




## MEMO



Aan : De gemeenteraad van Purmerend  
Van : College Burgemeester en Wethouders  
registratienummer : 1575241  
Datum : 13 september 2022  
Onderwerp : Overkoepelend memo meningsvormende sessies concept Mobiliteitsplan en concept Programma Binnenstad  
Bijlagen : 6


### Inleiding



In januari 2017 is de agenda Purmerend 2040 "Ruimte voor Purmerend" vastgesteld. Met de agenda Purmerend 2040 is een nieuwe weg ingeslagen om de stad aantrekkelijker te maken en oplossingen aan te reiken voor verschillende opgaven.

De ambitie die we onszelf hebben gesteld, is dat Purmerend een complete, leefbare, gezonde, duurzame en toekomstbestendige stad moet zijn. Een stad waar het fijn wonen is met een plek voor iedereen. Een stad die werkgelegenheid en onderwijs biedt, voldoende voorzieningen heeft en met alle vervoerssystemen goed bereikbaar is. Een stad die binnen de stadsgrenzen ruimte wil bieden aan een lokale en regionale woningbehoefte. En een stad die verbonden is met het landschap en dorpen rondom en een volwaardige en centrale plek heeft in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

De bestaande waarden van onze stad, zoals de regionale functie, het ontspannen, elkaar ontmoeten, goed kunnen ondernemen en betaalbare woon- en werkmilieu en de ervaren hoogwaardige leefbaarheid vormen het fundament waarop de opgaven voor noodzakelijke vernieuwing zullen worden aangepakt.



De gemeente Purmerend is aan het veranderen. De komende decennia groeien we uit tot een gemeente met 100.000 inwoners, is er meer verdichting in de binnenstad, wonen de inwoners in een gebied dat zeer aantrekkelijk is door de dichte ligging bij Amsterdam, vestigen meer bedrijven zich en willen we een nog sterkere binnenstad. Maar hoe bereiken we die binnenstad, hoe komen werkgevers en werknemers onze gemeente binnen, hoe vertrekken we van A naar B in een steeds drukker gemeente? Hoe voorkomen we dat de stad niet op slot gaat staan? De komende decennia is er ook nog eens een bouwopgave. Met deze memo willen we uw college/raad duidelijk maken dat bouwen zeer wenselijk is, maar dat mobiliteit aan de voorkant van die ontwikkelingen een must is om een aantrekkelijke gemeente te blijven.

Dit hebben we nader geduid en uitgewerkt in visies en beleid waaronder de Mobiliteitsvisie, het Verkeersplan 2040, Visie op de leefbare stad 2040, Economische visie 2040 en diverse gebiedsplannen zoals voor het Waterlandkwartier en Wheermolen Oost, de Koog en straks de Oostflank. Allen vanuit de bestaande waarden van onze stad als basis. Ook het concept Programma Binnenstad en het concept Mobiliteitsplan sluiten daarbij goed aan. Graag willen we met u van gedachten wisselen over deze twee stukken waarbij we ernaar streven deze in het najaar vast te stellen. Hieronder volgt een toelichting op beiden stukken en maken we een aantal dilemma's scherp waarover we graag van u horen hoe u over deze onderwerpen denkt.

De stad is zichtbaar aan het veranderen. Veel ontwikkelingen zijn al in gang gezet. Een belangrijk element hiervan is het toevoegen van ruim 10.000 woningen vanaf 2017 tot 2040. Enerzijds werken we hiermee aan de toenemende woonvraag, anderzijds aan het op peil houden en versterken van het voorzieningenniveau. De bestaande waarden van onze stad vormen het fundament waarop we de opgaven voor noodzakelijke vernieuwing aanpakken.

## **Samenhang**

We willen dat de binnenstad van Purmerend leefbaar, vitaal en bruisend is.

Een plek die stimuleert om elkaar te ontmoeten, te bewegen, te ontspannen en samen te werken. We willen dat de binnenstad voelt als de huiskamer voor iedereen uit de gemeente Purmerend en de regio en ook zo wordt gebruikt. Daarnaast willen we woningen en arbeidsplaatsen toevoegen in het gehele centrumgebied waaronder ook het Waterlandkwartier.

