelijkheden op het Slotplein en omgeving Sluisbrug en in de Parkzone op de Kop van West.



Afbeelding 35: Detailhandel, voorzieningen en economische functies

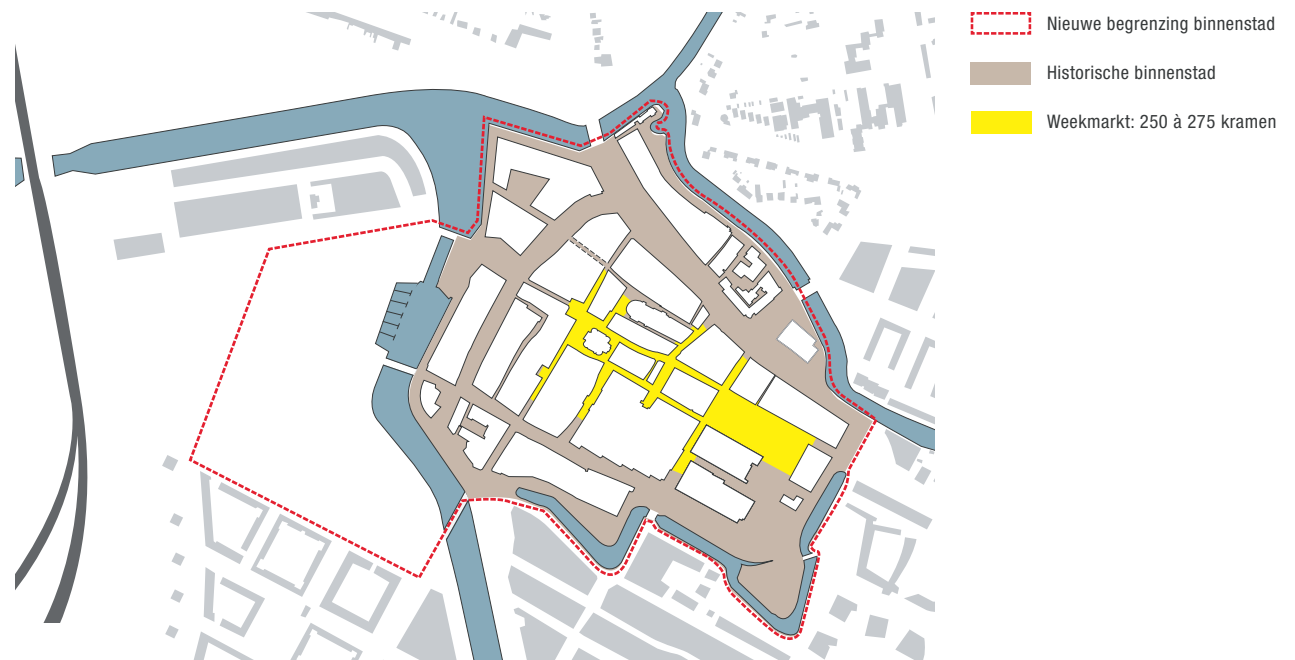
Openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte is een cruciale schakel in de nieuwe binnenstad. Bewoners, bezoekers en ondernemers, beleven een stad via de straat waar ze zich in begeven en verblijven. Van belang is het om de verschillende delen van de binnenstad een eigen kwaliteit te geven die wel aansluit bij het geheel.

Er worden voor de inrichting van de openbare ruimte vier inrichtingstypen onderscheiden: de Koemarkt en omgeving, de Havenzone samen met de voorzieningzone Kop van West, de Historische Pit en de Parkzone. Elk gebied kent een hoge kwaliteit van de openbare ruimte.

Het stedelijk tapijt ligt in de historische pit en loopt tot aan de randen hiervan. Aan de overzijde van straten aan de rand is afstemming noodzakelijk. Zo zal het logisch zijn om de trottoirs aan de overzijde van de Nieuwstraat met hetzelfde materiaal in te richten als dat van het stedelijk tapijt. De Koemarkt en omgeving krijgt een inrichting op hoog niveau met een kwaliteit die is ingericht op frequent gebruik en verblijf. Het materiaal is afgestemd op dat van het stedelijk tapijt, maar niet perse hetzelfde. De overgang ligt in de Koestraat/Kalversteeg. Hier moet ruimte zijn voor de fietser en toch is dit ook de rand van de stedelijk tapijt. De Havenzone/Kop van Westzone heeft een hoog inrichtingsniveau, in aansluiting op het stedelijk tapijt maar wederom met een eigen sfeer en karakter. Hoogwaardige materialen moeten zorgen voor de juiste uitstraling en ook hier moet de inrichting ingesteld zijn op intensief gebruik. De Parkzone kent een geheel eigen groen karakter en ook hier geldt een hoog inrichtingsniveau.

Naast deze vier inrichtingstypen dient er aandacht te zijn voor de strook langs de Kanaaldijk. De bommenrij wordt zoveel mogelijk geaccentueerd en deze route wordt, conform de huidige plannen, tot langzaam verkeersroute ontwikkeld. Ook van belang is het instandhouden en waar mogelijk versterken van het bolwerk. Dit gebeurt door bij de begraafplaats de parkeervoorziening te verwijderen en het groene karakter terug te brengen. Voor het hele bolwerk



Afbeelding 36: Weekmarkt

geldt dat de kwaliteit behouden moet blijven. Alle gebieden buiten de hier genoemden dienen als vanzelfsprekend goed onderhouden, heel en schoon te zijn. Vooralsnog wordt hier niet ingezet op een andere inrichting dan er nu is. Mogelijk zal dit over vijftien jaar, als deze plannen zijn gerealiseerd, geagendeerd worden.

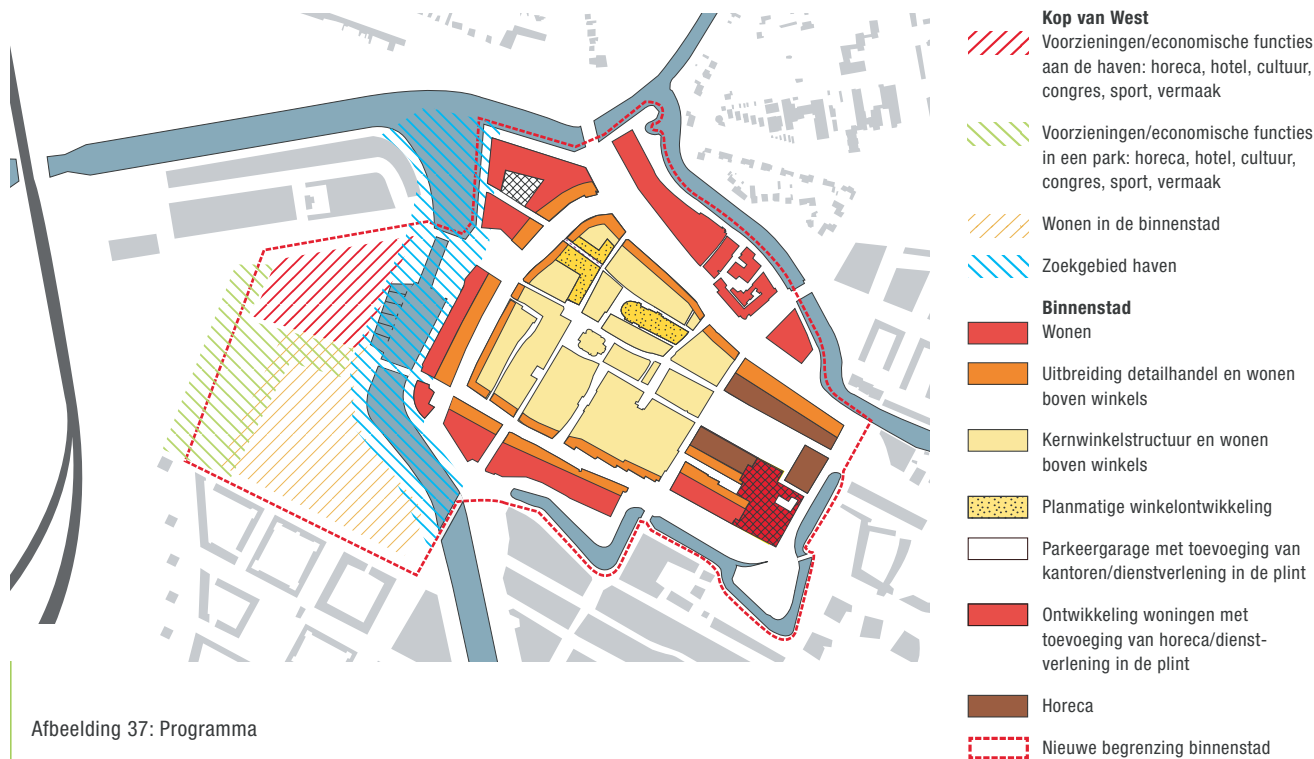
Programma

In de nieuwe binnenstad wordt het volgende programma gerealiseerd (nieuw dan wel te verplaatsen):

