

Masterplan WATERLANDKWARTIER PURMEREND

26 Mei 2021



Voorwoord

U staat op het punt kennis te maken met een bijzonder gebied; echt en herkenbaar Purmerends, en toch vernieuwend. Groots, zonder het kleinschalige karakter van Purmerend te verliezen. Een gebied waar iedereen kan wonen ongeacht de grootte van de portemonnee, waar de kansen voor ondernemers voor het grijpen liggen en waar de openbare ruimte uitnodigt tot verblijf en ontmoeting. Bovendien een goed bereikbaar gebied dat verschillende soorten Openbaar Vervoer met elkaar verbindt, dat bereikbaar blijft voor de auto maar meer ruimte geeft aan de fiets en voetgangers. Een gebied dat van nature een aanvulling is op de historische binnenstad. Maak kennis, met Waterlandkwartier.

In Waterlandkwartier komen vrijwel alle ambities van Purmerend samen. Iedereen in de stad en de regio voelt de woningnood; vooral onder jongeren en ouderen is de vraag naar woningen enorm. Om aan die vraag te kunnen voldoen en tegelijkertijd aantrekkelijk te blijven, wordt flink in de stad geïnvesteerd. De tijd dat Purmerend groeide door zich als een inktvlek uit te spreiden over het landschap is voorbij. We waarderen de open ruimte om ons heen en gebruiken de ruimte in de stad intensiever. Waterlandkwartier vertelt dat verhaal: een prachtige plek om te wonen, centraal in de stad, dichtbij voorzieningen en uitstekend bereikbaar met het OV. We investeren in de openbare ruimte door groen daarin echt een plek te geven. Dit maakt het gebied niet alleen een fijner leefgebied, het is ook belangrijk bijvoorbeeld in het voorkomen van hittestress en voor een schone lucht.

Voor ondernemers wordt een klimaat gecreëerd waarin het fijn ondernemen is: het gebied geeft ruimte aan creatief ondernemerschap. Waterlandkwartier is dé kantoorlocatie van Purmerend. De economische dynamiek in Purmerend krijgt hier in optima forma vorm, geheel in lijn met de economische visie. Het gebied is bovendien bijzonder goed bereikbaar. Met de aanwezigheid van een NS-station en de uitstekende busverbinding met Amsterdam, liggen er kansen om een volwaardig alternatief te gaan bieden voor veel van de autobewegingen in dit gebied. De transformatie van station Purmerend naar een volwaardig OV-knooppunt zet in dit Masterplan de volgende stap. Purmerend is daarmee meer verbonden met het netwerk van de regio. Met de ontwikkeling van veel extra volume aan wonen en economische activiteiten langs het spoor kan in een aantal stappen een tegenspiets worden bewerkstelligd, waardoor de vervoerwaarde van het OV fors wordt vergroot.

Dat OV-knooppunt is straks, samen met het Stadhuisplein boven de nieuwe parkeergarage, de verbindende factor tussen Waterlandkwartier en de historische binnenstad.

Hoewel zij een wezenlijk ander karakter hebben, lopen de beide gebieden als van nature in elkaar over. Als u straks in Waterlandkwartier de trein of de bus uitstapt maakt het niet uit of u naar links of naar rechts kijkt. U weet meteen: dit is Purmerend!

Waterlandkwartier, met de Waterlandlaan als belangrijkste ader, herbergt op dit moment al veel voorzieningen als de bibliotheek, bioscoop en diverse zorgaanbieders. Die voorzieningen hebben ook in het nieuwe gebied een cruciale rol. Hetzelfde geldt voor zittende ondernemers en bewoners. We schuwen vernieuwing niet, maar bouwen wel voort op het mooie dat er al is. Dat doen we samen met de stad. Het gesprek met de stad over dit gebied zal de komende jaren voortdurend worden gevoerd, al is het maar omdat wij ons enthousiasme maar moeilijk kunnen bedwingen.

De afgelopen tijd zijn waardevolle gesprekken gevoerd met partijen als de Provincie Noord-Holland, de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, NS en Pro-Rail. Ook de inbreng van Heijmans als ontwikkelpartner was bijzonder waardevol. Wij zien uit naar de verdere samenwerking met al die partijen en hebben het volste vertrouwen dat dit Masterplan daarvoor een goede basis vormt.

Thijs Kroese
(Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, wonen en
Programma Purmerend 2040)

Eveline Tijmstra
(Wethouder Verkeer & Vervoer)



Wethouder Eveline Tijmstra



Wethouder Thijs Kroese

Waterlandkwartier

Purmerend kiest met het plan voor de herontwikkeling van het Waterlandkwartier voor een duidelijke koers van de stad. Purmerend wordt weer een knoop zoals zij vroeger ook was; een plek waar we elkaar ontmoeten, waar we wonen en werken en kunnen groeien. Het wordt ook een fysieke knoop; waar de oude en nieuwe stad bij elkaar komen, waar werken en wonen worden gemengd en waar trein, bus en fiets samenkomen om optimaal te worden verbonden met Amsterdam en de regio.

Een blik vooruit

Wanneer we de tijd vooruit spoelen, heeft het Waterlandkwartier een duidelijk positie in de MRA met een wervend woonmilieu en een onderscheidend werkmilieu. Het Waterlandkwartier is voor de bevolking zelf een herkenbare echt Purmerendse plek. De ontstaansgeschiedenis krijgt steeds meer karakter: van oude marktstad via uitbreidingsstad naar een volledige stad.

In de nieuwe toekomst heerst een trots op hetgeen Purmerend te bieden heeft op economisch vlak met ICT/esports, zorg en dienstverlening en men prijst haar culturele en maatschappelijke voorzieningen. De inwoners van Purmerend zijn content met de woningen in dit gebied die niet alleen een aanvulling maar ook een tegenhanger zijn van de huidige overheersend grondgebonden woningvoorraad. De compacte woningen met veel voorzieningen in de directe omgeving geven antwoord op de behoeften van baby boomers en starters op de woningmarkt.

Toeristen en bezoekers landen in het Waterlandkwartier en verkennen van daaruit de bestaande stad, de Beemster en het ommeland. Het Waterlandkwartier biedt daarvoor ook de voorzieningen en ondernemers ontvangen hen met open armen. Op de nieuwe ansichtkaart van Purmerend staan straks de Melkwegbrug, de Koemarkt, werelderfgoed de Beemster en... dit Waterlandkwartier.

Inhoudsopgave

1. OPGAVE EN AMBITIE	9
1.1 Complete en compacte stad in het groen	11
1.2 Waterlandkwartier	13
1.3 Kansen en knelpunten	15
<i>Historie Waterlandkwartier</i>	17
2. DE ESSENTIE VAN HET WATERLANDKWARTIER	21
2.1 De essentie van het Waterlandkwartier	23
3. PURMERMIX	27
3.1 Gemengde stadswijk	29
3.2 Stedelijk leven	31
3.3 Pionierswijk voor innovatie en ondernemerschap	33
3.4 Stedelijk wonen	35
3.5 Cultuur en toerisme	37
4. ROBUUST RAAMWERK	41
4.1 Robuust raamwerk	43
4.2 Waterlandlaan als stadsboulevard	47
4.3 Stationplein	49
4.4 Wilhelminalaan als stedelijke route	52
4.5 Spaarbekken als stadswater	54
4.6 Cramwinkelplantsoen als stationssingel	56
4.7 Purmerweg als dijkpark	58
4.8 Binnenterreinen	61

5. NIEUWE MOBILITEIT	65
5.1 Mobiliteitsstrategie	67
5.2 Station aan de Waterlandlaan	71
Spoor op hoogte	74
5.3 Fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers	77
5.4 Bereikbaar maar auto te gast	79
5.5 Uitwerking mobiliteitsstrategie	81
6. GEZOND & DUURZAAM	85
6.1 Integrale duurzaamheid	87
6.2 Natuurinclusieve wijk	89
6.3 Gezond stedelijk leven	91
6.4 Klimaatbestendige wijk	93
6.5 Energie en circulariteit	95
Eksperiment	98
7. GROEIKERN VAN DE TOEKOMST	101
7.1 Stedenbouwkundig concept	102
7.2 Principes bebouwing	104
8. ADAPTIEF PLAN	111
8.1 Adaptief plan	113
8.2 Proces	117

1

OPGAVE EN AMBITIE



Ligging Waterlandkwartier in Purmerend en ten opzichte van andere gebiedsontwikkelingen

1.1 Complete en compacte stad in het groen

Purmerend heeft zich vanaf de jaren vijftig in hoog tempo ontwikkeld tot een groene forensenstad waar prettig wordt gewoond en die is gericht op de voorzieningen en werkgelegenheid in Amsterdam. Maar anno 2020 en twee generaties verder is een groot deel van de Purmerenders in Purmerend geboren en getogen. Zij zien Purmerend als hún stad en zoeken hier hun huis, hun baan, hun vermaak: hún leven in Purmerend.

Purmerend staat op de drempel van een volgende fase in de historische ontwikkeling van de stad. Er wordt momenteel een nieuwe ruimtelijke koers ingezet, waarbij de focus verschuift van stedelijke uitleglocaties naar binnenstedelijke verdichting. Daarmee wordt het landschap gespaard en wordt voortgeborduurd op de identiteit van een compacte stad in het groen. Hierbij kan de huidige woningbouwbehoefte en de vraag naar stedelijke woonmilieus aangewend worden om tot een stedelijke kwaliteitsimpuls te komen, die Purmerend tot een complete en compacte stad maakt. De opgave om in de komende twintig jaar minimaal 10.000 woningen toe te voegen, vraagt nadrukkelijk om een koppeling met ontwikkelingen in werkgelegenheid en voorzieningen voor de stad en regio om zo ook de leefbaarheid voor haar inwoners te garanderen. De sprong naar een meer duurzame mobiliteit is hierin een randvoorwaarde. Mede daarom vinden de verdichtingsopgaven plaats nabij OV-knooppunten. Vanuit die blik geeft de stationsomgeving aanleiding om hier strategisch in te zetten op een meer stedelijke identiteit, een aanvullend woon-werk milieu te ontwikkelen welke Purmerend nog niet heeft. Enerzijds ingegeven vanuit de vraag en anderzijds vanuit de schaarse ruimte die er is, wordt ingezet op een hoog stedelijke ontwikkeling in hoge dichtheden.

Door de centrale ligging, vele voorzieningen en de nabijheid van openbaar vervoer is ervoor gekozen juist hier een woonmilieu toe te voegen dat Purmerend nog niet heeft. Het wordt een woonmilieu dat zich mengt met andere functies en in hoge dichtheden wordt gerealiseerd dat past bij de doelgroepen waar de woonvraag het grootst is: starters, senioren en eenpersoonshuishoudens uit verschillende inkomensgroepen. In het gebied is ruimte voor het toevoegen van 1800 woningen in een gemengd woonmilieu. Minimaal 30% van de woningen bestaat uit sociale huurwoningen en 30% uit middeldure huur/betaalbare koopwoningen. De diversiteit geeft veelzijdigheid, levendigheid, zorgt voor doorstroming en economische bloei. De combinatie met werken en voorzieningen en het openbaar vervoer maakt dat alles binnen handbereik is. Het zorgt ervoor dat de bewoners en bezoekers elkaar tegenkomen op straat, dat het werken en het wonen met elkaar vervlecht en dat het delen van de auto en de fiets vanzelfsprekend is.

1.1.1 MASTERPLAN

De reeds opgestelde en in 2020 vastgestelde gebiedsvisie *Stationsgebied Purmerend en Waterlandlaan* toont hier een eerste aanzet toe. Het voorliggende Masterplan bouwt hierop voort. Het heeft als doel om als adaptief raamwerk te dienen voor een meerjarige ontwikkeling, waarbij programma's en ambities in de loop van de tijd nog kunnen bijstellen. Het plan laat zien wat de toegevoegde waarde is voor Purmerend, moet uitnodigend zijn voor investeerders, en gedragen worden door de Purmerendse samenleving en politiek. Het Masterplan legt, zowel privaatrechtelijk als publiekrechtelijk de leidraad voor de ontwikkeling van het Waterlandkwartier. Mede omdat er reeds verschillende initiatieven spelen en er geen uitgewerkt ruimtelijk kader is, is er behoefte aan een verdere uitwerking van de gebiedsvisie.



Visie Stationsgebied & Waterlandlaan Purmerend (Venhoven, 2020)

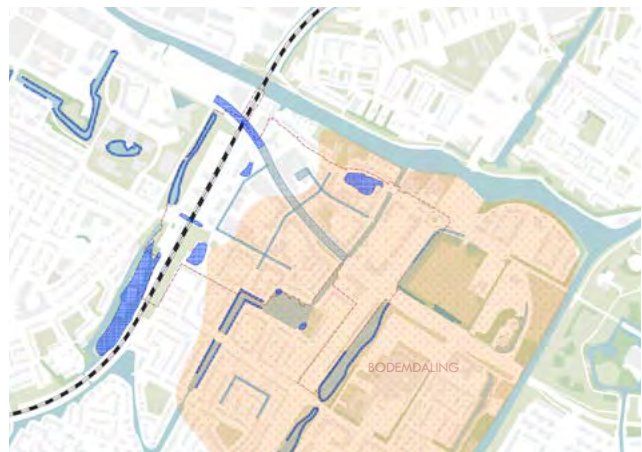


De ontwikkeling van het Waterlandkwartier als onderdeel van de binnenstedelijke ontwikkelingsopgave van Purmerend



GROEN

- bestaand groen
- potentiële groene verbinding
- waardevolle bomenrijen



WATEROPGAVE

- bodemdaling
- hoog risico op wateroverlast
- risico op wateroverlast



HITTE(STRESS)

- gebied met hoog hitte-eilandeffect
- gebied met hitte-eilandeffect
- zone met veel asfalt



ROUTES VOOR FIETS EN VOETGANGERS

- ⊙ halte openbaar vervoer
- hoofd fietsstructuur
- hoofd voetgangersverbinding



PARKEREN

- parkeren in openbare ruimte
- parkeren op eigen terrein
- gebouwd parkeren



OPENBARE RUIMTE

- groene plekken in het Waterlandkwartier
- sport of spel
- schoolplein

1.3 Kansen en knelpunten

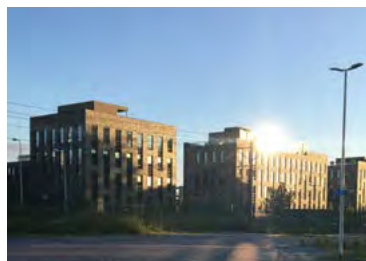
De inzet voor het Waterlandkwartier is hoog. De intentie is dat het rommelige gebied de komende jaren wordt getransformeerd tot een levendige stedelijke stadswijk. Het gebied heeft op dit moment geen sterke, eigen identiteit. Dit geldt zowel voor de programmatische invulling als de ruimtelijke kwaliteit. Het huidige gebied wordt als gefragmenteerd ervaren, met veel parkeren op straat, achterkanten, een stenige openbare ruimte en een drukke Waterlandlaan. Bovendien wordt het gebied als onoverzichtelijk gezien qua ruimtelijke oriëntatie. Vanuit de 'stad op ooghoogte' is het geen prettig gebied om te verblijven en wordt het soms ook als sociaal onveilig bevonden.

Qua programma zijn er enkele interessante functies in de nabijheid zoals het stadhuis, poppodium en het ziekenhuis. In het gebied zelf vinden we de bibliotheek, de bioscoop, een school voor speciaal onderwijs en werkfuncties, maar die zijn niet zo gesitueerd dat ze het gebied doordringen en daardoor geven deze functies geen kleur aan het gebied. Daarnaast is er te weinig dichtheid en zijn er te weinig 'adressen' om het gebied levendig te maken. De mogelijkheden die een station kan geven qua levendigheid worden onvoldoende benut, doordat het nog niet functioneert als een echte OV-knoop en niet ligt aan het stedelijk netwerk. Dichtheid rondom het station ontbreekt en goede routes ernaartoe vanuit de omliggende buurten missen. Kortom, de vervoerswaarde van het station kan beter worden benut door het toevoegen van woningen en ander programma, het beter positioneren van het station in het stedelijk weefsel en het verknopen van vervoerssystemen. Door daarnaast meer werk- en onderwijsprogramma in het gebied te ontwikkelen, kan ook een *tegenspits* (uit Amsterdam en

regio) worden gecreëerd. In combinatie met andere ontwikkelingen in de stad, waaronder ICT/esports geeft dit een enorme boost aan Purmerend en de waarde daarvan in de regio en de polycentrische MRA.

Met de komst van een HOV-verbinding en aansluiting op de Noord/Zuid lijn en meer lokale bussen kan van het station een echte multimodale knoop gemaakt worden. Het verbeteren van het OV en het creëren van meer ruimte voor de fiets biedt de mogelijkheid om op een andere manier te kijken naar het toekomstig verkeerssysteem in het gebied en biedt kansen voor een duurzame inrichting van de openbare ruimte met meer ruimte voor groen, klimaatadaptatie etc. Zo kan een woon- en leefomgeving worden gecreëerd die toekomstbestendig is en een bijdrage levert aan de woonkwaliteit van stad en regio.

In potentie is er al een sterke ruimtelijke opzet aanwezig. De centrale ligging en de langere lijnen kunnen daarbij de basis vormen: de Where, Waterlandlaan, Spaarbekken, Purmerweg en de verbinding Wilhelminalaan-Geulenstraat. Naast de bestaande opgaves kent het Waterlandkwartier enkele urgente opgaves waarop het plan kan inspelen, zoals klimaatadaptatie, verduurzaming van de bebouwing, biodiversiteit en het tegengaan van hittestress.



Foto's Waterlandkwartier

Historie Waterlandkwartier

Op de locatie van het huidige Purmerend bevond zich al aan het eind van de twaalfde eeuw een oevermarktnederzetting. Dit kleine vissersdorp groeide met de drooglegging van de Beemster (1612), de Purmer (1622) en de Wormer (1626) uit tot het centrum voor de handel in akkerbouw-, tuinbouw- en veeteeltproducten in Waterland en werd daarmee de marktstad van de regio. Tot de negentiende eeuw vindt de groei van de stad plaats binnen de vestingmuren. De aanleg van een aantal grote infrastructurele ingrepen zoals het Noord-Hollands kanaal (1819-1824) en de spoorlijn (1884) zorgen voor de industriële ontwikkeling van Purmerend langs de Where.

De spoorlijn Amsterdam-Zaanstad-Purmerend opent in 1884. Het station wordt bewust op afstand van de grachtengordel van Purmerend gebouwd, met het oog op een eventuele toekomstige stadsuitbreiding. Tien jaar later vertrekt vanaf het Tramplein voor de eerste keer een tram naar Amsterdam. Tot 1949 blijft deze lijn in stand. Purmerend groeit begin twintigste eeuw door buiten de veste. In 1912 krijgt de architect H.P. Berlage de opdracht een uitbreidingsplan te ontwerpen, dat de terreinen tussen de stad en het station bestrijkt. Dit plan wordt echter nooit uitgevoerd. In plaats daarvan krijgt de stedenbouwkundige Wieger Bruin de opdracht een plan voor de Zuiderpolder te maken. De verkaveling van dit plan sluit aan op de bestaande richtingen en straten als de Vooruitstraat en de Korte Herengracht. Ook dit plan leidt niet tot een volledige ontwikkeling van het gebied tussen de grachtengordel en het station.

LINEAIR CENTRUM

Purmerend kent een lange geschiedenis en heeft ruim 600 jaar stadsrechten. Tot 1960 was Purmerend een kleine handelsstad met ongeveer 10.000 inwoners. In de periode daarna groeit Purmerend in een aantal stappen door naar een stad met momenteel bijna 82.000 inwoners, met de ambitie om de komende jaren door te groeien tot een stad van ongeveer 100.000 inwoners. Deze explosieve groei in de periode na de tweede wereldoorlog legt de basis voor het huidige Purmerend en legt de stedenbouwkundige onderlegger waarbinnen toekomstige ontwikkelingen zouden moeten plaatsvinden.

Het *Structuurplan* uit 1957 (Wieger Bruin en Hubertus Vink) legt de basis voor deze ontwikkeling en schetst een forse uitbreiding van Purmerend tot een stad met 40.000 inwoners. In dit plan wordt voor het eerst gesproken over de realisatie van een lineair centrum voor Purmerend waarin het Waterlandkwartier, verbonden met het historisch centrum via de Purmersteenweg en Wilhelminalaan, samen met het historisch centrum het hart van de nieuwe stad gaat vormen. Nieuwe woonwijken worden rond dit nieuwe centrum in de polder getekend. Zeven jaar later wordt de ambitie voor de

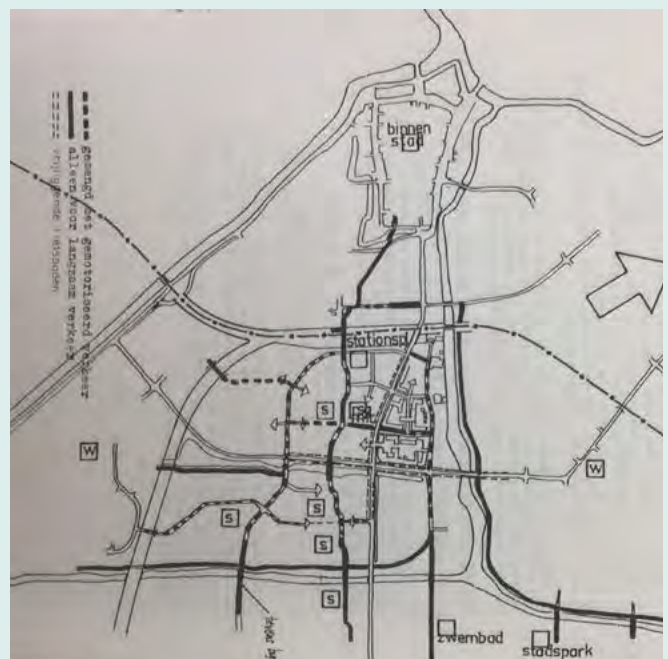
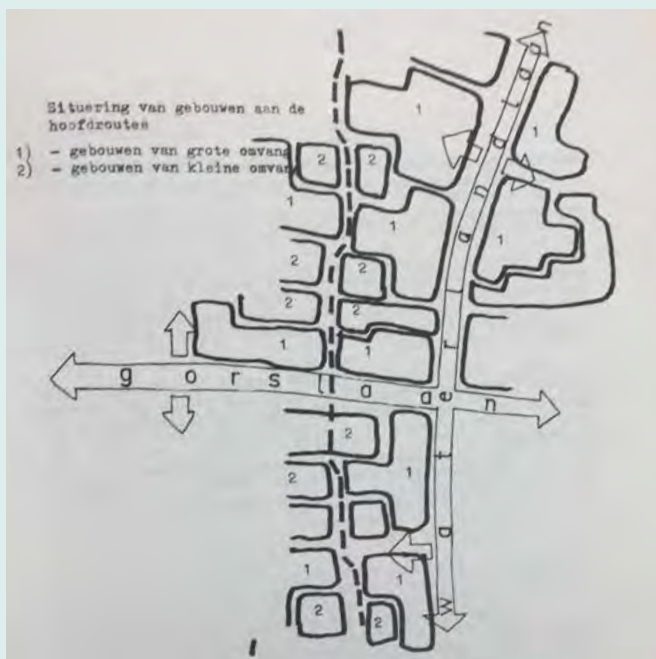
realisatie van het lineaire centrum geconsolideerd in het uitbreidingsplan van 1964 wederom van de hand van Wieger Bruin en Hubertus Vink. Het Waterlandkwartier is in dit plan voorbehouden aan bebouwing voor openbare en bijzondere doeleinden. Een nog spectaculairdere fase van stadsuitbreiding breekt aan in 1966, met de vaststelling van de *Tweede Nota Ruimtelijke Ordening*. Hierin wordt o.a. Purmerend aangewezen als 'groei kern'. Het begrip 'gebundelde deconcentratie' staat hierin centraal: groei wordt gefaciliteerd buiten de grote steden (deconcentratie), maar wel op een beperkt aantal locaties (gebundeld). In hoog tempo worden nieuwe uitbreidingswijken in de Polders gerealiseerd, maar van de ambitie van de uitbouw van een lineair centrum en de ontwikkeling van het Waterlandkwartier komt niet veel terecht. Met de opmaak van het *Structuurplan Purmerend 1972* werd een groei voorgesteld van Purmerend tot een gemeente met circa 100.000 inwoners. Dit plan heeft lange tijd (tot ver in de jaren negentig) gefungeerd als de blauwdruk voor de ontwikkeling van Purmerend. Het gedachtegoed van het lineaire centrum vormt ook in dit plan de kern waar rondom nieuwe woonwijken ontwikkeld worden.

PROGRAMMA VAN EISEN EN STRUCTUURSCHETS GORS-NOORD

In 1978 wordt het eerste en enige concrete plan gemaakt voor de inrichting van het huidige Waterlandkwartier. De structuurschets richt zich op de opgave om 'uit het niets' het begrip centrum vorm en inhoud te geven in Gors-Noord en is een concretisering van het *Structuurplan Purmerend 1972*.



Kaft *Programma van eisen en Structuurschets Gors-Noord*



Enkele beelden uit het Programma van eisen en Structuurschets Gors-Noord

De 'stedelijke zone' van deze *Structuurschets*, het huidige Waterlandkwartier, ging uit van een stedelijke verkaveling met een hoge(re) dichtheid en een horizontale en verticale menging van functies waarin wonen gecombineerd wordt met werken (kantoren) en (stedelijke) voorzieningen. Het centrum groeide door in dit gebied, maar het kernwinkelapparaat bleef in het historisch centrum. In dit gebied was ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen. Het was een vestigingsplek voor verschillende scholen en hier is ook het multifunctioneel centrum (bibliotheek, bioscoop, theater P3, muziekschool, creativiteitscentrum) gerealiseerd.

In tegenstelling tot eerdere plannen werd ook een aanzienlijk woonprogramma voorgeschreven voor Gors-Noord. Dit wonen ging niet ten koste van de ruimte voor werkgelegenheid en voorzieningen, maar werd daarbij opgeteld. Daardoor ging de dichtheid omhoog en dat vroeg om een ander benadering voor de invulling van het gebied, namelijk bouwen in gesloten bouwblokken en een andere parkeeroplossing (onderdeel van de verticale menging). De 'stedelijke zone' werd een centrum stedelijk woonmilieu met voornamelijk kleine gestapelde woningen voor alleenstaanden. De woningbouw in dit gebied is voor de lagere inkomens. Er werd destijds uitgegaan van een verdeling van het woningbouwprogramma waarbij 70% bestemd was voor Amsterdammers en 30% voor Purmerenders.

TOELICHTING STRUCTUURSCHETS

In de *Structuurschets* werd de ontwikkeling van het lineaire centrum als uitgangspunt genomen. Bij de opzet van de 'stedelijke zone' werd voortgeborduurd op een aantal karakteristieken van het bestaande centrum zoals de parallel lopende hoofdroutes (de Gedempte Where-Purmersteenweg) en haaks daarop staande verbindende routes van en naar de verschillende stadsdelen (de Hoornselaan en de Kooimanweg).

De structuur van de 'stedelijke zone' werd in grote mate bepaald door de ligging en het gebruik van drie belangrijke hoofdroutes: de Waterlandlaan als verbinding tussen binnenstad en Purmer (voor verkeer); de Wilhelminalaan-Geulenstraat als de verbinding tussen de binnenstad en de Gors-Noord en als stedelijke route die de ontsluiting vormde voor fietsers en voetgangers, bedienend verkeer en in beperkte mate voor auto's van bewoners, bezoekers en werkers. Het Stationsplein vervulde hierin een belangrijke rol als openbaar vervoersknooppunt voor trein- en busverkeer en werd direct gekoppeld aan deze stedelijke route; tot slot de Gorslaan die loodrecht op de 'stedelijke zone' stond. Aan deze route konden volgens het plan gebouwen van grote omvang worden gerealiseerd. Woonbebouwing

was hier minder op zijn plaats vanwege de geluidshinder en het karakter van de Gorslaan. Voor de kruising van de stedelijke route en de Gorslaan waren twee opties voorzien; een gelijkvloerse kruising of een ongelijkvloerse overbouwde kruising.

In de 'stedelijke zone' werd in gesloten bouwblokken gebouwd die opgenomen waren in een stedelijk rooster (stratenpatroon) waarin ook waterpartijen en pleinen en de menging van de verschillende functies waren vastgelegd. Een uitgangspunt voor de bebouwing in de Gors-Noord moest meer zijn dan een optelsom van de gebouwen; er moest een eenheid ontstaan. Deze eenheid kon ontstaan door vorm-structuur en materiaalverwantschap van de gebouwen, maar vooral door de vormgeving en de inrichting van de buitenruimten.

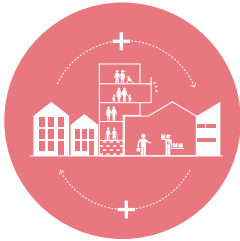
WATERLANDKWARTIER

Een concretisering van de ambities, lineair centrum en de *Structuurschets Gors-Noord* heeft nooit volledig plaatsgevonden. Het Waterlandkwartier kwam pas laat tot ontwikkeling en in een periode waarin de slagkracht als gevolg van de crisis van de jaren tachtig beperkt was. Pas tussen 1983 en 1993 werd het Waterlandkwartier ingevuld. Dit gebeurde ad hoc en slechts gedeeltelijk op basis van de *Structuurschets De Gors-Noord* uit 1978. Onderdelen van de ambities werden gerealiseerd (Waterlandlaan, Spaarbekken, functiemenging), maar de wens om van het gebied een aantrekkelijk, levendig, gemengd stedelijk gebied te maken dat werkt als onderdeel van het lineaire centrum is niet uitgekomen.

Opvallend is de parallel tussen de ambities en uitgangspunten uit de plannen van de jaren zeventig en de opgave voor het Waterlandkwartier van vandaag. Veel opgaven, zoals het maken van een sterke goede verbinding, het mengen van functies, de creatie van een kwalitatieve openbare ruimte en de stationsknoop, zijn onderdeel van deze herijking van het Waterlandkwartier. Een groot verschil in de ambities is de wens om juist de Waterlandlaan als stedelijke route, met de stationsknoop, in te zetten in plaats van de Wilhelminalaan-Geulenstraat. De doorontwikkeling van het Waterlandkwartier heeft de potentie om onderdelen van het oude plan weer op te pakken en te vertalen naar de eenentwintigste eeuw. Daarnaast kunnen elementen uit het gedachtegoed van de groeikernen, zoals pionieren, ondernemerschap, menselijke maat, 'eksperiment', collectiviteit en ontmoeting, de basis vormen voor een sterke eigen identiteit van het gebied.

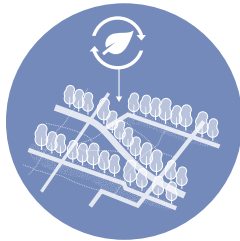


**DE ESSENTIE VAN HET
WATERLANDKWARTIER**



PURMERMIX

Het Waterlandkwartier wordt een wijk van en voor Purmerend. Het wordt een plek voor iedereen, een hoogstedelijk en levendig woon- en werkmilieu, waar wordt gewoond en gewerkt in hoge dichtheid. Nieuwe en bestaande kantoren worden ingepast in de wijk. Er komen woningen bij voor woningzoekenden uit Purmerend en de regio voor met name jong en oud. De aanzienlijke groei van het aantal inwoners biedt draagvlak voor voorzieningen, scholen, zorg en horeca in het Waterlandkwartier en in de omliggende wijken.



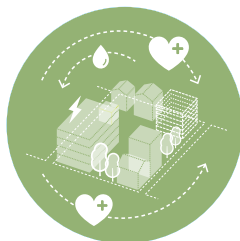
ROBUUST RUIMTELIJK RAAMWERK

De ontwikkelvisie legt een sterk raamwerk vast voor het Waterlandkwartier. Dit raamwerk wordt uitgebouwd op basis van de uitgangspunten van het lineaire centrum en de identiteit dragende structuren in het gebied. Het raamwerk legt de basis voor en vormt het ruimtelijk kader waarbinnen ontwikkelingen in het gebied kunnen plaatsvinden.



