



Addendum Structuurvisie Purmerend 2005-2020 Doorrekening gebiedsoverstijgende kosten 2022

Vastgesteld door de Gemeenteraad Purmerend d.d. 15 september 2022
(registratienr 1571099)

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Inleiding.....	3
2. Uitvoeringsparagraaf Structuurvisie 2005-2020.....	4
2.1 Maatwerk van actieve en passieve gemeentelijke strategieën	4
2.2 Kosten doorrekenen aan grondexploitanten.....	4
3. Gebiedsoverstijgende investeringen.....	6
3.1 Investerings in Mobiliteit & Groen, Mobiliteitsoplossingen in Centrumgebied en Waterlandkwartier	6
3.2 Investerings sociale woningbouw.....	13

1. Inleiding

Op 16 augustus 2022 heeft het college B&W de nota Gebiedsoverstijgende Kosten Purmerend (GKP) vastgesteld (registratienummer 1571097). Deze nota GKP 2022 actualiseert de eerder in 2019 vastgestelde (en in 2021 geactualiseerde) versie. In de nota GKP wordt de beleidsbasis gecreëerd om aan ontwikkelaars van nieuwbouwplannen een bijdrage te vragen voor de realisering van investeringen in de stad. Zodoende wordt het mogelijk om de nieuwbouwpoging niet ten kosten te laten gaan van de ruimtelijke kwaliteit. Bijdragen van ontwikkelaars, samen met eigen middelen en subsidies, zijn dan het middel om een evenwichtige en duurzame stadsontwikkeling te realiseren.

In de nota GKP gaat het om:

- Bestedingen ter verbetering van de mobiliteit en het groen;
- Bestedingen ter verbetering van de mobiliteitsoplossingen in het Centrumgebied en het Waterlandkwartier;
- Bestedingen ter verbetering van de woonbetaalbaarheid (sociale huur).

De nota GKP 2019 vergde toen een aanvulling van de Structuurvisie 2005-2020 (vastgesteld door de gemeenteraad in 2006). Dat kwam omdat:

- de nota GKP 2019 had als gevolg dat de uitvoeringsparagraaf uit de Structuurvisie moest worden aangepast.
- er een dekking vanuit de Structuurvisie nodig was om een bijdrage te vragen aan ontwikkelaars die onvoldoende sociale huurwoningen realiseren.

De raad heeft toen in september 2019 de Structuurvisie aangevuld door het 'Addendum Structuurvisie Purmerend 2005-2020 Kostenverhaal gebiedsoverstijgende kosten' vast te stellen (registratienummer 1482547). Hierin werd de uitvoeringsparagraaf en de onderbouwing van de bijdrage sociale huurwoningen opgenomen.

De actualisering nu van de nota GKP vergt een wijziging van dit Addendum uit 2019, om de volgende redenen:

- In de nota GKP 2022 zijn nog enkele andere investeringen opgenomen die een dekking moeten hebben in een structuurvisie (tekort herstructurering Wheermolen-Oost).
- In de op 1 januari 2023 in werking te treden Omgevingswet zal het belang toenemen van een dekking vanuit de omgevingsvisie. Dat komt omdat, naar verwachting, deze dekking nodig zal zijn voor een groter aantal investeringen dan onder de Wro. Hoeveel precies is nog onbekend totdat de AMvB vastgesteld wordt waarmee de nieuwe publiekrechtelijke afdwingbare financiële bijdrage (art. 13.23 en 13.24 Ow) gereguleerd gaat worden.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Ow wordt middels voorliggend addendum het 'Addendum Structuurvisie Purmerend 2005-2020 Kostenverhaal gebiedsoverstijgende kosten' uit 2019 gewijzigd op de volgende punten:

- De uitvoeringsparagraaf in hoofdstuk 2 wordt geactualiseerd aan de Omgevingswet;
- Er wordt in hoofdstuk 3 een onderbouwing opgenomen van alle investeringsvoornemens uit de nota GKP, niet alleen de bijdrage sociale huurwoningen. Ook wanneer dit straks wellicht niet wettelijk verplicht is. Hiermee wordt een duidelijk en transparant kader gecreëerd en wordt ingespeeld op de nog vast te stellen AMvB publiekrechtelijke afdwingbare financiële bijdrage.

Structuurvisies die worden vastgesteld onder de Wro en wijzigingen daarvan blijven onder de Ow tijdelijk van kracht, totdat de gemeente een omgevingsvisie vaststelt. Daarmee biedt deze gewijzigde Addendum de nodige dekking aan de nota GKP, ook onder de Ow.

2. Uitvoeringsparagraaf Structuurvisie 2005-2020

De Structuurvisie Purmerend en gerelateerd beleid bevatten de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling voor de stad, de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid en de uitvoeringsstrategie. Paragrafen 2.1 en 2.2 vormen een uitwerking van deze uitvoeringsstrategie.

2.1 Maatwerk van actieve en passieve gemeentelijke strategieën

De realisatie van de in de Structuurvisie Purmerend 2005-2020 met geactualiseerde strategische plankaart uit 2013 voorgenomen ontwikkelingen krijgen vorm door een combinatie van strategieën. In een aantal gevallen worden de ontwikkelingen door de gemeente uitgevoerd, bijvoorbeeld door een actief grondbeleid te voeren. Maar de gemeente richt zich ook op samenwerking met andere partijen (andere overheden, grondeigenaren, woningcorporaties, ontwikkelaars, bedrijven en maatschappelijke organisaties) om ontwikkelingen te realiseren. Hierbij kan de gemeente zich beperken tot het voeren van een faciliterende rol. In alle gevallen stelt de gemeente zich professioneel en zakelijk op en streeft een optimaal ruimtelijk en financieel resultaat na. De gemeente benut daartoe alle geboden wettelijke instrumenten voor het voeren van ruimtelijke regie, en kiest telkens per project de meest geschikte strategie en samenwerkingsvorm. Voor alle vormen van uitvoering geldt dat het in de Structuurvisie en gerelateerd beleid neergelegd kader straks tot bindende normstelling. Dit wordt vertaald in de vorm van bestemmingsplannen, omgevingsplannen of andere vormen van planologische inpassing.