- 10.000 m² detailhandel, in de bestaande binnenstad;
- Aanleg van een haven met naar schatting 50 à 100 ligplaatsen voor passanten en waarvan een beperkt

- aantal voor vaste ligplaatsen, hierbij moeten ook voldoende voorzieningen aangelegd worden;
- toevoegen van horeca, niet in aantallen vast te leggen, de markt bepaald de ruimte;
 - parkeerplaatsen in gebouwde parkeervoorzieningen;
 - fietsparkeerplaatsen;
 - 2 tot 4 openbare toiletten;
 - wonen: op de locatie Schapenmarkt/Nukahal bij benadering 90 woningen + op de locatie Wonen in de binnenstad op de Kop van West bij benadering 200 woningen + vanuit programma Wonen boven Winkels 180 woningen;
 - diverse voorzieningen (recreatie, vermaak, cultuur, sport, hotel en congresfaciliteiten) op de Kop van West;
 - verplaatsing van de weekmarkt naar de Koemarkt en aangrenzende voetgangersgebied.

In Purmerend kan naar schatting 10.000 m² aan winkelruimte worden toegevoegd. Het gaat daarbij voornamelijk om winkelruimte in het niet-doelgerichte, recreatieve segment (met name, mode, schoeisel en warenhuis). Hiervoor is in principe binnen het huidige kernwinkelgebied van de binnenstad voldoende ruimte. Voor een groot deel zal deze winkelruimte kunnen worden toegevoegd in en aan de randen van het kernwinkelgebied door het beter benutten van de ruimte. Met de uitbreiding van de binnenstad over het water, verandert de Westerstraat van karakter. Het is niet meer een straat aan de rand van de binnenstad,



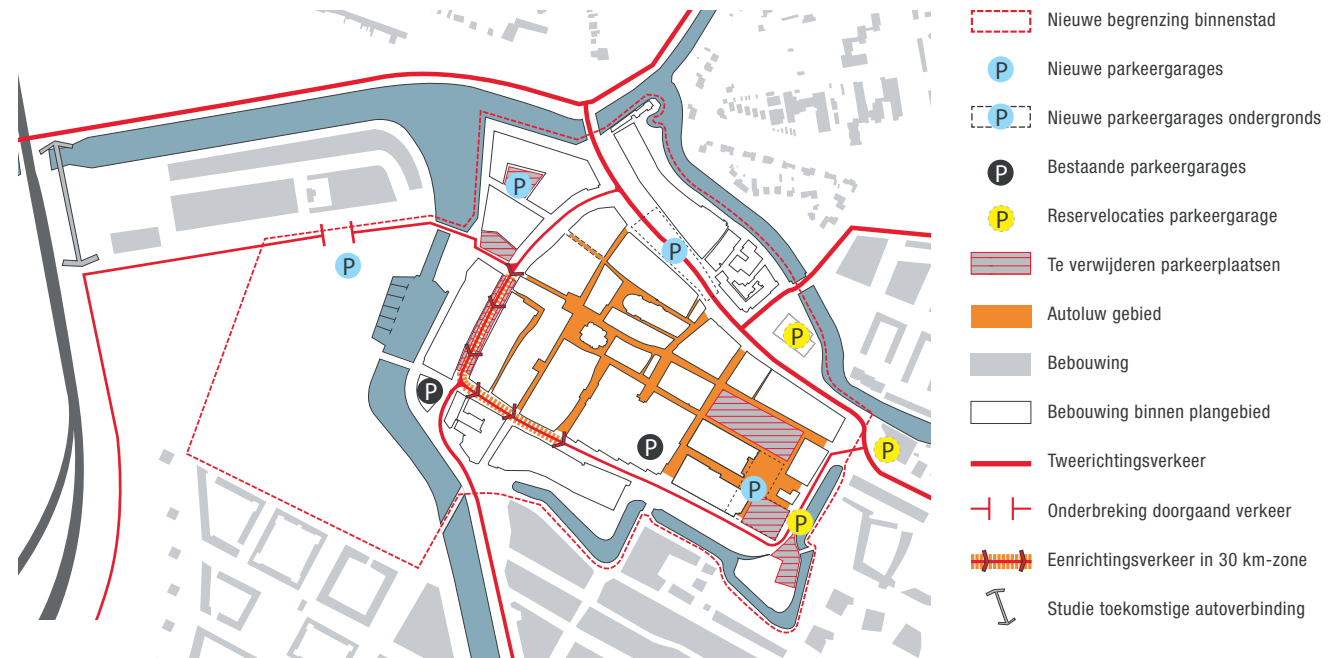
Afbeelding 37: Programma

maar de Westerstraat wordt een onderdeel van die binnenstad. Dit betekent dat het winkelbestand langzaam een ander karakter zal krijgen. Om deze straat onderdeel te laten worden van de binnenstad, is het van belang om het verkeersluw te maken en het parkeren zoveel mogelijk uit deze straat te halen.

Ook zal ruimte ontstaan als gevolg van de tendens in bepaalde winkelsegmenten, zoals bijvoorbeeld woninginrichting, om de binnenstad te verlaten. Veel van de ontwikkelingen in de winkelstructuur zullen grotendeels plaatsvinden zonder veel sturing vanuit de gemeente. Naast deze autonome ontwikkelingen is het wenselijk om op een aantal locaties

planmatige winkelontwikkelingen mogelijk te maken. Deze planmatige winkelontwikkelingen maken het mogelijk om de winkelstructuur als geheel te versterken en uit te breiden. Dit biedt meer mogelijkheden om grotere winkels (vanaf 500 m²) aan het winkelbestand toe te voegen. De planmatige ontwikkelingen dienen te passen in de fijnmazige en kleinschalige structuur van de binnenstad. Er wordt ingezet op het versterken van de noordzijde van de (kern-)winkelstructuur. Hiermee komt er een tegenwicht voor het nu zware accent aan de kant van het Eggert Winkelcentrum. De locatie voor de planmatige winkelontwikkeling is de plek die vrijkomt na verplaatsing van het theater en in het bouwblok tussen de Peperstraat en de Gedempte Singelgracht.

Op dit moment kent het bestemmingsplan voor de binnenstad een maximum van 400 m² voor detailhandel. Voorgesteld wordt op dit te wijzigen in 500 m² toegestaan en een vrijstellingsmogelijkheid tot 1000 m², in een enkel geval tot 3000 m². Incidenteel moet toegestaan worden dat winkels op een tweede verdieping gehuisvest zijn. Veel winkels zijn tegenwoordig groter dan 400 m², echter de structuur en kwaliteit van de binnenstad is kleinschalig en fijnmazig wat dit moeilijk maakt. Gezocht moet worden naar een manier waarop huidige winkels die vaak groter zijn dan 400 m² wel een kans te geven in Purmerend, maar deze schaalvergroting niet ten koste te laten gaan van de kwaliteiten van de binnenstad en daarmee van de stad. De vrijstellingsmogelijkheid maakt



Afbeelding 38: Verkeer en parkeren

dat elk voorstel op zich beoordeeld kan worden. Er dienen nog nadere randvoorwaarden opgesteld worden ten behoeve van de nadere invulling en toepassing van de vrijstelling. Op het moment dat het eerder genoemde onderzoek naar historische kwaliteiten is afgerond kan mogelijk voor delen van de binnenstad de vrijstelling omgezet worden in een

hoger toegestaan aantal vierkante meters voor detailhandel.