Beide ontwikkelingen hebben impact op maatschappelijk, economisch en ruimtelijk gebied. Er zijn verschillende wensen, hoe zorgen we dat al deze wensen naast elkaar kunnen bestaan?

Het Waterlandkwartier wordt een rijk en levendig eigentijds stedelijk gebied waar wonen, werken en recreëren samenvallen. Het wordt groen en duurzaam ingericht en geeft ruimte voor ontmoeten, sport en spel. De verbinding van de historische binnenstad met het nieuwe Waterlandkwartier staat centraal. Zo kunnen bijvoorbeeld de opgewaardeerde boulevards, sportevenementen en de nieuwe invullingen van de Schapenmarkt met uniek programma zorgen voor de verbinding. Beide moeten goed op elkaar worden afgestemd. Voor het Waterlandkwartier bent u meerdere keren meegenomen en is onlangs de structuurvisie vastgesteld. Op dit moment werken we aan een kwaliteitsplan waarbij we streven om deze dit najaar aan u voor te leggen.

De ontwikkelingen van de binnenstad en het concept Mobiliteitsplan hangen zeer nauw met elkaar samen. Dit geldt ook voor de ontwikkelingen in het aangrenzende Waterlandkwartier. De binnenstad en Waterlandkwartier hebben ieder hun eigen specifieke en onderscheidende faciliteiten en evenementen. Samen vormen ze het nieuwe centrum.

De samenhang vertaalt zich ook in een nauwe samenwerking tussen de programmateams en totstandkoming van de producten.

Om afhankelijkheid te voorkomen, is gekozen voor een adaptief concept Mobiliteitsplan en concept Programma Binnenstad. Dit biedt ruimte voor een gefaseerde aanpak waarbij bijgestuurd kan worden wanneer nodig. Het is goed om veruit te denken, maar tegelijkertijd vraagt dit ook om bijsturing wanneer we door de tijd door bijvoorbeeld technologische ontwikkelingen worden ingehaald. Daarvoor is wel een stevig fundament als basis nodig. Speerpunten en doelstellingen waar we de komende jaren naar toe gaan werken. We moeten nu al een aantal keuzes maken in de te nemen maatregelen. We zien dat er een aantal dilemma's boven water komt. Dit verdient de nodige aandacht.

## **Werksessies**

Op 20 juni bent u bijgepraat over het concept Programma Binnenstad en het concept mobiliteitsplan. U heeft daarin kunnen zien dat er verschillende wensen en dilemma's zijn. Hoe zorgen we dat al deze wensen naast elkaar kunnen bestaan?

Op 5 juli heeft er een werksessie plaatsgevonden over concept Mobiliteitsplan en concept Programma Binnenstad waarin verschillende wensen zijn voorgelegd en met elkaar besproken.

De wensen die vaker zijn genoemd:

- Meer groen in de openbare ruimte en op of aan gebouwen en benutten kwaliteit van het water;
- Betaalbare woningen, ook voor starters;
- Parkeren aan de randen en aantrekkelijke wandelroutes;
- Goede bereikbaarheid fiets, OV en auto (30 km/h);
- Meer faciliteiten voor jongeren;
- Ruimte voor ontmoeten;
- Aandacht voor lokale producten en DNA.

Op 12 juli heeft er een werksessie plaatsgevonden over de Schapenmarkt waarin verschillende wensen zijn voorgelegd en met elkaar besproken. De wensen die vaker werden genoemd zijn:

- Ondergronds parkeren op de Schapenmarkt (kort, lang, bewoners);
- Iconisch gebouw met een uniek programma;
- Ruimte reserveren voor een unieke buitenruimte (openheid- beperkt bebouwd) met veel ruimte voor groen en de relatie met de singel verstevigen;
- Bouwhoogte 4 a 6 bouwlagen- wisselende bouwlagen is optie;
- Plek voor jongeren;
- Ontmoetingsplekken;
- Wonen voor iedereen;
- Boetiekhôtel.