2.2 Kosten doorrekenen aan grondexploitanten

De realisering van de voorgenomen ontwikkelingen brengt vaak de behoefte aan nieuwe infrastructuur met zich mee, of de noodzaak om in bestaande infrastructuur te investeren. Voor de bekostiging hiervan is de gemeente aangewezen op eigen middelen, subsidies, middelen uit grondverkoop, maar ook uit bijdragen van grondexploitanten binnen de kostenverhaalregeling uit de Wet ruimtelijke ordening (afd. 6.4, zgn. 'Grondexploitatiewet') en straks de Omgevingswet (afd. 13.6 'kostenverhaal' en 13.7 'financiële bijdrage'). Daar waar de gemeente de eigenaar van de grond is, kan zij door middel van de gronduitgifte middelen vrij maken om bij te dragen aan de kosten van deze infrastructuur, of anders binnen de begroting of de reserves dekking zoeken. Daar waar de gronden ontwikkeld worden door particuliere grondexploitanten is het gemeentelijke standpunt dat deze partijen ook een bijdrage dienen te leveren. De Grondexploitatiewet en straks de Omgevingswet regelen en maken dit soort bijdragen mogelijk.

Publiek- en privaatrechtelijk spoor

De Grondexploitatiewet en straks de Omgevingswet maken een onderscheid tussen het privaatrechtelijke en het publiekrechtelijke spoor om kosten door te rekenen aan grondexploitanten. In het privaatrechtelijke spoor kunnen de gemeente en de particuliere grondexploitanten vrijwillig afspraken maken over bijdragen aan de kosten. Deze afspraken worden opgenomen in een overeenkomst voorafgaand aan de vaststelling van de planologische inpassing ('anterieure overeenkomst' genaamd). Wanneer onderhandelingen mislukken bestaat voor de gemeente alsnog de mogelijkheid om het publiekrechtelijke spoor te volgen om het kostenverhaal te verplichten. Dit houdt in dat de gemeente, gezamenlijk met de planologische inpassing, een 'exploitatieplan' moet vaststellen ('kostenverhaalregels' onder de Ow). Een exploitatieplan stelt de gemeente in staat om de omgevingsvergunning voorwaardelijk te stellen aan de betaling van een in dit plan opgenomen exploitatiebijdrage.

Keuze voor privaatrechtelijk spoor

De gemeente Purmerend streeft naar optimaal doorrekening van kosten en heeft ze dus een voorkeur voor het privaatrechtelijke spoor. Dit spoor biedt ook meer flexibiliteit. Met andere woorden, de gemeente streeft ernaar om met particuliere grondexploitanten op vrijwillige basis de randvoorwaarden af te spreken waarbinnen locaties zullen worden ontwikkeld. Deze voorkeur komt overeen met de heersende praktijk en met de voorkeur van de

wetgever. Voor de bijdrage Mobiliteit & Groen kan de gemeente rekening houden met de economische haalbaarheid van bouwplannen. Het is namelijk niet de bedoeling om vanuit maatschappelijk oogpunt relevante bouwplannen economisch onhaalbaar te maken.

Onderscheid gebiedseigen en gebiedsoverstijgende kosten

In zowel de Grondexploitatiewet als de aanstaande Omgevingswet wordt impliciet een onderscheid gemaakt tussen openbare infrastructuur die uitsluitend één exploitatiegebied dient ('gebiedseigen kosten'), en openbare infrastructuur die meerdere exploitatiegebieden dient ('gebiedsoverstijgende kosten'). De nota GKP en dit Addendum hebben betrekking op gebiedsoverstijgende bestedingen die een impact hebben op geheel Purmerend of belangrijke delen ervan. Gebiedseigen kosten voor enkele ontwikkelgebieden (vooral nog Wagenweggebied, Waterlandkwartier, De Koog, Oostflank, Middenbeemster en Zuidoostbeemster) worden verhaald (of zullen worden verhaald) via aparte beleidsdocumenten: de aanvullingsbesluiten. Gebiedseigen kosten van losse plannen buiten deze ontwikkelgebieden worden ad hoc berekend en op de desbetreffende grondexploitant verhaald.

Noodzaak aan beleidskader

Om gebiedsoverstijgende kosten te mogen doorrekenen aan nieuwbouwplannen is het noodzakelijk dat beleidsmatig wordt onderbouwd wat de doelbestemming, kostentoedeling en uitvoerbaarheid van de bestedingen zijn. Ook moet duidelijk zijn wat de samenhang is tussen de bestedingen en de betalende exploitatiegebieden. Voor een aantal soorten gebiedsoverstijgende kosten is het daarnaast nog van belang dat de beleidsmatige onderbouwing opgenomen wordt in een structuurvisie. Dit betreft het tekort op de opstalontwikkeling van maatschappelijke functies, en bijdragen aan de tekorten van (her)ontwikkelingslocaties (bijvoorbeeld locaties waar sociale huurwoningen worden gerealiseerd).