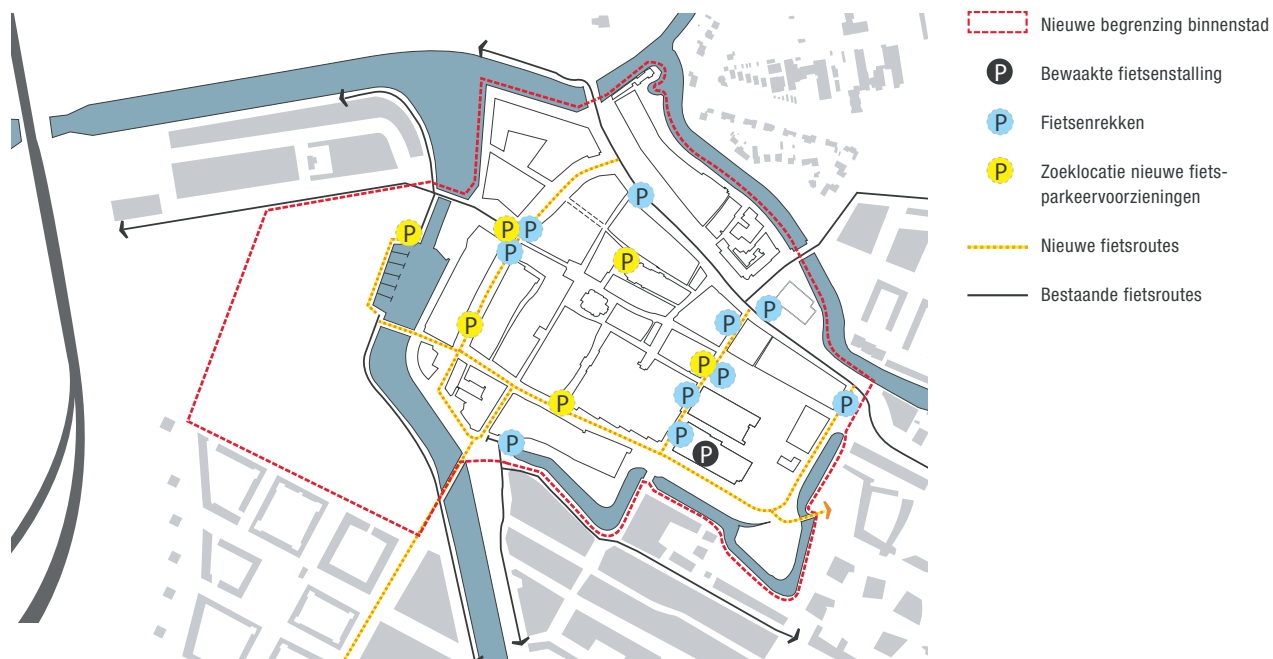
Verkeer en parkeren

Op afbeelding 38 wordt aangegeven hoe de toekomstige verkeersstructuur er uit zal zien. Uitgangspunt is het weren van doorgaand verkeer door de binnenstad.

In de binnenstad is de auto te gast. De binnenstad en de parkeergarages zijn goed bereikbaar en toegankelijk.

De 'ring' rondom de binnenstad wordt gedeeltelijk eenrichting, linksom. De Westerstraat en het westelijk deel (tot aan het Eggertcentrum) van de Nieuwstraat wordt eenrichting voor alle gemotoriseerd verkeer, dus ook openbaar vervoer. De Sluisbrug is alleen beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer van en naar de Kop van West en Hazepolder, niet voor doorgaand verkeer naar de Oude Provinciale Weg. Er komt een knip in de Neckerstraat, voorbij de Sluisbrug.

Op termijn is het gewenst om ook de bussen uit de Westerstraat te weren, zodat de straat nog meer opgenomen kan worden in het binnenstedelijke gebied. Op dit moment is dat nog geen reële optie. In totaal rijden er per werkdag ruim 400 lijnbussen door de Westerstraat. Er zijn nu geen goede alternatieve routes aanwezig. Voorgesteld wordt om in voorbereiding op de nieuwe afspraken met de busmaatschappijen (de huidige concessie loopt tot 2011), samen met de vervoersmaatschappijen te studeren op mogelijke alternatieven. Het zou goed zijn als in de nieuwe concessie het aantal buslijnen dat door de Westerstraat gaat minstens is gehalveerd, liever nog helemaal afgebouwd. Het is wel van belang dat de bereikbaarheid van de binnenstad per bus goed blijft. De inrichting van de Westerstraat moet, met respect



Afbeelding 39: Fietsnetwerk

voor de eisen van de bussen, zoveel mogelijk aansluiten bij het binnenstedelijk gebied. Hierbij wordt eerder gedacht aan klinkers dan aan asfalt, maar ook aan meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen cq. bomen.

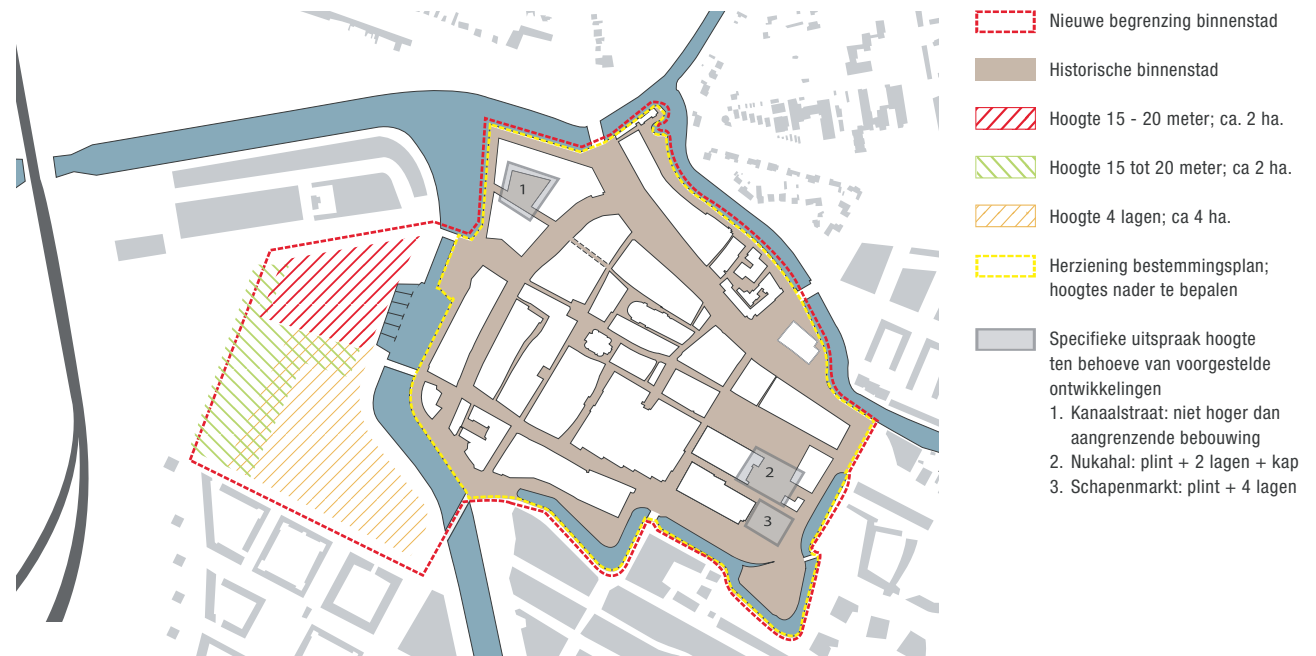
Voor de fietsers wordt een heldere route aangelegd in twee richtingen rond en deels door de binnenstad (zie afbeelding 39). Op dit moment mag er niet gefietst worden op de Koestraat/Kalversteeg, maar gebeurt dit toch zeer frequent. In de aanleg van fietsroutes dient aangesloten te worden op die routes die door fietsers als vanzelfsprekend opgezocht worden.

Om een fietsroute te kunnen maken in de Koestraat/ Kalversteeg dient er voldoende ruimte te zijn (mogelijk moeten enkele fietsparkeervoorzieningen worden weggehaald). Ook wordt voorgesteld om het nieuwe bruggetje over de Wolthuissingel zowel voor voetgangers als fietsers toegankelijk te maken. Deze verbinding versterkt de bestaande fietsroutes in en rond het centrum.

Voor het parkeren van auto's is het uitgangspunt dat parkeren op maaiveld zo veel mogelijk verdwijnt. Uiteindelijk dienen zoveel mogelijk bezoekers en werknemers en een deel van de bewoners, in gebouwde parkeergarages (onder de grond en boven de grond) te parkeren. Hiermee wordt de kwaliteit van het openbare gebied vergroot. Op de Westerstraat en Nieuwstraat komt maximaal eenzijdig langsparkeren voor kortparkerende bezoekers en voorzieningen voor bevoorrading.