De uitkomsten van de werksessies komen in grote lijnen overeen met de wensen die de inwoners, bezoekers, jongeren, eigenaren, ondernemers, instellingen en eigenaren hebben aangegeven. De uitkomsten zijn dan ook vertaald in het concept Programma Binnenstad en concept Mobiliteitsplan. Speerpunten en doelstellingen waar we de komende jaren naar toe gaan werken. Daarvoor moeten we nu al een aantal keuzes maken in de te nemen maatregelen. We zien ook dat er soms spanning is tussen verschillende wensen.

#### **Uitvoering en sturing**

Zoals hierboven aangegeven zijn het Mobiliteitsplan en het Programma binnenstad adaptief. Dat betekent dat we na vaststelling van beide stukken steeds met elkaar kunnen blijven kijken naar de voorgenomen maatregelen en plannen. Dat is nodig. Hoewel we natuurlijk zeer zorgvuldig te werk zijn gegaan bij het maken van deze stukken, zullen ontwikkelingen het nodig maken om de plannen aan te passen. Dat kan nodig zijn omdat de maatschappij steeds in ontwikkeling is en andere oplossingen vraagt, omdat de kosten en opbrengsten van sommige maatregelen nog onduidelijk zijn én omdat we voor veel maatregelen samen op willen trekken met andere stakeholders, die ook wat van onze voorstellen moeten kunnen vinden.

Wat we voorstellen is dat we het Mobiliteitsplan en het Programma Binnenstad gaan uitvoeren met een zogenaamde programmatische aanpak. College en Gemeenteraad stellen daarbij vast welke doelen gehaald moeten worden en ook met welke maatregelen dat moet gebeuren. Daarmee zijn de plannen niet gegoten in beton. Steeds opnieuw wordt vanuit de doelen bekeken of er redenen zijn om maatregelen te versnellen of te vertragen. Of om nieuwe maatregelen toe te voegen of voorgenomen maatregelen te schrappen. Het doel blijft uiteindelijk leidend. Door periodiek ook het gesprek met de Gemeenteraad aan te gaan, blijft u steeds in gelegenheid om prioriteiten aan te geven en keuzes te maken.

#### **Financiën**

De voorgestelde maatregelen van het concept Programma Binnenstad en het concept Mobiliteitsplan vragen ook een grote financiële inspanning. Ingrepen in de openbare ruimte of in de infrastructuur kosten veel geld. Wat we daarbij niet moeten vergeten is dat het uitwerken en uitvoeren van maatregelen vele uren werk opleveren. Beide plannen gaan dan ook de komende jaar structurele inzet van de ambtelijke organisatie vragen. Ook om deze reden willen we een programmatische aanpak. We kunnen dan kosten en investeringen spreiden over een langere periode en het tempo van uitvoering desgewenst aanpassen aan de financiële mogelijkheden.

Purmerend kan niet alle investeringen die nodig zijn op het gebied van infrastructuur betalen, de bedragen lopen al snel in de miljoenen. Dat hoeft ook niet. Ontwikkelaars betalen mee via aanvullingsbesluiten of de nota GKP. Rijk en provincie subsidiëren investeringen in mobiliteit die aansluiten bij hun eigen plannen. Zo wil het Rijk op dit moment de woningbouw versnellen en kunnen gemeenten plannen voor mobiliteitsoplossingen indienen voor cofinanciering via het programma Bereikbare Steden. Tenslotte maakt Purmerend onderdeel uit van de Vervoerregio Amsterdam. Ook de VRA heeft doelen en veel van

die doelen sluiten aan bij de plannen in Purmerend. Door het concept Mobiliteitsplan samen met de VRA te maken en straks de VRA nauw te betrekken bij de verdere uitwerking, maximaliseren we de financiële bijdrage uit de VRA. En vergroten we de kans rijkheid van Rijks- en Provinciale bijdragen.

Door de programmatische aanpak blijft de gemeenteraad steeds in controle over de financiële consequenties, maar ook wat er op dat moment nodig is in onze gemeente. Ook de kosten en de opbrengsten worden steeds geactualiseerd, waarmee het overzicht ontstaat voor college en gemeenteraad om een verantwoorde afweging te maken bij het nemen van besluiten over uit te voeren maatregelen.