De Structuurvisie en gerelateerd beleid bevatten reeds een groot deel van deze beleidsmatige onderbouwing, en de nota GKP voorziet in de noodzakelijke bijstelling en aanvulling. Een deel van deze bijstelling en aanvulling wordt via onderhavig Addendum toegevoegd aan de Structuurvisie. De nota GKP en dit Addendum lopen op de Omgevingswet vooruit en zullen daarom toepasbaar zijn ook na 1 januari 2023.

3. Gebiedsoverstijgende investeringen

Hieronder volgen de de investeringsvoornemens in gebiedsoverstijgende openbare infrastructuur en voorzieningen, waarvan een proportioneel deel van de kosten via de nota GKP 2022 doorberekend zal worden aan nieuwbouwplannen in de stad, zowel op grond van de gemeente als die van derden. Welke investeringen uiteindelijk prioriteit krijgen, wordt de komende jaren uitgewerkt. Vele maatregelen zijn nog in studiefase en het moet nog blijken wat haalbaar is en wat niet. Uiteindelijk zullen een aantal investeringen aan de raad worden voorgelegd en in de begroting worden opgenomen. Andere investeringen zullen niet of in een andere vorm gerealiseerd worden.

In volgende paragrafen wordt een omschrijving van de investeringen en hun doel, welke ontwikkelgebieden er aan bij moeten dragen en wat de ruimtelijke-functionele samenhang is tussen de investeringen en deze gebieden aangegeven.

3.1 Investerings in Mobiliteit & Groen, Mobiliteitsoplossingen in Centrumgebied en Waterlandkwartier

Parkeergarage Stadhuis Purmerend

In de Visie op Mobiliteit 2018 wordt een aantal maatregelen voorgenomen om het parkeeraanbod beter te laten aansluiten bij de toekomstige parkeerbehoefte. Een van deze maatregelen is het realiseren van parkeergarages op diverse mogelijke locaties om daarmee de parkeerbehoefte in het Centrumgebied op te vangen (Mobiliteitsvisie: p. 12, 22, 32, 37). Op 27 februari 2020 heeft de raad besloten tot het bouwen van een parkeergarage voor het stadhuis. Deze garage is belangrijk voor de nodige opvang van parkeerbehoefte in het Centrumgebied. Omdat het ook een positieve uitwerking heeft op de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven wordt hiermee tevens de ruimtelijke structuur en de regionale functie van Purmerend versterkt. Een deel van het tekort zal worden gedekt uit bijdragen van ontwikkelaars in het Centrumgebied (incl Waterlandlaan) die zelf onvoldoende parkeerplaatsen realiseren 'in situ' (GKP/mobiliteitsoplossingen). Het resterend deel van dit tekort wordt opgenomen in de bestedingen mobiliteit en groen en aldus doorberekend op de hele stad (GKP/M&G).

Gemeentebrede fietsmaatregelen:

Verbetering fietsnetwerk I

Verbetering van het fietsnetwerk in de volgende trajecten: Purmersteenweg-Waterlandlaan, Julianastraat-Herengracht, Van IJsendijkstraat (Hoornselaan-Den Uyllaan), Plantsoengracht, fietsstraat Vrouwenzandstraat, fietsoversteek Van Osweg, Prof. Oudlaan Karekietpark, Purmerenderweg-Grotenhuysweg, Herinrichting Meteorenweg, fietsoversteek Overlanderstraat-Grotenhuysweg, H. Dunantstraat-H. Schaftstraat, kruispunten Wagenweg-Koomanweg-Hoornselaan.

Fietsinfrastructuur wijken naar Stationsgebied versterken

Deze investering bestaat uit de aanleg van nieuwe fietspaden en ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en verbetering van bestaande fietspaden. Het gaat daarbij om de verbinding tussen het centrum en alle wijken.

Fietsbrug Sluisbrug

Herinrichting Sluisbrug om meer ruimte te creëren voor de fiets.

Deze investeringen zijn bedoeld om het hoofdfietsnetwerk op te waarderen door ontbrekende schakels aan te leggen waarmee alle wijken goed verbonden worden met het centrum en de daarin zich bevindende OV knooppunten en voorzieningen. Hiermee worden de doelen uit o.a. de mobiliteitsvisie en het verkeersplan 2040 nagestreefd om in Purmerend meer mensen op de fiets en uit de auto te krijgen (Beleidsplan Fiets 2010-2015; Visie op Mobiliteitsvisie blz 33, 37; Verkeersplan Purmerend 2040 blz 17 H6 H7; Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, 19, H3 en H4; Masterplan Waterlandkwartier H4, H5; Kansencarta 2040; Verstedelijkingsconcept 2050 MRA blz 7, 10, 38, 39, 84, 117). Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5 10; Visie Leefbare Stad 2040 blz 12; Economische visie 2040 blz 22-25).

Deze investering zal worden doorberekend aan de hele stad.

Dynamisch parkeerverwijssysteem

Installatie dynamisch parkeerverwijssysteem bij ingangen historische binnenstad. In het kader van de Retailagenda en de Visie op Mobiliteit 2018 zijn gesprekken gevoerd met binnenstadondernemers van Purmerend. In deze gesprekken hebben de ondernemers hun zorgen kenbaar gemaakt over het parkeeraanbod in de binnenstad van Purmerend mede ook door de nieuwbouw (Brantjesoever, Schapenmarkt, Zijp, etc.). Om de beschikbare parkeercapaciteit beter te benutten, is de wens voor een dynamisch parkeerverwijssysteem geuit. Met een dergelijk systeem worden bij de ingangen van de binnenstad dynamische verwijsborden geplaatst die aangeven waar en hoeveel beschikbare parkeerplaatsen er zijn. In de Visie op Mobiliteit (blz. 12, 32) is deze maatregel opgenomen. Hier sluit de Visie op Mobiliteit aan op eerder in de Structuurvisie uit 2006 uitgesproken beleidsdoel omdat hiermee de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven versterkt worden (Structuurvisie: zie bijvoorbeeld p. 41, 65, 67, 70-71). Deze investering zal worden doorberekend aan de hele stad.