Voor het parkeren wordt uitgegaan van onderstaande vraag en aanbod van het aantal plaatsen. Voor het nieuwe programma in het deel Kop van West moet een eigen parkeerbalans opgesteld worden. Bij de behoefte wordt uitgegaan van de bestaande en aan te leggen voorzieningen in de huidige binnenstad. Er is behoefte aan circa 1300 plaatsen, welke een optelling is van:

- Opheffen parkeerplaatsen op maaiveld op Koemarkt /Schapenmarkt/Bolwerk: 443 parkeerplaatsen;



Afbeelding 40: Oppervlakte en hoogte

- Opheffen parkeerplaatsen op maaiveld op Kanaalstraat/Westerstraat/Slotplein: 224 parkeerplaatsen;
- Toevoegen 10.000 m² detailhandel (10.000 x 2,3): 230 parkeerplaatsen;
- Toevoegen circa 90 woningen Schapenmarkt/ Nukahal (90 x 1,3): 120 parkeerplaatsen;

- Toevoegen 180 woningen (wonen boven winkels) (180 x 1,3): 240 parkeerplaatsen.

De ervaring leert dat op het moment dat er gebouwde parkeervoorzieningen worden aangelegd, daar waar het eerst parkeren op maaiveld was, het gebruik van de parkeervoorzieningen omlaag gaat.

Voorgesteld wordt om voor de komende tien jaar te werken aan de aanleg van 1000 plaatsen. Daarna kan gekeken worden naar de behoefte op dat moment om opnieuw de agenda voor de jaren daaropvolgend te bepalen.

Om te voorzien in de behoefte aan 1000 parkeerplaatsen wordt voorgesteld om te werken aan de volgende parkeergarages:

- Kanaalstraat 5 lagen (waarvan 2 lagen ondergronds, in plint voorzieningen): 250 parkeerplaatsen;
- Schapenmarkt/Nukahal (eventueel Plantsoengracht/Wolthuisringel): 2 lagen onder de nieuwe bebouwing: 300 parkeerplaatsen;
- Kop van West: parkeervoorzieningen van 200 tot 400 plaatsen waarvan 100 tot 200 parkeerplaatsen toe te rekenen aan de behoefte vanuit de historische zijde van binnenstad;
- Gedempte Where: 2 lagen onder de grond: 240 parkeerplaatsen.

Dit levert in totaal circa 900 tot 1000 parkeerplaatsen op. Als reservelocaties worden aangegeven de Hoornse Brug en het Looiersplein. Het is verstandig om na vaststelling van deze structuurvisie een totaalplan, met aandacht voor de fasering en de financiering, voor de aanleg van de parkeergarages te maken, waarin ook al de reservelocaties worden meegenomen. Mogelijk is één van de reservelocaties makkelijker, goedkoper of sneller te realiseren en kan dan toch gekozen worden om die naar voren te halen in de uitvoering.

Stedenbouwkundige uitgangspunten

Er is nog geen stedenbouwkundig plan gemaakt voor de Kop van West en voor de locaties Schapenmarkt/Nukahal. Wel kunnen op basis van een aantal stedenbouwkundige verkenningen de volgende randvoorwaarden worden meegegeven.

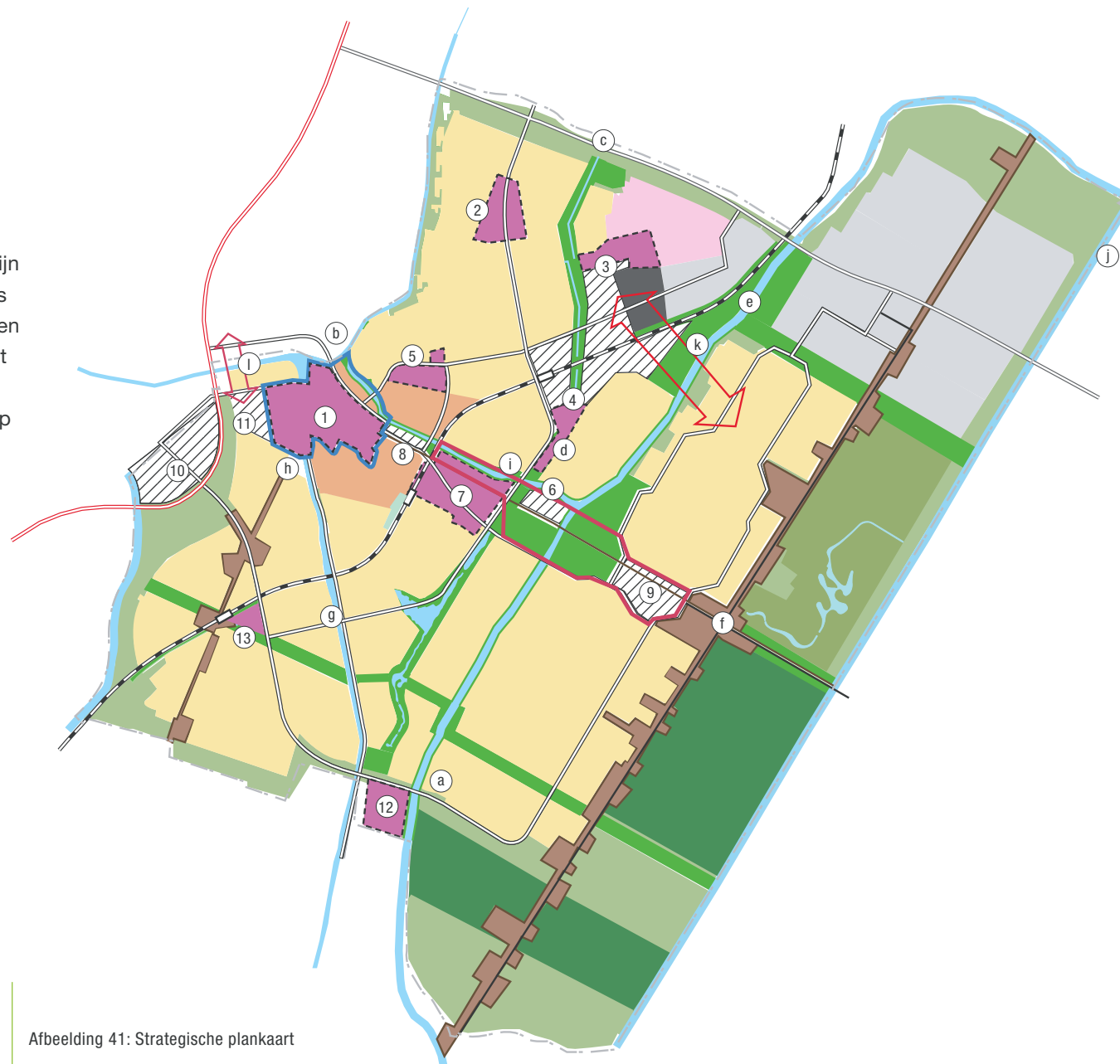
- Bij herbouw op de locatie Nukahal moet aangesloten worden bij de bebouwing om de Koemarkt en kan wel op deze plek een accent worden aangebracht. Voor de hoogte moet uitgegaan worden van een plint met daarop twee lagen en een kap.
- Bij herbouw op de locatie Schapenmarkt moet uitgegaan worden van een plint met daarop 4 lagen.
- Bij zowel Schapenmarkt als Nukahal moet gezocht worden naar een ontwerp dat qua maat, schaal, materiaalgebruik en sfeer aansluit bij de omliggende historische binnenstad.
- In de Parkzone en in de voorzieningszone Kop van West komen losse gebouwen die behoorlijk fors kunnen zijn en waarbij de hoogte bepaald wordt door de functies (een toneeltoren, een hotel met een aantal verdiepingen). De hoogtes kunnen behoorlijk zijn, afhankelijk van de precieze ligging in de zone en het omliggende gebied.
- In de zone waar Wonen in de binnenstad wordt gerealiseerd gaat het om maximaal 4 lagen. Hierbij kan ook gedacht worden aan stadswoningen (smalle beukmaat en 4 lagen hoog per woning).
- De zone langs het kanaal (vanaf het zuiden, Weidvenne tot in het noorden voorbij de Havenzone)

dient als één geheel herkenbaar te zijn en als kwaliteit te worden ervaren. De langzaam verkeersroute en de bijbehorende inrichting hiervan en het handhaven van de bestaande bomen zijn hierin belangrijke elementen.