NIEUWE MOBILITEIT

Mobiliteit wordt in het Waterlandkwartier anders georganiseerd. Het gebied wordt optimaal ontsloten met openbaar vervoer (bus, trein en mogelijk in de toekomst HOV) en voor fietsers en voetgangers. Er wordt daarmee de basis gelegd voor een wijk waarin het autogebruik en bezit, door gebruik van deelmobiliteit, aanzienlijk afneemt. Doordat de auto minder ruimte inneemt, kan het openbaar gebied in het Waterlandkwartier groen worden ingericht met veel ruimte om te wandelen, te fietsen en te verblijven.



GEZOND EN DUURZAAM

De transformatie biedt kansen voor een integrale verduurzaming van het Waterlandkwartier. De nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen gaan voldoen aan de hoge eisen op het gebied van energieprestaties en worden aardgasvrij gerealiseerd. Het Waterlandkwartier wordt groen en duurzaam ingericht, met aandacht voor natuurinclusiviteit en klimaatadaptatie. In de openbare ruimte wordt veel aandacht besteed aan groen. Daarnaast biedt de nieuwe wijk ruimte voor sport en spel en worden bij de transformatie de principes van circulariteit toegepast, zodat bouwmaterialen optimaal worden hergebruikt.



GROEIKERN VAN DE TOEKOMST

Het Waterlandkwartier wordt een stadswijk zoals Purmerend nu nog niet kent, met intensief gebruik van de ruimte en de menging van functies. De wijk zal een sterke eigen unieke beeldtaal krijgen op basis van een hedendaagse interpretatie van de architectuur van de groeikern waarbij de menselijke maat centraal staat. Gebouwen hebben een stevige basis, met een actieve levendige plint, die aansluit bij de bestaande bebouwing in Purmerend. Daarboven ontstaat een nieuwe eigentijdse skyline bestaande uit compacte hogere gebouwen en opbouwen.

2.1 De essentie van het Waterlandkwartier

De essentie van de transformatie van het Waterlandkwartier is de creatie van een gemengd stedelijk gebied waar wonen en werken wordt gecombineerd met aantrekkelijke recreatiemogelijkheden voor iedereen. Het Waterlandkwartier vormt samen met de historische binnenstad het lineaire centrum van Purmerend en wordt goed verbonden met de directe omgeving en de omliggende wijken, de Beemster en de polders, maar krijgt tegelijkertijd een sterk eigen zeer stedelijk groen karakter. In het Waterlandkwartier wordt gebouwd met de vernieuwingsdrift die zo typerend was voor de jaren zeventig. Het Waterlandkwartier wordt een vernieuwende, duurzame 'pionierswijk' waar inwoners, werknemers en bezoekers graag komen, en functioneert als visitekaartje van de stad. Er ontstaat in het Waterlandkwartier een aantrekkelijk leefklimaat door het verhogen van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, de creatie van levendige plinten en de realisatie van goede en betaalbare woningen voor starters, jongeren, ouderen en gezinnen met interesse in stedelijk wonen.

In het Waterlandkwartier werkt Purmerend aan de gezonde stad van de toekomst. Bij de ontwikkeling wordt ingezet op een zo duurzaam mogelijke ontwikkeling. Dit gebeurt op alle aspecten: energie, mobiliteit, natuur, inclusiviteit en circulariteit. Kennis die opgedaan wordt bij de transformatie van het Waterlandkwartier kan de stad direct inzetten bij de ontwikkeling van volgende projecten in de stad.

Door de uitbouw van het lineaire centrum komt het station centraal in de stad te liggen. Daarmee wordt het een belangrijke entree naar de stad en is zij tegelijkertijd een belangrijke pijler onder de ontwikkeling van het hele plangebied. Het station wordt ontwikkeld tot een multimodale vervoersknoep waar de verschillende vervoerssoorten samenkomen. Mogelijk kan hier in de toekomst een halte van de HOV-lijn worden gerealiseerd. Het plan houdt rekening met het op termijn vernieuwen van het station richting de Waterlandlaan door de perrons te verlengen, dan wel te verknopen en een (extra) entree in combinatie met een bus voorziening te realiseren aan de Waterlandlaan.

Dit Masterplan is te vatten in vijf thema's:

- Purmermix
- Robuust ruimtelijk raamwerk
- Nieuwe mobiliteit
- Gezond en duurzaam
- Groeikern van de toekomst



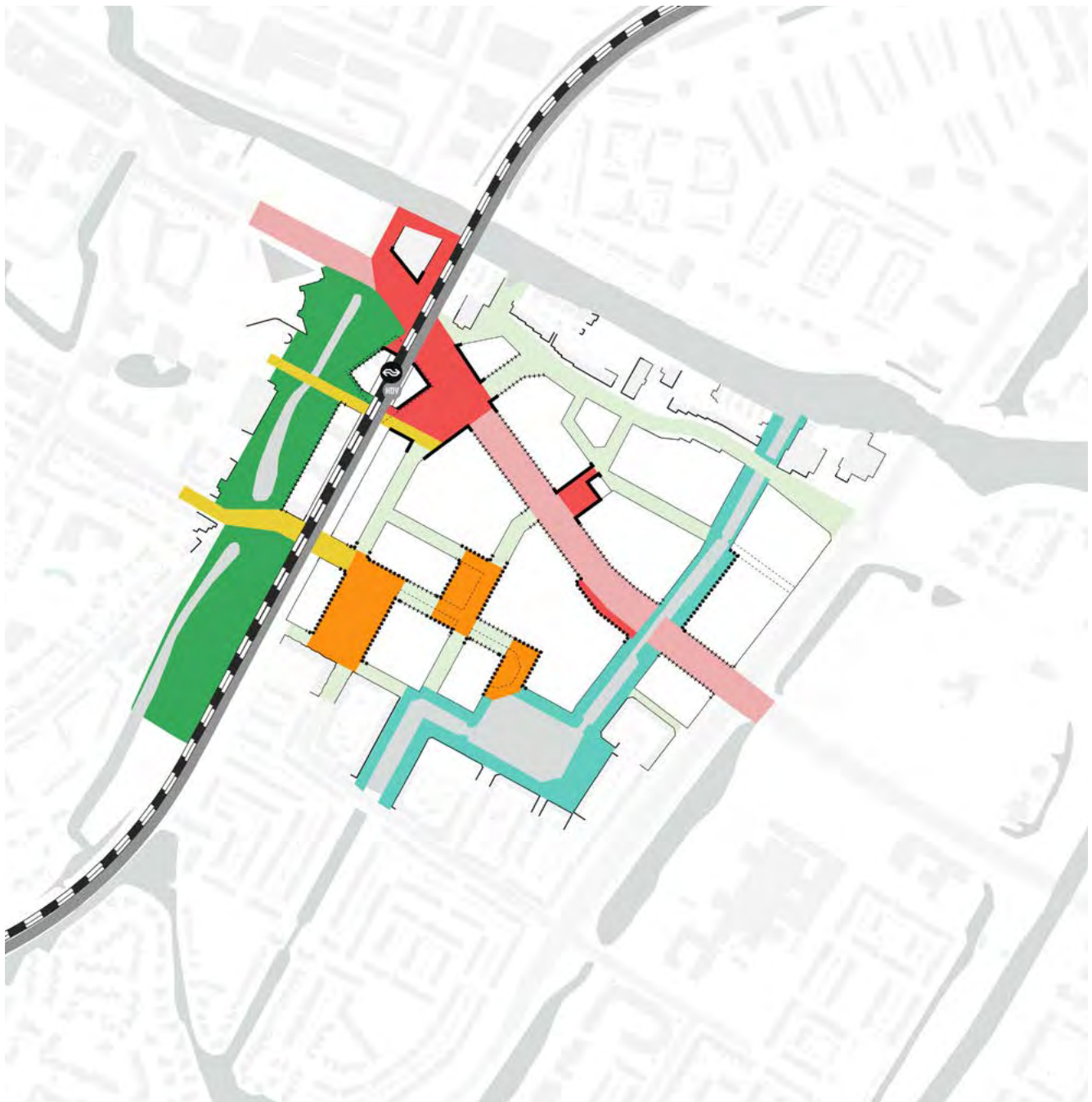
Plankaart Masterplan Waterlandkwartier Purmerend



De Waterlandlaan als stadsboulevard



3 PURMERMIX

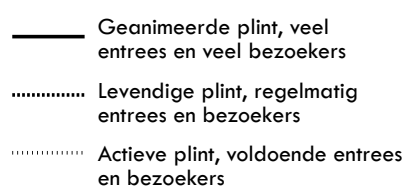


Legenda

Ruimtelijke typologie



Programma

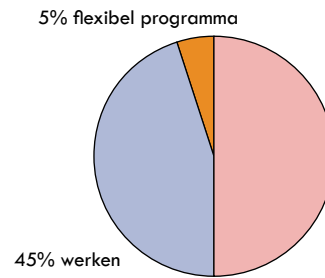


3.1 Gemengde stadswijk

Het Waterlandkwartier wordt een gemengd woon-werkgebied. Enerzijds als uitbreiding van het bestaande centrum in de ooit ingezette gedachte van een lineaire centrumontwikkeling, anderzijds als duidelijke tegenhanger van het eenzijdige grondgebonden woonmilieu van de omliggende woonwijken. De komende jaren wordt nieuw programma toegevoegd. Er worden tenminste 1800 woningen toegevoegd aan het Waterlandkwartier (30% sociale huur en 30% doorstroom woningen betaalbare koop en middeldure huur) en een flink aantal kantoorruimtes.

In het gebied wonen en werken nu al mensen. In de toekomst komen er nog meer mensen bij die het gebied als hun thuis gaan beschouwen. Dit vraagt ook om ruimte voor (maatschappelijke) voorzieningen die bijdragen aan het dagelijkse leven zoals voorzieningen waar activiteiten worden georganiseerd, waar ruimte is voor ontmoeten, waar zorg verleend kan worden, waar kinderopvang plaatsvindt en waar je kunt chillen. Voorzieningen voor alle leeftijden en voor een brede doelgroep. Het Masterplan voor het Waterlandkwartier gaat uit van het behoud, de versterking en vernieuwing van bestaande voorzieningen in het Waterlandkwartier zoals de bibliotheek, zorg en opvang. De bibliotheek biedt kansen als ontmoetingsplek. Maar ook in de gebouwen zelf moet ruimte worden gereserveerd voor collectiviteit. In combinatie met ICT/esports kan een voorziening worden gevonden voor jongeren. Er wordt verkend of de school voor speciaal onderwijs verplaatst kan worden naar buiten het gebied. Deze school heeft veel leerlingen uit de regio en het is voor haar bereikbaarheid interessant om aan de rand van Purmerend te liggen.

Daarnaast is er in het Masterplan Waterlandkwartier ruimte voor circa 15.000m2 aan flexibel programma, nog nader te programmeren (als maatschappelijke voorzieningen, kleinschalige detailhandel en horeca), dat bijdraagt aan het gebied en complementair is aan de binnenstad. Tenminste één grote culturele, regionale trekker en icoon wordt toegevoegd aan het gebied. Hiervoor bieden zowel het ICT/esports profiel als de fusie met Unesco erfgoed de Beemster aanknopingspunten. (Cono werkt aan een Beemster Experience; er wordt gewerkt aan het ontwerp van een toeristische attractie; fietsen, bootje varen, stelling van Amsterdam, Mansholt). De bestaande en nieuwe voorzieningen zijn complementair aan elkaar en versterken de bestaande voorzieningen, als het poppodium en muziekschool, het ziekenhuis en de historische binnenstad. Gezien de verdichting rondom het centrum is op lange termijn uitbreiding van basisonderwijs nodig. Mogelijk komt er een nieuwe basisschool in het Waterlandkwartier.



Het Waterlandkwartier als gemengd stedelijk gebied

Er ontstaat in het Waterlandkwartier een rijk en levendig stedelijk gebied waar wonen, werken en recreëren samenvallen. We noemen dat de Purmermix. Er is sprake van een gemengd en zeer gevarieerd stedelijk gebied, maar de menging zal niet overal hetzelfde zijn. Op kruispunten van routes en structuren ontstaan logischerwijs drukker plekken. Er is in het Waterlandkwartier een goede balans tussen rust, ruis en reuring. Reuring vindt voornamelijk plaats rondom de stedelijke aantrekkingspolen. Het Stadhuisplein, het station, delen van de Stadsboulevard en de stedelijke zijn plekken waar mensen uit de hele stad langs- en samenkomen en waar programma op stedelijk niveau wordt gepositioneerd. De Geulenstraat met haar pocketparks, de Stationsingel en delen van de Stadsboulevard fungeren op wijkniveau voor bewoner, scholieren en werknemers als ontmoetingsplekken. Naast drukke en levendige plekken zijn er ook plekken, pocketparks, het Cramwinkelplantsoen de woonstraten en binnentuinen, waar rust kan worden gevonden.

Stad op ooghoogte

In het Waterlandkwartier is er extra aandacht voor de stad op ooghoogte en voor de overgang van gebouw naar openbare ruimte. De kwaliteit van de publieke ruimte is de basis van een duurzame stad. In het Waterlandkwartier zetten we in op de realisatie van goede levendige plinten en goede overgangen tussen gebouw en openbare ruimte. De plinten, begane grond, van de gebouwen in het Waterlandkwartier worden zo veel mogelijk geactiveerd met publieke en commerciële functies, met gebouwentrees en woon(werk)ruimten en dus niet alleen met slaapkamers. Een levendige en actieve plint vergroot niet alleen de levendigheid, maar ook de sociale controle. In de plinten is ruimte voor programma wat het dagelijks leven en wonen van de appartementen bewoners in dit deel van de stad actief ondersteunt zoals een espressobar, maar ook shared offices en andere faciliteiten, specifiek gericht op de oudere en jongere doelgroepen, inclusief kinderen.



3.2 Stedelijk leven

Het Waterlandkwartier en de directe omgeving ademen het stedelijk leven uit. Veel voorzieningen zijn binnen handbereik en er is altijd reuring en dynamiek. Werken, wonen en voorzieningen in het gebied gaan altijd uit van samenwerking en integratie met de functies die al in het Waterlandkwartier aanwezig zijn en die we ook willen behouden. Daar voegen we met de ontwikkeling van het Waterlandkwartier nieuwe voorzieningen aan toe. Gedeelde voorzieningen vormen een natuurlijke aanleiding voor loopbewegingen binnen het gebied, levendigheid en ontmoetingen. De voorzieningen zijn de maatschappelijke motor van het gebied en bepalen voor het grootste deel het 'thuis' gevoel.

Zo geldt voor de bewoners zowel oud als jong, dat ze in hun dagelijks leven naast hun woning ook veel gebruik zullen maken van voorzieningen in de directe nabijheid. Dit zijn grote voorzieningen, maar ook kleinschalige, die net even die extra glans geven op het leven en thuis gevoel van het gebied. Koffiedrinken en werken in een espressobar is heel gebruikelijk, bij mooi weer zit je vaak buiten aan de rand van het water of in een parkje. Hiermee wordt het gebied aantrekkelijk voor jonge startende huishoudens, maar ook, met specifiek op hun gerichte voorzieningen, voor oudere doelgroepen die nu nog grondgebonden in de omliggende wijken wonen. De nabijheid van veel voorzieningen, nieuwe collectieve woonconcepten en de combinatie met zorgvoorzieningen geven de oudere doelgroepen net dat extra zetje om te verhuizen naar dit gebied. In het gebied is ook ruimte voor evenementen en activiteiten in lijn met de lineaire centrum gedachte. Placemaking wordt ingezet als eerste activiteit om de gebiedsontwikkeling aan te jagen en het gebied bekend te maken en erkenning te geven.

Voor de nieuw toe te voegen werkfuncties geldt ook dat de ondersteunende voorzieningen, zoals vergader- en lunchfaciliteiten, niet in het gebouw zitten maar in de plinten in de omgeving. Daarmee ontstaat een milieu waarin kruisbestuiving tussen kleine en grote bedrijven, startende ondernemers en gevestigde orde bedrijven mogelijk wordt. Een incubator programma, bijvoorbeeld rond ICT/esports, kan dit verder ondersteunen. Op een aantal plekken is de menging in iets mindere mate mogelijk en ligt de focus meer op werken of wonen. Ook voor onderwijs is er voldoende ruimte. Naast een basisschool wordt ook ruimte gereserveerd voor Hoger Beroepsonderwijs. Met name om het gebied van ICT/esports zijn er kansen. Een HBO functie draagt niet alleen bij aan de kennis en innovatiekracht, maar ook aan de levendigheid van zowel het Waterlandkwartier als de binnenstad.

Met het culturele, maatschappelijke en toeristische programma trekt dit gebied ook publiek van de omliggende woonwijken. Een doelgericht bezoek aan een van de voorzieningen wordt verlengd door bijvoorbeeld een

bezoek aan de horeca, een verblijf in de zon langs de waterkant, een wandeling door de historische binnenstad, of een uurtje werken in een shared office.

De stationsknoop geldt als beginpunt en vertrekpunt op het MRA-niveau. Het is meer dan alleen een halte. Het wordt een ontmoetingsplek. Bezoekers aan dit gebied krijgen hun eerste positieve indruk van Purmerend doordat zij hier, bij het uitstappen, direct ervaren wat Purmerend en de Beemster te bieden hebben. Met name voor toeristen zijn er duidelijke voorzieningen zoals fietsverhuur, een infopunt, en horeca. De uitstraling van het gebied is hoogwaardig. Dit uit zich in de openbare ruimte en in de vormgeving en architectuur. Het ademt de sfeer uit van wat Purmerend en Beemster zijn.



©WINNIE VERSWIJVEL



©STADSARCHIEF AMSTERDAM / KRANSBERG, DORIANN



©COOLARTS223 ON DEVIANART



3.3 Pionierswijk voor innovatie en ondernemerschap

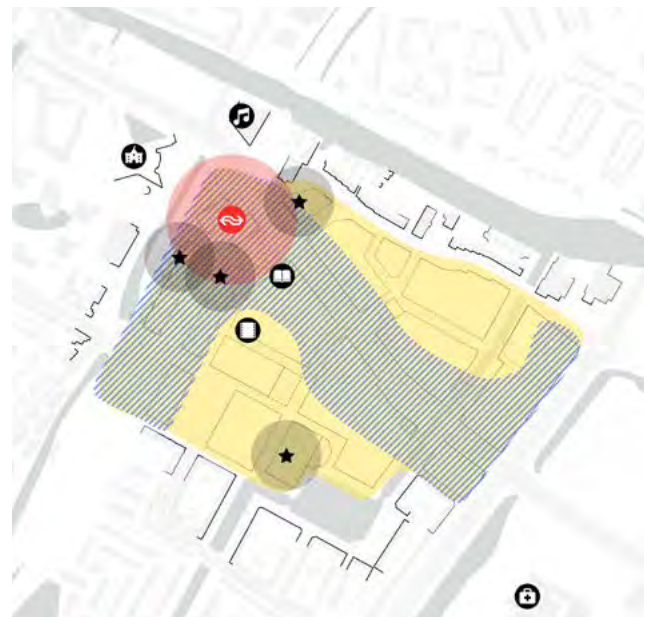
Het Waterlandkwartier heeft de potentie om het innovatiedistrict te worden van de regio, met de focus op IT, startups en grownups, onderwijs, bedrijfsverzamelgebouwen en zorg. Het Waterlandkwartier sluit aan bij de huidige vraag van kantoorhoudende bedrijven: centrale gemengde locaties, goed bereikbaar per openbaar vervoer en met een historische binnenstad op loopafstand. Ruim 60% van de huidige Purmerendse zelfstandige kantoorruimte is gelegen in het Waterlandkwartier en de leegstand is er laag. De voorraad is echter verouderd en een substantieel metrage is hier getransformeerd. Het vestigingsklimaat voor werkgelegenheid is goed. Hoewel het gebied nog steeds goed bereikbaar is met de auto zitten hier vooral de werkgevers die minder gericht zijn op de autobereikbaarheid.

Enkele grote werkgevers als Bose en de Rabobank zijn in het gebied te vinden en in de directe nabijheid liggen het ziekenhuis en het stadhuis. Het is dé plek en dé kans om te voorzien in kantoorruimte die voldoet aan de nieuwe eisen die ook corona aan onze samenleving stelt: innovatieve, goed geoutilleerde, gemengde/gedeelde kantoren met voldoende ruimte en veiligheid; een trend die met de groei van het thuiswerken een vlucht zal nemen.

Door de brede profilering benadrukken we de centrumfunctie. Hier versterken Purmerendse bedrijven en nieuwkomers uit uiteenlopende sectoren elkaar. Een plek waar iedereen welkom is, waar dynamiek heerst en men zich mengt. Er is een duidelijke relatie met een de Koog. Het maken en pionieren zit in het bloed en komt in beide gebieden tot uiting. Samen (en met Baansteer Noord) vormen ze een ijzersterk werkcluster voor zowel Purmerend, de directe regio als voor de gehele metropoolregio Amsterdam.

Mogelijk programma:

- Circa 23.500m² werkprogramma bovenop bestaand kantoorprogramma.
- IT/ICT (Purmer Valley); nadrukkelijk de verbinding zoeken met de ontwikkeling van esports op de Koog zodat er synergie ontstaat tussen beide gebieden.
- Ruimte voor HBO onderwijs passend in de profielen van Purmerend.
- Een vestigingsplaats voor de zakelijke en financiële dienstverlening, informatie & communicatie, advies & onderzoek, zorg, kleine tot middelgrote regiokantoren, flexibele kantoren en zzp-werkplekken.
- Het Waterlandkwartier biedt ruimte aan een veranderde vraag naar kantoren met kleinere oppervlakten met gedeelde voorzieningen, waarbinnen een krachtig samenwerkend zakelijk milieu ontstaat.
- Innovatieve, goed geoutilleerde en veilige werkplekken



-  Focus op werken
-  Focus op wonen
-  Stationsknoop
-  Multimodaal knooppunt
-  Kansen voor bijzonder programma

Sfeergebieden

- en gedeelde voorzieningen voor gevestigde bedrijven, nieuwkomers en startups.
- Een nieuwe generatie kantoren: innovatief/high-end, gedeelde faciliteiten, transparant, zzp-werkplekken, coworking plekken.
- Faciliteiten thuiswerkplekken, informele werklocaties in plinten woongebouwen.
- Faciliteren mengfuncties in het gebied door ruimtereserveringen op de begane grond, ook voor maatschappelijk aanbod zoals een kledingbank, het welzijnswerk en collectieve ruimten.
- Hervestiging van Purmerendse bedrijven en nieuwkomers in de stad.
- Ontwikkelen van enkele broedplaatsen/incubator plekken waar Purmerendse ondernemers kunnen doorgroeien.
- Diversiteit aanbieden in type werkruimtes (van betaalbaar tot commercieel, van kleinschalig tot grootschalig, van denkplekken tot maakplekken).
- Het gebied trekt en behoudt bezoekers: naast voorzieningen is er ruimte voor ondersteunende horeca, detailhandel en uitgaansgelegenheden die nog niet aanwezig zijn in Purmerend (zoals een goede club). Ook moet er ruimte komen voor een stedelijke hotelaccommodatie.
- Seat to meet.



3.4 Stedelijk wonen

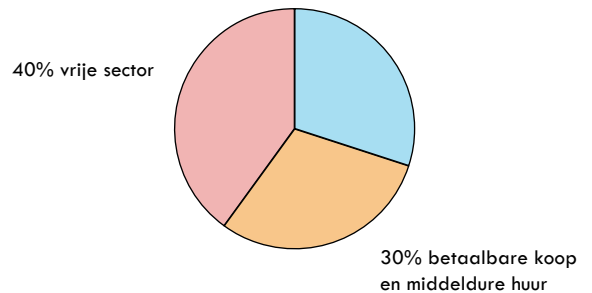
Het uitgangspunt is om 1800 woningen te bouwen door het gebied te herontwikkelen. De nieuw te bouwen woningen en de omgeving voegen iets toe aan de stad en regio, door het realiseren van een divers aanbod in hoogstedelijk gemengd gebied. De woningen zijn kwalitatief hoogwaardig en aantrekkelijk en bevinden zich in een woonmilieu dat Purmerend (nog) niet heeft. De vraag naar een centrumstedelijk woonmilieu is groot. In het Waterlandkwartier is plek voor een mix van mensen die houden van het stedelijk woonmilieu. Daarbij gaat het om een combinatie van ouderen en jongeren, met een smalle beurs en met een grote beurs. De doelgroepen die we in het Waterlandkwartier zien zijn:

- de starters
- de empty nesters
- eenpersoonshuishoudens

Dat betekent niet dat er geen ruimte is voor bijvoorbeeld gezinnen. Integendeel; gezinnen met kinderen in het gebied zijn belangrijk voor het sociale weefsel van het gebied. In een verdicht gebied vraagt dit om ingenieuze woonconcepten en inrichting van de openbare ruimte. We streven in het gebied naar een woonplek voor verschillende beurzen. Ook willen we dat de doorstroming in de stad, maar ook in het gebied zelf, op gang blijft. Daarvoor wordt bij iedere ontwikkeling het uitgangspunt 30 | 30 | 40 gehanteerd met een diversiteit in woontypologieën op gebieds- blok en gebouwniveau. Zo veel mogelijk woningen in het Waterlandkwartier zijn voor iedereen toegankelijk, ook als van een rolstoel gebruik wordt gemaakt. Dit geldt ook voor de kleinere woningen.

Er is in het Waterlandkwartier ruimte voor nieuwe, aanvullende woonvormen, zoals maisonnettes, bebo's, stadswoningen en woongerelateerde functies. Zorgvoorzieningen worden gecombineerd met woningen, waarmee de relatie tussen de sterk vertegenwoordigde zorgsector in het Waterlandkwartier en het stedelijk wonen wordt versterkt. De aanwezigheid van deze zorgverleners en voorzieningen maakt het gebied een aantrekkelijke woonomgeving voor ouderen. De ontwikkelingen kunnen aanleiding geven voor het realiseren van woonconcepten zoals bijvoorbeeld een stedelijk *Knarrenhof*. De tegenhanger daarvan voor jonge startende doelgroepen past ook goed in het Waterlandkwartier, zoals het *friends-concept*, waarin bewoners voorzieningen als een wasruimte, een dakterras, tuin of leefruimte delen.

Maar het Waterlandkwartier lijkt tevens geschikt voor appartementen met een hoog servicelevel in de directe omgeving. Denk aan voorzieningen ter ondersteuning



Bij woningbouw is 30 | 30 | 40 de norm om diversiteit en doorstroming te bevorderen

van het wonen in de buurt in de plinten: koffie in de tuin wordt koffie in de espressobar. Werken in kantoor aan huis wordt werken in shared office/Starbucks. Privétuin wordt verblijfskwaliteit in de buitenruimte.

Bijzonder programma

Het gebied wordt een thuis voor meerdere doelgroepen. Ook doelgroepen die een zorgvraag hebben wonen straks in het Waterlandkwartier. Er komen plekken voor zorg en opvang zoals gehandicaptenzorg, maar ook dagopvang. Dergelijke voorzieningen houden we graag in het gebied omdat ze een belangrijke maatschappelijke functie hebben. Het maatschappelijk programma aan de Zeevangstraat blijft behouden en wordt waar mogelijk uitgebreid en gecombineerd met andere functies.



3.5 Cultuur en toerisme

Het Waterlandkwartier is en wordt een belangrijke plek voor de inwoners. Placemaking, cultuur en evenementen zijn aanjagers voor levendigheid, creativiteit en ontplooiing. De bibliotheek, de bioscoop, het poppodium en de muziekschool zijn zomaar een aantal stedelijke en regionale voorzieningen die een plek hebben in het gebied. Het gebied wordt in de toekomst nog meer een culturele hotspot. In combinatie met het poppodium en de bibliotheek is er ruimte voor groei naar een stedelijk en regionaal cultureel cluster waar de voorzieningen elkaar versterken. Welke culturele functies nog meer een plek kunnen krijgen wordt de komende periode verkend bijvoorbeeld cultuurhuis Wherelant. Ook een dependance van het museum in combinatie met een bezoekerscentrum/ experience behoort tot de mogelijkheden. In het plan wordt ruimte gereserveerd.

Het Waterlandkwartier heeft ook een belangrijke functie als toeristisch knooppunt: vanaf het nieuw te ontwikkelen station Purmerend kunnen bezoekers de stad en regio verkennen. De historische binnenstad en het werelderfgoed Beemster liggen op steenworp afstand.

Vanaf het Waterlandkwartier moet je beide gebieden goed kunnen bereiken. Daarvoor zijn niet alleen goede fysieke verbindingen van belang, maar ook goed openbaar vervoer en de mogelijkheid om een vervoermiddel te huren. Ook moet de nabijheid gevoeld worden rondom het station door bijvoorbeeld een VVV, verwijzingen in de architectuur en aanwijzingen in de openbare ruimte. De verbinding met esports op de Koog kan hier letterlijk en figuurlijk worden gemaakt. IT en esports zijn onderdeel van de pijlers in de economische visie. Een dependance van de campus zou prima passen op deze locatie. Ook kan dan meteen een link gemaakt worden met Unesco en ander (interactief) cultureel programma en evenementen in samenhang met de binnenstad.

Het station is een icoon en de gedeelde etalage van ondernemers en inwoners. Elke dag zou er een ander evenement of tentoonstelling kunnen zijn, geprogrammeerd door ondernemers, onderwijsinstellingen, organisaties en inwoners van de gemeente. Vlakbij het station vind je studenten, creatievelingen en nieuwe bewoners. Je wandelt zo naar de oude binnenstad. Daar kun je winkelen, wonen, overnachten of genieten op het terras. Het Waterlandkwartier is goed verbonden met de Koog - met OV of met de fiets. Daar vind je de IT-campus, met onderwijs op locatie, broedplaatsen voor creatieve ondernemers, ambachten en je kunt er (e)sporten en wonen.



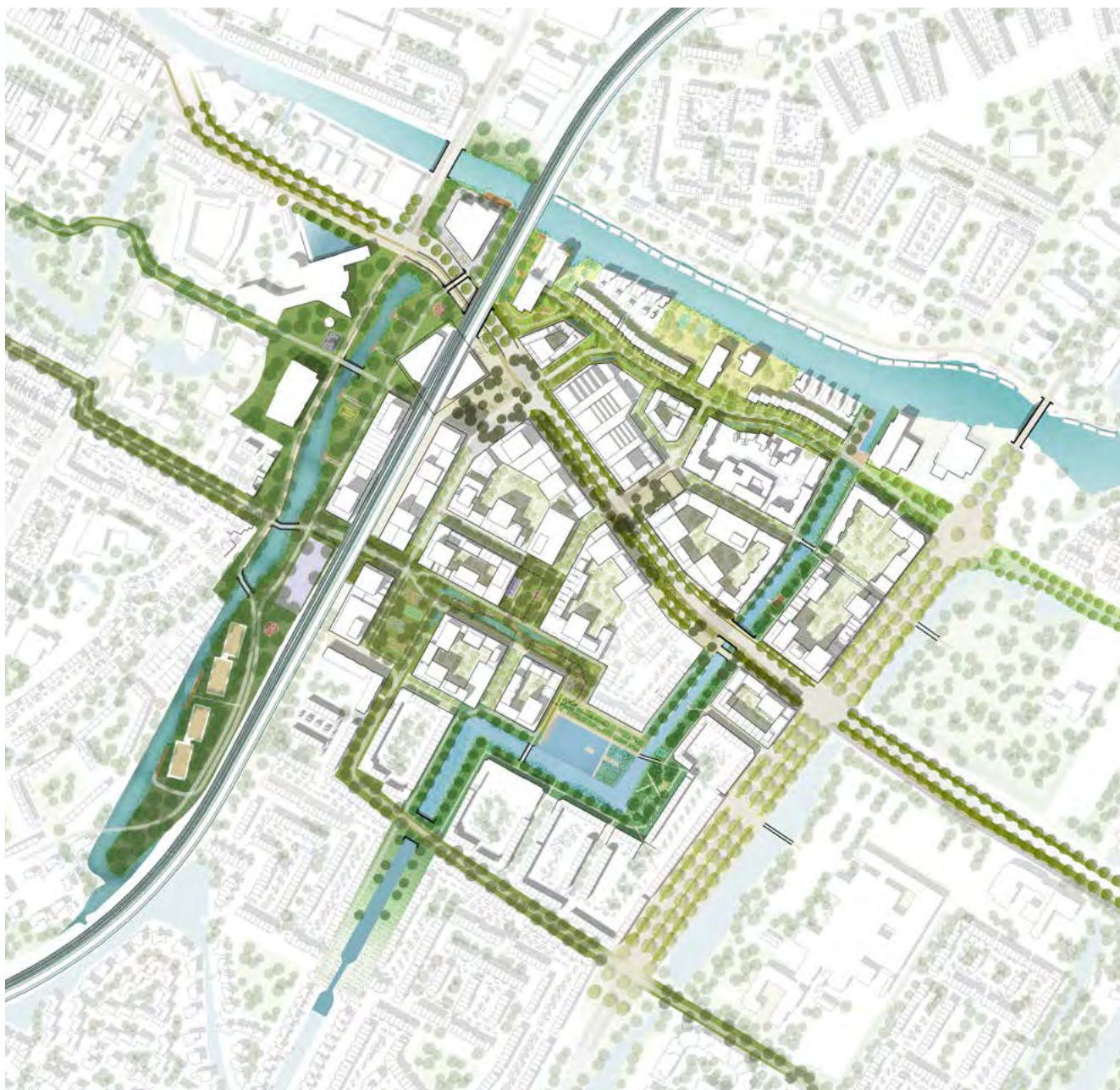
INNOVATION
CENTER

Bebouwing langs spoor onderdeel van stationssingel en Cramwinkelplantsoen



4

ROBUUST RAAMWERK



Plankaart Masterplan Waterlandkwartier Purmerend

DISCLAIMER

De plankaart maakt duidelijk waar de bouwblokken/gebouwen komen en waar de openbare ruimte komt. De individuele gebouwen binnen het bouwblok zijn weergegeven als voorbeeldverkaveling. De uitwerking van de blokken kan daardoor afwijken van deze plankaart.