De kosten samenhangend met het mobiliteitsplan en programma Binnenstad zijn op dit moment nog geen onderdeel van de gemeentelijke begroting. Zoals hiervoor aangegeven moeten de financiële consequenties nog nader worden uitgewerkt. De financiële consequenties behorende bij het mobiliteitsplan en programma Binnenstad betreft met name kwaliteitsverbeteringen als gevolg van groei van de stad. De voorgenomen kwaliteitsverbeteringen zullen onderdeel worden van de investeringsagenda die op dit moment in de organisatie onderhanden is. Tevens zal beoordeeld moeten worden op welke onderdelen middelen zoals programmabudget, projectbudget en/of krediet een eventueel voorbereidingsbudget bij de raad moet worden aangevraagd. Besluitvorming over afweging en prioritering ten aanzien van het mobiliteitsplan en programma Binnenstad zal plaatsvinden zowel op binnen het programma als per project via de reguliere planning & control cyclus.

Voordat we uitvoering geven aan een project komt dit afhankelijk van de complexiteit gefaseerd terug bij college/raad met eerst een voorstel met uitgangspunten, daarna met een voorlopig ontwerp en daarna een definitief ontwerp wat leidt tot een besluit tot uitvoering met bijv. een kredietbesluit.

### **Wat vragen we van u**

We hebben een aantal bespreekpunten scherp gesteld en leggen deze aan u voor. We hebben uw mening hierover nodig om een verdere slag te maken met de visie voor de binnenstad en het concept Mobiliteitsplan en de concepten meningsvormend voor te leggen bij de commissie Ruimte (29 september). Dat doen we apart voor de binnenstad en apart voor het mobiliteitsplan. Uiteindelijk zullen beide stukken ook apart van elkaar ter besluitvorming worden aangeboden, maar wel in dezelfde vergadering. De Structuurvisie van het Waterlandkwartier is voor het zomerreces door u vastgesteld en hangt hier nauw mee samen. De planning is dat uitwerking van het Kwaliteitsplan en de grondexploitatie van het Waterlandkwartier dit najaar aan u worden voorgelegd. Zo kunt u vanuit de samenhang en context tussen de drie ontwikkelingen een besluit vormen.

### **Bespreekpunten concept Programma Binnenstad**

Hoe zouden we deze eerder genoemde uitgangspunten kunnen gaan realiseren? Dat staat beschreven in het concept uitvoeringsprogramma. We hebben een aantal bespreekpunten opgesteld en leggen deze aan u voor. We hebben uw mening hierover nodig om de juiste vragen te kunnen voorleggen bij de commissie Ruimte.

Dat doen we apart voor de binnenstad en apart voor het mobiliteitsplan. Uiteindelijk worden beide stukken ook apart ter besluitvorming aangeboden. Zo kunt u vanuit de samenhang en context tussen de verschillende ontwikkelingen een besluit vormen.

1. Om de leefomgeving en verblijfskwaliteiten te verbeteren, creëren we in de binnenstad diverse onderscheidende sfeergebieden. Zo ontstaat er een mix van functies. In de concept visie Binnenstad staan duidelijke kaders voor deze transformatie. Zie hoofdstuk 3.4.  
*Bent u het eens met deze transformatie-aanpak? Mist u nog kaders voor de transformatiegebieden?*
2. We zetten als gemeente samen met ondernemers en eigenaren in om het aanbod en onderscheidend vermogen in de binnenstad te versterken. We pakken deze rol op om verdere leegstand en verschraling te voorkomen. Daarnaast zetten we ons samen met ondernemers,

maatschappelijke instellingen en andere betrokken partijen ook actief in om bezoekers een plek te geven waar ze elkaar kunnen ontmoeten. *Bent uw raad bereid om extra geld vrij te maken om verschraving en leegstand te voorkomen?*