Voor de kwaliteit van de nieuwe binnenstad is het van groot belang dat de toegangen of poorten tot die binnenstad van hoge kwaliteit zijn. Het gaat met name om het Looiersplein (de Purmerpoort), het Tramplein (de Amsterdamse poort) en om de noordwestkant van de Gedempte Where (de Beemsterpoort) (zie afbeelding 34). Op dit moment is dat niet het geval. De poorten zijn rommelig qua functies en qua inrichting. Het is niet opportuun om de poorten ook nu al te agenderen. De stad zou zichzelf overvragen. Het zou wel goed zijn om de aanpak van deze poorten over tien jaar te agenderen. De komende jaren kan zeker gestudeerd worden op deze plekken en daar waar zich ontwikkelingen voordoen (bijvoorbeeld een locatie die vrijkomt of omvangrijke wijzigingen in het busvervoer) kan de kwaliteitsslag bij de toegangspoorten al eerder aan de orde gesteld worden.

Strategische plankaart

Op de strategische plankaart zijn de belangrijkste doelstellingen voor Purmerend voor de lange termijn samengebracht. In de omschrijving van de clusters en de uitwerking van het cluster binnenstad, worden alle ontwikkelingen genoemd. Ten behoeve van het overzicht, wordt op de volgende pagina's nog kort uitgeschreven welke programma's in Purmerend op welke locaties komen.



Afbeelding 41: Strategische plankaart

Legenda

(Groene) verbindingen

-  Landschappelijke verbindingen
-  Groene hoofdstructuur

Infrastructuur

-  Bovenregionale infrastructuur
-  Hoofdinfrastructuur
-  Spoor

Centrum

-  Binnenstedelijk milieu
-  Parkstedelijk milieu

Stedelijke voorzieningen clusters

-  Cluster
-  Bestaand cluster, te versterken
-  Nieuw cluster

Woonmilieus

-  Stedelijk
-  Suburbaan/Tuinstedelijk wonen
-  Wonen en zorg

Bedrijven

-  Bedrijventerrein met hogere kwaliteitseisen en kantoren
-  Bedrijventerrein

Groen

-  Bos
-  Open groen/randen
-  Historische lintbebouwing

Clusters

- ① Binnenstad en Kop van West
- ② Leeuwerikplein/Karekietpark
- ③ Flevostraat en omgeving
- ④ Makado en omgeving
- ⑤ Burg. R. Kooimanpark/Jan van Egmond College/Regiocollege
- ⑥ Purmerweg (aan de Where)
- ⑦ Waterlandlaan en omgeving
- ⑧ Purmersteenweg
- ⑨ Purmerenderweg/IJsselmeerlaan
- ⑩ Kom A7
- ⑪ A7-zone op de Kop van West
- ⑫ Jaagweg/Vurige staart
- ⑬ Winkelcentrum Weidevenne

Fiets- en groenverbindingen

- a Weidevenne - Vurige staart - Purmer Zuid
- b Westerdraay - Hazepolder
- c Stadsrand Kwadijk
- d Makado - Where
- e Prinsentichting - Purmer Noord
- f Grotenhuysweg - Midentocht
- g Weidevenne - Gors Zuid
- h Weidevenne - Binnenstad
- i Binnenstad - Leeghwaterpark
- j Midentocht - Zeevang

Autoverbindingen

-  De Koog - Purmer Noord
-  Over het Noordhollands Kanaal

- **Kernwinkelapparaat:** toevoegen van 10.000 m² detailhandel in de binnenstad en wel in en nabij de huidige winkel in de historische pit.
- **Horeca:** het zwaartepunt van de dag- en avond-horeca ligt rond de Koemarkt en er wordt een tweede uitgaansgebied ontwikkeld in en nabij de Havenzone.
- **Grootschalige detailhandel (GDV/PDV):** toevoegen van 24.000 m² bvo, waarvan 10.000 m² nieuw en 14.000 m² ter vervanging. De komende tien tot vijftien jaren is de A7 zone op de Kop van West de aangewezen locatie.
- **Weekmarkt:** wordt verplaatst naar de Koemarkt en de straten die het winkel/voetgangersgebied in lopen.
- **Kermis en evenementen:** vooralsnog vinden deze plaats op en rond de Koemarkt en Schapenmarkt. Zodra de ontwikkelingen hier in gang gezet worden en er onvoldoende ruimte blijkt, zal uitgeweken moeten worden naar een andere plek. Mogelijkheden zijn er in de nieuwe Parkzone op de Kop van West en in het gebied rond het Slotplein/Sluisbrug.
- **Theater:** wordt verplaatst naar de Kop van West.
- **Musea en cultuur-educatieve instellingen:** Het antwoord op de vraag waar in de toekomst de musea en de cultuur-educatieve instellingen zullen worden gehuisvest hangt nauw samen met de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek over clustering van de culturele functies (LAGroup, 2005). Vanuit de structuurvisie wordt voorgesteld om de

cultuureducatie te clusteren bij een bestaande scholenlocatie (cluster 5) en om de musea in ieder geval in de binnenstad te houden. Het is goed denkbaar om Museum Waterland op termijn te verplaatsen naar de Kop van West, in de nabijheid van het nieuwe theater. Het Purmerends Museum lijkt vooralsnog goed op haar plaats.

- **Wonen:** toevoegen van stedelijk wonen door het project 'Wonen boven winkels', door ontwikkeling van het Wagenweggebied, in de zone bij de Purmersteenweg, op een deel van de Kop van West en op de plek van de Nukahal en de Schapenmarkt. Toevoegen van suburbaan wonen op de locaties Purmer-Zuid (nabij de Verzetslaan), in het Europa-kwadrant en door herontwikkeling van het bedrijven-terrein De Where (cluster Purmerweg). Deze nieuwe suburbane woonmilieus bieden de mogelijkheid om combinaties te maken met recreatieve of zorgverlenende programma's. Op de lange termijn zal dit ook mogelijk kunnen zijn in de zone rondom de Purmerenderweg/IJsselmeerweg (ontwikkeling parkstedelijk milieu).
- **Kantoren:** in Purmerend is behoefte aan meer en verschillende typen kantoorlocaties. In totaal is er behoefte aan 50.000 m² bvo kantoorruimte tot aan 2020. Globaal betekent dit dat er behoefte is aan 1,5 á 2,5 ha terrein voor kantoorgebouwen, afhankelijk van de verdeling van de behoefte aan kantoor-typen, de mate van stapeling, de locatie en de parkeernorm. Een evenwichtige kantoormarkt dient

een breed aanbod aan te kunnen bieden.

In Purmerend worden verschillende locatietypen aangeboden:

- Een groot deel wordt gerealiseerd langs de snelweg, het gaat om middelgrote en grote kantoorgebouwen, allereerst in de A7-zone, mogelijk later in de kom A7;
- nabij het centrum voor kleine kantoorruimten, onder meer langs de Where (Purmersteenweg/Hoornse Brug);
- nabij het centrum voor middelgrote en grote kantoorruimten, denk aan Wagenweggebied/Burg. D. Kooimanweg en langs de Where (Purmersteenweg/Hoornse Brug);
- nabij een NS station (Gors-Noord, omgeving NS station Overwhere (cluster 3 en 4);
- in de wijken (kleinschalig tot middelgroot), denk aan het voormalig belastingkantoor en Winkelcentrum Makado.
- **Onderwijs:** uitbreiding en samenvoeging van de middelbare scholen zal plaatsvinden op de twee PSG locaties (Da Vinci/Koogmolen en Jan van Egmond). Het MBO zal uitbreiden op de locatie Da Vinci/Koogmolen.
- **Grootschalige sport-/recreatievoorzieningen:** in eerste instantie in de Parkzone op de Kop van West, ook ruimte in cluster 3 (Flevostraat en omgeving) en in de toekomst in de kom A7. Grotere sportvoorzieningen dienen bij voorkeur ontwikkeld te worden in dit cluster, hiermee kan het educatie & contact

cluster worden versterkt met een accent op sport. Voorzieningen zoals een skihal of een kartbaan hebben zowel een sportief als een recreatief karakter en passen daarmee zowel op de locatie Kop van West als in de omgeving Flevostraat. Bij een relatief grote voorziening ligt een situering op de Kop van West meer voor de hand. Groenere sportvoorzieningen, zoals sportvelden, kunnen goed een plek krijgen in de groene krans rondom Purmerend.