4.1 Robuust raamwerk

Met de ontwikkeling van het Waterlandkwartier maakt Purmerend een volgende stap in haar groei tot een complete stad. Het Waterlandkwartier wordt samen met het historisch centrum het bruisend hart van het Purmerend van de toekomst. Daarmee wordt een vervolg gegeven aan de ambities van het verleden waarin toegewerkt wordt naar het 'lineaire centrum' van Purmerend. In het Masterplan wordt nadrukkelijk ingezet op de connectie tussen historische binnenstad en het Waterlandkwartier waarbij de twee lange parallelle lijnen, de route Wilhelminalaan-Geulenstraat en Waterlandlaan-Purmersteenweg transformeren tot volwaardige, levendige en attractieve schakels. Met de komst van de parkeergarage en het stadhuisplein is een eerste stapsteen tussen de twee gebieden gelegd. Samen met een derde route en onderdoorgang Populierenstraat-Wielingenstraat slechten zij de barrière die het spoortalud is en zorgen zij voor een sterke connectie tussen het Waterlandkwartier en het historisch centrum. Van deze drie hoofdroutes loopt alleen de Waterlandlaan door over de Gorslaan en de IJsselmeerlaan. Zij verbindt als 'stedelijke rug' het oostelijk deel van Purmerend met het centrum.

Parallel aan deze hoofdroutes liggen de Weteringstraat en de Purmerweg. Beide wegen zijn onderdeel van hoofd fietsroutes in Purmerend en de regio. De Weteringstraat is daarnaast onderdeel van het busnetwerk van Purmerend. Bussen rijden vanaf de Gorslaan over de Weteringstraat via het Beatrixplein en de Wielingenstraat door het gebied.

Haaks op deze parallelle routes die het historisch centrum met het Waterlandkwartier en het Waterlandkwartier met het oostelijk deel van Purmerend verbinden, worden bestaande routes opgewaardeerd en nieuwe routes toegevoegd die het lineaire centrum verbinden met de omliggende stadsdelen en het landschap. Bestaande structuren, als het Spaarbekken en het Cramwinkelplantsoen worden samen met de Waterlandlaan en de Wilhelminalaan-Geulenstraat ingezet als groene, aantrekkelijke identiteitsdragers in het gebied. Elk van deze routes kent haar eigen specifieke karakter, gebruik en opgave. Voor elk van deze routes is in dit deel van het Masterplan een uitwerking toegevoegd.

Samen vormen deze routes het ruimtelijk kader, het raamwerk voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen in het plangebied. Binnen dit raamwerk zijn op strategische plekken pleinen en pocketparks toegevoegd om extra ruimte te maken voor groen, recreatie en verblijf. Bij de opbouw van dit raamwerk is de bestaande eigendomsstructuur als vertrekpunt genomen. Op specifieke plekken wordt van de bestaande structuur



- Parallele routes lineair centrum
- Ondersteunende routes lineair centrum
- Verbindingen omliggende wijken

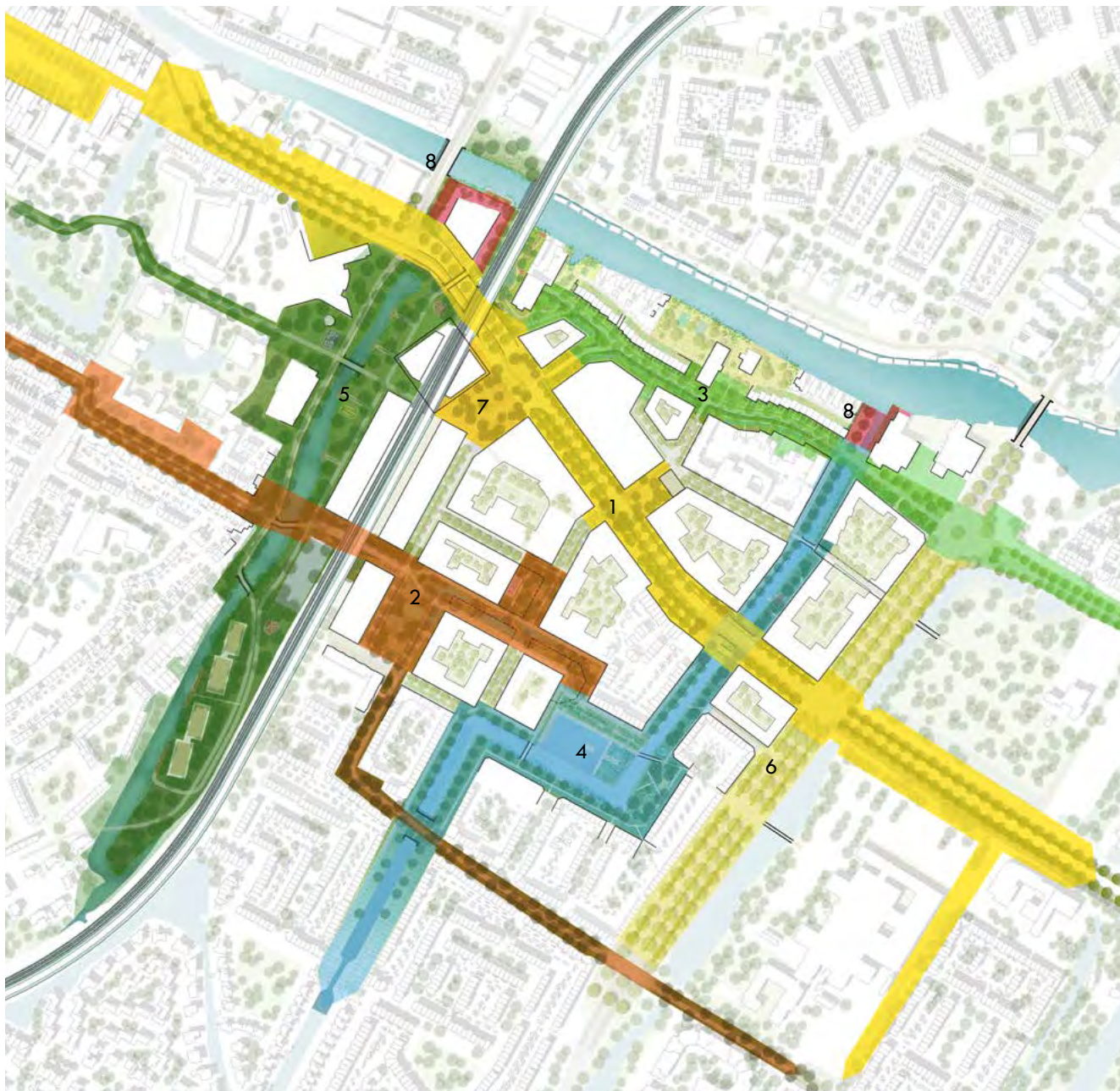
Het raamwerk wordt gevormd door het netwerk van parallelle routes en verbindingen.

afgeweken met als doel meer openbare ruimte te kunnen realiseren. De afwijkingen van de rooilijnen worden in overleg met de betrokken eigenaren in het vervolgproces verder onderzocht. Er kunnen daarbij verschuivingen in het raamwerk plaatsvinden, waarbij de hoofdopzet onaangetaast blijft.

Binnen het raamwerk wordt gebouwd met de typologie van het gesloten samengestelde bouwblok. Elk blok bestaat daarbij uit bestaande en nieuwe panden, veelal schouder aan schouder, maar niet altijd volledig gesloten. Elk bouwblok krijgt een toegankelijke groene binnentuin die verbonden is met de openbare ruimte.

4.1.1 LEVENDIGE EN GROENE WIJK

Het Waterlandkwartier wordt een aantrekkelijke, levendige en groene wijk waarin de voetganger en fietser centraal staan. De auto is welkom, maar is te gast in deze wijk. Het wordt een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar gewerkt wordt en kinderen veilig op straat kunnen spelen in een ontspannen en groene openbare ruimte. De hoge dichtheid maakt dat elk stuk openbare ruimte waardevol is en voor meerdere functies (recreatie, klimaatadaptatie, groen) wordt gebruikt.



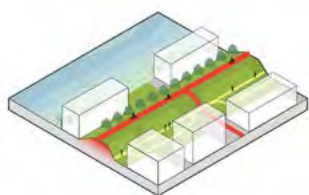
Voornaamste structuren in het Waterlandkwartier

LEGENDA

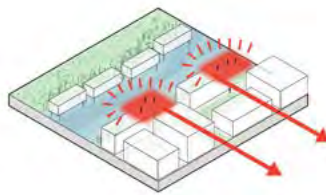
1. Waterlandlaan als stadsboulevard
2. Wilhelminalaan-Geulenstraat als stedelijke route
3. Purmerweg als historische dijkstructuur
4. Het Spaarbekken als beleefbaar stadswater
5. Het Cramwinkelplantsoen als Stationsingel
6. Gorslaan als invalsweg
7. Het stationsplein
8. Stedelijke waterkanten aan de Where

Voor de openbare ruimte en de binnenterreinen geldt dat zij zo groen mogelijk wordt ingericht. Daarnaast biedt dit ruimte voor integrale oplossingen voor klimaatadaptatie en circulariteit. Een groene openbare ruimte draagt bij aan de mitigatie van hittestress en biedt ruimte voor hemelwaterinfiltratie en opvang. Bij de inrichting van de wijk wordt een watersysteem opgebouwd dat erop gericht is om een stevige bui op te vangen en te verwerken, zowel binnen de blokken als in de openbare ruimte.

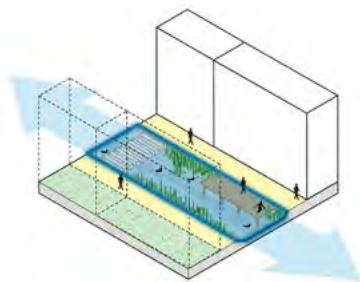
Om de wijk zo groen mogelijk in te kunnen richten zijn ingrepen nodig om ruimte te maken voor groen. De voornaamste ingreep is de inperking van het oppervlakte verharde ruimte. Dit gebeurt door het parkeren zo veel mogelijk uit de openbare ruimte te halen en verharding in straten tot een minimum te beperken. Daarnaast wordt de openbare ruimte zo veel mogelijk gevrijwaard van zaken die ook in de bouwblokken kunnen worden opgelost. Er is beperkt ruimte voor fietsparkeren in de openbare ruimte en containers, hellingbanen, opstelruimte en trafo's worden zo veel mogelijk inpandig in de blokken opgenomen.



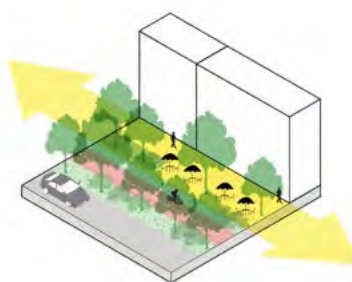
Opwaarderen Purmerweg tot een kwalitatieve groenstructuur die functioneert als verblijfsplek en stedelijke route voor de fietser



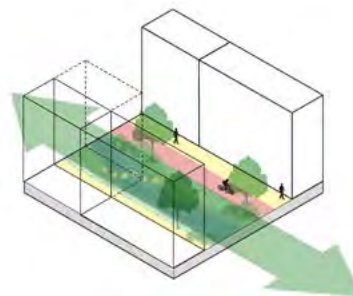
Versterken relatie met De Where door creëren verblijfsplekken



Opwaarderen lineaire waterstructuren Cramwinkel en Spaarbekken tot verblijfsplekken en activeren waterkanten



Stadsboulevard Waterlandlaan als ruggengraat lineair centrum



Het omvormen van Geulenstraat van informele route tot kwalitatieve groenstructuur



De Waterlandlaan als verbindende schakel in het lineaire centrum

LEGENDA

- 1. Slotplein
- 2. Kaasmarkt
- 3. Koemarkt
- 4. Looiersplein
- 5. Stadhuisplein en parkeergarage
- 6. Stationsplein
- 7. Waterlandplein

4.2 Waterlandlaan als stadsboulevard

De Waterlandlaan is de stedelijke ruggengraat van Purmerend en verbindt het historisch centrum met het Waterlandkwartier en het oostelijk deel (Dijklander ziekenhuis en stadspark) van de stad. Het station krijgt hierin een centrale positie. Langs de Waterlandlaan komt meer ruimte voor de fiets en de voetganger, en minder ruimte voor de auto. Bij binnenkomst van het gebied ervaar je dat de auto te gast is. De fiets en looproutes van en naar de Waterlandlaan zijn aantrekkelijk en comfortabel. Ook is er aandacht op de oversteekplekken. Naast de verbinding met de binnenstad is ook de verbinding met het Ziekenhuis en het Leeghwaterpark van belang. Vanuit de gedachte van het lineaire centrum loopt deze tot de Purmer. De oversteekbaarheid van de Gorslaan speelt hierin een belangrijke rol, maar ook de aantrekkelijkheid van de route die volgt. De verblijfskwaliteit op de Waterlandlaan is hoog.

De Waterlandlaan krijgt de uitstraling van een stadsboulevard met een parkachtige groenstructuur gevuld met interessante beplanting en een sterke boomstructuur van volwassen bomen. Deze fungeert als kapstok voor de nieuwe boomstructuur en voorziet de stadsboulevard van voldoende schaduw en een volwassen karakter. Het vele groen functioneert tevens als infiltratiestructuur voor het hemelwater. De verblijfskwaliteit wordt nog eens versterkt door een serie pocketpleinen geschakeld aan de stadsboulevard. Deze pocketpleinen bieden ruimte aan stedelijk programma en activiteiten. De plinten langs de Waterlandlaan zijn gevuld met levendige functies. De voorzieningen en kantoren worden aan de Waterlandlaan gecombineerd met wonen. Wonen aan deze laan is wonen in een centrumstedelijk woonmilieu.



Referentie Passeig de Sant Joan, Barcelona



Referentie groenstructuur



Schets herinrichting Waterlandlaan

4.2.1 HERINRICHTING WATERLANDLAAN

De Waterlandlaan is een mengelmoes van wegen, afritten en ventwegstructuren. De laan heeft een asymmetrisch wegprofiel met aan de zuidkant ventwegen en aan de noordkant de hoofdinfrastructuur.

De herinrichting van de Waterlandlaan is een complexe opgave die vraagt om ingrepen op stedelijk niveau om de verkeersintensiteit op de Waterlandlaan en Purmersteenweg omlaag te brengen. Uit onderzoek blijkt dat een aanzienlijk deel van de weggebruikers op de Waterlandlaan zich binnen Purmerend verplaatst, van en naar de voorzieningen in het Wagenweggebied met supermarkten. Dit is op korte termijn niet op te lossen. Een transformatie is een stapsgewijs project van de lange adem. Een gefaseerde ontwikkeling is mogelijk, met twee geschakelde ambitieniveaus.

1. Op korte termijn kunnen de ventwegen weggehaald worden en kan de zuidzijde van de Waterlandlaan omgevormd worden tot stadsboulevard met veel ruimte voor groen, voetganger en fietser. In deze fase blijven de verkeerslichten en afslagstroken noodzakelijk voor de doorstroming van het verkeer.
2. Op de langere termijn wordt de hoofdinfrastructuur verder afgewaardeerd door het verminderen van het doorgaand verkeer en kan het bestemmingsverkeer opgevangen worden in centrale parkeervoorzieningen. Hierdoor ontstaat een rustiger stadsklimaat met minder verkeerslawaaï. Bovendien ontstaat ook aan de noordzijde van het wegprofiel meer ruimte voor groen en de voetganger. Zo groeit met de tijd een levendige stadsstraat waar ruimte is voor de auto, de bewoner, de forens, wandelaar en fietser.



Principe bestaande profiel



Fase 1: transformeren structuur ventwegen naar groene stadsboulevard en fietspad (auto te gast)



Fase 2: afwaarderen hoofdinfrastructuur

AANDACHTSPUNTEN

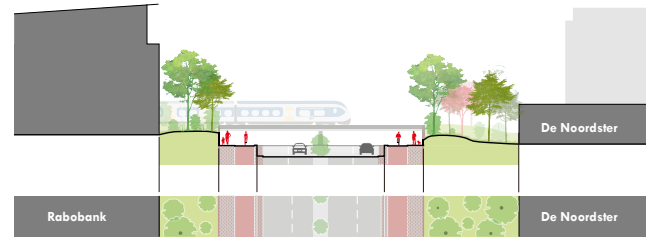
- Bij het wegnemen van de structuur van ventwegen en parkeerplekken moet goed worden onderzocht waar eventuele P+R en parkeerplekken voor mindervaliden worden gelokaliseerd, i.r.t. de bedrijvigheid aan de Waterlandlaan.
- De aanwezigheid van kabels- en leidingen in de ondergrond moet goed worden onderzocht bij de uitwerking.

4.3 Stationplein

Het gebied tussen het stadhuis, P3 en de Rabobank is de centrale knoop in de verbinding tussen de binnenstad en het Waterlandkwartier. Hier kruisen stedelijke routes en bevinden zich belangrijke stedelijke functies. De tunnel onder het spoor door is de huidige schakel tussen de Purmersteenweg en de Waterlandlaan en wordt momenteel ervaren als onprettig en als barrière voor fietser en voetganger. De tunnel vormt een breuk in de gewenste stadsboulevard en belemmert de vorming van het lineaire centrum.

Doortrekken Stadsboulevard

Op korte termijn kan een kwalitatieve verbetering van de onderdoorgang gerealiseerd worden door het schuiven van rijbanen en fietspaden in de tunnelbak. Door het wegnemen van het fietspad aan de noordzijde van de Waterlandlandlaan in de tunnel kan er geschoven worden met de rijbanen en ontstaat een asymmetrisch profiel. Daarbinnen is ruimte om de stadsboulevard door te trekken, met een ruim fietspad en stoep in de tunnel en zodoende aan te sluiten aan het nieuwe Stadhuisplein. Wanneer bij deze ingreep het hellingspercentage van het fiets- en voetpad wordt verhoogd (met inachtneming van de toegankelijkheid voor minder validen) en de hellingbaan wordt verlengd, neemt de vrije hoogte voor fietsers en voetgangers in de tunnel toe. Dit zorgt voor meer licht en zicht in de spoortunnel.



Principe bestaand profiel spoortunnel



Principe aanpassing spoortunnel



Schets herinrichting spoortunnel



Schets Station Purmerend

Naast het doortrekken van de stadsboulevard wordt een nieuwe verbinding, mogelijk met een voetgangersbrug, gerealiseerd tussen het Cramwinkelplantsoen en het Pop & Cultuurpodium P3 en de Where. Door het toegankelijker maken en openen van P3 en een herinrichting van de openbare ruimte waarbij een relatie gelegd wordt met de Where, ontstaat hier een interessante en levendige nieuwe openbare ruimte die goed is verbonden met het Waterlandkwartier en de stadsboulevard.

Verschuiving Station

Bij de verschuiving van het station en de uitbouw van het multimodale OV knooppunt verandert de rol van het kruispunt tussen spoor en stadsboulevard. Ter hoogte van het nieuwe OV-knooppunt verandert de stadsboulevard in een stationsplein dat onder en aan beide zijden van het spoor doorloopt. Bij de uitbouw van het multimodale knooppunt kan de stationstunnel en daarmee de stadsboulevard verbreed worden en daarmee aan kwaliteit winnen. Aan de Wielingenstraat krijgt het nieuwe multimodale knooppunt een nieuwe entree met voorplein. Daarbij wordt onderzocht of het bestaande Rabobankgebouw een transformatie kan ondergaan.



Referentie aflopend plein onder spoor



Referentie onderdoorgang



Referentie levendig stationsplein

AANDACHTSPUNTEN

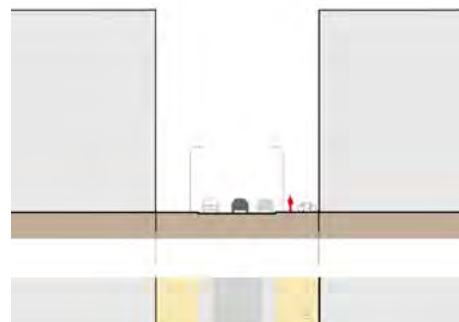
- Technische en financiële haalbaarheid realisatie asymmetrisch profiel
- Inpassing mogelijk busstation ter hoogte van het multimodale knooppunt
- Gebouw Rabobank

4.4 Wilhelminalaan als stedelijke route

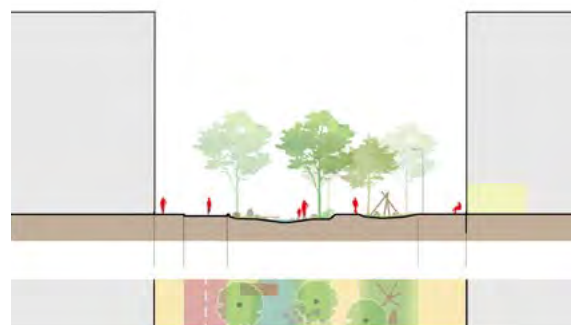
De herinrichting en verbreding van de route Wilhelminalaan-Geulenstraat kan worden gezien als het teruggrijpen op de ambities van de *Structuurschets* uit 1972 waarin deze route omschreven werd als de 'stedelijke route', een aangename, zo veel mogelijk autovrije, verbinding voor fietsers en voetgangers tussen het historisch centrum en het Waterlandkwartier. De verbinding fungeerde als alternatief voor de stevige verkeersverbinding via de Waterlandlaan.

In de *Structuurschets* uit 1972 werd deze route over de Gorslaan doorgetrokken, eventueel als overbouwde viaduct, als verbinding naar het ziekenhuis. In de huidige situatie (geen concrete doorsteek naar de Gorslaan en met de hoge verkeersintensiteit op de Gorslaan (een extra kruispunt is hier niet mogelijk) lijkt het verder doortrekken van de route niet realistisch en ook niet gewenst. In de toekomst gaat De Waterlandlaan de functie als stedelijke route vervullen. De route Wilhelminalaan-Geulenstraat opereert daardoor op een lager schaalniveau, als verbinder tussen historisch centrum en Waterlandkwartier, maar is als route nog altijd zeer waardevol. Ze is een kwalitatieve aangename verbinding onder het spoor door richting de binnenstad, voor zowel de voetganger als de fietser.

In het Masterplan wordt naast de verbindende functie vooral een kans gezien om de Geulenstraat om te vormen tot een rustige stedelijke wijkstructuur als een



Profiel Geulenstraat huidige situatie



Profiel voorstel Geulenstraat



Schets herinrichting Geulenstraat

contramal van de drukke en hectische Waterlandlaan. Er is hier ruimte voor een picknick, wandeling maar het is ook de plek waar buurtkinderen samenkomen om te ravotten in de stadsnatuur, met wijkvoorzieningen en een cultureel programma in de plinten van de aangrenzende bebouwing. De Geulenstraat transformeert tot het groene hart van het Waterlandkwartier. Door parkeren centraal te organiseren, is er ruimte om de Geulenstraat autovrij te maken.

De plint van de 'stedelijke route' kent twee karakters: de zuidkant is puur gericht op wonen terwijl de noordkant meer gemengd is, hier zit bijvoorbeeld ook de entree van de bioscoop. Aan deze noordkant wordt ook in een iets breder trottoir voorzien dat kan functioneren als een light-versie van de boulevard.

De Geulenstraat wordt een brede groene parkstrook, waaraan een drietal pleinruimtes worden gekoppeld: het Beatrixplein, een nieuw plein aan de Slenkstraat en een pleinruimte aan de Spaarbekkenkade (gekoppeld aan het Spaarbekken). De rooilijn wordt aan de zuidzijde van de Geulenstraat teruggelegd om meer ruimte te maken voor groen in het straatprofiel.



Referentie yoga in het park



Referentie natuurspeeltuin



Referentie actieve plint

AANDACHTSPUNTEN

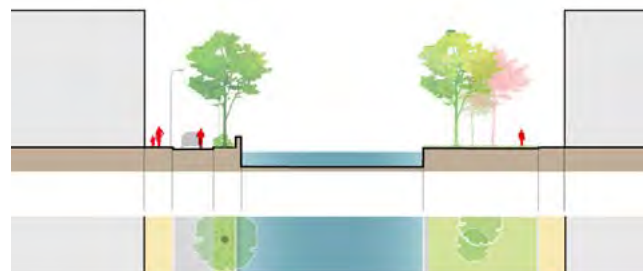
- Bij het ontwikkelen van de Geulenstraat worden bestaande rooilijnen op een aantal plekken herzien. Dit zal in het verloop van het proces verder worden onderzocht alsmede wat dit voor het parkeren betekent.

4.5 Spaarbekken als stadswater

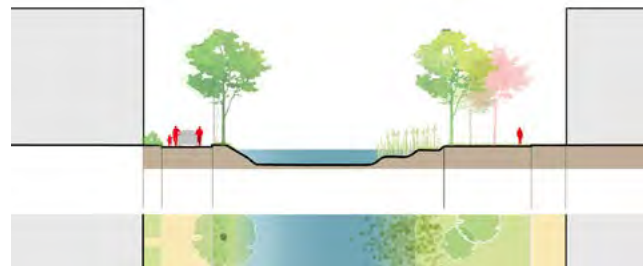
Het Spaarbekken is een structuur die zijn oorsprong vindt in het *Structuurplan voor Gors-Noord* uit 1972. De waterpartij werd indertijd zo veel mogelijk geïntegreerd binnen de stedelijke milieus in het *Strukturplan*, met als doel om niet als barrière, maar als meerwaarde voor de wijk te dienen. Het Spaarbekken werd ingericht om een bijdrage te leveren aan de stedelijkheid. Daarbij werd ingezet op stenige kanten, markante harde plekken aan het water en bruggen op plaatselijke versmallingen van het water.

In het Masterplan voor het Waterlandkwartier wordt dit anders gezien. Het stenige karakter van het Spaarbekken en de harde kanten hebben de plek weinig toegankelijk gemaakt voor omwonenden en draagt bij aan het stenige en harde karakter van de wijk. Nu wordt juist ingezet op een sterke vergroening van het gebied waarin de verblijfskwaliteit centraal staat. Het Spaarbekken kan daarin een belangrijke rol spelen als groene en toegankelijke waterstructuur.

Er worden twee typologieën onderscheiden langs het Spaarbekken: een smalle langgerekte watergang en het centrale waterbekken dat veel lucht en ruimte biedt maar weinig toegankelijk is. Aan het lange smal gerekte deel van het Spaarbekken worden de oevers zoveel mogelijk ecologisch en groen ingericht. Daarnaast worden de straten hier omgevormd tot



Profiel Markerkade huidige situatie



Profiel voorstel Markerkade



Schets herinrichting Spaarbekkenkade

woonerven of fietsstraten, zodat er ruimte ontstaat voor meer gemeenschapsgroen in de straten, bijvoorbeeld in de vorm van een brede strook geveltuin of door het wegnemen van parkeerplaatsen uit de straat. Het centrale waterbekken wordt beter toegankelijk gemaakt. Aan de noordwestzijde van het water grenst het bekken aan het meer gemengde deel van de nieuwe woonwijk. Hier wordt een wetland voorgesteld met vlinderpaden en een ecologische zwembijver. Daarnaast worden trappen aan het water toegevoegd die een aangename ontmoetingsplek kunnen worden voor de hele wijk.



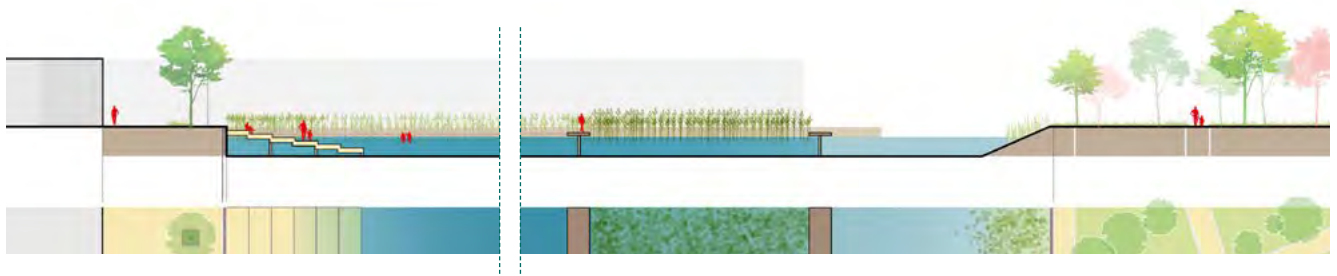
Referentie stedelijke kade



Referentie Singelpark Leiden (LOLA Landscape architects)



Profiel bestaande situatie stadswater



Profiel voorstel stadswater

AANDACHTSPUNTEN

- Het watersysteem en de waterkwaliteit van het Spaarbekken moeten meer in detail bekeken worden in samenspraak met het waterschap.
- Het omvormen van de straten moet in de grotere mobiliteitsstudie worden meegenomen.

4.6 Cramwinckelplantsoen als stationssingel

Het Cramwinckelplantsoen is een parkstructuur in Engelse landschapsstijl die werd aangelegd bij de aanleg van het spoor en de bouw van het station in 1884. Het station en de singel werden bewust op afstand van de grachtengordel van Purmerend gebouwd met het oog op de groei van de stad. Doordat deze groei lang op zich liet wachten en meer adhoc tot stand kwam op basis van verschillende plannen en inzichten, is de singel in een niemandsland tussen het spoor en de Kastanjelaan komen te liggen. Er zijn weinig gebouwen die zich richting de singel oriënteren en de singel is te lezen als een groene restruimte in het stedelijk weefsel. De route door het plantsoen wordt voornamelijk gebruikt als uitlaatroute en voor lunchwandelingen van het personeel van het Stadskantoor en de kantoren aan het spoor.