Herstructurering Wheermolen-Oost

Herstructurering van deze wijk met netto toevoeging van 632 woningen, waarvan 75% betaalbaar. Wheermolen-Oost is eind jaren 60 gebouwd als een van de eerste grote uitbreidingen van Purmerend. De bebouwing kenmerkt zich door woningen van een matige kwaliteit en bestaat voor ca. 60% uit sociale huurwoningen. De flats zijn sterk verouderd, de openbare ruimte en de riolering zijn toe aan vernieuwing, het wijkwinkelcentrum kent leegstand en er wonen relatief veel eenoudergezinnen met beduidend lager inkomen dan gemiddeld in Purmerend. In aansluiting op eerdere voornemens om (onderdelen van) deze wijk te saneren (Structuurvisie Purmerend 2005-2020/strategische plankaart uit 2013 en ambitiekaart 2040) heeft de gemeente in september 2020 een ontwikkelvisie en grondexploitatie vastgesteld ten einde deze wijk te revitaliseren (Ontwikkelvisie Wheermolen Oost). Daarnaast wordt nog hiermee een belangrijke bijdrage geleverd aan de regionale verstedelijkingsopgave (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7 H5; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Masterplan Waterlandkwartier; Verstedelijkingsstrategie MRA) binnen te bestaande stad, zonder daarbij nieuwe uitbreidingslocaties te moeten aanleggen (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5). De gemeente draagt, samen met corporatie Intermaris, het financieel tekort van deze herstructurering, dat in grote mate bestaat uit de kosten van de herinrichting van de openbare infrastructuur. Deze investering zal worden doorberekend aan de hele stad.

Parkenplan

Herinrichting Kooimanpark, Leeghwaterpark, Park De Noord, Park De Dwarsgouw, Park De Driegang, Park De Uitvlugt, Het Gorsebos en Groengebied Purmerland. Purmerend is in ontwikkeling. De komende jaren zal er flink bijgebouwd worden. Dit heeft gevolgen voor het groen in de stad. In de komende jaren neemt Purmerend zich aan om het beeldkwaliteitsniveau en de leefbaarheid van het groen in de stad te verhogen (Coalitieakkoord, Groenplan Purmerend 2019-2022). Het doel is de klimaatbestendigheid van de bebouwde kom te vergroten en de sociale cohesie en recreatie te bevorderen (Duurzaamheidsagenda 2019-2023, blz 20; Groenkoers- oktober 2014, blz 17, Structuurvisie Purmerend 2005-2020, blz 36). De Visie Leefbare Stad 2040 moet groen en steen in balans brengen. Het Uitvoeringsplan klimaatadaptatie Zaanstreek-Waterland en Purmerend 2021-2024 en het Parkenplan Purmerend 2021-2040 vloeien uit deze visie voort en hebben als doel de stad en het groen daarin klimaatbestendig en waterrobuust in te richten en ze tevens aan te laten sluiten op de behoefte van bewoners. Een belangrijke stap in alle genoemde ambities is dus het ontwikkelen en aanpassen van de huidige parken. De gemeente gaat voor ieder park de inrichting aanpassen aan de behoefte van (nieuwe) bewoners en de uitdagingen die een veranderd klimaat met zich meebrengt. Met als doel om een functionele, prettige openbare ruimte te creëren die aanzet tot bewegen en ontmoeten en die inspeelt op de toekomst. Klimaatadaptatie speelt hierbij een belangrijke rol. Parken die dienen als een klimaat buffer in tijden van hitte, droogte of langdurige neerslag. Het gaat om de volgende parken: Park De Noord, Park De Dwarsgouw, Park De Uitvlugt, Kooimanpark, Leeghwaterpark, Park De Driegang, Het Gorsebos en Groengebied Purmerland. Naast een functie voor de hele stad, hebben sommige parken een directe relatie met enkele ontwikkelgebieden. Daarom worden de kosten deels over de hele stad, en deels over specifieke gebieden verdeeld (Wagenweggebied, Waterlandkwartier, De Koog en Oostflank). In december 2021 heeft de gemeente in een Business Case Parkenplan Purmerend 2021-2040 deze plannen financieel uitgewerkt.

Multimodaal-knooppunt Waterlandlaan

Deze investering bestaat uit: (1) de aanleg van een nieuw station variant verlenging perrons richting Waterlandlaan, en (2) de aanleg van een busstation. Deze investeringen zijn gericht om een

multimodaal knooppunt te realiseren, waar trein, bus, auto en fiets samenkomen. Hiermee wordt de OV-bereikbaarheid van het Centrumgebied (met name nieuwbouwlocatie Waterlandkwartier) vanuit de rest van Purmerend en de regio verbeterd (Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, H3 en H4; Mobiliteitsvisie blz 33-35 37; Masterplan Waterlandkwartier H4 H5; Kansenskaart 2040, Verstedelijkingsconcept 2050 MRA blz 7, 10, 38, 39, 84, 117). Dit is van belang niet alleen voor het Waterlandkwartier, maar ook voor geheel Purmerend omdat hiermee:

- Een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de regionale verstedelijkingsopgave (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5; Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, H3 en H4; Masterplan Waterlandkwartier H2 en H3; Verstedelijkingsconcept 2050 MRA blz 7, 10, 38, 39, 84, 117) binnen te bestaande stad, zonder daarbij nieuwe uitbreidingslocaties te moeten aanleggen (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5);