- **Bedrijven:** blijven op de bestaande bedrijventerreinen. Baanstee Noord wordt ontwikkeld. Speciale aandacht is er voor bedrijventerrein De Koog. Dit bedrijventerrein ligt relatief dicht bij de stad en er zijn regelmatig ontwikkelingen die vragen om een antwoord op de vraag welke toekomst dit gebied heeft. De Koog blijft de komende tien jaren als bedrijventerrein functioneren en biedt ruimte voor ontwikkeling van startende ondernemingen, technische en ambachtelijke bedrijvigheid, kleinschalige en middelgrote handelsondernemingen etcetera. Bedrijventerrein De Koog heeft een belangrijke functie voor dit type bedrijven in de stad. Een stad van 80.000 inwoners heeft een dergelijke zone voor startende ondernemingen nodig. Onderzocht zal moeten worden of een versterking van het bedrijventerrein mogelijk is parallel aan de ontwikkeling van het cluster rondom de Flevostraat. Een herstructurering van dit gebied kan een aantrekkelijk vestigingsmilieu vormen aan de zuidzijde van De Koog voor meer bedrijven die meer op de dienst-

verlening gericht zijn. De Koog blijft daarbij primair bestemd als 'starterszone'; in een dergelijke zone past een losser regime, ook wat betreft de inrichting van de openbare ruimte. Er moet wel geïnvesteerd worden in beheer, buitenruimte, etcetera. Voorkomen moet worden dat het gebied gaat verloederen. Over vijf jaar kan geëvalueerd worden en opnieuw worden bekeken welke potenties deze zone heeft. Het gebied ten zuiden van bedrijventerrein De Koog moet niet verder gebruikt worden voor uitbreiding van het bedrijventerrein, hier moet ruimte zijn voor de ontwikkeling van het cluster onderwijs en sport. Op de langere termijn kan een extra verbinding tussen de wijken Purmer-Noord en Overwhere ter hoogte van De Koog aanleiding zijn om ook het programma van het bedrijventerrein langzaam te laten transformeren naar een hoogwaardiger type bedrijvigheid.

6

Bijlagen

1. Crosstabulation (Leeftijdsgroep x Gehecht aan Purmerend)

Leeftijd	Zeer gehecht aan Purmerend	Gehecht aan Purmerend	Niet gehecht aan Purmerend	Helemaal niet gehecht aan Purmerend	Totaal
15 t/m 24 jaar	1056	3938	2419	328	7741
	13,6%	50,9%	31,2%	4,2%	100,0%
25 t/m 44 jaar	2029	11537	8336	1328	23230
	8,7%	49,7%	35,9%	5,7%	100,0%
45 t/m 64 jaar	1194	8761	6619	716	17290
	6,9%	50,7%	38,3%	4,1%	100,0%
65 en ouder	783	4768	1996	386	7933
	9,9%	60,1%	25,2%	4,9%	100,0%
Totaal	5062	29004	19370	2758	56194
Gemiddeld	9,0%	51,6%	34,5%	4,9%	100,0%

2. SWOT-analyse Waterland

Gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zeevang

	Sterkte	Zwakte
Ruimte voor bedrijven	• Op termijn beschikbare ruimte voor nieuw bedrijventerrein (Baanstee-Noord) • Parkmanagement en duurzaamheid	• Baanstee-Noord is inhaalslag (momenteel geen bedrijventerrein beschikbaar) en een van de laatste mogelijkheden binnen de gemeentegrens
Bereikbaarheid	• Redelijk goede bereikbaarheid vanuit het zuiden (tegen de files in)	• Congestie door woon-werkpendel
Woon-werkbalans		• Woon-werk verkeer is de afgelopen periode toegenomen, heeft geleid tot meer congestie
Arbeidsmarkt	• Relatief jonge bevolking	
Ondernemerschap & innovatie	• Ondernemerschap aanwezig	
Toeristische aantrekkingskracht	• Belangrijk watersportgebied • Wereldwijde bekendheid Edam, Volendam, Marken • Landschap, natuur	• Weinig samenhang in toeristische beleid
Woon- & leefomgeving	• Landelijke woonomgeving en natuurgebieden	• Weinig economische traditie (slaapstad)
Overig	• Nabijheid Amsterdam/Schiphol	• Gering imago voor vestiging bovenregionale werkgelegenheid (hoofdkantoren, innovatieve bedrijven)

2. Vervolg SWOT-analyse Waterland

Gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zeevang

	Kansen	Bedreigingen
Ruimte voor bedrijven	• Vestigingsruimte voor bedrijven regio Amsterdam die willen verplaatsen • Vrijkomende agrarische bebouwing	• Mist bovenregionaal bedrijventerrein • Invulling van Baanstee Noord vanuit streekplan • Groene ambitie van de regio • Focus op arbeidsintensieve industrie kan verstikkend werken
Bereikbaarheid	• 2de Coentunnel • Plan verdubbeling N 244 (aansluiting bedrijven-terreinen Purmer op A7) • Bereikbaarheid regio vanuit het noorden goed	
Woon-werkbalans	• Uitgaande pendel, m.a.w. in principe beschikbare beroepsbevolking voor nieuwe bedrijfsontwikkeling	
Arbeidsmarkt	• Sterke groei in zakelijke dienstverlening • Meer werkgelegenheid in toeristische sector • Uitbreiden (MBO) onderwijs in de regio	• Toename lager opgeleiden • Toenemende vergrijzing in de regio (Purmerend)
Ondernemerschap & innovatie		• Verdwijnen van voorzieningen in de kleine kernen • Ondernemers denken negatief over economische ontwikkeling regio of teveel gericht op de regio of plaats

2. Vervolg SWOT-analyse Waterland

Gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zeevang

	Kansen	Bedreigingen
Toeristische aantrekkingskracht	• Mogelijkheden voor uitbreiding toerisme en recreatie, verblijfstoerisme stimuleren • Boerenbedrijven zetten in op nevenactiviteiten: mogelijkheden plattelandstoerisme/groene dienstverlening (dit moet wel reëel worden ingeschat) • Nationaal landschap • Camping	• Deels vergane glorie • Weinig ontwikkelingen in de laatste jaren • Te weinig regionale afstemming
Woon- & leefomgeving	• Wonen op platteland steeds populairder	• Slechte rentabiliteit groene sector
Overig	• Meer regionale samenwerking	• Beperkte aandacht van provincie en rijk voor versterking van de werkgelegenheid (en woon-werkbalans) boven het Noordzeekanaal, als onderdeel van de Randstad

3. Samenvatting SWOT-analyse Waterland

Gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zeevang

Sterk	Zwak
Gunstige ligging nabij Schiphol, Amsterdam, NZKG, mogelijkheden voor toerisme en recreatie, bedrijvigheid en industrie.	Achterblijvende economische groei, woon-werk pendel, bleek imago, beperkte onderwijsmogelijkheden in regio, verslechterd woonklimaat in stedelijke gebieden.
Kans	Bedreiging
Aantrekkingkracht voor toeristen vergroten, gunstige geografische ligging beter benutten, samenwerking zoeken op het gebied van ruimte voor bedrijven, gebruik maken van beschikbaar arbeidspotentieel, verbreding van agrarische sector (in stand houden veenweidegebied en rol in recreatie), overdracht kennis op technologisch gebied (IKTC), complementair zijn aan Amsterdam, goede balans economische groei versus prettig wonen (functiemenging).	Na 2010 tekort aan ruimte voor lokale bedrijventerreinen (84 ha) en bovenregionale bedrijventerreinen (110 ha).

3. PDV en GDV

Perifere Detailhandels Vestigingen en Grootschalige Detailhandels Vestigingen zijn beide vormen van grootschalige detailhandel waarbij het globaal gaat om winkelvestigingen van min. 1.000-1.500 m².

Onder PDV vallen de volgende branches:

- auto's, boten en caravans;
- brand- en explosiegevaarlijke stoffen;
- grove bouwmaterialen;
- bouwmarkten;
- keukens/sanitair;
- tuincentra;
- woninginrichting als geheel, waaronder vallen meubels, vloerbedekking, woningtextiel, woningdecoratie en verlichtingsartikelen.