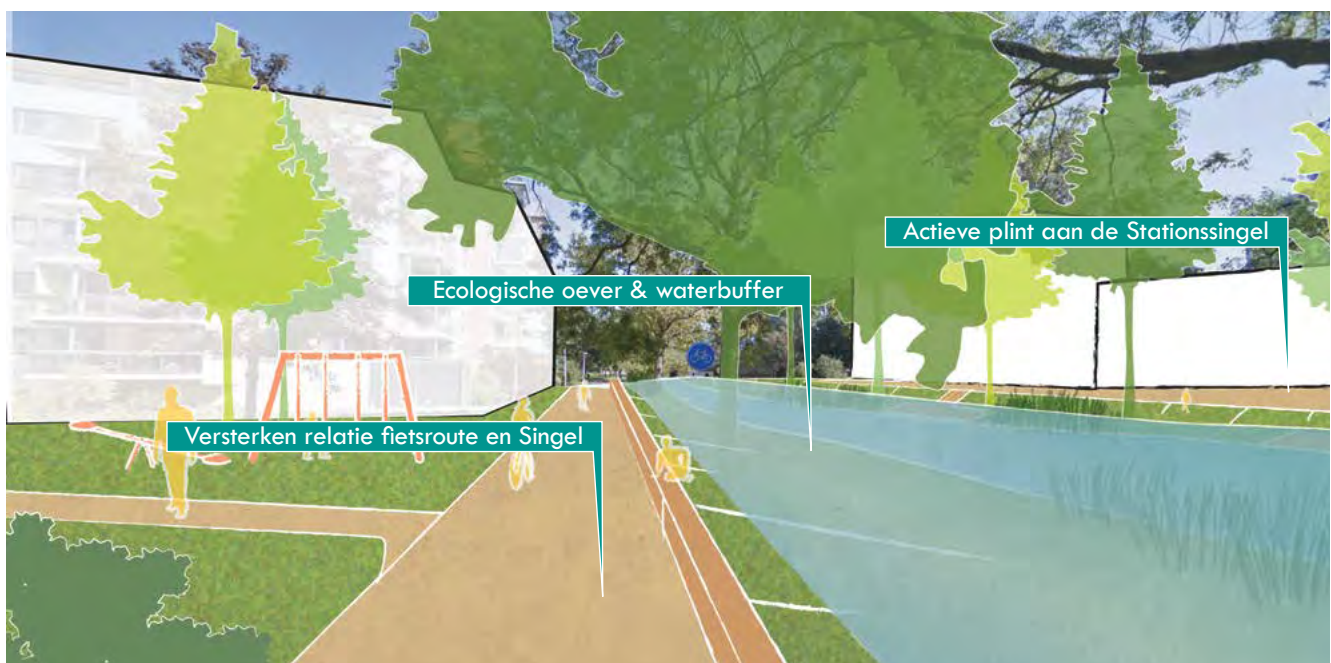
In het Masterplan wordt de singel ingezet als een noordzuidroute haaks op de parallelle lijnen die het lineaire centrum vormen. De singel wordt daarvoor beter verbonden via het fietspad langs de Burgemeester Kooimanweg met het Wagenweggebied en ontsluit de westelijke ingang van het toekomstige nieuwe station aan de Waterlandlaan. Wanneer het station verplaatst wordt kan de route Wilhelminalaan-Geulenstraat via een brug over de singel worden verbonden. Ook kan de aanloop naar de tunnel worden verbeterd door de keermuren te vervangen door taluds. Zo wordt de route veel aantrekkelijker want aan weerszijden van de tunnel begint het park al direct in de taluds. De Wilhelminalaan-Geulenstraat en de singel vormen een doorlopende groenstructuur. Door daarnaast de duiker open te werken wordt een aaneengesloten singel gecreëerd. Met een



Principe bestaande profiel Cramwinckelplantsoen



principe profiel voorstel stationssingel



Schets transformatie plantsoen tot stationssingel

elegante wandelbrug over de Waterlandlaan kan de wandelaar worden verleid om de sprong over de laan te maken tot aan de Where. De openbare ruimte rondom P3 zou hierbij ook sterk vergrond kunnen worden. Keerwanden zouden zoveel mogelijk vervangen kunnen worden door groene taluds. Deze ambitie sluit nauw aan bij de wensen van P3 om het gebouw meer te openen naar de omgeving.

Met de toevoeging van de nieuwe route van het Waterlandkwartier, met een nieuwe tunnel onder het spoor en de aanleg van een extra brug over de singel via de Populierenstraat, wordt het Cramwinckelplantsoen sterker verankerd in het stedelijk weefsel.

Door de bebouwing tussen het spoor en het plantsoen te transformeren en te oriënteren naar het plantsoen gaat deze meer functioneren als een singelsstructuur, de Stationssingel. De gebouwen kunnen bijdragen aan een actiever gebruik van de Stationssingel en zorgen voor een betere sociale controle.

De zone tussen het spoor en de singel lijkt de uitgelezen plek voor kantoren met een levendige plint of voor de vestiging van een hogeschool, waarbij medewerkers en studenten gebruik kunnen maken van het park dat letterlijk voor de deur begint.



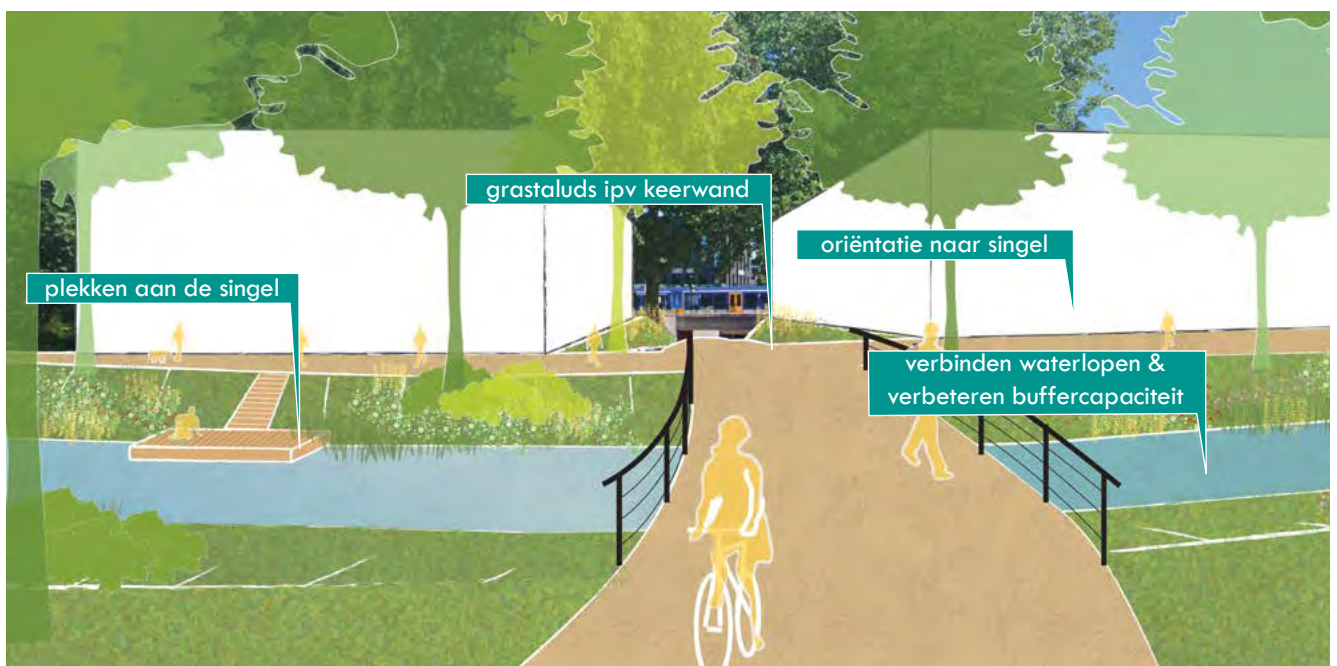
Provenierssingel Rotterdam



Singelpark Leiden (LOLA Landscape Architects)

AANDACHTSPUNTEN

- De programmering en de bereikbaarheid van de gebouwen tussen het spoor wordt bij een verdere uitwerking van de plannen verder onderzocht. Deze plek is met de auto nu lastig te bereiken.

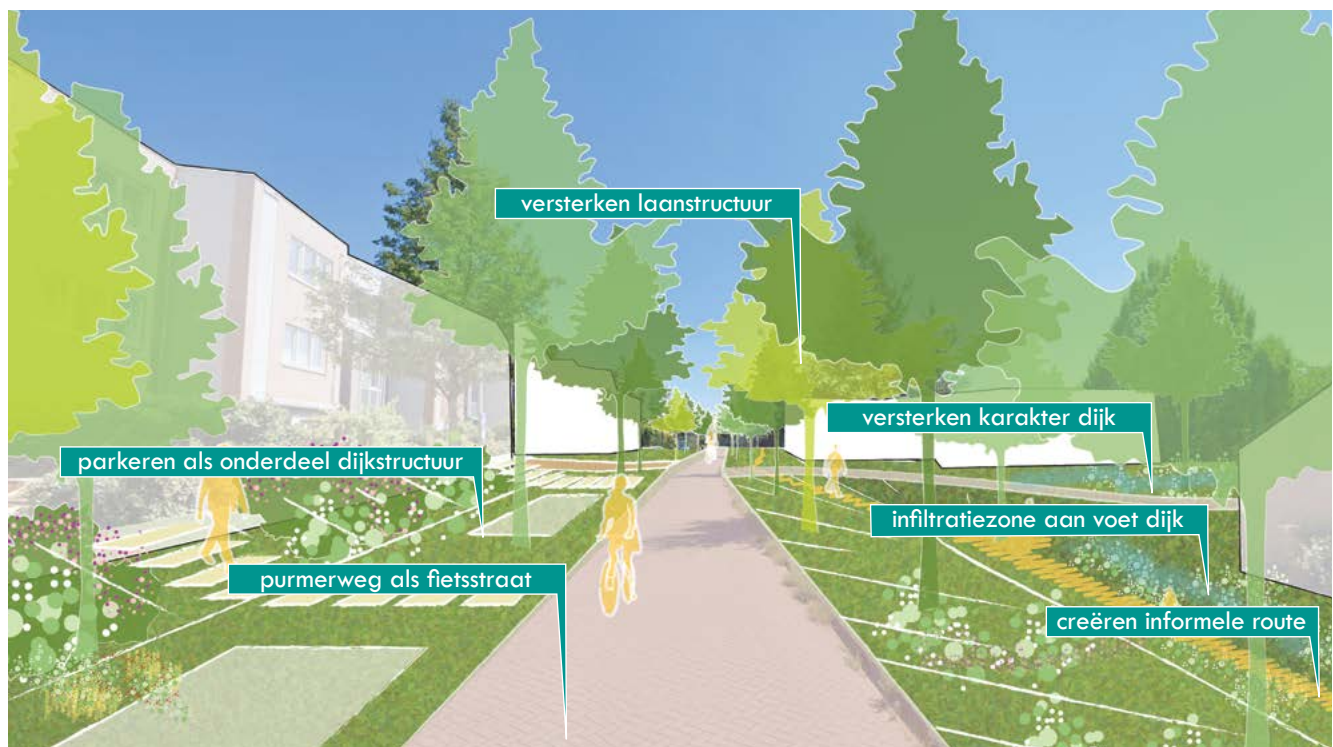
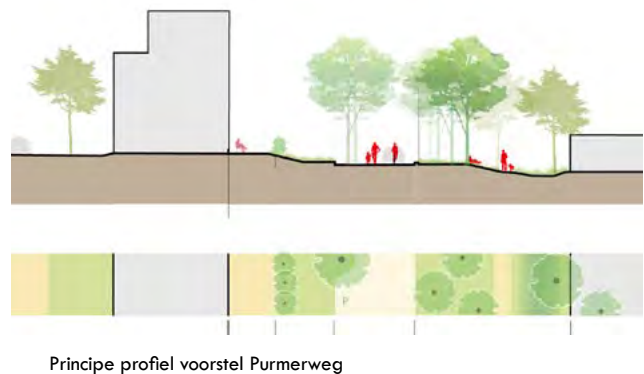
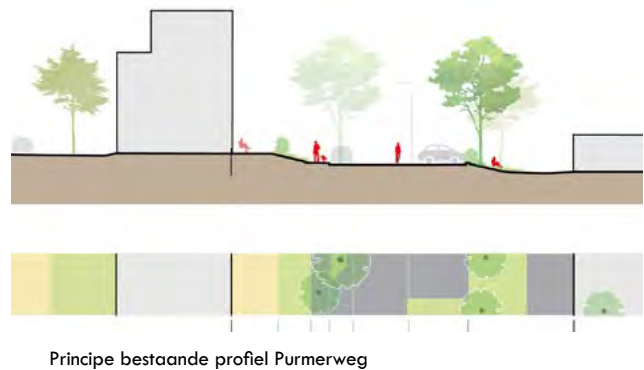


Schets kruising Wilhelminalaan met stationssingel

4.7 Purmerweg als dijkpark

De Purmerweg-Purmersteenweg, gelegen op de oude dijkstructuur langs de Where, was voorheen een voorname invalsweg van Purmerend. Met de aanleg van de spoorlijn werd dit historisch lint doorbroken en later werd de Purmerweg als invalsweg vervangen door de Waterlandlaan. Mede als gevolg van de knip ter hoogte van het Spaarbekken is de Purmerweg haar verkeersfunctie grotendeels verloren. De Purmerweg fungeert momenteel als ontsluitingsweg voor het woongebied langs de Where en als voorname fietsroute van het historische centrum naar Purmerend oost en de polder. Deze route is voor fietsverkeer momenteel belangrijker dan de fietsroutes langs de Waterlandlaan. Hoewel de Purmerweg vooral een fietsroute is vanuit Purmerend oost en de polders naar het centrum, is de inrichting nu voornamelijk gericht op de auto.

In het Masterplan wordt de Purmerweg anders ingezet. Ze blijft een belangrijke fietsroute, maar wordt tegelijkertijd ook ontsluitingsweg voor de woningen grenzend aan de Purmerweg om zodoende de ontsluiting van het gebied tussen de Waterlandlaan en de Where te spreiden. Daarvoor wordt de Purmerweg opnieuw verbonden met de Gorslaan en wordt de verbinding van de Purmersteenweg met de Jisperkade en Markerkade geknipt. Tegelijkertijd krijgt de Purmerweg een andere inrichting, waarbij de dijkstructuur meer tot zijn recht komt.



Schets transformatie Purmerweg tot dijkpark

Parkeerpleintjes aan de Purmerweg worden zoveel mogelijk verplaatst en krijgen een groener karakter. Door het omvormen van de straat tot een fietsstraat of woonerf en het toevoegen van een informele wandelroute onderlangs de dijk wordt de verblijfskwaliteit van de straat verhoogd.

Nieuwbouw tussen de Purmerweg en de Waterlandlaan laat ruimte aan de voet van de dijk. Hierdoor ontstaat een langgerekte zone, soms smal, soms breed uitlopend, die kan worden ingericht als infiltratiezone voor hemelwater. Dit levert een bijdrage aan het oplossen van hemelwateroverlast ter plekke van een aantal panden aan de voet van de dijk. Het karakter van deze openbare ruimtestructuur is die van een informele historische dijkstructuur, waar bewoners een ommetje wandelen en fietsers op een aangename manier naar het centrum fietsen. Er is ruimte om een boek te lezen in het gras of te picknicken waar de dijk en afrit samen komen.



Houthaventje (Chicago, Schullershoek)



Dijkstructuur Klaprozenbuurt (bureau B+B)

4.7.1 WATERKANTEN AAN DE WHERE

De Where is een belangrijke waterloop die al eeuwen vervlochten is met de stad Purmerend, maar momenteel niet of nauwelijks ervaarbaar. Er is behoefte aan een meer stedelijke waterkant aan de Where.

Vanuit de wijk de Oeverlanden is de Where toegankelijk, maar de oevers functioneren hier als een park op buurtniveau. Gekoppeld aan de herinrichting van de Purmerweg worden de waterkanten aan de Where meer toegankelijk en ervaarbaar gemaakt. In het gebied lenen twee plekken zich voor meer toegankelijkheid: de openbare ruimte rondom P3 en de plek waar het Spaarbekken uitmondt in de Where. De openbare ruimte rondom P3 zou kunnen worden herontwikkeld tot een interessante plek aan het water, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten voor of na een evenement of op een mooie dag. Dit zou een nieuwe stedelijke hotspot kunnen worden.

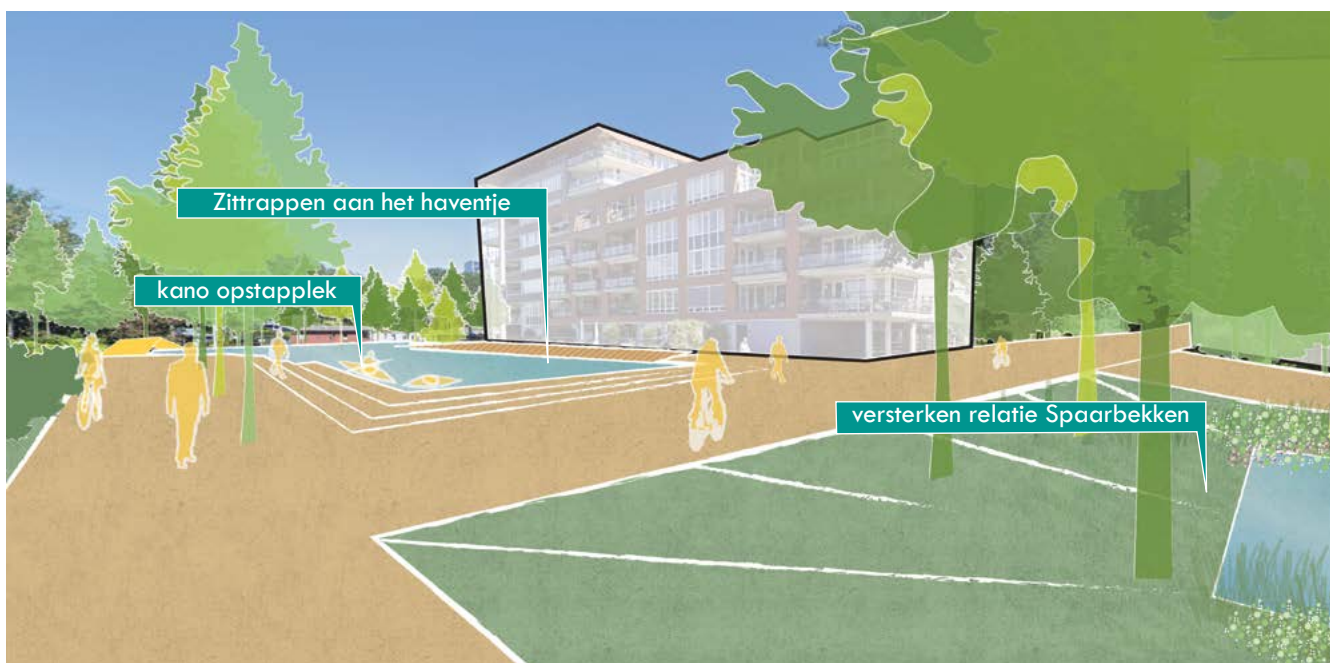
De plek waar het Spaarbekken uitmondt in de Where functioneert op wijkniveau al als een verblijfsplek aan de Where. Hier zou het zeer interessant zijn om bijvoorbeeld een zitplek aan het water te maken.



Stedelijke ontmoetingsplek

AANDACHTSPUNTEN

- Toegankelijkheid en gewenste capaciteit autoverkeer in relatie tot het mobiliteitsplan
- Capaciteit doorgaande fietsroute
- Parkeren (tijdelijk) oplossen



Schets transformatie inham de Where tot houthaventje

4.8 Binnenterreinen

In het netwerk van straten en pleinen hebben de binnenterreinen een belangrijke functie voor de leefbaarheid in de omgeving. Het zijn groene omsloten ruimtes die hoofdzakelijk door de omwonenden worden gebruikt. De binnenterreinen zijn verschillend van grootte en hebben andere condities. Grotere binnenterreinen kunnen overdag toegankelijk zijn voor bezoekers. Waar noodzakelijk bevinden binnenterreinen zich op de daken van fietsstallingen en of parkeervoorzieningen.

Voor de binnenterreinen geldt net als voor de openbare ruimte dat zij zo groen mogelijk moeten worden ingericht. Om de collectieve waarde zo groot mogelijk te houden worden private buitenruimtes van woningen aan het binnenterrein beperkt in diepte en omvang en worden deze zonder hoge afscheidingen aan de binnenterreinen verbonden. Zo veel mogelijk gebruikers in de gebouwen rondom de binnenterreinen hebben een directe toegang tot het binnenterrein.



Referentiebeelden binnenterreinen

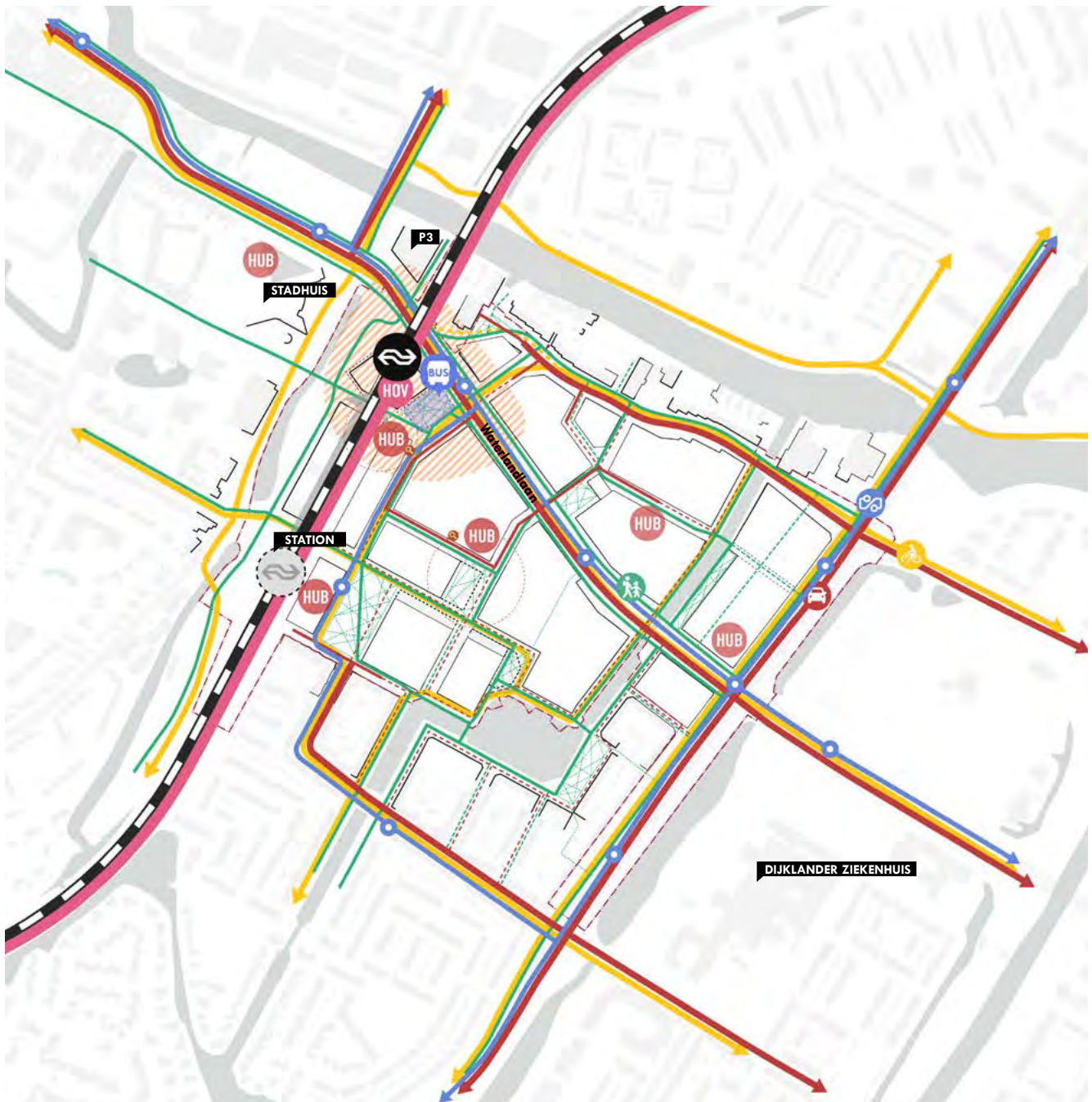


Het Spaarbekken als stadswater















5

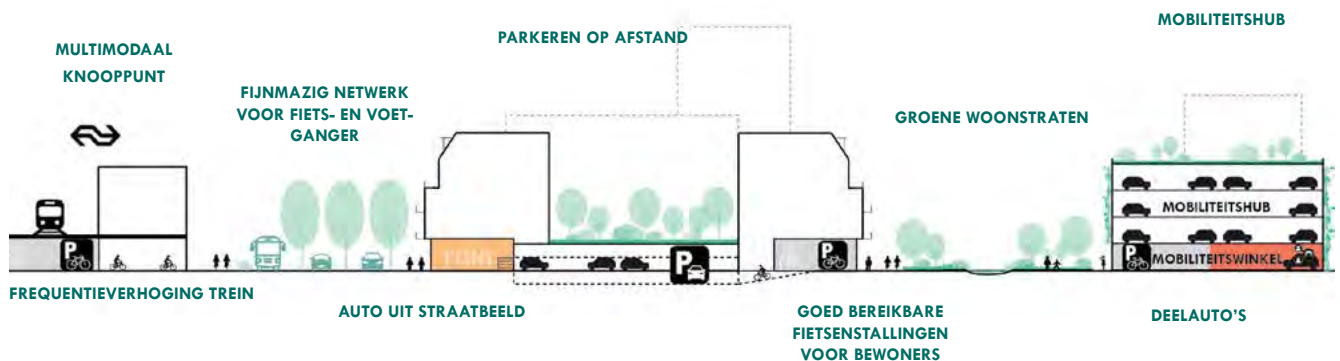
NIEUWE MOBILITEIT



Legenda

- | | |
|--|--|
|  Spoorweg |  Doorgaande fietsverbindingen |
|  Bestaande station Purmerend |  Voetgangersroutes |
|  Toekomstig station Purmerend |  Autoverkeer en inprikkers |
|  Stationsknoop |  Mobiliteitshub |
|  Verkenning toekomstig HOV lijn |  Mogelijke locatie busstation |
|  Bus | |
|  Halte openbaar vervoer | |

5.1 Mobiliteitsstrategie



Schematische weergave mobiliteitsconcept Waterlandkwartier

Het Waterlandkwartier ligt centraal in Purmerend en maakt straks volwaardig deel uit van het dagelijkse netwerk van de MRA. Het is een van de sleutelgebieden; de plek waar de verknoping van programma, mensen en mobiliteit plaats vindt. In het Waterlandkwartier wordt infrastructuur en ruimtelijke inrichting op het gebied van zowel planvorming, financiering en exploitatie geïntegreerd aangepakt. Het toekomstige openbaar vervoerssysteem, waarin het station transformeert in een multimodaal knooppunt voor alle vervoerssoorten, fungeert daarin als ruggengraat voor en aanjager van stedelijke ontwikkelingen in en rond het Waterlandkwartier. Het nieuwe multimodale knooppunt koppelt het NS-station aan het (HOV) R-net busnetwerk, de regionale buslijnen en het hoofdfietsnetwerk en verbindt Purmerend en het Waterlandkwartier met de regio, Schiphol en Amsterdam. Tegelijkertijd maakt de uitbouw van dit multimodaal knooppunt een ontwikkeling in het Waterlandkwartier mogelijk waarbij ingezet wordt op een mobiliteitsstrategie waarbij de focus ligt op de voetganger en fietser, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Het Masterplan laat zich leiden door het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto). Het idee achter deze hiërarchie is dat als loop- en fietsafstanden in orde zijn en het OV en MaaS-diensten goed geregeld zijn, een eigen auto minder of zelfs niet noodzakelijk is. Bij de ontwikkeling van het Waterlandkwartier wordt daarom uitgegaan van beperkt autobezit en een geringe autoafhankelijkheid van bewoners, gebruikers en bezoekers. Parkeernormen kunnen bij een goede uitvoering van deze



In het Waterlandkwartier verandert de rol en positie van de auto (afbeelding Venhoeven CS)



Het station als multimodaal knooppunt waar zo veel mogelijk vormen van mobiliteit bij elkaar komen (afbeelding Venhoeven CS)



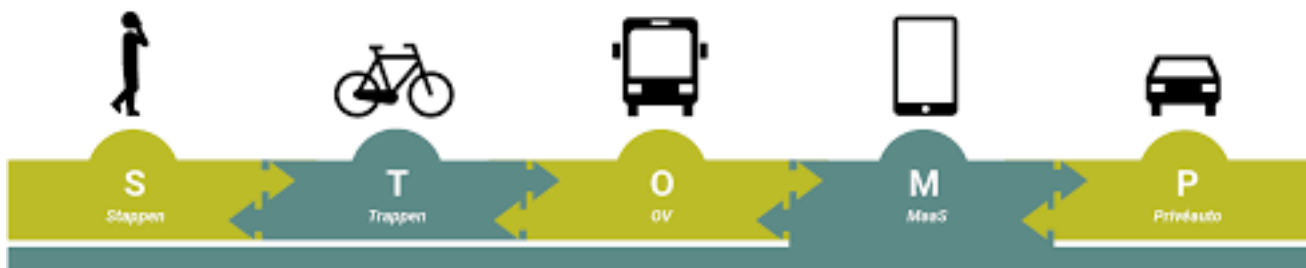
mobilitestrategie drastisch verlaagd worden. Dat creëert enerzijds ruimte om het Waterlandkwartier stevig te vergroenen en de openbare ruimte verblijfskwaliteit te geven en anderzijds vergroot dit het ontwikkelingspotentieel binnen het gebied. Immers meer woningen geven dan per saldo dezelfde verkeersdruk en per woning neemt de ontwikkelopbrengst toe.

De mobiliteitsstrategie gaat op hoofdlijnen uit van:

- Het verknopen van het station tot multimodaal knooppunt aan de Waterlandlaan (trein, HOV-lijn en bushalte/station aan de Waterlandlaan).
- Het Waterlandkwartier zien als stadswijk waarin alle basisvoorzieningen zich op loop- fietsafstand van de woning bevinden.
- Ruimte voor de fiets en voetganger door een kwalitatief fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers direct, comfortabel en toegankelijk voor iedereen.
- Uitbouw van de mobiliteitshub(s) in het Waterlandkwartier, die voorziet in MaaS waarbij bewoners gebruik kunnen maken van verschillende vormen van deelmobiliteit.
- Het opvangen van de auto's als bestemmingsverkeer bij de entrees van het gebied in centrale collectieve parkeervoorzieningen.

- Het op grote schaal inzetten en faciliteren van deelmobiliteit.
- Innovatie op het vlak van logistiek en afval inzameling.
- Parkeren wordt gerealiseerd in gebouwde (transformeerbare of tijdelijke) voorzieningen.
- De ontsluiting van het Waterlandkwartier voor bestemmingsverkeer verloopt via een drietal routes om het aantal verkeersbewegingen te spreiden.