3. Om de stad aantrekkelijker te maken willen we meer ruimte vrijmaken voor de voetgangers en de fietsers. Ook willen we meer ruimte voor o.a. groen, zitplekken en andere fijne plekken waar inwoners elkaar kunnen ontmoeten zodat we een prettiger verblijfsklimaat realiseren. *Kunt u instemmen de mobiliteitskeuzes op pagina 30 en 31 van het concept Programma Binnenstad-visie?*
4. Om te komen tot een aantrekkelijke binnenstad waar je goed kunt, wonen, ondernemen, werken en verblijven hebben we in het conceptuitvoeringsplan diverse projecten benoemd. We kunnen niet alles tegelijk uitvoeren en daarom moet er een prioritering in worden aangebracht. *Wij stellen voor om te beginnen met het verbeteren van de verblijfskwaliteit, kunt u zicht daarin vinden? Wat vindt uw raad belangrijke projecten om als eerste aan te pakken?*

#### **Bespreekpunten concept Mobiliteitsplan:**

1. We kiezen voor een programmatische aanpak en een adaptief Mobiliteitsplan. We blijven steeds met elkaar in gesprek over de volgorde van de maatregelen, over eventuele aanpassingen en wellicht het toevoegen van nieuwe maatregelen of het schrappen van maatregelen. *Kunt u zich vinden in die aanpak.*
2. We zetten in op betere verbindingen voor langzaam verkeer. Dat gaat niet alleen over fiets- en voetpaden. Inwoners moeten een goede fiets, goed kunnen stallen. Daarom organiseren we op logische plekken (bewaakte) fietsparkeervoorzieningen. De gebruiker hoeft voor het gebruik van deze stallingen niet te betalen. *Kunt u zich vinden in deze aanpak?*
3. We willen, naast lokale, ook meer regionale bezoekers naar de binnenstad. Tegelijkertijd willen we een autoluw doch goed bereikbare en toegankelijke binnenstad. De toename van regionale bezoekers mag zich niet vertalen in meer auto's op bijvoorbeeld de Gedempte Where of de Gedempte Singelgracht; *We kunnen daarop sturen door het autoverkeer vroegtijdig op te vangen in parkeergarages langs de randen. Wat zijn hiervoor geschikte locaties? Is dit de goede aanpak voor dit vraagstuk?*
4. Door een autoluw centrum neemt de autobereikbaarheid van de binnenstad én het gebied eromheen af. Daardoor kunnen er fileproblemen ontstaan, ook op andere plekken in de stad. De extra reistijd die de automobilist ervaart stimuleert het gebruik van fiets en OV. *Kunnen we accepteren dat er bij piekbelasting (in de spits) filevorming ontstaat?.*
5. We onderzoeken de versterking van het interne busnetwerk. Het huidige HOV busnetwerk dat vooral gericht is op Amsterdam, dient behouden te blijven, tegelijkertijd is er binnengemeentelijk meer fijnmazigheid wenselijk. Purmerend is te klein om een goed intern busnetwerk kostendekkend te organiseren. *Zit voor uw raad het stimuleren van het HOV nu voldoende in het mobiliteitsplan?*
6. De verschillende maatregelen van het Mobiliteitsplan zijn gebundeld in verschillende pakketten. Het is een adaptief plan, waar nodig en logisch kunnen maatregelen worden uitgesteld of juist naar voren gehaald. Toch spreekt uit de pakketten ook prioritering. *Bent u het eens met deze prioritering?*
7. De mobiliteitsmaatregelen die we moeten nemen, kosten veel geld. *Als er vanuit Rijk en Regio onvoldoende financiële steun komt, en daarmee de middelen onvoldoende zijn om de investeringen in het mobiliteitsnetwerk te kunnen doen, heeft dat dan effect op onze ambities voor o.a. woningbouw, klimaat, mobiliteit? Of gaan alle plannen onverminderd door?*

#### **Bijlagen:**

1. Bespreeknotitie concept Programma Binnenstad

2. concept visie Binnenstad
3. bijlagen behorende bij de concept visie Binnenstad
4. concept uitvoeringsprogramma Binnenstad
5. Bespreeknotitie concept Mobiliteitsplan
6. concept Mobiliteitsplan