- Het fiets- en o.v.-gebruik wordt gestimuleerd tegenover het autogebruik, waarmee de doelen uit o.a. leefbare stad, mobiliteitsvisie en klimaatvisie worden nagestreefd (Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, 19, H3 en H4; Masterplan Waterlandkwartier H4 en H5 blz 76-77; Mobiliteitsvisie blz 33, 37; Verkeersplan Purmerend2040 H6 H7; Leefbare Stad 2040 blz 12);

- De Purmerendse identiteit en imago wordt versterkt, en het vestigingsklimaat voor IT-tech en zorg sector opgevaardeerd (Economische visie 2040 blz 22-25; Masterplan Waterlandkwartier H3; Verstedelijkingsconcept 2050 MRA blz 82);

- De recreatieve-toeristische functies worden versterkt door hier een trekpleister en transferpunt te creëren (Economische visie 2040 blz 22-25; Masterplan Waterlandkwartier H3);

Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5 10; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan, Masterplan Waterlandkwartier; Economische visie 2040 blz 22-25).

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad en aan ontwikkelgebied Waterlandkwartier.

Herinrichting Waterlandlaan

Herinrichting van de rijweg van de Waterlandlaan t.b.v. de herstructurering van dit gebied. Hiermee wordt de transformatie van het Waterlandkwartier tot een gemengde woon-werk, stedelijke locatie mogelijk gemaakt. Maar het dient ook geheel Purmerend (met name de nieuwbouw daarin) omdat hiermee:

- De bereikbaarheid in dit gebied wordt gewaarborgd (omdat het de snelheid voor auto's op de Waterlandlaan terugbrengt en de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers vergroot);

- Een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de regionale verstedelijkingsopgave (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5; Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, H3 en H4; Masterplan Waterlandkwartier H2 en H3; Verstedelijkingsconcept 2050 MRA blz 7, 10, 38, 39, 84, 117) binnen te bestaande stad, zonder daarbij nieuwe uitbreidingslocaties te moeten aanleggen (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5);

- De Purmerendse identiteit en imago wordt versterkt, en het vestigingsklimaat voor IT-tech en zorg sector opgevaardeerd (Economische visie 2040 blz 22-25; Masterplan Waterlandkwartier H3; Verstedelijkingsconcept 2050 MRA blz 82);

Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5 10; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan, Masterplan Waterlandkwartier; Economische visie 2040 blz 22-25).

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad en aan ontwikkelgebied Waterlandkwartier.

Keerspoor in verband met frequentie verhoging spoorverkeer

Aanleg van een keerspoor ten noorden van Purmerend. Deze investering is gericht op de verhoging van de frequentie van de sprintertrein in station Purmerend. Hiermee wordt de OV-bereikbaarheid van het Centrumgebied (met name ontwikkelgebied Waterlandkwartier), en van Purmerend vanuit de MRA en rest van Nederland sterk verbeterd (Ontwikkelagenda Hoornse Lijn, Gebiedsplan Sleutelgebied; Gebiedsplan Purmerend blz 14,18,26,29). Dit is van belang niet alleen voor het Waterlandkwartier, maar ook voor geheel Purmerend (vooral de nieuwbouw daarin) omdat hiermee:

- Het fiets- en o.v.-gebruik wordt gestimuleerd tegenover het autogebruik, waarmee de doelen uit o.a. leefbare stad, mobiliteitsvisie en klimaatvisie worden nagestreefd (Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, 19, H3 en H4; Masterplan Waterlandkwartier H4 en H5 blz 76-77;

- Mobiliteitsvisie blz 33, 37; Verkeersplan Purmerend2040 H6 H7; Visie Leefbare Stad 2040 blz 12);

- De Purmerendse identiteit en imago wordt versterkt, en het vestigingsklimaat voor IT-tech en zorg sector wordt opgevaardeerd (Economische visie 2040 blz 22-25; Masterplan Waterlandkwartier H3; Verstedelijkingsconcept MRA blz 82).

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad en aan ontwikkelgebied Waterlandkwartier.

Noord-zuid route (wegen en tunnel Overwhere)

Deze investering bestaat (1) uit een reeks ingrepen in kruispunten en de wegen in de Jaagweg, Azielaan, Laan der Continenten, Gorslaan, Churchillaan, Den Uyllaan, S. Allendelaan en de Verzetslaan; en (2) uit de aanleg van een tunnel onder het spoor thv de Churchillaan, bedoeld om de doorstroming voor de auto en bus te garanderen langs de noord-zuid route. Het Verkeersplan Purmerend 2040 stelt dat vanwege de woningbouwambities er doorstromingsproblemen ontstaan op de ontsluitingswegen. Onder een hoog woningbouwscenario ontstaan verschillende knelpunten in de binnenstad en de rest van de stad (Verkeersplan Purmerend 2040: zie bijvoorbeeld blz'en 39 – 42). De knelpunten in de binnenstad zijn op te lossen door een autoluw maatregelenpakket samen te stellen (zie elders). Daarnaast zijn er de knelpunten in de rest van de stad. Deze treffen we aan op de twee alternatieve routes naar de A7 via Weidevenne (Jaagweg, Aziëlaan en Laan der Continenten) én richting de N244 (Gorslaan, Churchillaan, Den Uyllaan, S. Allendelaan). Om de alternatieve routes meer capaciteit te geven moeten kruispunten aangepast worden. Als laatste zijn er in het Verkeersplan Purmerend 2040 ook toekomstige knelpunten op de Verzetslaan geanalyseerd. Hier moeten enkele kruispunten ook aangepast worden om te kunnen voldoen aan de woningbouwambitie. Hiermee wordt dus de toegenomen verkeersdruk opgevangen die ontstaat vanwege de nieuwbouwplannen (MIRT studie A7; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan, Mobiliteitsvisie, Verkeersplan 2040, Gebiedsplan Sleutelgebied, Kanskaart 2040, ontwikkelplan Wheermolen Oost). Dit is eveneens relevant omdat hiermee:

- Een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de regionale verstedelijkingsopgave (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7 H5; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Masterplan Waterlandkwartier; Verstedelijkingsstrategie MRA) binnen te bestaande stad, zonder daarbij nieuwe uitbreidingslocaties te moeten aanleggen (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5);

- Het fiets- en o.v.-gebruik wordt gestimuleerd tegenover het autogebruik, waarmee de doelen uit o.a. leefbare stad, mobiliteitsvisie en klimaatvisie worden nagestreefd (Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Masterplan Waterlandkwartier; Mobiliteitsvisie blz 33, 37; Verkeersplan Purmerend2040 blz 17 H6 H7; Visie Leefbare Stad 2040 blz 12);

Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5 10; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan, Masterplan Waterlandkwartier). Deze investeringen zijn dus vooral nodig vanwege de nieuwbouwplannen, maar de bestaande stad profiteert ook van.

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad en aan alle vijf ontwikkelgebieden: Wagenweggebied, Waterlandkwartier, De Koog, Oostflank en Zuidoostbeemster.

Herinrichting Purmerenderweg en Zuiderweg ZOB

Hiermee worden de Purmerenderweg en de Zuiderweg in ZOB tot een 30 km-zone veranderd waarbij de veiligheid van fietsers en voetgangers uitgangspunt is en het bus en zwaar (landbouw) verkeer ook door kan (Dorpsontwikkelingsvisie Zuidoostbeemster, onderdeel 6, bouwsteen 22). Dit is noodzakelijk vanwege de extra verkeersdruk die door de nieuwbouw in ZOB wordt veroorzaakt. Maar het is ook van belang voor de rest van Purmerend omdat hiermee het fiets- en o.v.-gebruik wordt gestimuleerd tegenover het autogebruik, waarmee de doelen uit o.a. leefbare stad, mobiliteitsvisie en klimaatvisie worden nagestreefd (Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, 19, H3 en H4; Masterplan Waterlandkwartier H4 en H5 blz 76-77; Mobiliteitsvisie blz 33, 37; Verkeersplan Purmerend2040 H6 H7; Leefbare Stad 2040 blz 12). Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5 10).

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad en aan ontwikkelgebied Zuidoostbeemster.

Intelligente Verkeersregelingsinstallaties

Installatie nieuwe soft- en hardware in de verkeersregelinstallaties (VRI) over de hele stad. In de Visie op Mobiliteit 2018 is het optimaliseren van de verkeersregelinstallaties (VRI) als maatregel opgenomen (zie pag. 26, 32 en 37). Betere afstelling van de 30 verkeersregelinstallaties in Purmerend heeft positieve gevolgen voor de doorstroming in de hele stad. Met dit doel wordt soft- en hardware aangeschaft om de VRI's te laten communiceren met de weggebruiker. De data van weggebruikers worden dan gebruikt om de verkeersregelinstallatie optimaler te regelen.

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad.

Fietstunnel Wheermolen-De Koog

Aanleg fietstunnel onder spoor tussen park De Dwarsgouw en De Koog. Deze voorziening is bedoeld om het hoofdfietsnetwerk op te waarderen door dit schakel te verbeteren. Hiermee worden de doelen uit o.a. de Mobiliteitsvisie en het Verkeersplan 2040 nagestreefd om in Purmerend meer

mensen op de fiets en uit de auto te krijgen (Fietsbeleidsplan; Mobiliteitsvisie blz 33, 37; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Masterplan Waterlandkwartier). Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5 10; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan, Masterplan Waterlandkwartier; Economische visie 2040 blz 22-25). Met deze investering wordt dus de hele stad bediend, maar ook concreet de nieuwbouwplannen in De Koog en Wheermolen Oost, die direct ervan profiteren (Ontwikkelvisie Wheermolen Oost, 2020, blz 35, 39).

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad en aan ontwikkelgebied De Koog.

OV-knooppunt N244 (Nieuwe Station Overwhere bij N244)

Deze investering bestaat uit: (1) de aanleg van een nieuw station bij N244, (2) de aanleg daar van een bushaltering, (3) van een P+R terrein en van (4) een fietsenstalling. Deze investeringen zijn bedoeld om een multimodaal en regionaal OV-knooppunt te realiseren, waar trein, bus, auto en fiets samenkomen (Gebiedsplan Purmerend blz 13,18, 25, 29).

Hiermee wordt de OV-bereikbaarheid van geheel Purmerend verbeterd (Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Mobiliteitsvisie; Masterplan Waterlandkwartier; Kansenkaart 2040; Verstedelijkingsstrategie MRA). Dit is van belang voor geheel Purmerend (in het bijzonder de nieuwbouw) en de directe regio als Edam-Volendam omdat hiermee:

- Een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de regionale verstedelijkingsopgave (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Masterplan Waterlandkwartier; Verstedelijkingsstrategie MRA) binnen te bestaande stad, zonder daarbij nieuwe uitbreidingslocaties te moeten aanleggen (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5);

- Het fiets- en o.v.-gebruik wordt gestimuleerd tegenover het autogebruik, waarmee de doelen uit o.a. leefbare stad, mobiliteitsvisie en klimaatvisie worden nagestreefd (Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan, Masterplan Waterlandkwartier, Mobiliteitsvisie, Verkeersplan 2040, Visie Leefbare Stad 2040 blz 12);

- De Purmerendse identiteit en imago wordt versterkt, en het vestigingsklimaat voor IT-tech en zorg sector op te waarderen (Economische visie 2040 blz 22-25; Masterplan Waterlandkwartier);

- Een versterking van de recreatieve-toeristische functies door hier een regionaal transferpunt te creëren (Economische visie 2040 blz 22-25);

Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5 10; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Masterplan Waterlandkwartier) en het aantrekken van bezoekers voor stad en de regio (Beemster, Edam-Volendam).