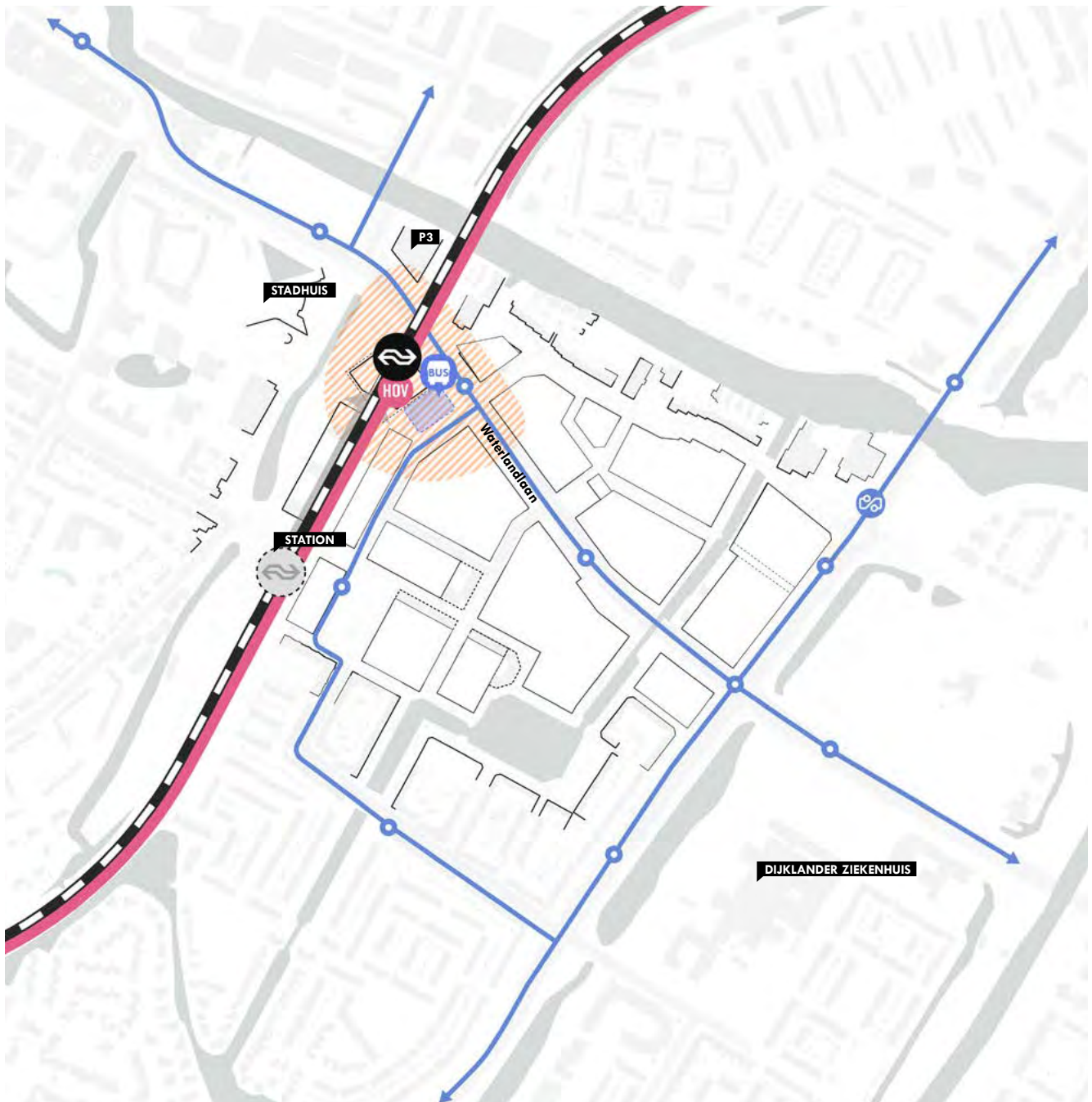
De ontwikkeling van een duurzame mobiliteitsstrategie voor het Waterlandkwartier is complex en eentje van een langere termijn. Het is van vele factoren afhankelijk en heeft invloed op de mobiliteitsstructuur van de stad als geheel. Het plan kent daarom een aantal scenario's en ambitieniveaus voor de stationsknoop (wel of niet verhogen spoor), de inrichting van Waterlandlaan (wel of niet volledig autoluw), een reservering voor een HOV-lijn parallel langs het spoor en een reservering voor een busstation ter hoogte van het nieuwe station.



Het STOMP principe (Bron: Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility, Metropool Regio Amsterdam, januari 2019)

MOBILITEITSPROGRAMMA VAN EISEN WATERLANDKWARTIER

In een MpvE staan alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. Dit MpvE dient parallel aan de uitwerking van het Masterplan opgesteld te worden en meegroeien met de ontwikkeling. Binnen dit MpvE worden de onderdelen m.b.t. mobiliteit en parkeren aan de voorkant van de planontwikkeling vastgelegd. Hierdoor ontstaat er duidelijkheid bij de gemeente en de ontwikkelende partijen over de kaders en kansen van de mobiliteit in de gebiedsontwikkeling maar ook een integrale en goede samenhang tussen de stedenbouwkundige en mobiliteitsvraagstukken.



Legenda

-  Spoorweg
-  Bestaande Station Purmerend
-  Toekomstig Station Purmerend
-  Stationsknoop
-  HOV lijn
-  Openbaar vervoer
-  Halte openbaar vervoer
-  Mogelijke locatie busstation

5.2 Station aan de Waterlandlaan

Randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van wonen en werken in het Waterlandkwartier op deze schaal en de uitrol van de mobiliteitsstrategie is de uitbouw van het station tot multimodaal knooppunt en poort van de stad. De huidige ontsluiting van het Waterlandkwartier en Purmerend leunt nog sterk op de auto, ondanks goede busverbindingen met Amsterdam en de Hoornse lijn, die Purmerend verbindt met Hoorn, Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. De koppeling van het spoor, HOV-lijn (R-Net), regionaal bus- en fietsnetwerk en de uitrol van MaaS en deelmobiliteit biedt de mogelijkheid om een goed georganiseerde overstapmachine aan de Waterlandlaan te maken. De centrale ligging en de 'spin in het web' van de fietsstructuur, de combinatie fiets-OV, biedt het stedenbouwkundige raamwerk de mogelijkheden om deze mobiliteitsstructuren te versterken voor de gehele stad Purmerend. In combinatie met een eventuele frequentieverhoging of de komst van een intercity ontstaat hier een perfecte en duurzame verbinding met andere delen van de MRA, Noord-Holland en Schiphol.

De uitbouw van dit multimodale knooppunt is complex en kent veel afhankelijkheden en zal daardoor stapsgewijs gebeuren. Concreet betekent dit dat er in het Masterplan reserveringen zijn opgenomen voor toekomstige ontwikkelingen op en rond het spoor en er een grof stappenplan is voor de uitbouw van het knooppunt aan de Waterlandlaan. Binnen dit stappenplan kunnen gedurende het proces keuzes worden gemaakt.

5.2.1 VERBETEREN BESTAANDE SITUATIE

Op korte termijn (0-5 jaar) kan een start gemaakt worden met de opbouw van het multimodale knooppunt. In deze eerste stap worden de perrons verlengd in de richting van de Waterlandlaan en ook vanaf deze zijde toegankelijk gemaakt. De verlenging kan lopen tot aan de Waterlandlaan of tot aan de nieuwe (tijdelijke) verbinding tussen de Wielingenstraat en de Stationsweg. Tegelijkertijd kan door het verleggen van een of enkele R-Net routes en de aanleg van een bushalte aan de Wielingenstraat of het gebruik van de bushalte op het Beatrixplein de koppeling gemaakt worden tussen HOV (R-net), trein (NS) en het fietsnetwerk. Parallel aan deze ontwikkeling kan door middel van *placemaking* rond het spoor de nieuwe ontwikkeling van het Waterlandkwartier tot levendig gemengd stedelijk gebied worden ingezet.

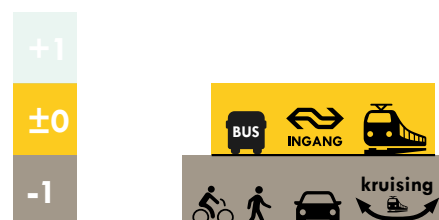
5.2.2 STATIONSKNOOP WATERLANDLAAN

Op langere termijn wordt toegewerkt naar het ontwikkelen van een multimodale knoop aan de Waterlandlaan. Daardoor krijgt het station een centrale plek in Purmerend en een stevige positie in het netwerk van de MRA. De ontwikkeling heeft effect op de andere stations. Het invloedsgebied van station Purmerend zal



- Route bus
- Route langzaam verkeer
- Reservatie voor busstation
- Bushalte
- Halte HOV (R-net)
- Treinstation

Realisatie van een (tijdelijke) multimodale knoop aan het Beatrixplein



Verbeteren van de bestaande situatie

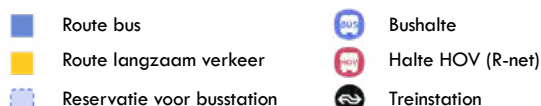


Referentiebeeld tijdelijke ingreep station

het invloedsgebied van station Overwhere overlappen. Gekeken zal moeten worden naar de effecten op de andere stations ook in relatie tot andere ontwikkelingen langs het spoor. Zo bieden de ontwikkelingen rondom ICT/esports, de Koog en Baanste Noord kansen voor een tweede knoop bij de N244. Deze is ook goed bereikbaar met de auto vanuit de regio (Edam-Volendam, NH Noord) en kan ook een rol als regionaal knooppunt en poort naar de MRA vervullen. De stations zijn daarmee complementair aan elkaar. In combinatie met snel, goed en hoogwaardig openbaar vervoer in de stad en van en naar de regio ontstaat er zo een volwaardig OV-netwerk. Daarvoor is aanpassing van o.a. de perrons nodig en daarmee medewerking van NS/ProRail en de Rabobank. Gekeken zal worden wat dit betekent voor de aangrenzende bebouwing. Dit kan mogelijk deels worden geïntegreerd.

Voor de ontwikkeling van de multimodale knoop aan de Waterlandlaan zullen ingrepen gedaan moeten worden om plaats te maken voor een stationsplein, stationsvoorzieningen en eventueel een busstation. Verkend moet nog worden of de realisatie van het busstation hier mogelijk is. In het plan wordt rekening gehouden met eventuele inpassing. Een andere mogelijkheid is om een halte te realiseren aan de Waterlandlaan en/of de Wielingenstraat. De verplaatsing van het station kan samenvallen met de realisatie van de HOV (R-net)-baan langs het spoor. Wanneer dit niet samenvalt zal hiervoor een reservering gemaakt moeten worden bij de ontwikkeling van het nieuwe station.

Bij de ontwikkeling van het station aan de Waterlandlaan wordt uitgegaan van het behoud en de verbreding van de bestaande spoortunnel en de realisatie van een hellend stationsplein dat onder het spoor doorgetrokken wordt en de realisatie van een veilige en kwalitatieve fietsparkeervoorziening voor de multimodale knoop en voor mogelijk overige voorzieningen zoals de P3 (bewaakt, veilig, kwaliteit) in de directe omgeving.



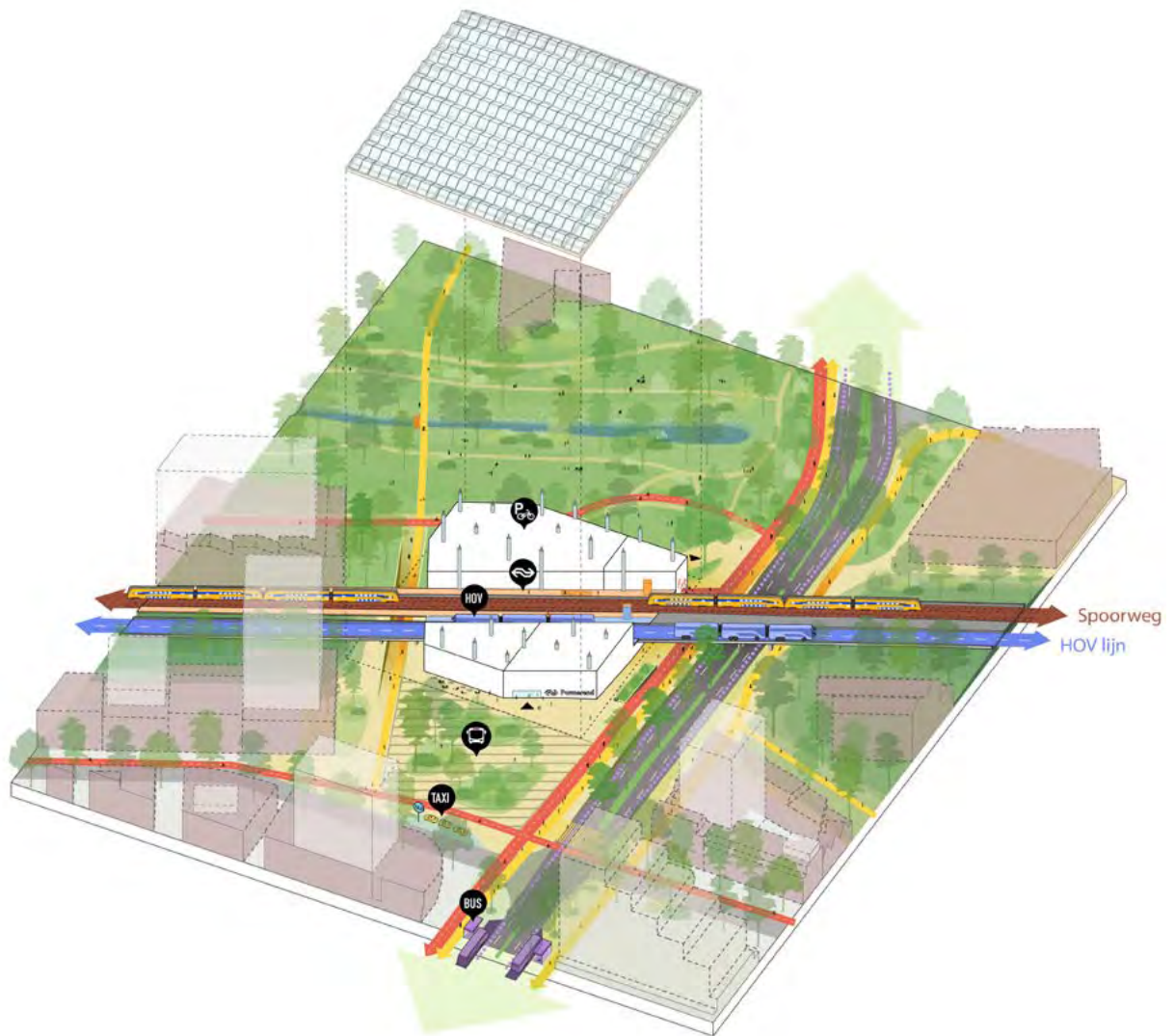
Verknoping aan Waterlandlaan



Verknoping aan Waterlandlaan

AANDACHTSPUNTEN

- *Mobiliteitsplan Purmerend*: wat is de rol van de busvoorziening in het Waterlandkwartier in relatie tot de OV-structuur van Purmerend? Een haltelocatie of een vervanging van bijvoorbeeld het huidige Tramplein als mobiliteitshub?
- *Uitwerking van HOV Zaan/IJ Purmerend Corridor*: de toekomstbestendigheid van het busnetwerk binnen de gemeente Purmerend in relatie tot de woningbouwambitie en de stationsontwikkeling. Vraag is structuurkeuze van het busnetwerk op HOV-baan of op het bestaande autonetwerk.
- *Uitwerking van de ontwikkelagenda Hoornslijn (Corridorstudie A7)*.



Schema station aan Waterlandlaan



Stationsplein in helling (Station Driebergen-Zeist)



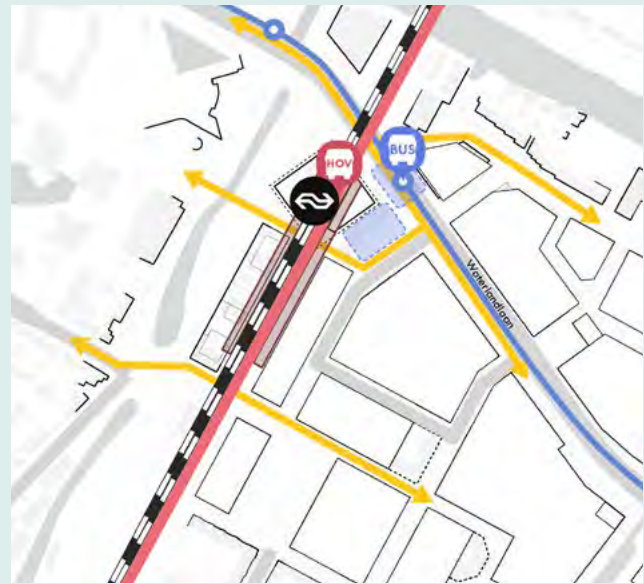
Plein in helling met groen (Station Europapark Groningen)

Spoor op hoogte

Op basis van de ambities om de Waterlandlaan te transformeren tot stadsboulevard die als ruggengraat fungeert voor het lineaire centrum van Purmerend is het doorbreken van de barrière van het spoor cruciaal. Met het omvormen van de tunnel en de aanleg van een hellend stationsplein dat doorloopt aan beide zijden van het spoor kan deze barrière geslecht worden, maar daarbij blijft er een hoogteverschil. Als alternatief, een stedenbouwkundig wensbeeld, wordt ook onderzocht of bij het realiseren van het nieuwe multimodale knooppunt en de verdichting van het Waterlandkwartier het spoor omhoog gebracht kan worden. Dit heeft een grote meerwaarde bij de ontwikkeling van de Waterlandlaan-Purmersteenweg tot stadsboulevard en tot ruggengraat van het lineaire centrum, maar is tegelijkertijd erg complex en kostbaar.

Daarnaast is een ophoging van het spoor interessant voor de realisatie van een doorlopend maaienveld onder het spoor aan de Waterlandlaan. Zeker als dit in combinatie gebeurt met een significante vermindering van de verkeersdruk op de Waterlandlaan. Maar het lijkt er nu op dat een ophoging direct nadelig is voor omliggende projecten P3, ontwikkelingen in het Wagenweggebied, en bestaande bebouwing naast het spoor.

De wenselijkheid, haalbaarheid en meerwaarde, ten opzichte van het verbreden en verbeteren van de tunnel, wordt in de volgende fasen van de planontwikkeling omtrent de multimodale knoop verder onderzocht.



- Route bus
- Route langzaam verkeer
- Reservatie voor busstation
- Bushalte
- Halte HOV (R-net)
- Treinstation

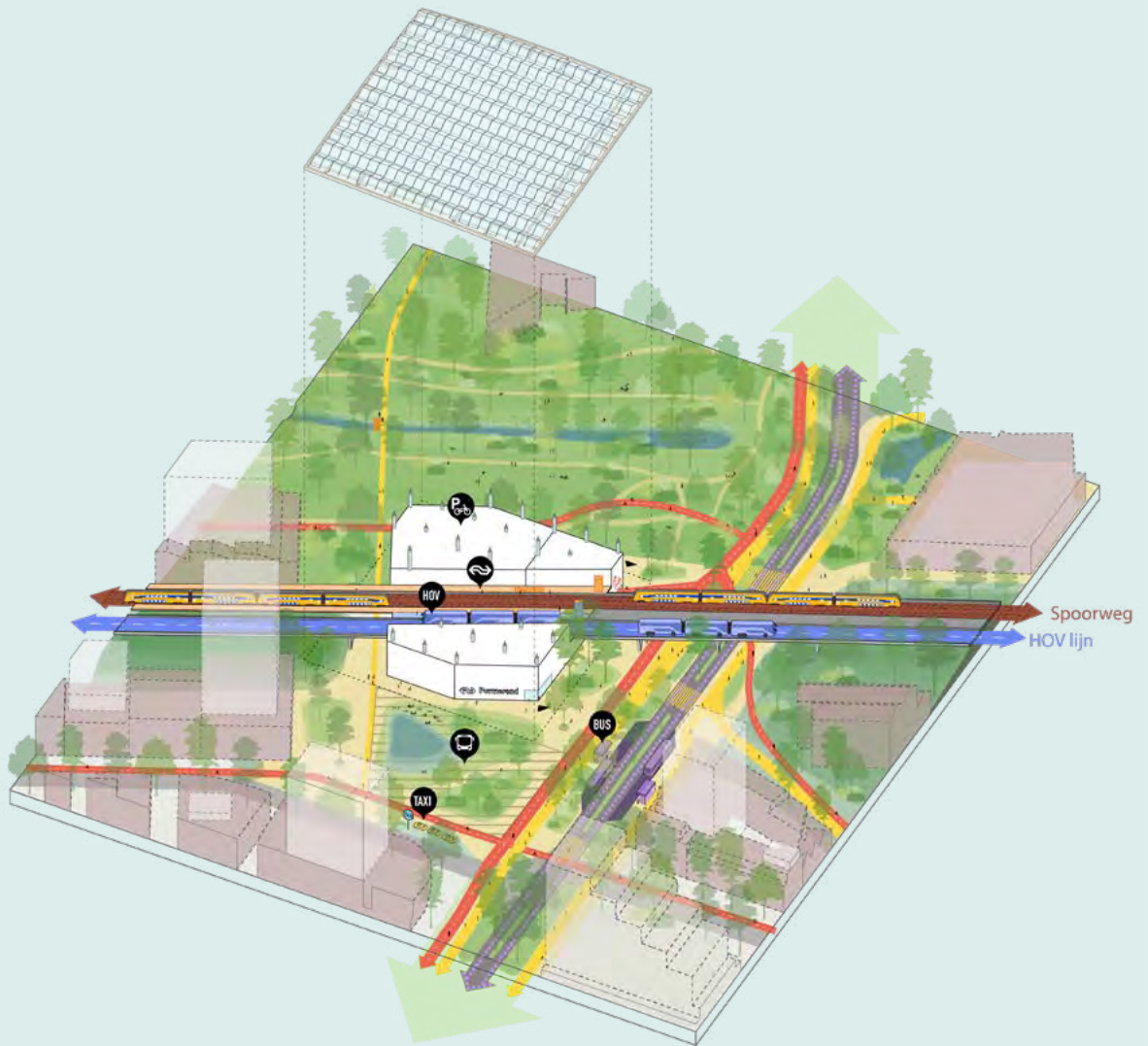
Spoor op hoogte



Spoor op hoogte



Schets spoor op hoogte

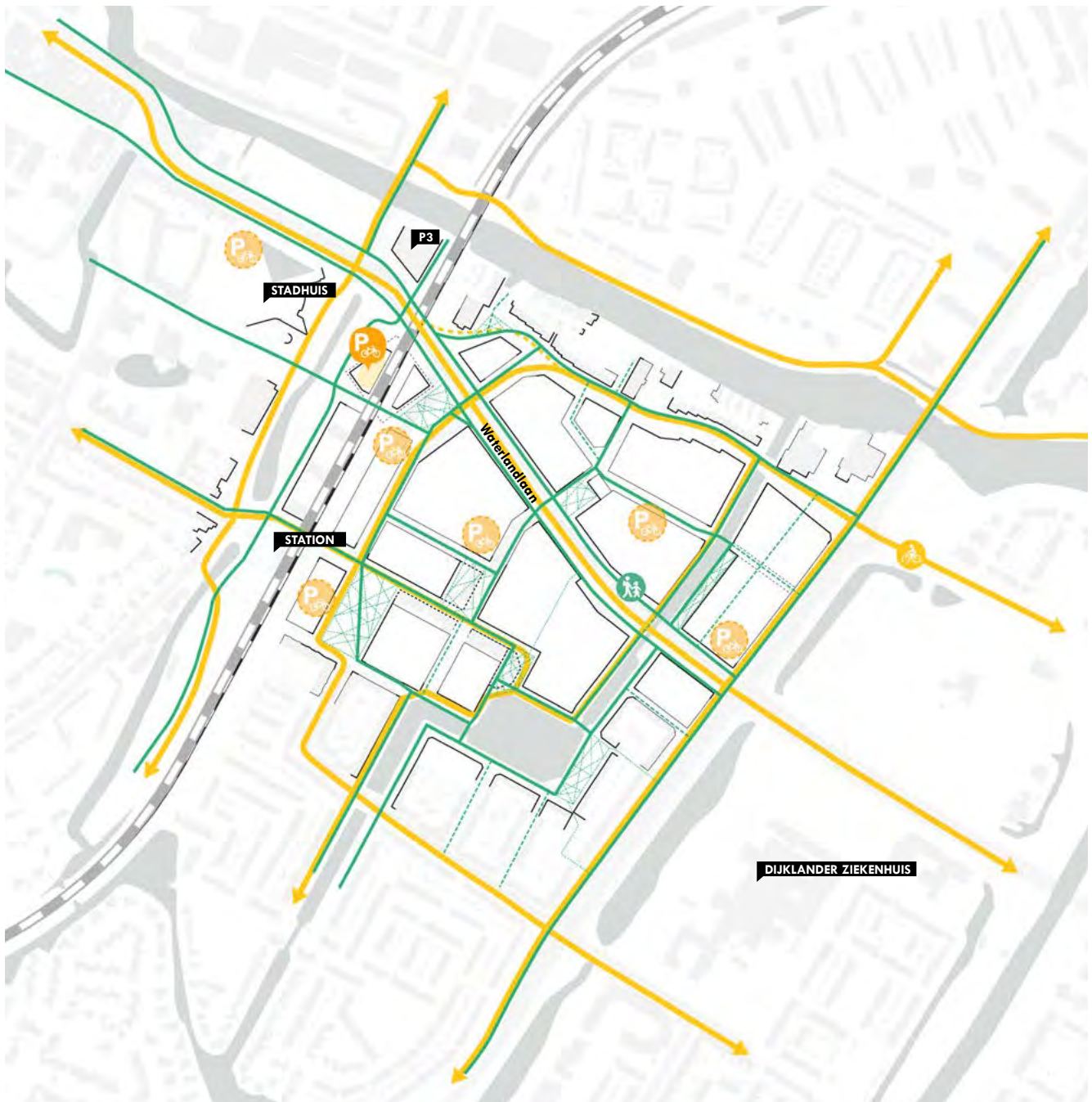


Schema spoor op hoogte







Referenties spoor op hoogte





Legenda

-  Doorgaande fietsverbindingen
-  Voetgangersroutes
-  Openbare fietsenstalling
-  Potentiële openbare fietsenstalling

5.3 Fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers

Het Waterlandkwartier wordt het domein voor de voetganger en fietser. Door de herinrichting van de openbare ruimte wordt lopen en fietsen gestimuleerd en het autogebruik krijgt een minder prominente rol. Hierdoor wordt een forse toename voorzien in het fietsgebruik en dat vraagt om een fijnmazig netwerk en goede fietsparkeervoorzieningen.

Het Waterlandkwartier is nu al zeer centraal gelegen in het fietsnetwerk van Purmerend en de regio. De fietsstructuren vanuit de gehele stad komen samen in het Waterlandkwartier maar er is noodzaak voor een grote kwaliteitsslag op stadsniveau om het fietsnetwerk kwalitatief te verbeteren. Zo transformeert de Waterlandlaan tot stadsboulevard en worden in het Waterlandkwartier missende schakels toegevoegd aan het fietsnetwerk. Daarnaast wordt de sociale veiligheid van de tunnels aangepakt.

Door deze verbetering en opwaardering van het fietsnetwerk in en rond het Waterlandkwartier en de centrale ligging ervan in het fietsnetwerk zijn alle functies binnen de gemeente Purmerend op een zeer geringe fietsafstand aanwezig. De bewoner van het Waterlandkwartier kan zijn fiets als primaire middel van mobiliteit zien.

5.3.1 FIETSPARKEREN

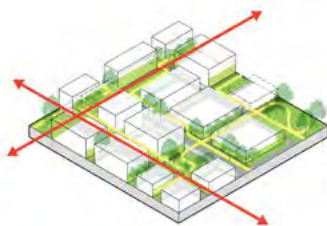
Vanwege de ambitieuze mobiliteitsstrategie waarin vol wordt ingezet op een verminderd autogebruik wordt in een forse toename van het fietsgebruik voorzien voor de bewoners, gebruikers en bezoekers van het

Waterlandkwartier. Naast goede routes vraagt dit om hoogwaardige en veilige fietsparkeerplaatsen. Voor bewoners en gebruikers (medewerkers van de kantoren en voorzieningen in het Waterlandkwartier) worden gebouwde fietsenstallingen gerealiseerd in de bouwblokken. Voor de woningen wordt daarbij gewerkt met eisen en normeringen van de *Purmerendse bouwbrief*.

In de openbare ruimte is slechts beperkt ruimte om het fietsparkeren in te passen; hier ligt de nadruk op verblijfskwaliteit en groen. Daarom vindt een deel van het fietsparkeren voor bezoekers van het Waterlandkwartier en de multimodale OV-knoop plaats in gebouwde voorzieningen. Zo komt er een grote fietsenstalling aan het (nieuwe) station en kan er in de HUB's ook ruimte komen voor fietsenstallingen.

Voetgangers

Naast de fiets is 'lopen' en de kwaliteit van het voetgangersnetwerk van groot belang. Alle dagelijkse functies zijn in of rond het Waterlandkwartier aanwezig. De supermarkt, het centrumgebied en het openbaar vervoer zijn allen op directe loopafstand aanwezig. Dit vormt de basis om de voetganger, naast de fietser, op de eerste plaats te zetten. Ten behoeve van deze kwaliteitsslag zal net als het fietsnetwerk een sociaal veilig en kwalitatief hoogstaand voetgangersnetwerk ontstaan met korte en aantrekkelijke verbindingen.



Netwerk fietsen en wandelen gekoppeld aan ruimtelijk raamwerk (hoofdroutes en ommetjes)



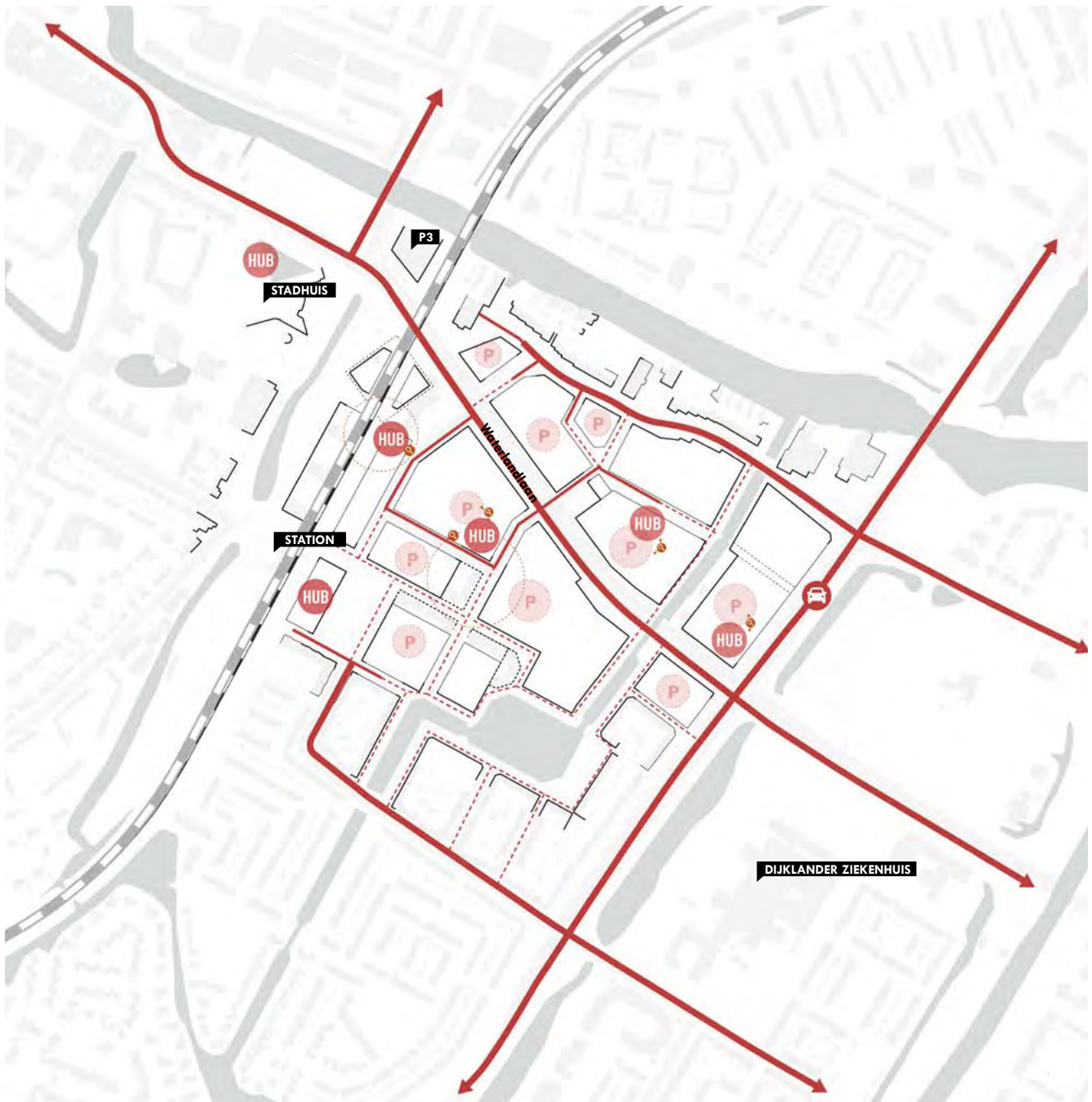
Koppelen van programma aan de hoofdroutes



Aantrekkelijke groene routes in het gebied en van het gebied naar het buitengebied

AANDACHTSPUNTEN

- Het inpassen van het fiets- en voetgangersnetwerk in de stedelijke structuur in het *Mobiliteitsplan Purmerend*
- De uitwerking van de maatregelen *first-last mile* fiets en voetganger en het verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen OV halte in de *ontwikkelagenda Hoornselijn*.



