

STRUCTUURVISIE

EDAM-VOLENDAM



adviesbureau ruimtelijke ordening



edam-volendam

structuurvisie

- deel a - visie
- deel b - toelichting
- nota van beantwoording en wijziging

vastgesteld door de gemeenteraad op 26 februari 2009

opdrachtgever : gemeente Edam-Volendam
nummer : 138.13022.00
datum : 21 april 2009

opdrachtleider : drs. J.F. Sluijs

EDAM-VOLENDAM

STRUCTUURVISIE



RBOI

adviseurs ruimtelijke ordening

DEEL A VISIE

Inhoud

1

Deel A Visie

1. Inleiding	blz. 3
2. Positionering Edam-Volendam	5
3. Programma en visie op hoofdlijnen	7
3.1. Bevolkingsontwikkeling en woningbehoefte	7
3.2. Woningbouwprogramma	9
3.3. Economie en bedrijfsterreinprogramma	15
3.4. Voorzieningen	17
3.5. Winkelvoorzieningen	19
3.6. Verkeer en parkeren	23
3.7. Wateropgave	25
4. Programma en visie voor deelgebieden	29
4.1. Stadsgebied Edam	29
4.2. Kom Volendam en waterfront	31
4.3. Herstructureringslocaties	33
4.4. Uitbreidingslocaties	37
4.5. De bufferzone	39
4.6. De Purmer	39
4.7. De bedrijventerreinen	41
5. Visiekaart met beschrijving	43
5.1. Inleiding	43
5.2. Planbeschrijving	43

6. Uitvoeringsprogramma	49
6.1. Inleiding	49
6.2. Actieprogramma	49
6.3. Structuurvisie en kostenverhaal: aanpak	51
6.4. (Financiële) uitvoerbaarheid van de structuurvisie	52

Bijlagen:

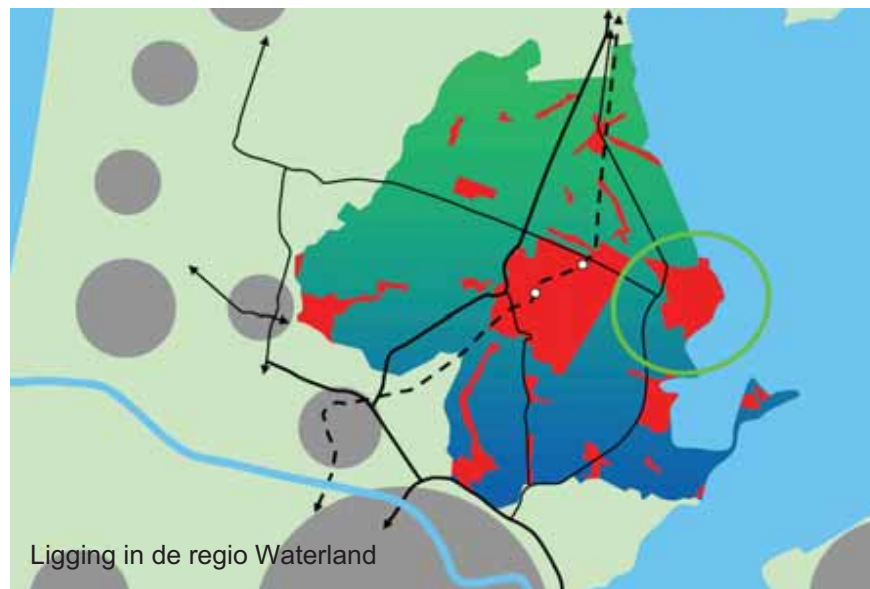
1. Woningbouwplanning.
2. Toekomstperspectief bedrijventerrein Julianaweg en omgeving.
3. Verkenning alternatieve locaties sportvelden.
4. Projectbladen en exploitatiegebieden.



Grondgebied Edam-Volendam



Luchtfoto Edam-Volendam



Ligging in de regio Waterland



Streekplanuitwerking Waterlands Wonen

1. Inleiding

Aanleiding en opgave

De gemeente Edam-Volendam is een wereldwijd bekende gemeente in een groene omgeving, gelegen aan het Markermeer. Met bijna 28.500 inwoners en meer dan 10.000 arbeidsplaatsen heeft deze gemeente een dynamische woon- en werkfunctie in de regio. In de dubbelkernige gemeente hebben Edam en Volendam elk hun eigen karakteristiek en hun cultuurhistorische waarden en zijn beiden toeristische trekpleisters van formaat. Naast het Markermeer zijn de veenweidegebieden en de laaggelegen Purmer karakteristieke onderdelen van het buitengebied.

De meest recente woonwijk van 1.200 woningen is gebouwd tussen Edam en Volendam: het Middengebied. Voor de locatie Zuidpolder-Oost is een nieuwe wijk met circa 1.050 woningen in een vergaand stadium van voorbereiding. De uitbreiding die daarna in beeld komt, ligt in de polder Lange Weeren. Een belangrijke opgave waar het gemeentebestuur voor staat, is zorg dragen voor een goede ontsluiting van de gemeente. In dat kader wordt een m.e.r. uitgevoerd die onder meer kijkt naar een doortrekking van de N244 naar de Dijkgraaf Poschlaan.