Purmerend heeft tot nu toe alleen nog maar te maken gehad met PDV. Het vestigingsbeleid hiervan is vastgelegd in het gemeentelijk detailhandelsbeleid 2002-2007. Hierin is o.m. bepaald dat vestiging van detailhandel buiten de daartoe bestemde winkelgebieden, zoals het kernwinkelapparaat in de binnenstad en de wijkwinkelcentra, niet is toegestaan. Echter het college van B & W kan op basis van een vrijstelling toestemming verlenen voor PDV zich te vestigen buiten de bestaande winkelgebieden, zoals De Koog en Baansteer-Oost en West en daarbij tevens randvoorwaarden stellen t.a.v. maatvoering en assortiment.

Onder het begrip GDV vallen alle detailhandelsbranches in grootschalige vorm, dus inclusief PDV. Met het aanwijzen van de Kop van West als vestigingsplaats voor grootschalige detailhandel heeft de gemeente thans in de ruimtelijke detailhandelsstructuur een locatie bepaald voor GDV.

In dit verband mag niet onvermeld blijven dat het Rijk in de Nota Ruimte randvoorwaarden voor het locatiebeleid van o.m. detailhandel aangeeft waarmee bij de ontwikkeling van nieuwe locaties rekening dient te worden gehouden. Hetzelfde geldt voor het Regionale Detailhandelsbeleid van het ROA dat momenteel wordt herzien. Een en ander zal moeten leiden tot actualisering van het huidige gemeentelijk detailhandelsbeleid, dat de randvoorwaarden voor toekomstig locatiebeleid van detailhandel dient aan te geven.



Geraadpleegde bronnen

Geraadpleegde bronnen

Diverse bijeenkomsten, expertmeetings en werkateliers met medewerkers van de gemeente Purmerend.

Strukturplan 1972 (1972)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Gemeente op maat 2003, Purmerend (2003)
Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg

De groene ambitie, startnotitie (april 2003)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Horeca in cijfers 2003 (augustus 2003)
bedrijfsschap Horeca en Catering, Zoetermeer

Ontwikkelingsplan Kwadrant I, (december 2003)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Prompt nr. 54 (december 2003)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Prompt nr. 57 (december 2004)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Stadsvisie Purmerend, Van huis naar thuis, Investeringsprogramma Stedelijke vernieuwing, (februari 2001)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Parkeren in binnenstad Purmerend en omgeving, parkeerbeleid 2004-2010 (februari 2005)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Wie de jeugd heeft ... Purmerend: ook een stad voor jongeren (januari 2001)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Bedrijvenpark Baanstee Noord; stedenbouwkundig plan groen en blauwe visie (januari 2004)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Regionale Woonvisie Waterland Hoofdrichtingen voor beleid tot en met 2012 (juni 2004)
ISW-bureau, Purmerend

Agenda recreatie en Toerisme 2004-2007, Bruggen naar buiten (maart 2004)
Provincie Noord-Holland, Haarlem

Herontwikkeling Wagenweggebied (november 2003)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Waterstadsplan, de oude vestingstad Purmerend weer zichtbaar maken (ongedateerd)

Structuurschets hoofdcentrum (september 1993)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Aanvullende RO-visie tot 2030 van de regio Waterland (ISW) (september 2001)

Prompt nr. 56 (september 2004)
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Communicatie (mei 2001)
Purmerend over 10 jaar
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Communicatie (ongedateerd)
Jaarverslag Purmerend 2003
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Groene Ruimte (september 2004)
De Groene Ambitie, waarden en keuzes
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Onderwijs (februari 2003)
De Sneeuwbal, onderwijshuisvestingsplan
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Onderwijs (september 2003)
Integrale Visie Huisvesting Onderwijs Sneeuwbal, de uitwerking
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Onderzoek en Statistiek (1994)
Omnibusenquête 1994

Gemeente Purmerend, Purmerend
Afdeling Onderzoek en Statistiek (1996)
Omnibusenquête 1996
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Onderzoek en Statistiek (2000)
Omnibusenquête 2000
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Onderzoek en Statistiek (2002)
Omnibusenquête 2002
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Onderzoek en Statistiek (2004)
Omnibusenquête 2004
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling plantsoenen (ongedateerd)
Water en oevers als verbindingszones in de ecologische structuur
Gemeente Purmerend

Afdeling Verkeer & vervoer (februari 2003)
Parkeeronderzoek binnenstad 2001-2002
Gemeente Purmerend, Purmerend

Afdeling Volkshuisvesting (ongedateerd)
Kadijkeroog midden in de samenleving
Gemeente Purmerend, Purmerend

AM Wonen i.s.m. Gemeente Purmerend (april 2004)
Visievorming Wagenweg

AM Wonen, Ymere en Gemeente Purmerend
(oktober 2004)
Notitie Woonpark Wagenweggebied

Amsterdam Toerisme en Congres Bureau (november 2004)
Amsterdam Top!, kansen benutten – positie versterken, strategisch marketing- en communicatieplan toeristisch en zakelijk bezoek Amsterdam 2005-2008
Amsterdam Toerisme en Congres Bureau, Amsterdam

Anderson Elffers Felix (april 2004)
Onder de Groene Hoed, Publiekscentrum voor Stad en Platteland
Anderson Elffers Felix, Utrecht

Andriesse, H. en van der Beek, J. i.o.v. Gemeente Purmerend (mei 2004)
Westerstraatpromenade, verkeerskundige gevolgen
Goudappel Coffeng, Den Haag

Andriesse, R. (red.) i.o.v. Gemeente Purmerend (januari 2004)
Verkeer in Purmerend, Weidevenne kwadrant I
Goudappel Coffeng bv, Den Haag

Architectenbureau Boparai Associates i.o.v. Gemeente Purmerend (ongedateerd)
Koemarkt en omgeving Een visie voor de toekomst
Architectenbureau Boparai Associates, Amsterdam

Architectenburo Roelveld-Sikkens (red.) i.o.v. Gemeente Purmerend (mei 2000)
Planvisie Koemarkt e.o. te Purmerend
Architectenburo Roelveld-Sikkens, Den Haag

Beek, B. van der (red.) (1984)
Purmerend, 500 jaar marktstad
Nieuwe Noordhollandse Courant, --

BRO adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu i.o.v. Gemeente Purmerend (maart 2002)
Gemeente Purmerend, Detailhandelsstructuurvisie
BRO adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu, Vught

Butter, S., Buys, A. en Giesbers, I. i.o.v. Gemeente Purmerend (augustus 2004)
De woningbehoefte in Purmerend, verkenning van de periode 2010-2030
RIGO Research en Advies BV, Amsterdam

Buys & van der Vliet landschapsarchitectuur en stedenbouw i.o.v. Gemeente Purmerend (december 1996)
Binnenstad Purmerend, visie herinrichting openbare ruimte
 Buys & van der Vliet landschapsarchitectuur en stedenbouw, 's-Hertogenbosch

Companen i.o.v. ROA (mei 2004)
Een visie op het wonen in het ROA
 concept-visie, Companen, Arnhem

De Bruijne, E. en Knol, F. (februari 2001)
Gewenste groei, bevolkingsgroei en sociaal-ruimtelijke ontwikkelingen in ex-groeikernen
 Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag

Directie SoB (september 2004)
Rapportage haalbaarheidsonderzoek Kop van West
 Gemeente Purmerend, Purmerend

Eden Design & Communication (mei 2004)
Purmerend Imago en zelfbeeld, DVD
 Gemeente Purmerend, Purmerend

Eden Design & Communication i.o.v. Gemeente Purmerend (maart 2005)
De Stijl van Purmerend, op weg naar een centrale stadsbelofte
 Eden Design & Communication, Amsterdam

Erdmann, H. en Preeker, H. i.o.v. Gemeente Purmerend (januari 2004)
Purmerend Marktstad
 Claessens en Erdmann architects & designers, Amsterdam

Gemeente Purmerend i.s.m. De Kleine Media BV (2004)
Informatieboekje Purmerend 2004
 De Kleine Media BV, Schagen

Gosselt, J. en Scheerder, G. i.o.v. Gemeente Purmerend (mei 2004)
Purmerend-Centrum, economische effecten verkeersmaatregel Westerstraatpromenade
 Goudappel Coffeng, Den Haag