Legenda

- Autoverkeer en inprikkers
- HUB Mobiliteitshub (indicatief)
- P Parkeergarages (indicatief)
- Zoekgebied hub
- P Hub/parkeergarage
- Woonstraten (indicatief)

5.4 Bereikbaar maar auto te gast

In de mobiliteitsstrategie voor het Waterlandkwartier wordt uitgegaan van een sterke afname van het autogebruik in het Waterlandkwartier in de toekomst. Enerzijds door de ontwikkeling van de multimodale OV-knoop en het opwaarderen van het fietsnetwerk en anderzijds doordat wordt geanticipeerd op een toekomst waarbij MaaS steeds meer voet aan de grond zal krijgen en de huidige en nieuwe bewoners minder waarde hechten aan het bezit van een eigen auto. In het Waterlandkwartier kun je in de toekomst ook prima zonder auto. Er zijn voorzieningen in de wijk op fiets- en wandelafstand.

Het Waterlandkwartier blijft bereikbaar met, maar wordt minder toegankelijk voor de auto. Parkeervoorzieningen zijn niet langer direct gekoppeld aan de woning en parkeren gebeurt op loopafstand. De locaties binnen het plangebied waar de auto aanwezig zal zijn (buiten de doorgaande structuur van de Waterlandlaan en mogelijk Weteringstraat) zullen allen bestaan uit zogenaamde erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30 of 15 km/uur. Auto's worden opgevangen aan de randen in centrale collectieve parkeervoorzieningen. Hierdoor blijft een groot deel van de openbare ruimte in het Waterlandkwartier gevrijwaard van autoverkeer.

- Inzetten op samenhang doelgroepen en functies in relatie tot het autogebruik.
- Sturen op verkeersstromen van de auto (iVRI verkeersmanagement, netwerkmanagement, op de Gorslaan/Waterlandlaan en Purmersteenweg/Burg. Kooimanweg).

5.4.1 WATERLANDLAAN

De Waterlandlaan heeft een andere rol in de mobiliteit van het Waterlandkwartier en ook in de verkeersstructuur van Purmerend. Het is de enige verbinding voor het auto- en busverkeer die van oost naar west door Purmerend loopt. In het Verkeersplan 2040 wordt reeds rekening gehouden met het verminderen van het doorgaand verkeer op deze route ter hoogte van het centrum (Purmersteenweg/Ged. Where). Dit in afstemming met de maatregelen op de Rijksweg A7 (*Corridorstudie A7*). De samenhang tussen deze maatregelen is complex en zal verder

uitgewerkt worden in het op te stellen mobiliteitsplan van Purmerend. Hierin zal ook de samenhang tussen de rol van de Waterlandlaan in het Waterlandkwartier en de gemeentelijke wegenstructuur worden afgewogen. Zoals reeds vastgesteld in het *Verkeersplan 2040* is het basisprincipe van de Waterlandlaan een toevoerweg naar het centrumgebied waar het uitgangspunt is een vormgeving van een 40km/uur -weg* Dit in de vorm van een stadsboulevard die een gemengde functie heeft als ontsluitingsstructuur maar ook ruimte biedt aan een leefbare en kwalitatieve omgeving. Hierbij zal deze uitstraling ook samenhang hebben met het verkeersgedrag en een aangepaste snelheid rechtvaardigen.

*40km/uur betekent een snelheidslimiet van 50km/uur maar dat doormiddel van de fysieke inrichting en de instelling van VRI's een gemiddelde snelheid van 40km/uur wordt afgedwongen. Kansen op de Waterlandlaan ontstaan om ten eerste ruimte te maken in de omliggende parallelstructuur. Hierdoor zal kwaliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk vergroten.

Het nieuwe 30

Landelijk is er onderzoek gaande naar de maximum snelheid in de bebouwde kom. Dit naar aanleiding van de motie die is aangenomen in de Tweede Kamer betreffende om uit te gaan van een maximum snelheid van 30km/uur binnen de bebouwde kom. De verdere uitwerking van dit plan is tot op heden nog niet duidelijk. Wel starten verschillende grote steden met onderzoeken om de snelheidsverlaging en kansen en beperkingen in beeld te brengen.

Ook de gemeente Purmerend heeft hieraan bijgedragen in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam. Daarbij is onderzoek verricht naar de centrumstraten in Purmerend met een hoge verkeersintensiteit en een gemengd wegprofiel (Westerstraat). Vanuit deze onderzoeken worden nu landelijk verdere uitgangspunten geformuleerd voor de inrichting van 30km-wegen met een hoge verkeersintensiteit.

5.4.2 PARKEREN

Parkeernormen kunnen sterk verlaagd worden bij de uitbouw van de mobiliteitsstrategie voor het

AANDACHTSPUNTEN

- *Mobiliteitsplan Purmerend* en de rol van de Waterlandlaan in de verkeersstructuur van Purmerend.
- De uitwerking van de *Corridorstudie A7* en de effecten van de aanpassingen door CAHA7 op de gemeentelijke verkeersstructuur.
- Ontwikkeling van het landelijk uitgangspunt 30km binnen de bebouwde kom.

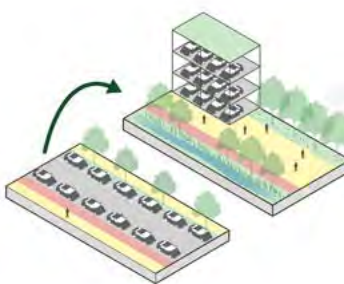
Waterlandkwartier. Door de knooppuntontwikkeling, dubbelgebruik (wonen-werken), het op grote schaal inzetten van deelmobiliteit en focus op nieuwe doelgroepen neemt de noodzaak voor autobezit af.

De uitwerking van het onderdeel parkeren vanuit het *Verkeersplan Purmerend 2040* is reeds in gang gezet. Dat betreft de inpassing van een parkeerverwijssysteem, de realisatie van een parkeergarage en de eerste uitbreiding van de regulatie van het parkeren in het Wagenweggebied en de omgeving van het stadhuis. Opvolgend zullen, zoals onderdeel was van het *Verkeersplan*, de omliggende gebieden zoals de Gors-Zuid worden omgezet naar een gereguleerd parkeersysteem. Deze basis van parkeergereguleerd gebied geeft ook de juiste mogelijkheden om meer te gaan sturen op de mobiliteitstransitie om een leefbare openbare ruimte te realiseren.

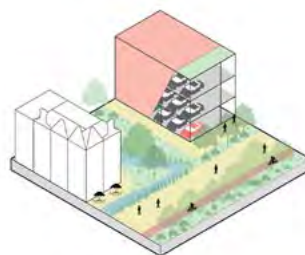
Omdat het parkeren geen los onderdeel is van de overige mobiliteitsvragen dient dit onderdeel bij de uitwerking van het stedenbouwkundig raamwerk een plaats te krijgen in het *Mobiliteitsprogramma van Eisen (MpvE)*. Belangrijke basiskennmerken die een plaats daarin moeten krijgen zijn:

- Het instellen van een 0-vergunningenregeling.
- Geen parkeervergunning voor een tweede auto voor de huidige woningen. Met een overgangsregeling voor de huidige bewoners.

- Parkeerkader fietsparkeren toepassen (in relatie tot autoparkeren).
- Parkeerkader deelmobiliteit regelen (centraal of decentraal).
- Bestuurlijk vastleggen van beleidsuitgangspunten voor het parkeren voor bewoners en bezoekers aan de start van de planontwikkeling in het MpvE.
- Inzetten op maximale flexibiliteit van de aanwezige parkeervoorzieningen door in te zetten op het verhuren van parkeerplaatsen i.p.v. verkopen.
- Parkeergebouwen (of een deel hiervan) zijn transformeerbaar of tijdelijk en flexibel op te schalen.
- Parkeren op loopafstand; niet langer gekoppeld aan de woning.
- Van bezit naar gebruik (minder privéauto's) en de deelauto binnen het parkeren een passende plaats geven.
- Flexibel maken van centrale parkeervoorzieningen zodat deze gaandeweg de ontwikkeling kunnen meegroeien of kunnen worden afgebouwd waardoor een optimalisatie ontstaat in vraag en aanbod.
- Centraal parkeren waardoor ontwikkelingen kunnen bijdragen (afkopen) van deze parkeervraag zodat er geen versnipperd parkeerareaal ontstaat.



Parkeren uit openbare ruimte



Flexibiliteit in parkeeroplossing (tijdelijke of transformeerbare gebouwde parkeeroplossingen)



Collectieve garages met ruimte voor deelmobiliteit

AANDACHTSPUNTEN

Binnen het *Verkeersplan* wordt uitwerking gegeven aan het uitbreiden van het gereguleerd parkeren naar de omgeving van het Waterlandkwartier en de Gors-Zuid. Bij de start van de ontwikkeling dienen de spelregels van het parkeren direct mee te lopen met de ontwikkeling zodat gestuurd kan worden op het mobiliteitsgedrag van het Waterlandkwartier. Onderdeel van deze strategie is de toepassing van parkeerregulering. Bij omliggende gebieden van het Waterlandkwartier wordt goed gemonitord wat het effect hiervan is en of er aanullende maatregelen zijn.

5.5 Uitwerking mobiliteitsstrategie

De ambities zijn helder, maar er is nog een aantal stappen te nemen om deze ambities om te zetten in concrete plannen. Dat vraagt enerzijds om verder onderzoek en beleid op mobiliteit in Purmerend en anderzijds om een nadere uitwerking van het stedenbouwkundig raamwerk en de ruimtevrage van mobiliteit in het Waterlandkwartier.

Raakvlakken structuurniveau Purmerend - mobiliteitsstudies en processen

Parallel aan de ontwikkeling van het Waterlandkwartier zijn de volgende studies gaande:

- *Mobiliteitsplan Purmerend*
- *Corridorstudie A7 (I&M)*
- *HOV studie Purmerend – Amsterdam (vervoerregio Amsterdam)*
- *Ontwikkelagenda Hoornselijn uitvoering (First Last Mile)*

Nadere uitwerking van het raamwerk en ruimtevrage mobiliteit

Binnen het stedenbouwkundige raamwerk dienen er op het gebied van mobiliteit, infrastructuur en ontwerp diverse studies uitgevoerd te worden om inzicht te krijgen in de mobiliteitsvragen en het ruimtegebruik in het plangebied. De uitwerking van deze mobiliteitsstudies dienen te landen in de uitwerking van het stedenbouwkundige raamwerk om de fysieke ruimtebehoefte beschikbaar te houden.

MpvE opstellen

Voor het Waterlandkwartier wordt een Mobiliteits Programma van Eisen opgesteld. In een MpvE staan alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. Het MpvE doet uitspraken over:

1. Effecten analyse scenario's Waterlandlaan in relatie tot de bereikbaarheid van het centrum

- Ruimtebehoefte openbaar vervoer functies:
- Ruimtereservering HOV-baan parallel aan het spoor
- Ruimtereservering Bushaltering - station:
 - » Onderzoek capaciteit - ruimtebehoefte - kwaliteit
 - » Optie bushalte Waterlandlaan
 - » Optie bushalte Weteringstraat
 - » Optie busstation nabij NS station

2. Ruimtereserveringen capaciteit (OV, autoverkeer en fiets):

- Infrastructuur Waterlandlaan en de benodigde gewenste capaciteit
- Rol Waterlandlaan binnen de stedelijke mobiliteit
- Kruispuntvormen Waterlandlaan onderzoeken

- » Purmersteenweg - Burg. Kooimanweg
- » Waterlandlaan - Wielingenstraat
- » Waterlandlaan - Waterlandplein
- » Waterlandlaan - Gorslaan

3. Capaciteit parkeren:

- Wenselijke capaciteit parkeervoorzieningen (boven en ondergronds)
- Centrale parkeervoorzieningen strategische locaties vastleggen binnen de ontwikkeling

4. Inpassing fietsstructuur en verbindingen (ruimtebehoefte):

- Inpassing inframaatregelen
- Slechten van de barrièrewerking Waterlandlaan
- Afstemming van structuren met fietsbeleid en toekomstvisie



Station Purmerend op het Stationsplein aan de Waterlandlaan





GEZOND & DUURZAAM



© Konstantin Stepanov | www.bwminds.com



©Christo Libuda, Lichtschwärmer



6.1 Integrale duurzaamheid

De manier waarop wijken bedacht en gebouwd worden, verandert in rap tempo. Dat is hoogstnoodzakelijk, want steden zijn grote vervuilers en zijn in tegenstelling tot wat wordt gedacht, niet heel geschikt als gezonde leefomgeving. Dat kan beter, zeker in het licht van de grote opgaven waar de wereld, Nederland en ook Purmerend voor staan: het behalen van de klimaatdoelstellingen van Parijs. Het maken van duurzame steden en wijken is een van de 17 hoofddoelstellingen. Met het ondertekenen van het Nederlandse Klimaatakkoord heeft ook Purmerend zich aan deze doelstelling verbonden.

Het Waterlandkwartier sluit op deze doelstellingen aan en wordt een integrale duurzame wijk. Dat gebeurt op drie manieren:

1. Het wordt een natuurinclusieve wijk, waarin elke ruimte in het gebied, zowel dak, gevel, grond en water, wordt gebruikt om bij te dragen aan de biodiversiteit en beleving van de stadsnatuur.
2. Het wordt een stuk stad dat gericht is op een gezonde leefstijl en waar pleinen en parken liggen die mensen uitnodigen en uitdagen om er te bewegen, te ontmoeten en te ontspannen. De voetgangers en fietsers staan centraal.
3. Het Waterlandkwartier wordt een klimaatadaptieve wijk met een schoon en aangenaam leefklimaat, dat bestand is tegen hevige regenval en extreme temperatuurschommelingen.

Met het vrijspelen van de openbare ruimte is er ruimte voor groen en natuurontwikkeling. Het gemengde programma en de vele voorzieningen in de plinten dragen bij aan de vorming van een levendige inclusieve wijk, waar door de diversiteit in woonprogramma plek is voor iedereen. Door de groene en hoge kwaliteit van de openbare ruimte en de eis voor een levendige plint gaan gebouwen een veel sterkere relatie aan met de openbare ruimte, wat zorgt voor meer sociale veiligheid en een intensiever gebruik van de openbare ruimte.

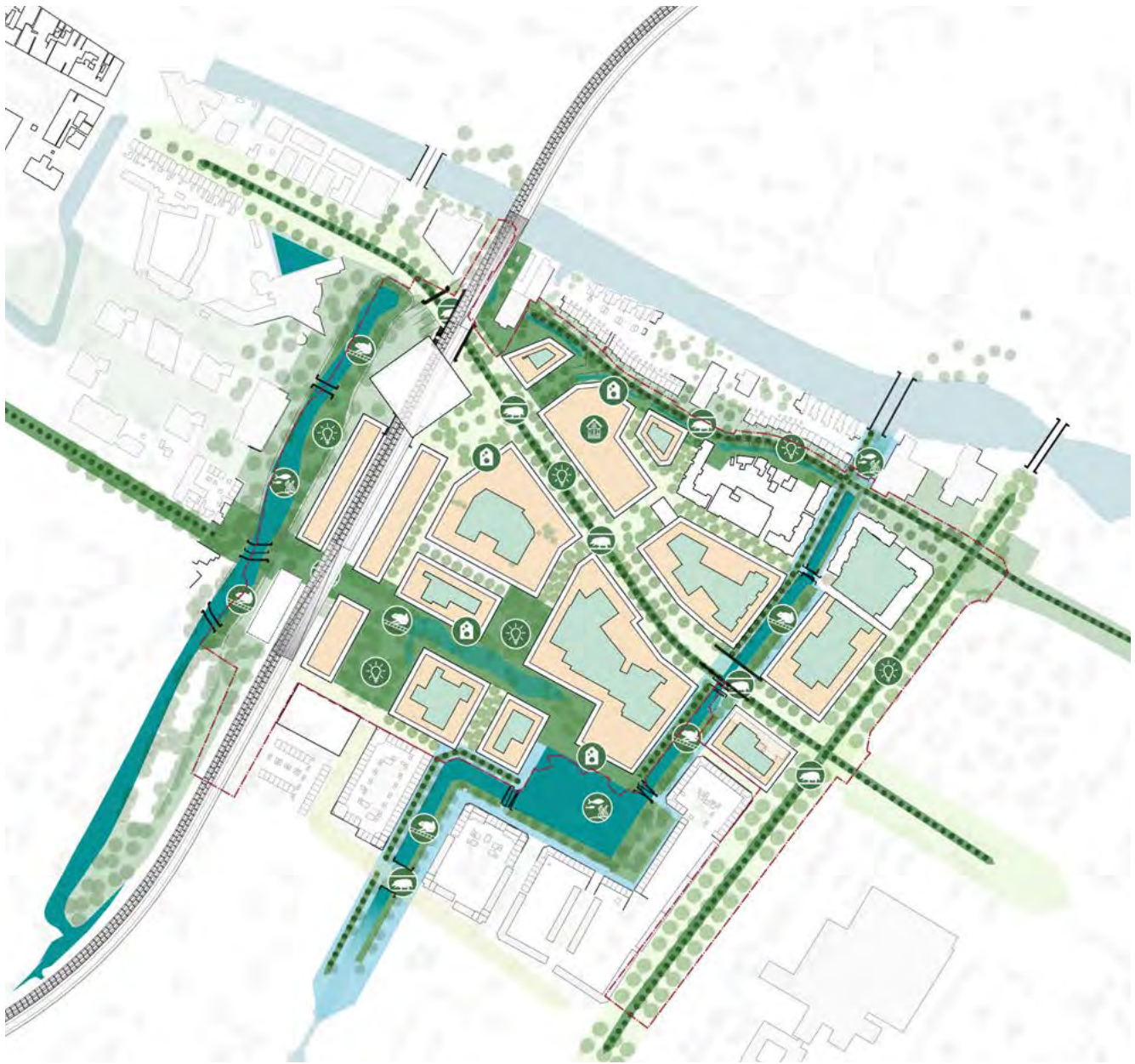
De duurzaamheid van de ontwikkeling van het Waterlandkwartier begint bij de keuze voor het verdichten van de bestaande stad en het bouwen in hoge(re) dichtheid. Dit levert een grote ruimtewinst op ten opzichte van het telkens weer uitbreiden van de stad. Tegelijkertijd bouwt Purmerend daarmee aan een compacte stad, die uitnodigt tot bewegen, waarbij voorzieningen en openbaar vervoer op korte afstand en eenvoudig te bereiken zijn met de fiets of te voet. Met de ontwikkeling van het Waterlandkwartier tot gemengd stedelijk gebied en de investering in de eigen lokale economie wordt Purmerend daarnaast minder afhankelijk van het ommeland, met name

Amsterdam, wat kan leiden tot een afname van grote vervoersstromen. Vervoersstromen die door de ontwikkeling van het multimodale OV-knooppunt ook duurzamer worden.

Door compact en in hoge dichtheid te bouwen stijgt de dichtheid van gebruikers- en daarmee het draagvlak voor voorzieningen en het delen en combineren van functies en vervoersmiddelen. Geheel in lijn met de Purmerendse traditie en ambitie wordt alle nieuwbouw gasvrij, met het streven om ook alle bestaande bebouwing gasvrij te maken.

6.1.1 LIVING LAB

De technologische ontwikkeling staat niet stil en daarom is het van belang de energieambities - zeker tijdens de uitwerking - steeds weer tegen het licht te houden. Zijn de voorgenomen maatregelen straks nog efficiënt en aantrekkelijk genoeg? En welke exploitatievorm past daar en is denkbaar voor bijvoorbeeld de warmtekoude voorziening? En kunnen de laadpunten in de parkeergarages en de zonnepanelen technisch en organisatorisch aan elkaar worden gekoppeld? De ontwikkeling van het Waterlandkwartier kan daarbij fungeren als een 'living lab' voor gezonde en circulaire gebiedsontwikkeling van de regio. Purmerend blijft vooroplopen in de transitie naar alle aspecten van duurzaamheid en een circulaire economie.



Legenda

Natuurinclusieve voorzieningen:

-  nestgelegenheden
-  faunapassage
-  onderwaterbos
-  natuurvriendelijke oever
-  natuurvriendelijke verlichting
-  amfibieën
-  structuur laan vogels en vleermuizen

Natuurlijke leefomgevingen:

-  parklandschap
-  natuurinclusieve binnentuin
-  stedelijk groen
-  groen dakenlandschap
-  natuurinclusieve gevels
-  ecologische oevers
-  water
-  bomen

6.2 Natuurinclusieve wijk

Groen levert een belangrijke bijdrage aan de fysieke en mentale gezondheid van bewoners en heeft een positieve invloed op het ervaren van geluk. Daarom is het belangrijk dat er in het Waterlandkwartier voldoende groen aanwezig is, dat het groen toegankelijk is, en dat het te beleven is. Het Waterlandkwartier wordt een natuurinclusieve leefomgeving waarin ruimte is voor plant, dier en mens. Dit betreft de straten, parken en pleinen van de openbare ruimte, en de tuinen, gevels en daken van gebouwen, groot en klein. In een natuurinclusieve wijk worden al deze plekken aangewend om de wijk natuurlijker en biodiverser te maken. Bij de uitwerking van het (beeld)kwaliteitsplan wordt een aanpak voor het Waterlandkwartier geformuleerd.

Om ervoor te zorgen dat de beleving van groen en natuur zo optimaal mogelijk is, kan een eenvoudige stelregel gebruikt worden met het principe van 3-30-300: elke bewoner heeft vanuit zijn huis uitzicht op tenminste 3 bomen; de openbare ruimte is voor minstens 30 procent bedekt met boomkroon; en elke woning heeft een park of openbare groenstructuur op maximaal 300 meter loopafstand. Daarnaast heeft het natuurinclusieve Waterlandkwartier een heldere opbouw:

1. Er zijn robuuste natuurlijke structuren in de wijk (zoals de Wilhelminalaan, de Spaarbekkenkade en de Waterlandlaan).
2. Er is een fijnmazige dooradering met groen (de pleintjes en straten).
3. Er is groen in de bouwblokken en op de gebouwen (daktuinen, hoven en gevels)

In de stedelijke ecologie vormen ook gebouwen een belangrijke schakel: daklandschappen en binnentuinen kunnen unieke natuurkwaliteit toevoegen, gevelgroen vormt hier een onmisbare verbinding. Bestaande en

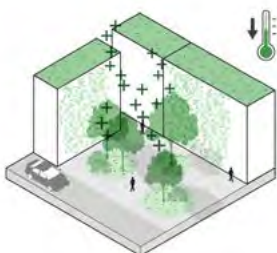
nieuwe groenstructuren in het Waterlandkwartier zijn op elkaar aangesloten en vormen aantrekkelijke, groene, parkroutes voor fietsers, wandelaars, hardlopers en skeelers en een groen netwerk voor de stedelijke ecologie.

Ecologie

De stad is natuurlijker dan gedacht. Vele soorten planten en dieren vinden er hun plek om te schuilen, voedsel te zoeken of zich voort te planten. Een stad met een rijke stadsnatuur staat gelijk aan een stad met een goed leefklimaat. Een stad met een rijke stadsnatuur zorgt er bovendien voor dat mensen uiteindelijk gezonder en gelukkiger zijn en beter voor elkaar en voor de stad zorgen.

Het Waterlandkwartier is een wijk met bestaande populaties van bijvoorbeeld huismussen, en aanwezige groenstructuren zoals het Spaarbekken. Er is in het gebied dus al een aardige biodiversiteit, maar een gebied met de omvang van het Waterlandkwartier kan bij de herontwikkeling in een nog grotere biodiversiteit voorzien en kan een grotere rol spelen in de ecologische hoofdstructuur van de stad Purmerend.

Bij de herontwikkeling van het Waterlandkwartier ligt een belangrijke rol voor de bestaande biodiversiteit. Er moet goed over worden nagedacht hoe bestaande kwaliteiten gewaarborgd kunnen blijven, maar ook hoe aanwezige habitats (ecologische leefomgevingen) die verdwijnen door de herontwikkeling elders in het gebied kunnen worden teruggebracht.



Creëren van een lommerrijke openbare ruimte, gericht op het minimaliseren van stedelijk hitte eiland en het creëren van aangename verblijfsplekken en routes (Minimaal 30% boomschaduw)



Versterken stedelijk ecosysteem met corridors en hotspots gekoppeld aan het ruimtelijk raamwerk



Natuurinclusieve openbare ruimte en bouwblokken (gevels en daken) gericht op flora, fauna en natuurbeleving



Legenda

-  Mogelijkheden voor sport, spel en ontspanning
-  Bruisend stedelijk plekken
-  Rustig park plekken
-  Rondje binnenstad
-  Hardloop rondje
-  Park rondje
-  Kayak route

6.3 Gezond stedelijk leven

De gezondheid van de bewoners wordt beïnvloed door de inrichting van de wijk. Het aanbod en de locatie van voorzieningen bepaalt voor een deel wat mensen eten, hoe ze bewegen en hoeveel sociale interactie er plaats vindt. Het is voor de sociale veiligheid en gezondheid belangrijk om met elkaar na te denken over gearrangeerde (en dus ontworpen) momenten van sociale interactie in de wijk zoals een op het oog onbeduidende ontmoeting met de buurman bij de eik in de binnentuin onderweg naar de parkeergarage of een kort gesprek met een onbekende medebewoner bij de watertap tijdens je hardlopronde. Het kan het verschil maken tussen je ergens thuis voelen of nadenken over verhuizen naar een andere plek.

Daarnaast mag ook het effect van groen in de leefomgeving op de mentale en lichamelijke gezondheid niet worden onderschat. Er is al meermaals aangetoond dat groen en natuur een rustgevende werking hebben en helpen om te 'ontstressen' en ook in de gezondheidszorg wordt steeds vaker gebruik gemaakt van de helende werking van groen nu uit meerdere onderzoeken gebleken is dat een groene omgeving patiënten onder meer helpt om sneller te herstellen. De strategie is om in het ontwerp en de inrichting van de openbare ruimtes, gebouwen, daken en binnengebieden in te spelen op de gezondheid van bewoners.

Om het Waterlandkwartier een plek te laten zijn voor gezond stedelijk leven, wordt de openbare ruimte ingericht op beweging en ontmoeting. Beweging in de stand van sport, spel en verplaatsing. De openbare ruimte is als uitdagende plek om rondjes te wandelen, te rennen, of om echt een sportieve prestatie te leveren; dat kan allemaal! Daarnaast is het een plek om te ontmoeten: om af te spreken met vrienden, familie, collega's. De openbare ruimte moet daarvoor een uitnodigende plek zijn. Het Waterlandkwartier kan zowel uitdagend als uitnodigend zijn.

Het Waterlandkwartier kent een robuust raamwerk van openbare groenstructuren. Deze structuren worden opgeladen met een divers publiek programma zoals

mogelijkheden voor ontspanning, beweging, sport en spel. Dit programma bedient inwoners op drie verschillende niveaus:

1. Stedelijke aantrekkingspolen (reuring)

Op het kruispunt van routes en structuren ontstaan logischerwijs drukker plekken. Het station, het Spaarbekken, de stedelijke waterkanten aan de Where en delen van de Stadsboulevard vormen de stedelijke aantrekkingspolen: het zijn plekken waar mensen uit de hele stad langs- en samenkomen en waar programma op stedelijk niveau wordt gepositioneerd.

2. Wijkparken (ruis)

Het lineaire park langs de Geulenstraat inclusief aangelegene kleine parken en pleinen, de Stationssingel en delen van de Stadsboulevard, fungeert op wijkniveau voor bewoner, scholieren en werknemers als ontmoetingsplekken.

3. Buurtplekken (rust)

Het Spaarbekken, de Purmerweg, de woonstraten en binnentuinen functioneren op buurtniveau en zijn plekken waar men rust kan nemen.

De nieuwe stadswijk nodigt uit tot bewegen en spelen: er zijn meerdere routes mogelijk voor zowel wandelaars en hardlopers, maar er zijn ook routes die goed toegankelijk zijn met de kinderwagen en voor mindervaliden. Deze worden interessant door de bovengenoemde trekkers. Vanuit de nieuwe stadswijk wordt het aantrekkelijk gemaakt om ook het landschap rondom de stad te verkennen: een dagelijks ommetje over de dijken langs Where en Ringvaart; op de fiets in 5 minuten in de Beemster en met de kano vanaf het haventje zijn tal van routes door stad en landschap mogelijk.

Het is belangrijk om verder te kijken dan het Waterlandkwartier en aantrekkelijke routes te maken naar het buitengebied. Er ligt een kans om het Waterlandkwartier in het netwerk van routes tussen de binnenstad en het buitengebied op te nemen en zo nieuwe aantrekkelijke groene ommetjes en routes naar het buitengebied te maken.














Stimuleren van beweging door toevoegen van actief programma en een verbonden netwerk van paden



Creëren aantrekkelijke groene ommetjes en routes naar het buitengebied



Legenda

- | | |
|---|---|
|  Oppervlaktewater met buffercapaciteit |  Infiltratiezones |
|  Infiltratiepark |  Waterretentie |
|  Sponstuin |  Vertraagde afvoer |
|  Polderdak |  Zuiveringsmoeras |
|  Waterstraat |  Duikerbrug |
| |  Gemaal |

6.4 Klimaatbestendige wijk

Kijkgroen bestaat niet en de dagen dat parken gezien werden als een plek om de hond uit te laten zijn allang voorbij. Ook Purmerend gaat hierin mee en onderkend dat groen vele functies vervult: als plek voor plant en dier om te schuilen, voedsel te vinden en voort te planten, maar ook als uitnodigende en uitdagende omgeving om te ontmoeten, bewegen en ontspannen. Maar er is nog meer: groen zorgt voor een aangenaam en klimaat in de stad: nu en in de toekomst.

Het klimaat bepaalt voor een belangrijk deel of de wijk gezond is en goed kan functioneren: heeft het een aangename temperatuur? Is de lucht schoon? Is er geen wateroverlast? In de stedelijke context het Waterlandkwartier liggen verschillende klimaat gerelateerde opgaven. Door klimaatverandering zal het vaker fors warmer en natter worden. Dit vereist een aangepaste inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld door het toevoegen van groen en water, groene gevels en groene daken en zorgen voor voldoende schaduwrijke plekken. In deze omschrijving zitten twee definities van klimaat opgesloten.

1. Klimaat gaat over de veerkracht en adaptatie van de stad aan wisselende klimatologische omstandigheden: het opvangen van hemelwater in tijden van extreme neerslag en het aanpassen van beplanting aan droge periodes zijn enkele concrete voorbeelden die van invloed zijn op de gezondheid van de woonwijk.
2. Klimaat gaat over het creëren van verblijfsplekken en routes met een aangenaam microklimaat. Een onderdeel hiervan is het creëren van schaduwrijke plekken, maar ook de elementen wind en regen spelen hier een belangrijke rol. En wellicht zijn er ook wel plekken waar je juist even in de (ochtend-) zon kunt zitten.

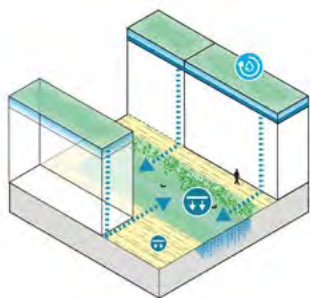
In een laaggelegen wijk als het Waterlandkwartier is, naast de groenstructuur, het water van groot belang om

een klimaatadaptieve wijk te ontwikkelen. Het water is de basis voor een levensvatbare groenstructuur en een natuurinclusieve woon- en werkomgeving.

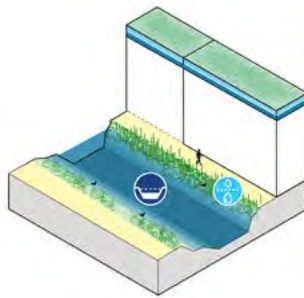
Om extreem droge en natte omstandigheden op te kunnen vangen, is in het Waterlandkwartier een veerkrachtig watersysteem ontworpen dat door de hele wijk verweven is. Dat watersysteem heeft voldoende water en schoon water doorstroming en de aanwezigheid van waterbeplanting en helofytenfilters.