De gemeente kent veel uitdagingen, mogelijkheden en kansen. Eind 2005 is door de gemeenteraad het toekomstperspectief "Edam-Volendam 2030, ondernemend en betrokken" vastgesteld. Vervolgens zijn in het coalitieakkoord 2006-2010 concrete opgaven en programmapunten geformuleerd.

De eerdere structuurvisie is in 2000 vastgesteld en gaf prognoses en gewenste ontwikkelingen tot omstreeks 2010. Anno 2007 hebben wij behoefte aan actualisering van de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, hetgeen heeft geresulteerd in de vaststelling van deze structuurvisie. Hierbij is uitgegaan van een tijdshorizon tot 2020 met een doorkijk naar de lange termijn (2040). Reden waarom gekozen is voor de opstelling van een structuurvisie voor het gehele grondgebied van de gemeente.

Andere aanleidingen – naast het oprekken van de tijdshorizon – voor de opstelling van deze structuurvisie zijn de volgende:

- inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008;
- het Uitwerkingsplan van het streekplan Waterlands Wonen biedt mogelijkheden voor de woonlocatie Lange Weeren, maar vraagt een visie op het landschappelijk verantwoord en op cultuurhistorische wijze ontwikkelen van deze locatie;
- het toekomstperspectief Edam-Volendam 2030 formuleert een aantal uitwerkingsopgaven met een sterke ruimtelijke dimensie: inrichting Lange Weeren, lange termijn mogelijkheden voor de Purmer, ontwikkelingsvisie op de kuststrook, visie op het bestaande en eventueel te verplaatsen sportcomplex, locaties voor centrale voorzieningen, herschikking/kwaliteitsverbetering van bedrijventerrein Volendam;
- enkele recent verschenen of nog af te ronden studies vragen om inpassing in een integrale visie: het gemeentelijk Waterplan, het Ontwikkelingsplan Waterfront Volendam, de Detailhandelsstructuurvisie, het verkeersonderzoek met daaraan gekoppeld een luchtkwaliteitskaart en de Milieu Effect Rapportage voor de verkeersontsluiting.

Verder is de actualiseringsoperatie bestemmingsplannen welke in 2007 van start is gegaan zeer gediend met een integraal en actueel ruimtelijk kader.

Proces

Voor de voorbereiding van de structuurvisie is adviesbureau RBOI ingeschakeld. Dit bureau is begeleid en aangestuurd door een gemeentelijke werkgroep en door de portefeuillehouder ruimtelijke ordening, mevrouw mr. M.A.J. Kes.

In het gevolgde proces zijn de navolgende stappen gezet.

- *Fase 1. Verkenningen en bespreken uitgangspunten en hoofdlijnen* functionele (onder andere demografische) en ruimtelijke verkenningen;
- interviews met organisaties en marktpartijen;
- behandeling van uitgangspunten en hoofdlijnen in het college van burgemeester en wethouders;
- behandeling van uitgangspunten en hoofdlijnen in het Raadsplein van 7 mei 2007.

Fase 2. Opstellen ontwerpstructuurvisie

- uitwerken programma en visievorming op gewenste ruimtelijke ontwikkeling;
- consultatiegesprekken (groepsgesprekken) vertegenwoordigers van organisaties en bedrijfsleven over de thema's economie, verkeer en wonen;
- opstelling van ontwerpstructuurvisie met uitvoeringsprogramma.

Fase 3. Overleg, inspraak en besluitvorming

- behandeling ontwerpstructuurvisie in Raadsplein (24 januari 2008);
- overleg en inspraak vanaf begin maart 2008;
- Nota van beantwoording overlegreacties en zienswijzen, inclusief wijzigingsvoorstellen;
- behandeling in Raadsplein en vaststelling door gemeenteraad (26 februari 2009).

De gemaakte opmerkingen tijdens de raadsbehandeling d.d. 24 januari 2008, de wijzigingsvoorstellen uit de Nota van beantwoording en wijziging alsmede het aangenomen amendement met betrekking tot de teksten over verkeer en parkeren in Volendam-centrum, zijn verwerkt in de onderhavige vastgestelde versie van de structuurvisie.

Leeswijzer

De structuurvisie bestaat uit een deel A en een deel B. Dit zijn 2 afzonderlijke boekjes.

Deel A Visie bevat in feite de essentie van de structuurvisie met:

- programma en visie op hoofdlijnen (hoofdstuk 3);

- uitwerking van programma en visie voor een aantal deelgebieden in de gemeente (hoofdstuk 4);
- de structuurvisiekaart met bijbehorende beschrijving (hoofdstuk 5);
- uitvoeringsprogramma met vervolgcacties (hoofdstuk 6).

Deel B Toelichting geeft in een aantal hoofdstukken de uitkomsten van de uitgevoerde verkenningen en afwegingen die aan de orde zijn geweest. De voor de ruimtelijke ontwikkeling belangrijke thema's en aspecten komen daarbij aan de orde: bevolking en wonen, economie, verkeer, water, landschap en cultuurhistorie, ecologie en milieuaspecten. Hieraan voorafgaand wordt in deel B een korte beschrijving gegeven van het voor de structuurvisie relevante beleidskader.