Goudappel Coffeng (november 2001)
Verkeers- en Vervoersplan Purmerend
 Goudappel Coffeng bv, Den Haag

Hagens, J. en Ritsma, N. i.o.v. Gemeente Purmerend (december 2001)
Visie kantorenmarkt Purmerend
 BUITEN Bureau voor economie en omgeving, Utrecht

Heren 5 architecten i.o.v. Bouwcompagnie (maart 2003)
Hoornse buurt, studie voor de herstructurering van de Hoornse buurt in Purmerend
 Heren 5 architecten, Amsterdam

Huisman, R. (mei 2004)
Uitvoeringsprogramma 2004 civiele werken
 Gemeente Purmerend, Purmerend

INBO Architecten bna i.o.v. Lindengroep (mei 2002)
Purmerend, De Oeverlanden, fase 2 & 3
 INBO Architecten bna, Amsterdam

Koot, S. (augustus 1996)
Waren- en veemarkt Purmerend, onderzoek naar de economische betekenis en concurrentiepositie van de Purmerendse warenmarkt en de relatie tussen de waren- en veemarkt in Purmerend
 Gemeente Purmerend, Purmerend

Kuiper, F.J. (oktober 2004)
Wijkontwikkelingsplan Purmer-Noord, Zichtbaar beter
 Gemeente Purmerend, Purmerend

Ia4sale i.o.v. Provincie Noord-Holland (december 2004)
Verkenning Bouwen voor Waterland 2020
 Provincie Noord-Holland, Haarlem

Lagroup i.o.v. Gemeente Purmerend (april 2005)
Pas op de plaats, kansen voor cultuurclustering in Purmerend
 Lagroup, Amsterdam -vertrouwelijk-

Landsdaal, H. (red.) (maart 1988)
Purmerend Groeikern, een botsing van belangen
Nieuwe Noordhollandse Courant, Purmerend

Luca, E. en Velema, E. (april 2004)
Water in Hollands Noorderkwartier, nu en in de toekomst
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Purmerend

Meertens en Steffens ontwikkeling en advies (maart 2001)
Inventarisatie Wonen Boven Winkels Purmerend
Meertens en Steffens ontwikkeling en advies, Maastricht

Mentink, B. (red.) (april 2004)
Leefsituatie en leefstijlen in Purmerend
Gemeente Purmerend, Purmerend

Mentink, B. (red.) (april 2003)
Wijk en buurt in zicht, de stand van zaken in Purmerendse wijken en buurten
Gemeente Purmerend, Purmerend

Mentink, B., van der Oord, Y. en Pot, E. (december 2004)
Regionale Omnibus 2004
Gemeente Purmerend, Purmerend

Mol, M. van Afdeling Verkeer & vervoer (ongedateerd)
Verkeers- en vervoersgegevens 2002
Gemeente Purmerend, Purmerend

MTD Landschapsarchitecten (oktober 2001)
Purmerend Waterstad, globale raming uitvoeringskosten

MTD Landschapsarchitecten, 's-Hertogenbosch

Oldeman, M. en Sievers, A. i.o.v. Gemeente Purmerend (april 2004)
Kop van West
Inbo adviseurs Ruimte en Vastgoed, Woudenberg – vertrouwelijk –

P'ren(d)t Beeld van de toekomst

Philips, C. (2004)
Onderzoek Winkelwensen, In gesprek met Purmerenders 2003 en 2004
Gemeente Purmerend, Purmerend

Pot, E. (red.) (september 2004)
Purmerend in cijfers 2004
Gemeente Purmerend, Purmerend

Pot, E. en van Poorten, J. (red.) (juni 2004)
Bevolkingsprognose per wijk over de periode 2004-2019
Gemeente Purmerend, Purmerend

Projectgroep Kop van West (januari 2002)
Kop van West
Gemeente Purmerend i.s.m. MAB en 24H, Purmerend

Projectteam Kop van West (mei 2004)
Studie Slotplein

Provincie Noord-Holland (januari 2004)
Projectennota Noord-Holland Zuid, ruimte voor nu en morgen
Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem

Provincie Noord-Holland (juni 2004)
Uitvoeringsprogramma Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, de shortlist
Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem

Provincie Noord-Holland (mei 2003)
Streekplan Noord-Holland Zuid
Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, Haarlem

RBOI i.o.v. ISW (mei 2000)
Regiovisie Waterland, levend landschap met kwaliteit door contrast
RBOI, Rotterdam

Schermer, S. i.o.v. Gemeente Purmerend (augustus 2002) <i>In Gesprek Over De Binnenstad, een inventarisatie van de meningen van de Purmerendse bevolking</i> Laagland'advies, Amersfoort	Van Poorten, J.B. (red.) i.o.v. Werkgroep Vervoersmanagement (november 2003) <i>Naar het werk, het reisgedrag van de werkenden in het kantorengedebied Purmerend</i> Gemeente Purmerend, Purmerend	Werkgroep herontwikkeling Wagenweggebied (juni 2003) <i>Inventarisatie en interviews</i>
Stichting Purmerend 2000 Plus (juli 2002) <i>Verslag Consultatiebijeenkomsten herinrichting Koemarkt</i>	VISTA landscape and urban design i.o.v. Landschap Waterland (maart 2003) <i>Recreatieplan Waterland</i> VISTA landscape and urban design, Amsterdam	Werkgroep programma van eisen herinrichting Koemarkt (mei 2003) <i>De toekomst van de Koemarkt</i> Stichting Purmerend 2000 Plus, Purmerend
Team ISV (oktober 2004) <i>Van huis naar thuis 2, Investeringsprogramma Stedelijke vernieuwing - CONCEPT</i> Gemeente Purmerend, Purmerend	Voogd Boom, B. (juni 2002) <i>Hors d'oeuvre of eenheidsworst? Onderzoek naar woonmilieus</i> NHTV i.o.v. Gemeente Purmerend	Werkgroep Structuurschets (februari 1989) <i>Structuurschets 2005</i>
Van Delden, L. (red) (maart 2005) <i>Jaarverslag 2004, Opereren in een kwetsbaar landschap</i> Programmabureau De Groene Long, Purmerend	Vroege, B. en van den Heuvel, M. (red.) (2000) <i>P'rend Beeld van een groeistad</i> Paradox, Edam	Woningstichting Wherestad i.s.m. Gemeente Purmerend (september 2003) <i>Op weg naar een vitaal Wheermolen West, plan van aanpak - CONCEPT</i>
Van der Laan, R., van Schaik, H-J. en van de Weerd, M. (ongedateerd) <i>Woonvisie 2002-2005 Purmerend denken, durven, doen</i> Gemeente Purmerend, Purmerend	Waagmeester, J.A. en van der Meulen, B.J. (april 2004) <i>Verkeers- en Vervoersplan Purmerend 2010</i> Goudappel Coffeng bv, Den Haag	Woningstichting Wherestad i.s.m. Gemeente Purmerend, Purmerend
	Werkgroep herontwikkeling Wagenweggebied (augustus 2003) <i>Tussenrapportage</i>	WPM Groep consultants i.o.v. Gemeente Purmerend (mei 2004) <i>Kop van West - Purmerend, Voorwaarden voor ontwikkeling</i> WPM Groep consultants, 's-Hertogenbosch

WPM Groep consultants i.o.v. Kamer van Koophandel
Noordwest-Holland/MKB Noordwest-Holland (oktober
2003)

*Noordwest-Holland Regionale detailhandelsstructuur-
visie*

WPM Groep consultants, 's-Hertogenbosch

ZKA Consultants en Planners i.o.v. Gemeente Purmer-
end (juli 2003)

*Toeristisch-recreatieve ontwikkeling Purmerend,
strategie en maatregelen*

ZKA Consultants en Planners, Breda

Colofon

Deze rapportage is in opdracht van gemeente Purmerend opgesteld door BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur.

Samenstelling en tekst

BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur in samenwerking met medewerkers van de gemeente Purmerend.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van deze rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

September 2006

Stedenbouwkundig ontwerp en afbeeldingen

- BVR adviseurs stedelijke ontwikkeling, landschap en infrastructuur
- Gemeente Purmerend
- Overige ontwerpen en afbeeldingen: zie bronvermelding

Vormgeving

LassooyDesign BNO, Wormerveer

Drukwerk

Hollandia Printing, Heerhugowaard