Het veerkrachtige watersysteem is belangrijk om voor een aangenaam klimaat te zorgen in de wijk. Voldoende groot water heeft een verkoelend effect en zorgt bovendien voor veel verblijfsmogelijkheden voor lokale flora en fauna. Het watersysteem benut de unieke condities van de wijk: een relatief diepere grondwaterstand dan haar omgeving maakt infiltratie mogelijk; het Spaarbekken en de Stationsringel liggen relatief lager dan hun omgeving en functioneren als 'overloop' en buffergebied voor extreme neerslag. De infiltratie wordt gemaximaliseerd door permeabele straatprofielen die maximaal water doorlaten, zogenaamde 'zachte zijstraten'. In de zachte zijstraten wordt zo min mogelijk dichte verharding toegepast en de ruimte voor halfopen of open verharding gemaximaliseerd.

De wijk bestaat daarnaast uit een aantal 'performatieve parken' die naast hun functie als openbare ruimte ook in grote mate (groter dan andere openbare ruimte), bijdragen aan de beheersing van het hitte-eilandeffect door de aanwezigheid van bomen of stromend water, of als wadi. In een wadi wordt water vastgehouden en over een langere periode geleidelijk geïnfiltreerd in de bodem. Zo draagt de wijk bij aan een stabielere grondwaterstand voor heel Purmerend.



Veerkrachtig watersysteem gericht op maximale infiltratie in de bodem en minimaliseren plus vertragen afvoer. Groenstructuren functioneren als infiltratiegebied, straten worden zoveel mogelijk ingericht als waterstraten met permeabele verharding.

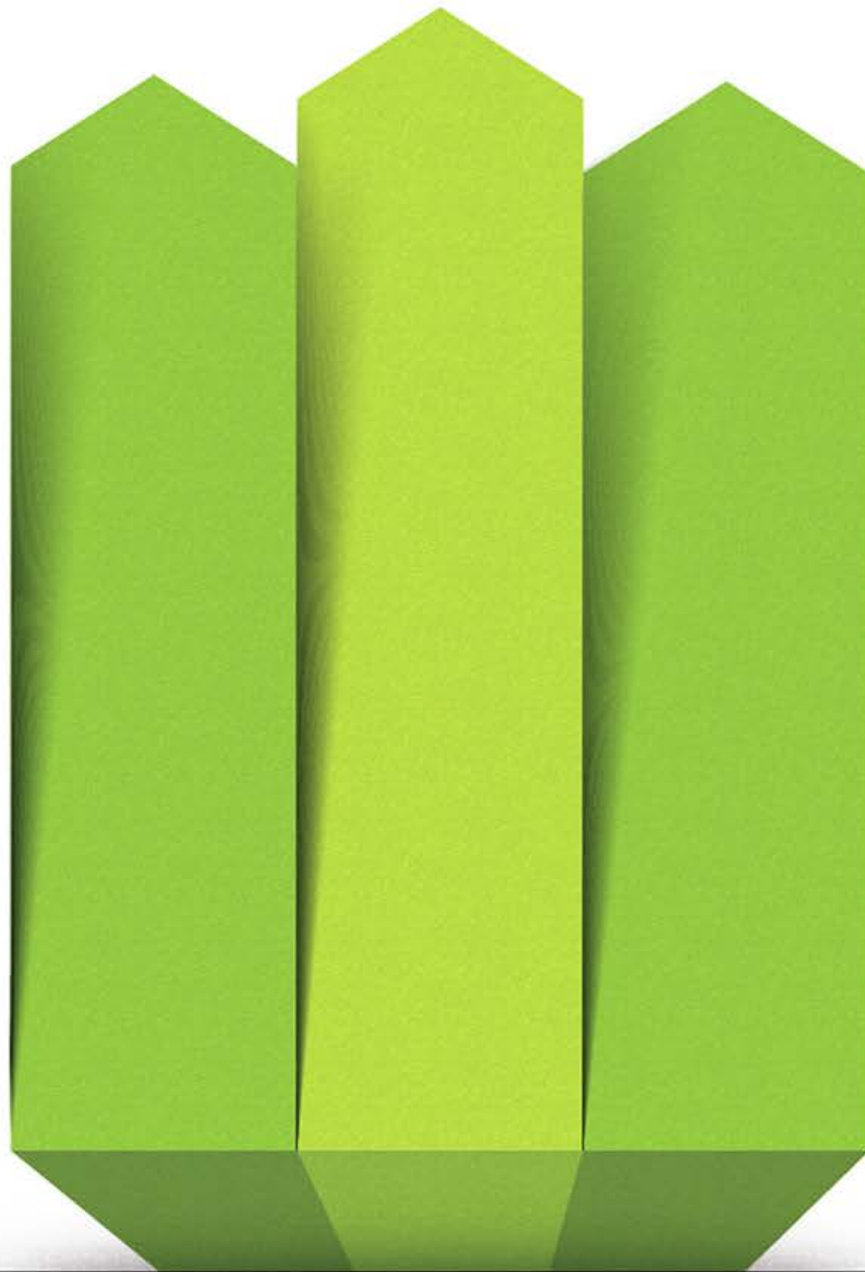


Omvormen bestaande waterlopen tot robuuste zelfzuiverende waterstructuren met ecologische oevers en buffercapaciteit. Het gebied kan een piekbui van 70mm per uur of 100mm in 2 dagen bergen.



GASVRIJ

PURMEREND - 100%



WWW.PURMERENDGASVRIJ.NL



6.5 Energie en circulariteit

De gemeente heeft in 2019 het Klimaatakkoord ondertekend en zich daardoor geconformeerd aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord. Dit betekent o.a. dat alle nieuwbouw in het Waterlandkwartier aardgasvrij moet zijn en dat de ambitie is om ook de bestaande bebouwing aardgasvrij te maken. Hier kan gebruik gemaakt worden van Stadsverwarming en zetten we in op zonnepanelen op het daken. De doelen zijn ook vertaald in landelijke normen. Zo moet alle nieuwbouw voldoen aan de BENG norm (Bijna Energie Neutrale Gebouwen).

Ook op het gebied van mobiliteit zetten we in op een duurzaam systeem. Meer ruimte voor de fiets en een optimaler OV dragen daar aan bij. Daarnaast gaat het vervoer ook steeds meer met fossielvrije brandstoffen. De elektrische auto's (en elektrische fietsen) nemen een vlucht. Om gebruik van elektrische auto's en fietsen te faciliteren worden er voldoende elektrische laadvoorzieningen geplaatst. De doelstellingen op het gebied van mobiliteit, klimaat en groen maken dat het Waterlandkwartier een duurzame stadswijk wordt van Purmerend met een gezonde leefomgeving

Er wordt in het Waterlandkwartier ingezet op meervoudig ruimtegebruik, optimalisatie en flexibiliteit van functies en hergebruik van materialen. Daarvoor is het van belang om de aanwezige infrastructuur en bebouwing in te zetten bij nieuwe ontwikkelingen in het Waterlandkwartier. Bij nieuwbouw wordt de verwachte gebruiksduur kritisch bekeken en worden gebouwen flexibel en transformeerbaar gebouwd om de levensduur te vergroten. Hergebruik van bestrating en straatmeubilair wordt toegepast waar mogelijk. De gemeente is hiervoor gebonden aan de uitgangspunten van de MRA Green Deal met betrekking tot circulair aanbesteden.

Daarnaast is er bij de ontwikkelingen in het Waterlandkwartier aandacht voor de deeleconomie. Dit levert meer ruimte op voor andere functies, omdat bijvoorbeeld door het gebruik van deelauto's en deelfietsen het ruimtebeslag voor parkeren afneemt. Daarnaast wordt restafval zo veel mogelijk beperkt en hergebruik van grondstoffen gestimuleerd door afvalscheiding en inzameling zo makkelijk mogelijk te maken. Bij de nieuwe Milieustraat wordt het dan weer duurzaam verwerkt. Circulair leven en ontwikkelen draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Daarin draagt iedereen een steentje bij.

In de economische visie is circulariteit als een van de pijlers van de gemeente opgenomen. Dit zorgt niet alleen voor duurzame gebiedsontwikkelingen, maar levert op de lange termijn ook meer werkgelegenheid op.

De maakindustrie in combinatie met de bouwopgaven bieden kansen om in te zetten op circulaire innovatie. Houtbouw is daarin een van de voornaamste aanknopingspunten. De gemeente Purmerend zet samen met Edam-Volendam een keten op van houtbouw. Van productiebos, tot kennis, onderwijs en een bouwhub. Ook in het Waterlandkwartier kan houtbouw en de kennis daarvan ingezet worden. De gemeente is ook aangesloten op MADASTER, een systeem waarmee bouwondernemingen inzicht (kunnen) krijgen in hergebruik van bouwmaterialen. Dit is breder dan alleen houtbouw. Het gaat dan ook om andere bouwmaterialen. De verwachting is dat er komende tijd meer gebouwen volgen. Kennisdeling op het gebied van circulaire productie wordt opgezet. Zo wordt het wiel niet telkens opnieuw uitgevonden worden en kunnen ondernemers van elkaar leren.



Wilhelminalaan-Geulenstraat als stedelijk route



Experiment

De groeikernen, bedacht in de jaren zestig werden gebouwd in de jaren zeventig. Dat viel samen met de opkomst van een nieuwe generatie van stedenbouwkundigen en architecten die, opgeleid in de jaren zestig, vol zaten met maatschappelijk ambities, geïnformeerd door de laatste sociale theorieën over de maatschappij en de nieuwste voorbeelden op het gebied van architectuur. Tegelijkertijd bouwden zij voor inwoners die heel anders waren dan de mensen voor wie de woonwijken van de jaren vijftig en zestig waren gebouwd. De nieuwe bewoners van de groeikernen waren gezinnen die tot de lagere middenklasse behoorden en een ander wereldbeeld hadden dan hun ouders en grootouders. Deze combinatie zorgde voor *eksperiment* en een vernieuwend elan in de architectonische uitwerking van de groeikern dat zelfs binnen de Nederlandse traditie van constante vernieuwing bijzonder is.

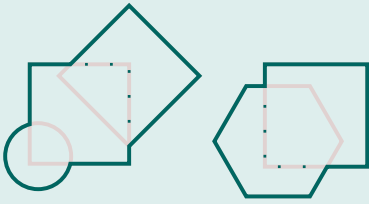
Inclusiviteit, persoonlijke ontwikkeling, transparantie, toeval, ontmoeting, afwisseling, authenticiteit, herkenbaarheid, historie en ecologie waren waarden die overal werden nagestreefd. Dit leidde onder ander tot het vrij combineren, met soms bijzonder combinaties, van functies die elkaar positief zouden verrijken. In de architectonische en stedenbouwkundige vormgeving zijn variatie en differentiatie dominant: veel plannen uit deze periode bevatten complexe verkavelingsschema's en een gevelopbouw met hoogteverschillen,

ritmeveranderingen en toegevoegde, beeldbepalende elementen als dakoverstekken, balkons, pergola's, korte galerijen en trappen, en verspringingen.

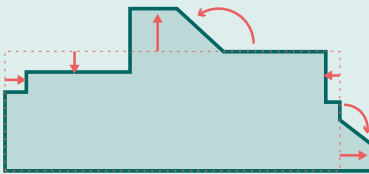
Kenmerkend zijn de experimenten met een gevarieerd stedelijk beeld door thematische verkavelingsstructuren, nieuwe schakelmogelijkheden en plasticiteit in bouwmassa's. De projecten passen zich aan op de karakteristieken van de bestaande (binnenstads) omgeving, met daarbij als uiting van stedelijkheid de menging van wonen met andere functies. Binnen de vernieuwende woonomgeving werden projecten in hoge dichtheid gebouwd, ook met meervoudig ruimtegebruik. Er werd geëxperimenteerd met een nieuwe verhouding tussen het privé en collectief domein en de toepassing van gescheiden verkeersontsluitingen werden toegepast met nieuwe parkeeroplossingen. Zo werd in de structuurschets voor de Gorslaan Noord gestudeerd op gebouwd parkeren onder de gebouwen. Uit plannen uit deze periode blijkt het belang van het creëren van betekenisvolle openbare ruimte, die een gevoel van herbergzaamheid, eigenheid en de mogelijkheid tot identificatie oplevert.



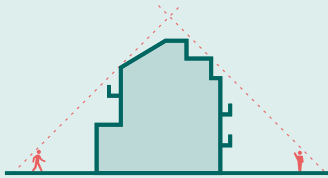
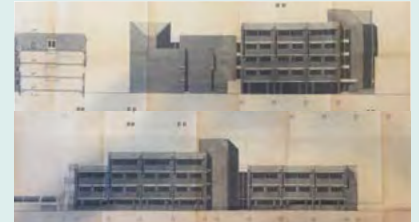
Groekern architectuur in de jaren zeventig



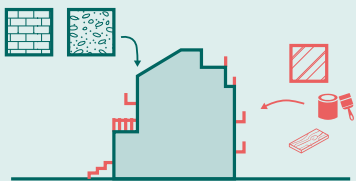
Bebouwing bestaat uit geometrische elementen en structuren



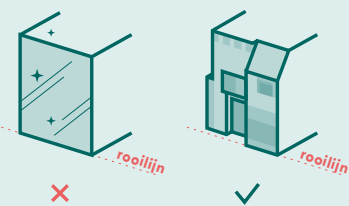
'schaalverkleining' binnen een volume



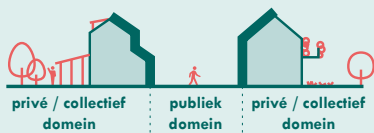
De menselijke schaal



Voornamelijk beton en baksteen met gevelbeplating; Experimenten met andere gevelmaterialen waaronder hout



Een gevelopbouw met hoogteverschillen, ritmeveranderingen en toegevoegde beeldbepalende elementen (bijvoorbeeld balkons)



Interventies door gebruikers vinden plaats aan de achterzijde. Het straatbeeld blijft uniform en veelal ongewijzigd



Stapeling van een het verweven van programma's. Meervoudig ruimtegebruik





**GROEIKERN VAN DE
TOEKOMST**

7.1 Stedenbouwkundig concept

Het stedenbouwkundig concept voor de ontwikkeling van het Waterlandkwartier is gebaseerd op de principes van de groeikernen architectuur, vertaald naar de eenentwintigste-eeuwse stad. Uitgangspunten uit de architectuur van de jaren zeventig komen terug in de ambities van vandaag. Er wordt in het Waterlandkwartier gebouwd in hoge dichtheid met meervoudig ruimtegebruik, levendige plinten een aantrekkelijke en betekenisvolle openbare ruimte en aandacht voor de menselijke maat en de stad op ooghoogte.

Het Waterlandkwartier wordt opgebouwd uit samengestelde bouwblokken variërend in schaal en bouwhoogte. De bouwblokken zijn opgebouwd uit verschillende panden, waarbij bestaande en nieuwe panden naast elkaar kunnen voorkomen. Er wordt in het bouwblok gestreefd naar een verticale ritmering en een wisselende bouwhoogte (levendige bouwmassa en skyline).

De bebouwing bestaat uit een 'onderbouw' en een eenentwintigste-eeuwse skyline bestaande uit optoppingen en hoger gebouwen, die in hoogte afnemen richting de omliggende woonwijken. De onderbouw bestaat uit bestaande en nieuwe gebouwen met een goothoogte van 4 tot 6 bouwlagen. De onderbouw staat stevig met de voeten op de grond en refereert in haar architectuur naar de jaren zeventig. De bovenbouw, ook wel de eenentwintigste-eeuwse skyline, is duidelijk anders. Zij wordt gekenmerkt door lichte en transparante volumes van glas, hout, beton en groene gevels en elementen. De eenentwintigste-eeuwse skyline bestaat uit beperkte optoppingen (maximaal 2 tot 3 bouwlagen en hogere gebouwen variërend tussen de 8 en 14 bouwlagen).

Het Masterplan geeft een aanzet voor de zonerings- en spelregels die goede overgangen naar bestaande woningen en wijken borgen. De zonerings- en spelregels worden in het vervolgtraject verder uitgewerkt. De combinatie van het robuuste en groene raamwerk,



+

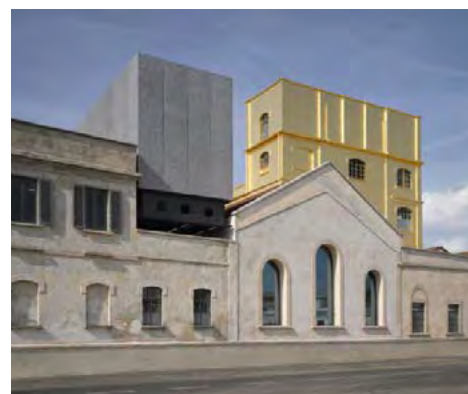


Stedenbouwkundig concept

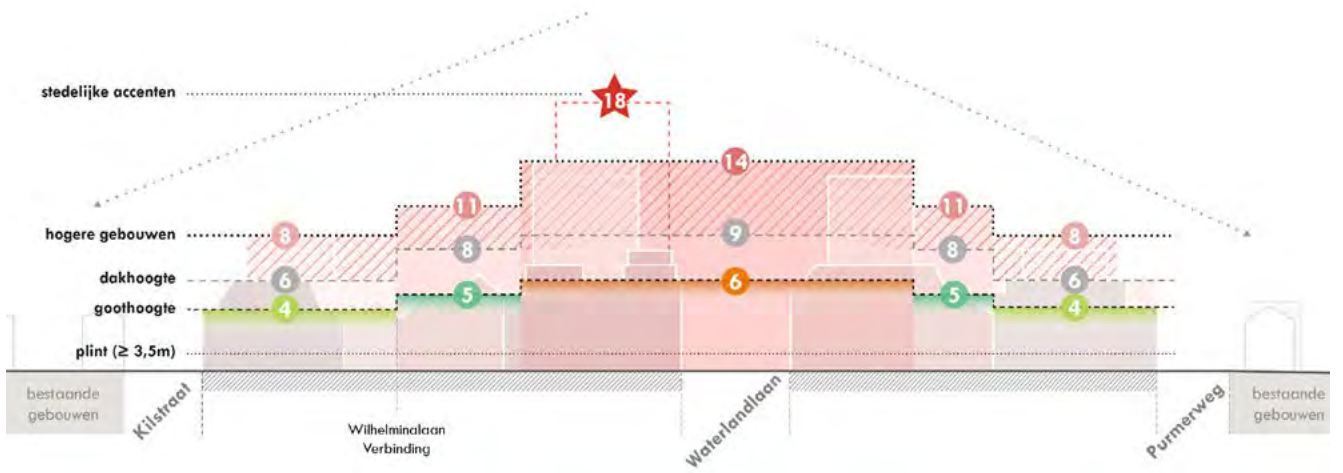
de samengestelde bouwblokken, met een onderbouw met wisselende hoogtes en een verticale ritmering en de eenentwintigste-eeuwse skyline bestaande uit optoppingen en hogere gebouwen met het gevarieerde dakenlandschap geeft het Waterlandkwartier een sterke eigen identiteit.

Beeldkwaliteit

Het stedenbouwkundig concept voor de bebouwing is omgezet in een beknopt aantal principes voor zowel de boven- als onderbouw van de nieuwe bebouwing in het Waterlandkwartier. Deze principes vormen de aanzet voor de definiëring van de beeldkwaliteit van de nieuwe bebouwing in het Waterlandkwartier. De beeldkwaliteit uit zich in criteria ten aanzien van de opbouw van de bouwblokken (korrel, bouwhoogte, onderbouw, bovenbouw), de invulling en vormgeving en programmering van de plinten en het ontwerp van de binnenterreinen.



Referentiebeelden van bebouwing met een duidelijk onderscheid tussen onder- en bovenbouw



hogezone met richtlijnen voor hoge gebouwen

Stedelijke accenten

zoekgebied stedelijke accent

Hogere gebouwen

- max. 14 bouwlagen
- max. 11 bouwlagen
- max. 8 bouwlagen

Goothoogte

- max. 6 bouwlagen
- max. 5 bouwlagen
- max. 4 bouwlagen

Zonering bouwhoogte

7.2 Principes bebouwing

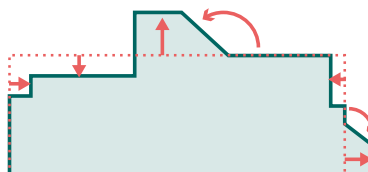
7.2.1 GROEIKERN ONDERBOUW PRINCIPES

Om stedelijkheid met een hoge kwaliteit te bieden, wordt in het Masterplan gewerkt met een basislaag, de zogenaamde onderbouw, die oploopt van 3 bouwlagen aan de randen van het Waterlandkwartier tot 6 bouwlagen aan de Waterlandlaan. De onderbouw is opgebouwd uit bestaande en nieuwe panden en wordt getypeerd door een jaren zeventig 'groeikernen' architectuur. De onderbouw bestaat uit panden die veelal breder dan hoog zijn. Typerend is de schaalverkleining in de gevel, waarmee een verticale geleiding wordt verkregen door middel van detaillering, verkleiningen van bouwmassa's, setbacks, erkers en dergelijke. De architectuur is robuust, veelal van baksteen en eerlijke, hernieuwbare materialen.

De onderbouw krijgt aan de straatzijde zo veel mogelijk een levendige plint. De plint wordt daarbij ingevuld met commerciële, maatschappelijke of culturele functies, entrees tot de gebouwen en actieve woon/werkruimten. Plinten zijn door het gehele gebied minimaal 3,5 meter hoog, om functiewijziging en flexibiliteit in invulling mogelijk te maken, met uitzondering van plekken waarvan mag worden verwacht dat de plint voornamelijk een woonfunctie zal hebben.



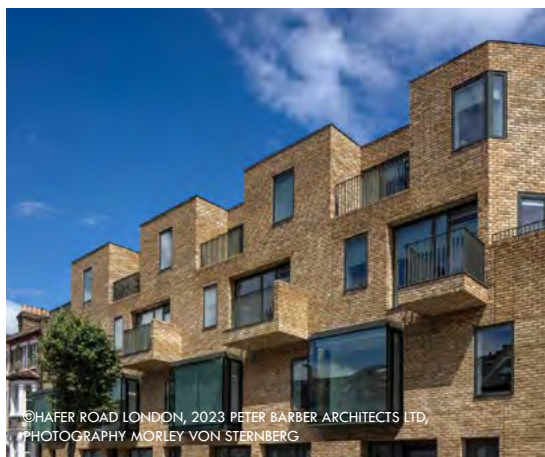
De onderbouw bestaat uit bouwblokken die breder zijn dan hoog



Schaalverkleining vindt plaats binnen het volume



Een verdere schaalverkleining vindt plaats in de gevel



©HAFER ROAD LONDON, 2023 PETER BARBER ARCHITECTS LTD, PHOTOGRAPHY MORLEY VON STERNBERG



©HAFER ROAD LONDON, 2023 PETER BARBER ARCHITECTS LTD, PHOTOGRAPHY MORLEY VON STERNBERG



© LEVS ARCHITECTEN, PHOTO OSSIP VAN DUIVENBODE

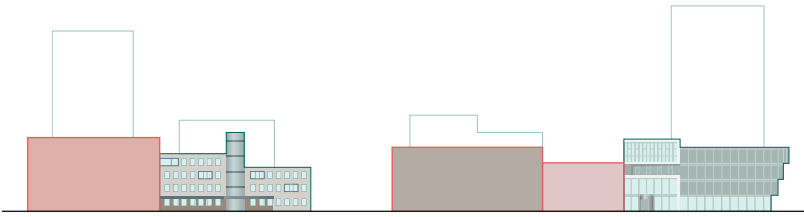


©DE GOUDEN LINIAAL ARCHITECTEN PHOTO: BART GOSSELIN



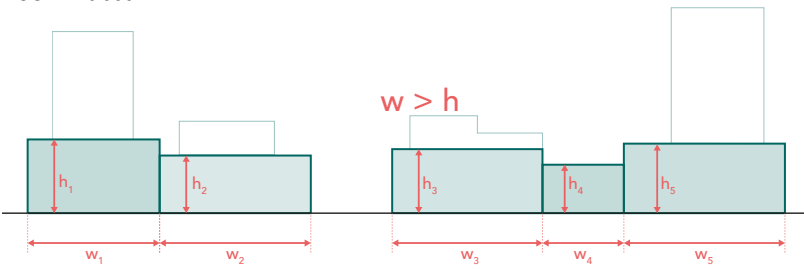
©HAFER ROAD LONDON, 2023 PETER BARBER ARCHITECTS LTD, PHOTOGRAPHY MORLEY VON STERNBERG

Integreer oud en nieuw



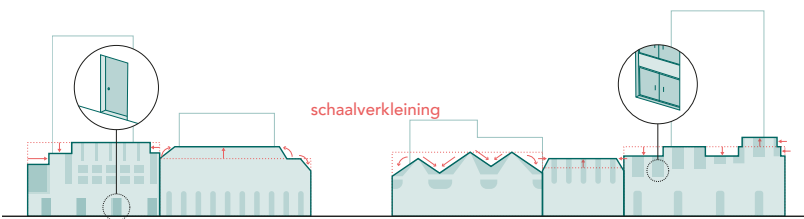
De onderbouw bestaat uit nieuwe en bestaande gebouwen

Bouwmassa



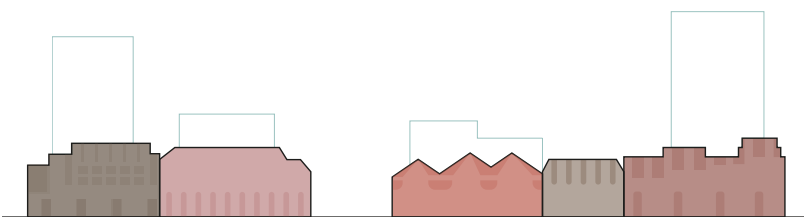
De onderbouw bestaat uit verschillende panden waarvan die veelal breder dan hoog zijn

Schaalverkleining



Schaalverkleining binnen grotere massa; architectonische elementen worden onderdeel van het gevelontwerp

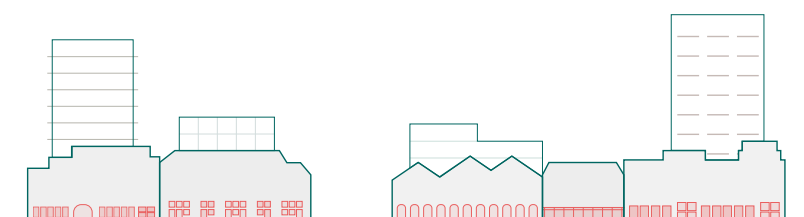
Materialiteit



De onderbouw wordt veelal opgetrokken uit baksteen en/of beton



Levendige plint

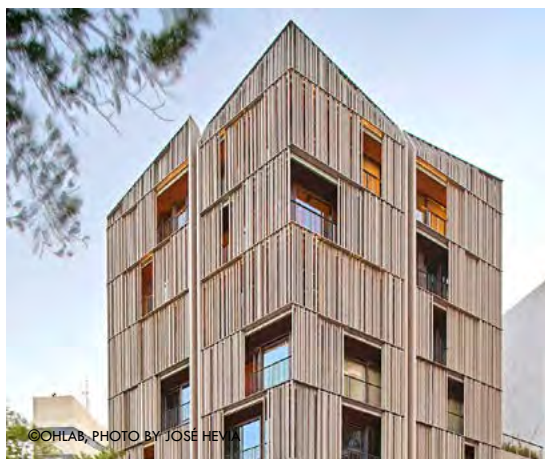


Aan de openbare ruimte grenzende gevels en buitenruimtes zijn levendig en nodigen uit tot ontmoeten

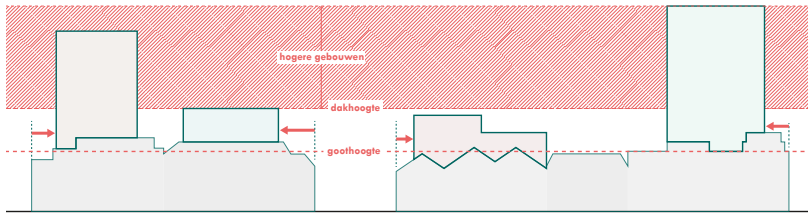
7.2.2 EENENTWINTIGTE-EEUWSE SKYLINE PRINCIPES

Boven op de basislaag komen kleine en middelhoge optoppingen (2 tot 3 bouwlagen) en hogere gebouwen, die zichtbaar verschillen van de onderbouw. De hogere gebouwen zijn slank, licht, goren, van hout, en contrasterend met de onderbouw. De hogere gebouwen zijn tussen de 6 tot 15 bouwlagen hoog. Zodoende ontstaat er een nieuwe, middelhoge skyline van kleinere en hogere gebouwen. Voor de hogere gebouwen gelden specifieke richtlijnen zoals een beperkt vloeroppervlak voor een hoger gebouw en een zekere onderlinge afstand tot elkaar.

Om de ervaring van hoogte in de bebouwing op straatniveau te beheersen en de hogere bebouwing als herkenbare nieuwe laag te onderscheiden van de basislaag worden setbacks als middel ingezet. De bouwdelen boven de goothoogte (optoppingen en hogere gebouwen) worden in zijn geheel teruggelegd van de rooilijn. Deze setback zorgt voor licht en lucht op straatniveau en draagt tevens bij aan het terugdringen van windval bij hogere gebouwen.

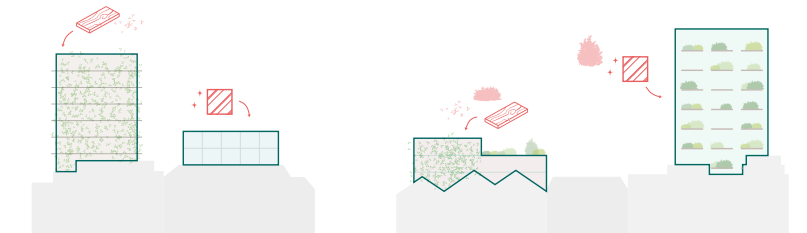


Bouwmassa

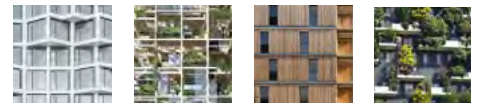


Optopping met ruime setback boven goothoogte, met speciale regels voor hogere gebouwen

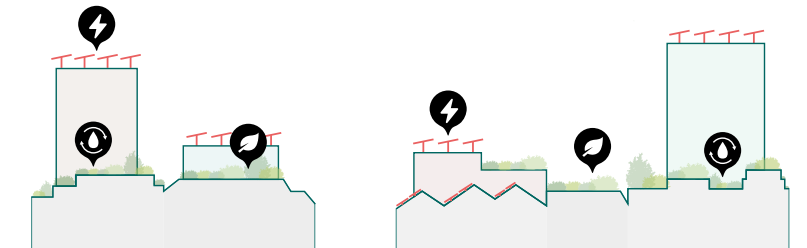
Materialiteit



Een combinatie van glazig, licht, doorzichtig materialen, duurzaam materialen, en groen

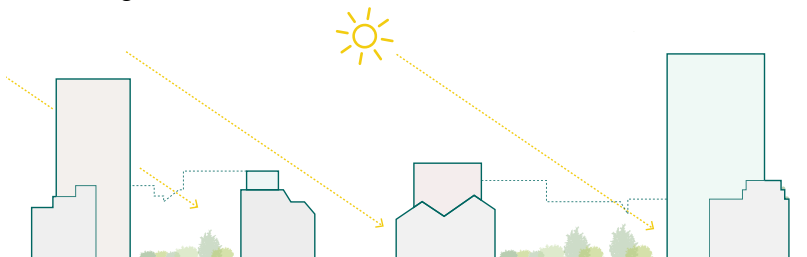


Daklandschap



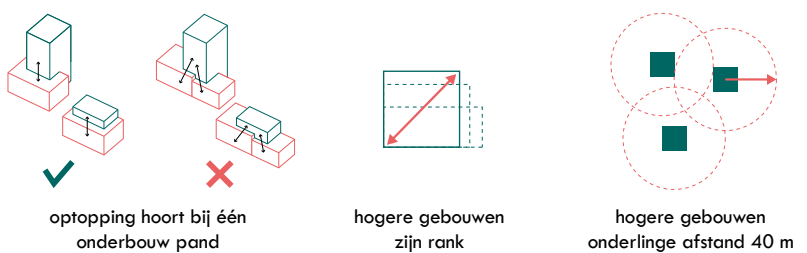
Duurzaam gebruik van de (collectieve) buitenruimte: 50% groen dak; 50% zonne-energie of waterverzameling

Zon en daglicht



Een goede mix van hogere gebouwen, optoppingen en gebouwen in een blok zodat er voldoende zonlicht op het binnenterrein en de openbare ruimte valt

Hogere gebouwen regels



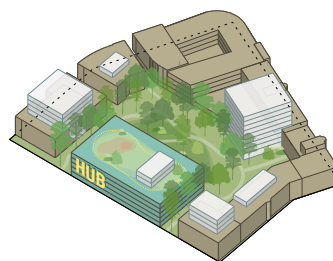
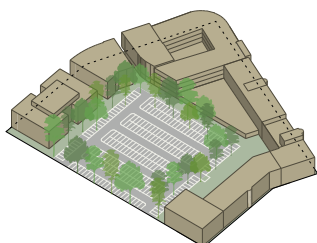
Voor hogere gebouwen en het stedelijk accent geldt een aantal specifieke richtlijnen.