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad.

Fiets- en voetgangersoversteek tussen Wagenweggebied en rest Centrum (brug Hoornsebrug)

Deze investering bestaat uit het realiseren van een langzaam verkeersbrug over de Where (Hoornsebrug). Hiermee wordt het langzaam verkeer uit het Wagenweggebied en de rest van de stad op een veilige manier aangesloten op de binnenstad en het Waterlandkwartier (Gebiedsplan Sleutelgebied. Masterplan Waterlandkwartier).

Dit betreft de drukste fietsroute in Purmerend. Deze voorziening is bedoeld dus om het hoofdfietsnetwerk op te waarderen door dot schakel te verbeteren. Ook is deze investering bedoeld om de verkeersveiligheid te verhogen (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerbeleids-plan d.d. 24 november 2015, p. 19, p. 58; Visie op Mobiliteit 2018, p.10). Hiermee worden de doelen uit o.a. de Mobiliteitsvisie en het Verkeersplan 2040 nagestreefd om in Purmerend meer mensen op de fiets en uit de auto te krijgen (Fietsbeleidsplan; Mobiliteitsvisie blz 33, 37; Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Masterplan Waterlandkwartier). Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Mobiliteitsvisie blz 10; Masterplan Waterlandkwartier; Kansenkaart 2040; Verstedelijkingsstrategie MRA). Hier sluiten genoemde beleidsnotities aan op eerder in de Structuurvisie uit 2006 uitgesproken beleidsdoel omdat hiermee de binnenstad en het cluster Consumenten & beleven versterkt worden (Structuurvisie: zie bijvoorbeeld p. 41, 65, 67, 70-71). Met deze investering wordt dus de hele stad bediend, maar ook concreet de nieuwbouwplannen in het Wagenweggebied.

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad en aan ontwikkelgebied Wagenweggebied.

HOV-verbinding Amsterdam-Purmerend

Deze investering bestaat uit het aanleggen van een HOV-verbinding vanaf Amsterdam richting Purmerend naar OV knooppunt Waterlandlaan, met een mogelijke verlenging naar Station

Overwhere en verder (Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, H3 en H4; Gebiedsplan; Ontwikkelagenda Hoornse Lijn; Masterplan Waterlandkwartier H4 H5).

Hiermee wordt de OV-bereikbaarheid van Purmerend verbeterd (Gebiedsplan, Ontwikkelagenda Hoornse Lijn; Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, H3 en H4; Masterplan Waterlandkwartier H4 H5). Dit is van belang voor geheel Purmerend, maar met name alle nieuwbouwplannen omdat hiermee:

- Een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan de regionale verstedelijkingsopgave (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5; Visie Stationsgebied en Waterlandlaan blz 18, H3 en H4; Masterplan Waterlandkwartier H2 en H3; Verstedelijkingsstrategie MRA) binnen te bestaande stad, zonder daarbij nieuwe uitbreidingslocaties te moeten aanleggen (Ruimte voor Purmerend Startnotitie 2040 H4, blz 7, H5);

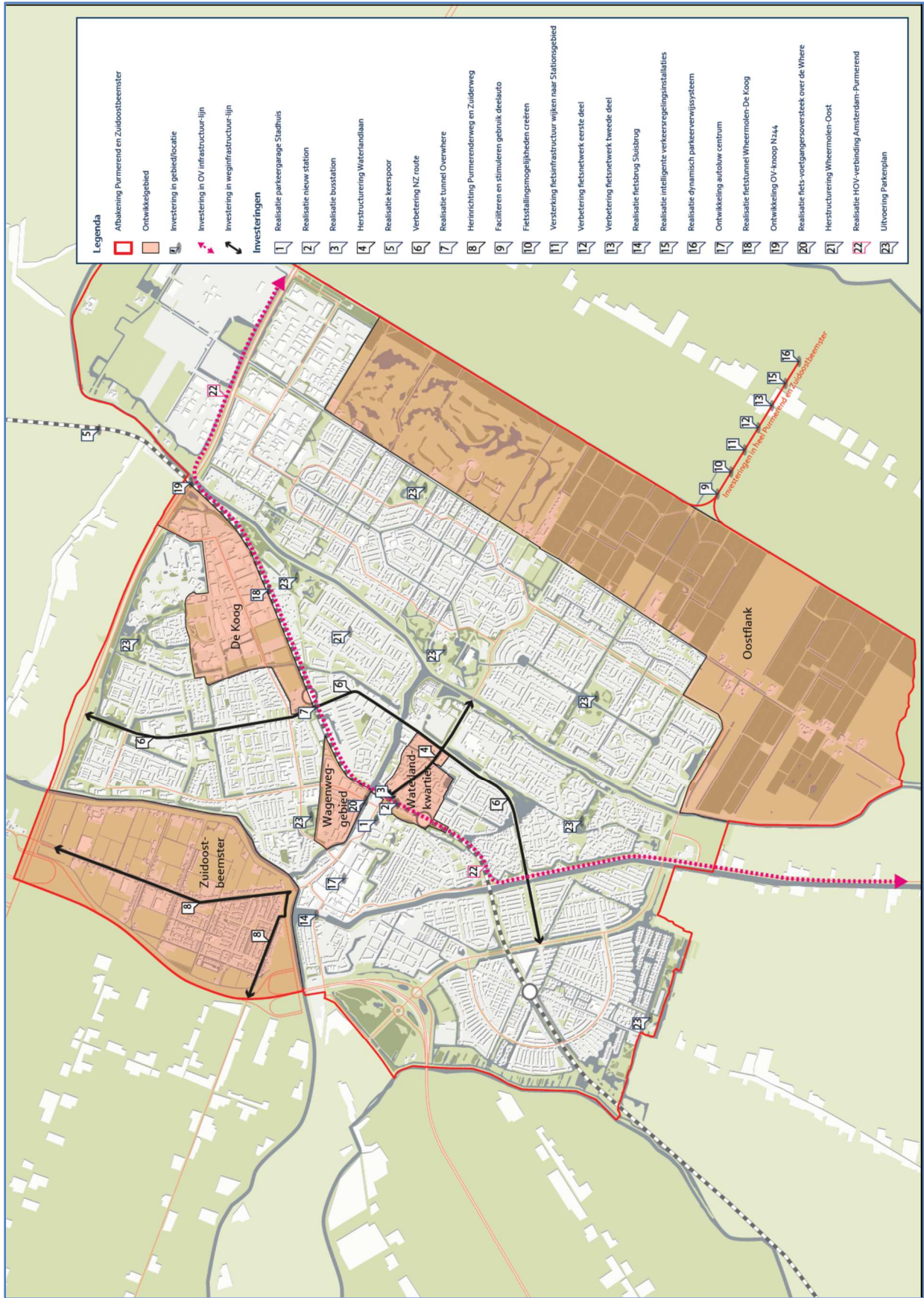
- Het fiets- en o.v.-gebruik wordt gestimuleerd tegenover het autogebruik, waarmee de doelen uit o.a. leefbare stad, mobiliteitsvisie en klimaatvisie worden nagestreefd (Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan; Masterplan Waterlandkwartier; Mobiliteitsvisie blz 33, 37; Verkeersplan Purmerend 2040 H6 H7; Visie Leefbare Stad 2040 blz 12);