7.2.3 VOORBEELDUITWERKING

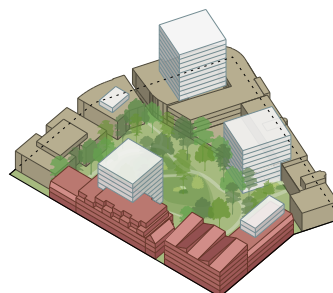
De voorbeelduitwerkingen geven een mogelijk toekomstbeeld voor de lange termijn ontwikkeling in het Waterlandkwartier waarbij op grote schaal ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Beide voorbeelduitwerkingen zijn een ruimtelijke vertaling van de opgave voor het Waterlandkwartier op basis van het ruimtelijk raamwerk, het stedenbouwkundig concept en de principes voor de bebouwing. Beide voorbeelduitwerkingen zijn indicatief voor een ontwikkeling, maar kunnen niet gelezen worden als een concreet plan. De ontwikkeling van het Waterlandkwartier gaat in de komende jaren verder vorm krijgen. Wat, waar en door wie ontwikkeld wordt, hangt sterk af van private initiatieven van eigenaren in het gebied. Het Masterplan geeft het kader waarbinnen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

Als voorbeeld van deze flexibiliteit in ontwikkeling zijn voor het bouwblok tussen de Waterlandlaan, Wielingenstraat, Poelstraat en Slenkstraat een vijftal ontwikkelingsrichtingen geschetst waarin het bouwblok op verschillende wijzen transformeert.

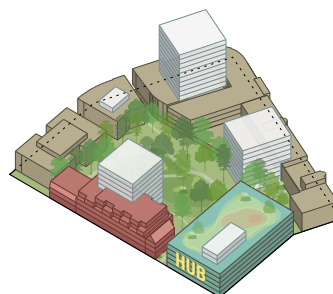
bestaande situatie



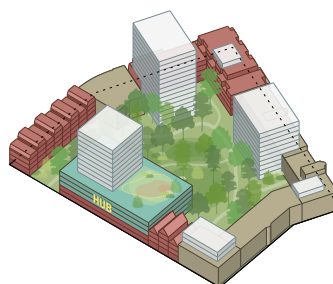
MINIMALE ONTWIKKELING
behoud van bestaande panden, met optopping en de toevoeging van een mobiliteits-HUB op de parkeerplaats



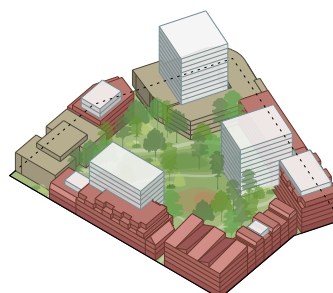
GEDEELTELIJKE SLOOP
beperkte sloop-nieuwbouw in het blok met optoppingen en een ondergrondse parkeergarage



GEDEELTELIJKE SLOOP MET MOBILITEITSHUB
beperkte sloop-nieuwbouw in het blok met optoppingen en de toevoeging van een mobiliteits-HUB

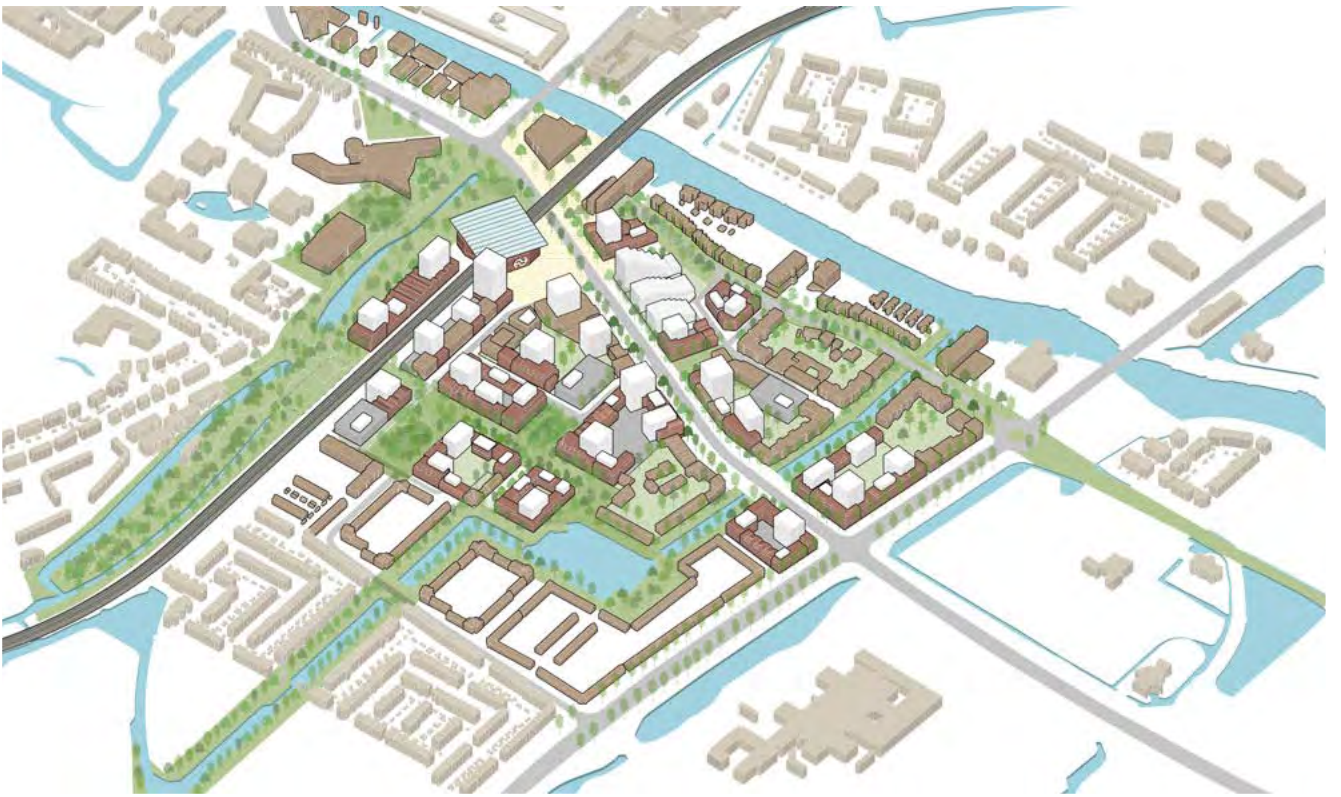


GEDEELTELIJKE SLOOP MET MOBILITEITSHUB
sloop-nieuwbouw in het blok met optoppingen en de toevoeging van een mobiliteits-HUB

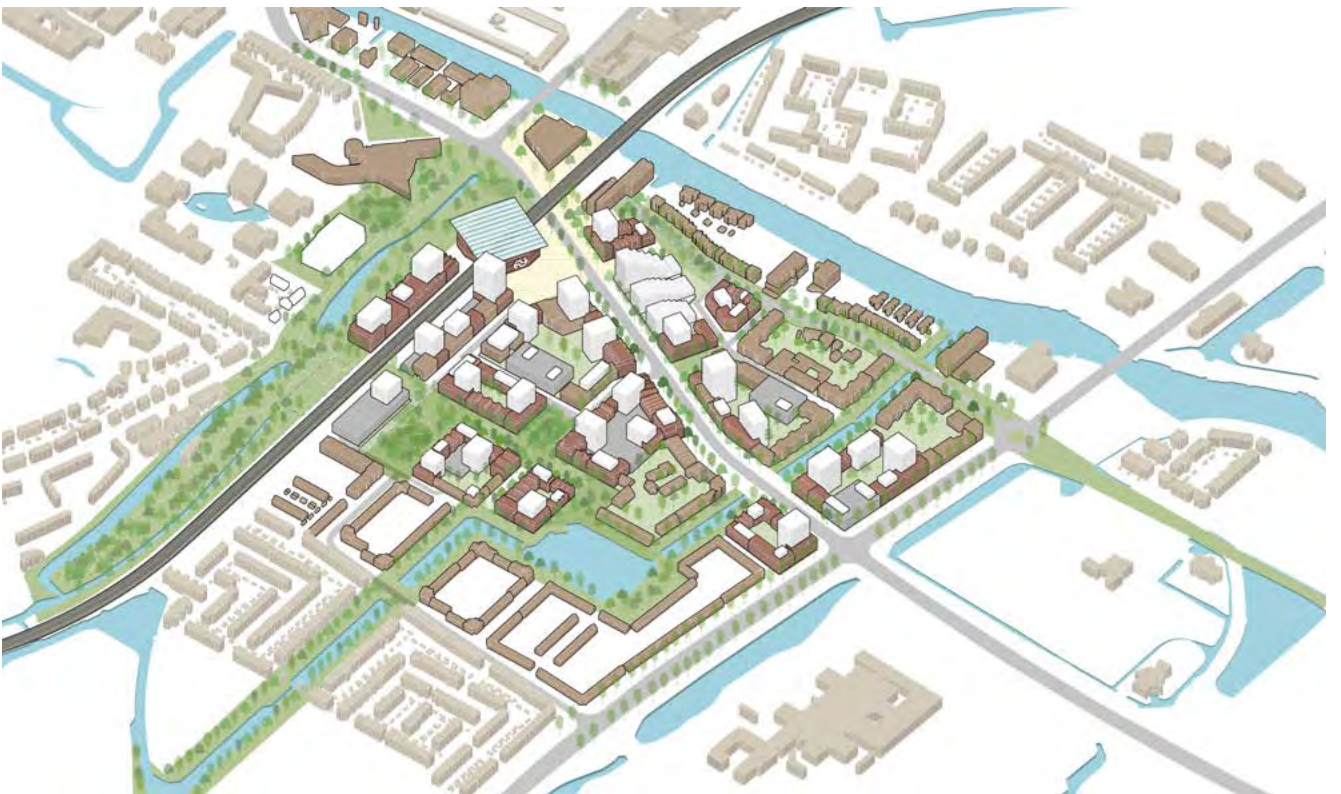


STEVIGE ONTWIKKELING
sloop-nieuwbouw in het blok met optoppingen en de toevoeging van een ondergrondse parkeeroplossing

voorbeelduitwerking 1



voorbeelduitwerking 2



8 ADAPTIEF PLAN



8.1 Adaptief plan

Een blauwdruk voor het Waterlandkwartier, waarin alles vast ligt op het vlak van programma, dichtheid, bouwvolumes en architectuur, is niet meer van deze tijd. De gemeente neemt een andere rol aan in het gehele proces. De kwaliteiten en beleidsambities zijn verankerd door middel van enerzijds heldere spelregels en ambities, maar er is ook voldoende flexibiliteit ingebouwd voor wijzigingen in programma, de markt en gebruikers. Het Waterlandkwartier is een grote ontwikkeling in Purmerend, die om een zorgvuldige inpassing vraagt. Voor veel inwoners en ondernemers van Purmerend wordt deze binnenstedelijke verdichting wellicht met argusogen bekeken. De grote opgave ligt daarom niet alleen in het goed ruimtelijk inpassen van de transformatie, maar ook in het creëren van draagvlak voor nieuwe ontwikkelingen. Bewoners, ondernemers, initiatiefnemers, vervoersorganisaties, overheden, regio partners, marktpartijen en andere belanghebbenden moeten betrokken worden bij dit proces. Mensen zouden daarbij geactiveerd moeten worden om het samen te gaan doen. Dan kan de kracht vanuit de gemeente zelf gebruikt worden bij de uitvoering van de visie.

Het plan wordt niet in één keer gemaakt, maar zal in stappen ontwikkeld worden. Het gebied zal over een periode van 15 jaar veranderen tot een hoogwaardig leefgebied waarbij wonen, werken en verblijven samenkomen. Een gebied waarbij de mobiliteit een verbindende factor voor de stad en regio zal zijn.

8.1.1 SAMEN STAD MAKEN

De transformatie van het Waterlandkwartier is dermate groot dat het terecht een nieuwe stap in de ontwikkeling van Purmerend wordt genoemd. Dergelijke ontwikkelingen leiden alleen dan tot een gezonde, leefbare stad als het als een gezamenlijke reis van bewoners, lokale overheid, marktpartijen, ondernemers en instellingen wordt opgepakt. Met andere woorden: de stad maak je samen. Participatie en communicatie zijn de middelen die we inzetten om de stad te betrekken en een stem te geven in de ontwikkeling.

Van buiten naar binnen

Sinds de start van het onderzoek naar de mogelijkheden voor binnenstedelijke ontwikkeling in dit gebied is er van buiten naar binnen gewerkt. Dat begon met het meenemen van bewoners en ondernemers uit het gebied in wandelingen door het gebied. Deze lijn is voortgezet bij het uitwerken van het Masterplan. In een drietal digitale participatiesessies met bewoners is het plan op hoofdlijnen toegelicht en is er vervolgens in deelsessies de diepte ingegaan. Mobiliteit, stedenbouw, openbare ruimte en programma vormden de thema's waarover het gesprek is gevoerd. Bewoners kregen in de sessies vragen voorgelegd die de opmaat voor een verder gesprek vormden. Voor deze sessies is gebruik gemaakt van een laagdrempelige digitale participatietool. In totaal hebben ongeveer 70 bewoners

deelgenomen aan de participatiesessies. Tijdens deze sessies werden zorgen van de deelnemers over bouwhoogten, bereikbaarheid (auto en openbaar vervoer) en kansen voor het Waterlandkwartier (meer groen en voorzieningen) besproken. Op basis van de gesprekken zijn elementen uit het masterplan aangepast (bouwblokken en zonering) en zijn onderzoeksvragen (opzet openbaar vervoer en mobiliteit in het Waterlandkwartier) gedefinieerd die in de komende periode verder onderzocht en uitgewerkt worden.

Naast de bewonerssessies is er ook een sessie met ondernemers uit het gebied geweest. Deze was meer informatief van aard, maar leverde ook een goed beeld van de vragen en zorgen die leven bij ondernemers. Niet onbelangrijk: kansen worden ook gezien.

Doorlopende dialoog

Participatie en communicatie blijven een belangrijke rol houden in de verdere ontwikkeling van het gebied. Vanuit communicatie stellen we ons ten doel om in dialoog te zijn en te blijven door transparant te informeren, te betrekken en daarmee draagvlak te verdienen voor de keuzes, besluiten en plannen in het Waterlandkwartier en langs de Waterlandlaan.

Participatie is expliciet bedoeld om de plannen te verrijken met lokale kennis en ideeën, zodat ze beter worden en optimaal zijn voor Purmerend en haar inwoners in relatie tot de regio. In de praktijk zijn communicatie en participatie onlosmakelijk met elkaar verbonden. Onze werkwijze is interatief.

In de communicatie verbinden we actief met andere ontwikkelingen in de stad, we bouwen voort op de gesprekken die al gevoerd zijn en zorgen dat iedereen kan meepraten. Dat doen we fysiek waar mogelijk en online indien nodig. Uitgangspunt is altijd om de verbinding te blijven zoeken en om gesprekken te voeren rond concrete thema's waarbij de geleverde input ook werkelijk een rol kan spelen. De eerste mijlpalen die na vaststelling van het stedenbouwkundig masterplan hiervoor in aanmerking komen zijn de uitvoeringsstrategie en het beeldkwaliteitsplan, alvorens we overgaan van de planfase naar de uitvoeringsfase van de transformatie van het Waterlandkwartier.

8.1.2 FASERING

Een adaptief plan kent geen vooropgezette planning en is afhankelijk van initiatieven die vanuit de markt tot stand komen. Het gebied ontwikkelt zich op basis van de snelheid en dynamiek van de markt. De basis voor een adaptief plan ligt bij de samenwerkingsplanologie, waarbij de initiatieven worden getoetst aan de hand van kaders die de gemeente voor het gebied heeft gesteld. Voor een

belangrijk deel zal de transformatie op deze wijze tot stand komen. Dit Masterplan vormt hiervoor de basis. In de vervolgstappen zijn voor een aantal vraagstukken en gebieden nadere uitwerkingen nodig. Dit zijn uitwerkingen op stedenbouwkundig niveau waarin zaken als massa, beeldkwaliteit en rooilijnen nader worden geduid, die uiteindelijk leiden tot een bestemmingsplan dan wel omgevingsplan.

De veranderingen in het gebied zijn direct zichtbaar en herkenbaar te koppelen aan de nieuwe koers. De gemeente zet in op plekken waarvan zij eigenaar is en die relatief makkelijk zijn te ontwikkelen aan de hand van de kaders van kwalitatieve en programmatische spelregels. Met deze ontwikkelingen op korte termijn wordt tevens een start gemaakt met de uitbouw van de mobiliteitsstrategie voor het Waterlandkwartier. Door middel van de realisatie van collectieve parkeergarages (mobiliteitshubs) wordt ruimte vrijgespeeld om op korte termijn het openbaar gebied naar een hoger niveau te tillen en te transformeren naar een aantrekkelijke verblijfslocatie waar voetgangers en fietsers de ruimte hebben.

In de eerste fase van de transformatie van het gebied is *placemaking* belangrijk: het gebied met tijdelijke initiatieven op de kaart zetten. Dit kan variëren van het met tijdelijke initiatieven en evenementen de levendigheid op straat te vergroten tot het verstevigen van de economische en maatschappelijke motor van het gebied. Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld werkplekken te creëren voor startups en innovatieve bedrijven of een activiteitencentrum in de leegstaande kantoorpanden rondom het spoor.

De eerste aanzet wordt gegeven aan het maken van een OV-punt: het gebied wordt ontsloten op het lokale en regionaal busnet waarmee het centrum en het Waterlandkwartier direct ontsloten worden en al een samenhang met elkaar krijgen. Met alle ontwikkelingen wordt dynamiek aan het gebied toegevoegd en versnelt hetgeen wat gewenst is.

De kwalitatieve en programmatische spelregels geven de gemeente ook handvatten om tegen te gaan wat zij niet wil in het gebied. Deze spelregels vormen voor de gemeente een sturingsinstrument om de ontwikkelingen op het juiste kwaliteitsniveau te krijgen en houden die daarmee in samenhang zijn voor het hele gebied.

Als de basis staat en de nieuwe koers zichtbaar wordt, treedt de volgende fase in. Er worden meters gemaakt. De Waterlandlaan wordt aangepakt door woningbouw toe te voegen en het openbaar gebied in te richten als stadsboulevard. Voetgangers en fietsers komen steeds duidelijker op de eerste plaats. De OV-knoop wordt uitgebreid. Grotere projecten verrijzen in het gebied,

waarvoor ook sloop/nieuwbouw nodig zal zijn. Er worden grote aantallen woningen en voorzieningen aan het gebied toegevoegd. Het gebied krijgt steeds meer zijn aansprekende nieuwe identiteit. De mensen gaan zich er thuis voelen. In deze fase worden bovendien keuzes gemaakt hoe de stationsknoop zijn definitieve vorm krijgt en hoe een integrale mobiliteitsoplossing Purmerend verbindt met de regio.

In de daaropvolgende fase wordt de stationsknoop verder ontwikkeld. Er ligt een goede basis om het gebied verder adaptief door te ontwikkelen. Marktpartijen zullen hiervoor voornamelijk het initiatief nemen en de gemeente zal dan meer een toetsende rol krijgen. Wel zal de gemeente een aantal strategische kavels in portefeuille houden om zo te kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkeling en waardetoevoeging aan het gebied te kunnen realiseren. De gemeente legt zijn focus op het verbinden van het gebied met het historische centrum door een aantrekkelijk openbaar gebied te realiseren

8.1.3 GRONDPOLITIEK

De transitieopgave voor het gebied is complex en uitdagend. De samenhang van de verschillende opgaven voor het gebied overstijgt het individuele plotniveau. De ambities komen voort uit een integrale visie voor het gebied. Regie op de verschillende opgaven zal dan ook vanuit een gebiedsperspectief moeten worden gezien. Het belang hiervan overstijgt individuele belangen van de verschillende eigenaren en stakeholders in het gebied. De gemeente zal dan ook op gebiedsniveau regie voeren en sturing geven aan de ontwikkelingen. Daarbij zal op gebiedsniveau worden samengewerkt met partijen die bereid zijn om samen met de gemeente te investeren in het gebied en daarmee bereid zijn risico's te lopen. Partijen die vanuit de gebiedsvisie voor eigen rekening en risico ontwikkelingen oppakken en samen met de gemeente streven de visie van het ontwikkelplan om te zetten naar resultaten.

Regie voert de gemeente vanuit haar publiekrechtelijk rol. De gemeente scheidt met het Masterplan en de uitwerking die volgt heldere stedenbouwkundige en kwalitatieve kaders en uitgangspunten voor het gebied. Deze kaders vormen het toetsingscriteria waaraan initiatieven worden getoetst.

De transitie van het gebied verlangt ook een actieve houding van de gemeente. Een rol die de gemeente ook wil innemen. De gemeente heeft op strategische plekken grondpositie of wil die krijgen. Hiervoor zet de gemeente haar grondbeleidsinstrumenten in. De focus van de gemeente ligt voornamelijk op de plekken die het verschil maken en de ontwikkeling van het gebied een juiste richting geven. Om er zeker van te zijn dat de gemeente op de juiste strategische plekken regie kan

(blijven) voeren, heeft zij op sommige percelen in het gebied al haar grondbeleidsinstrument toegepast en de Wet Voorkeursrecht Gemeente (WVG) gevestigd. Op deze plekken wil de gemeente grip houden en sturing geven aan de uiteindelijk bestemming en functie van het perceel. Deze plekken liggen voornamelijk langs de Waterlandlaan.

Met de eigen grondposities neemt de gemeente het voortouw door deze in ontwikkeling te brengen. Het heeft een aanjaagfunctie die is bedoeld om marktpartijen het vertrouwen te geven voor de gebiedstransitie. Maar de aanjaagfunctie is ook bedoeld om de markt uit te dagen om de gemeente te volgen op die plekken waarvan de gemeente inschat dat de markt de ontwikkeling en transitie zelf kan en wil oppakken. Denk hierbij onder meer aan kantoorontwikkelingen, maatschappelijk programma en verdichting rondom de spoorzone.

De gemeente speelt daarnaast in op de kansen die zich in het gebied voordoen. Niet alleen door actief grond aan te kopen, maar ook om ontwikkelingen van initiatiefnemers te ondersteunen die zorgen voor een waarden toevoeging aan de verandering en kwaliteit van het gebied. De gemeente geeft ruimte aan initiatieven en initiatiefnemers in het gebied om te zorgen dat ook vanuit de markt dynamiek ontstaat om het gebied op een hoger niveau te tillen. De plannen dienen wel te voldoen aan de kaders en uitgangspunten en dienen vanzelfsprekend te passen in de transformatieopgaven. De gemeente gaat hierover met de initiatiefnemers actief de dialoog aan en legt de afspraken hierover vast in een anterieure overeenkomst.

De verbinding met de bestaande vastgoedeigenaren in het gebied en de woningbouwcorporaties is belangrijk voor de gemeente. Zij vormen belangrijke samenwerkingspartners voor de gemeente om de ontwikkeling van het gebied tot stand te brengen. De inzet van hun vastgoed in het gebied is noodzakelijk om de transitie op gang te houden. Het woningbouwprogramma kent een solide fundament van betaalbare woningen. Samen met de corporaties wil de gemeente vormgeven aan dit fundament en deze maatschappelijke behoefte op zorgvuldige wijze invullen. De gemeente betreft de corporaties bij de vraag hoe de betaalbare woningen in de programmering goed verankerd kunnen worden.

8.1.4 GEBIEDSFINANCIERING

De transitie van het gebied is kostbaar en vermoedelijk niet kostendekkend. Er zullen aanzienlijke investeringen nodig zijn om de transitie in gang te krijgen en om het mobiliteitsvraagstuk kwalitatieve verbeteringen in het openbaar gebied en voorzieningenniveau verder te brengen. De kosten hiervan worden in de verdiepingsslag uitgewerkt.

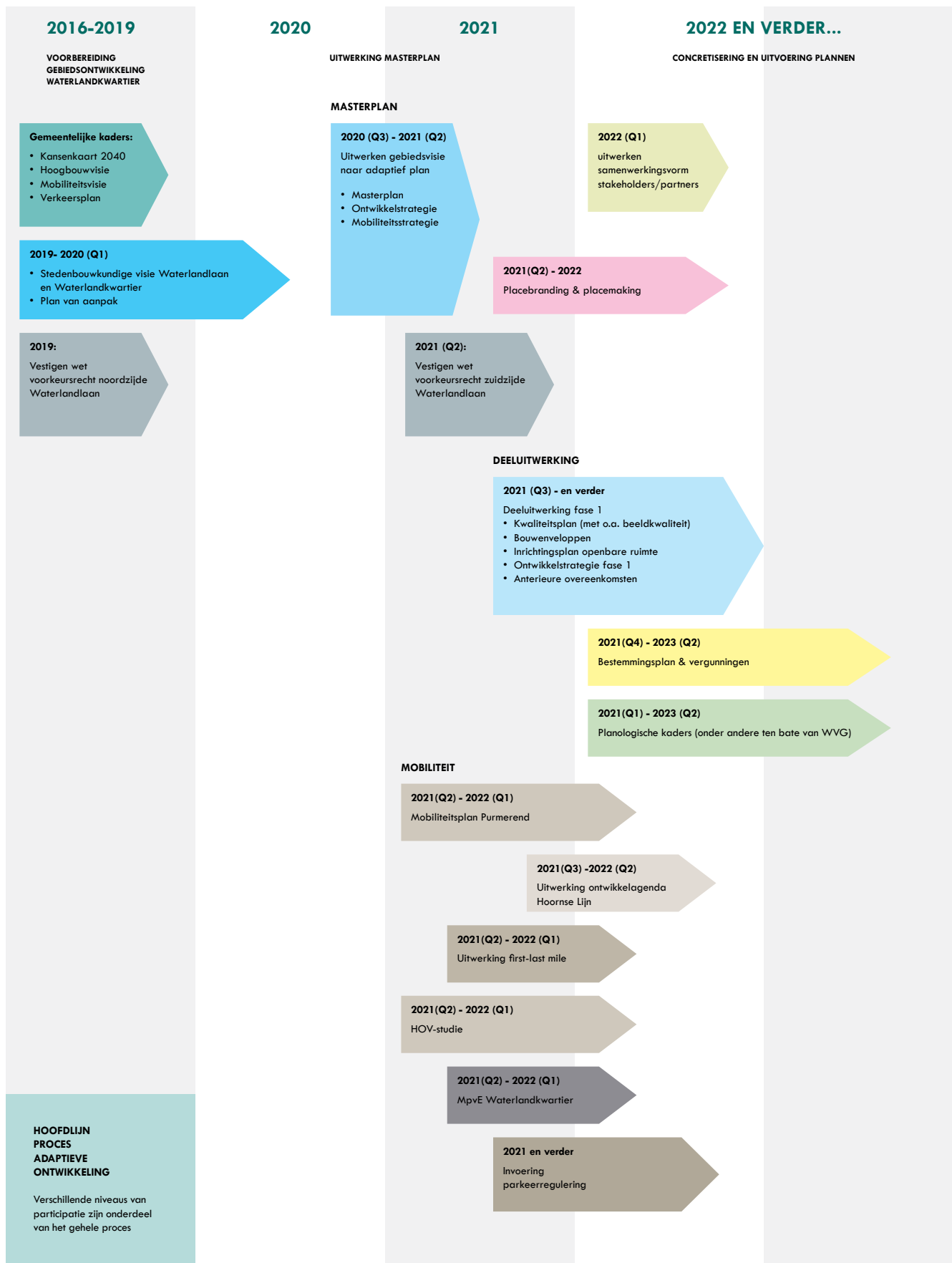
De gemeente hoeft deze kosten niet alleen te dragen. De

waarden toevoeging die door de transitie in het gebied ontstaat, zorgt voor een grondslag om een evenredig deel van deze investeringen bij de marktpartijen neer te leggen. De gemeente onderzoekt hiermee de mogelijkheid om met een aanvullingsbesluit op de nota GKP de specifieke kosten voor het gebied of bijvoorbeeld investeringen in mobiliteitsoplossingen en openbaar gebied op de marktpartijen te verhalen. Als de gemeente grond uitgeeft in het gebied, zullen de opbrengsten weer in het gebied worden gebracht. Dit zal bijdragen om de investeringen in het gebied te dekken.

De gemeente blijft scherp op subsidiemogelijkheden en bijdragen van haar publieke partners. Vooral de regeling van de Woningbouwimpuls om de bouw van betaalbare woningen te versnellen, heeft aandacht van de gemeente. Dit is een subsidieregeling die gemeente kan helpen om het betaalbare woningbouwprogramma snel te realiseren in het gebied. De gemeente bereidt daarom een propositie voor om zo kans te maken voor deze subsidie. De subsidie dekt maximaal de helft van het publieke tekort (het tekort van de gemeente) die de ontwikkeling heeft. Deze subsidie zal helpen om met name de eerste ontwikkelingen van de grond te krijgen.

Aan de publieke partners wordt gevraagd om mee te investeren in het realiseren van een volwaardig OV-knooppunt in het gebied. Dit zet het Waterlandkwartier op de kaart maar ook Purmerend als geheel als knooppunt voor de regio.

In de verdiepingsslag wordt ook meegenomen op welke wijze de gebiedsfinanciering plaatsvindt. De gemeente onderzoekt innovatieve financieringsvormen die een alternatief kunnen zijn voor een financiering op basis van een grondexploitatie.



8.2 Proces

In de verdiepingsslag staan verschillende acties op de agenda:

- het uitwerken van een ontwikkelagenda als leidraad om met de samenwerkingspartner en marktpartijen de dialoog aan te gaan over de transitie van het gebied en op welke wijze deze samenwerkingspartners kunnen bijdragen aan deze ontwikkeling.
- aan de hand van de ontwikkelagenda het goed inhoudelijk scherp krijgen van de investeringen die de gemeente dient te plegen in het gebied en daarbij goed onderscheiden of deze investeringen zijn toe te rekenen aan het Waterlandkwartier of dat de hele stad hiervan profijt heeft. Dit vormt ook belangrijke input voor de subsidieaanvraag van de *woningbouwimpuls*;
- een voorstel voor de wijze van gebiedsfinanciering met daarbij een keuzepallet op basis waarvan een besluit kan worden genomen hoe vanuit de gemeente de financiering zal geschieden.

Colofon

Masterplan Waterlandkwartier Purmerend

Eerste druk, Mei 2021

Tweede druk, Oktober 2024



In opdracht van Gemeente Purmerend

Dit document is mede tot stand gekomen dankzij :
Heijmans NV, Provincie Noord-Holland en Metropoolregio Amsterdam

Ontwerpteam

BURA
u r b a n i s m



BURA urbanism

LOLA Landscape architects

Tekst en vormgeving:

BURA Urbanism & LOLA Landscape architects

Copyright

Alle beelden zijn gecontroleerd op copyrights en waar mogelijk is de copyrighthouder benoemd. Als u toch beelden herkent die onrechtmatig zijn gebruikt verzoeken we u ons daarvan op de hoogte te stellen, zodat we dit bij eventuele herdruk kunnen aanpassen. Niets uit deze uitgave mag in welke vorm of op welke wijze dan ook worden gereproduceerd of vermenigvuldigd zonder voorafgaande toestemming van BURA.

Disclaimer

Niets uit deze publicatie mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. Dit document betreft een stedenbouwkundig plan waarbij geen rechten aan kaarten en dergelijke kunnen worden ontleend.