- De Purmerendse identiteit en imago wordt versterkt, en het vestigingsklimaat voor IT-tech en zorg sector opgewaarderd (Economische visie 2040 blz 22-25; Masterplan Waterlandkwartier);

- De recreatieve-toeristische functies worden versterkt door hier een trekpleister en transferpunt te creëren (Economische visie 2040 blz 22-25).

Deze doelen hebben als ultieme doel een toekomstbestendige, vitale en aantrekkelijke stad te creëren voor wonen, werken en recreëren (Startdocument Purmerend 2040, Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandlaan, Masterplan Waterlandkwartier).

Deze investering wordt doorberekend aan de hele stad.



3.2 Investerings sociale woningbouw

Verbetering woonbetaalbaarheid

De gemeente heeft met woningcorporaties Intermaris, Wooncompagnie, Rochdale en Woonzorg Nederland in het Sociaal Woonakkoord Purmerend 2030 afgesproken om krachten te bundelen ten einde op middellane termijn samen te werken aan voldoende beschikbare en betaalbare woningen. In het Sociaal Woonakkoord Purmerend 2030 (vastgesteld op 10 september 2021) zijn afspraken gemaakt voor de bouw in de periode tot 2030 van minimaal 3.600 nieuwe sociale huurwoningen en 1.200 middeldure woningen.

Aandeel gemeente. Om dit doel te bereiken zet de gemeente een aantal eigen grondposities in voor de bouw van extra eenheden sociale huur: Weidevenne Lamellen Australielaan, Wheermolen West Middengebied, Graeffweg, Drontermeer, Van Balenstraat en Aletta Jacobslaan. Op deze locaties zijn of worden ongeveer 300 eenheden boven het verplicht 30% gerealiseerd. Dit zijn locaties waarover de uitvoering zeker is, omdat ze reeds uitgevoerd zijn, of blijkend uit contractering met de uitvoerende partij (corporaties) en/of de aanwezigheid van een vastgestelde gemeentelijke grondexploitatie. De gemeente werkt samen verder aan plannen om meer dan 30 % sociale huurwoningen te realiseren in een reeks andere locaties.

Aandeel particuliere grondexploitanten. Ook zullen grondexploitanten op zowel grond van de gemeente als van derden zich moeten committeren aan het doel om de woonbetaalbaarheid in Purmerend te verbeteren. Met dit doel is uitgesproken dat van alle nieuwe woningen, ook die op particuliere grond, minimaal 30% sociale huur moet zijn (van het totaal aantal eenheden). De raad heeft deze regel uitgewerkt in de nota Kaders en instrumenten woningbouw programmering uit 2019. Nieuwbouwplannen dienen daarom, op basis van deze nota (of de opvolgers daarvan), dit aandeel te realiseren op eigen grond. Wanneer dit niet mogelijk is (bijvoorbeeld in kleinere bouwplannen ligt sociale huur minder voor de hand) dan is als alternatief, onder omstandigheden, een storting bespreekbaar t.b.v. de voorziening Kostenverhaal Sociale Woningbouw. Daarmee kan de gemeente in een van bovengenoemde locaties het tekort compenseren. In bovengenoemde gemeentelijke locaties, de extra eenheden ten opzichte van het verplicht 30% vormen dan de compensatie voor de door nieuwbouwplannen niet te realiseren verplicht percentage op eigen terrein. De in de gemeentelijke locaties te realiseren extra eenheden sociale huur zijn aldus de tekort locaties die een bijdrage ontvangen van de overschotlocaties, namelijk de nieuwbouwplannen die een overschot hebben dankzij het niet of minder hoeven realiseren van sociale huur.