Een samenvatting en beantwoording van respectievelijk de ingekomen zienswijzen en de overlegreacties, zijn opgenomen in een afzonderlijke rapportage.

2. Positionering Edam-Volendam

Edam-Volendam maakt deel uit van de regio Waterland en de stadsregio Amsterdam. De gemeente vormt samen met Zeevang, Beemster, Wormerland en Purmerend de noordelijke begrenzing van (de Noordvleugel van) de Randstad.

De gemeente Edam-Volendam ligt in drie ruimtelijk verschillende zones: de open, diepgelegen Purmer, het verstedelijkte veenweideland en het open Markermeer. De zones worden van elkaar gescheiden door min of meer noord-zuidlopende dijken en waterlopen. Op het verstedelijkte veenweideland zijn de kernen Edam en Volendam vrijwel aan elkaar gegroeid en ligt er een aaneengesloten stedelijk gebied, geleed door groene zones, die voor een deel de oude landschappelijke dragers bevatten.

De gemeente kent verschillende cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren die jaarlijks honderdduizenden binnen- en vooral buitenlandse toeristen naar de gemeente trekken. Deze cultuurhistorische kwaliteiten hebben daarmee ook een zeer grote economische betekenis. Verder bepalen ook het karakteristieke waterfront en het omliggende historische landschap van droogmakerijen en veenweidepolders de cultuurhistorische waarde binnen de gemeente.

De gemeente kan verder worden gekarakteriseerd als een zeer dynamische woon- en werkgemeente met ongeveer 28.500 inwoners, circa 12.600 arbeidsplaatsen en een naar verhouding jonge bevolking.

De meeste werkgelegenheid biedt de sector commerciële dienstverlening met op de tweede plaats de bedrijven in sector industrie en nijverheid. Concentraties van bedrijven en banen zijn er in de centra van Edam en Volendam en op de bedrijventerreinen Oosthuizerweg en Julianaweg en omgeving.

Tegenover de circa 12.600 arbeidsplaatsen is er een beroepsbevolking van eveneens circa 12.600 personen. Niet alle banen in Edam-Volendam worden door inwoners bezet. Er is een instroom van werkers van elders.

Aan de andere kant is er ook een aanzienlijke forensenstroom van inwoners die hun werk buiten de gemeente hebben.

Edam-Volendam wordt regionaal ontsloten door de provinciale wegen N244 (richting Purmerend en rijksweg A7) en N247 (richting van Amsterdam en Hoorn). Een 15-tal buslijndiensten verzorgen het openbaar vervoer.

Samen met Purmerend is een flink deel van het gemeentelijk grondgebied in de Nota Ruimte aangewezen als bundelingsgebied, terwijl het omliggende gebied behoort tot Nationaal Landschap Laag-Holland.

In de streekplanuitwerking Waterlands Wonen heeft Edam-Volendam tot 2020 (= tijdshorizon van de streekplanuitwerking) naast Purmerend een zekere opvangfunctie wat betreft wonen voor de regio Waterland, waar Edam-Volendam zelf deel van uitmaakt.

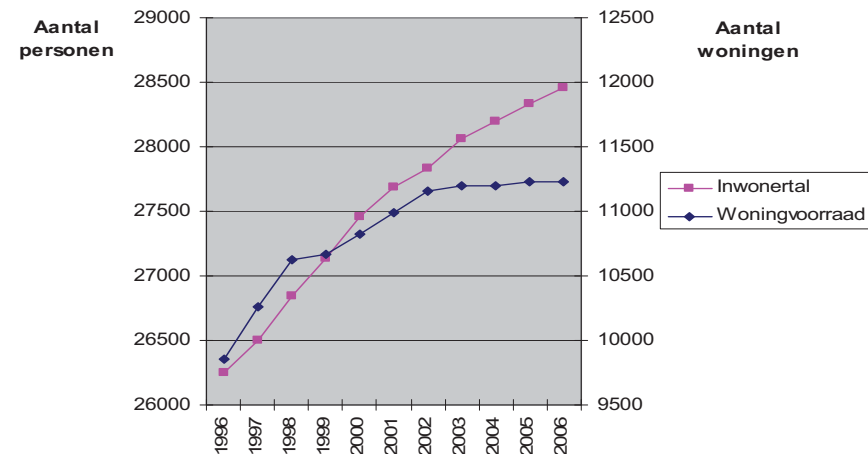
3. Programma en visie op hoofdlijnen

3.1. Bevolkingsontwikkeling en woningbehoefte

Bevolking

Per 1 januari 2006 telde de gemeente Edam-Volendam 28.459 inwoners¹⁾. Tussen 1995 en 2006 is de bevolking met ongeveer 8% gestegen, een gemiddelde toename van circa 220 personen per jaar (zie figuur 3.1).

Figuur 3.1 Ontwikkeling inwonertal en woningvoorraad 1996-2006

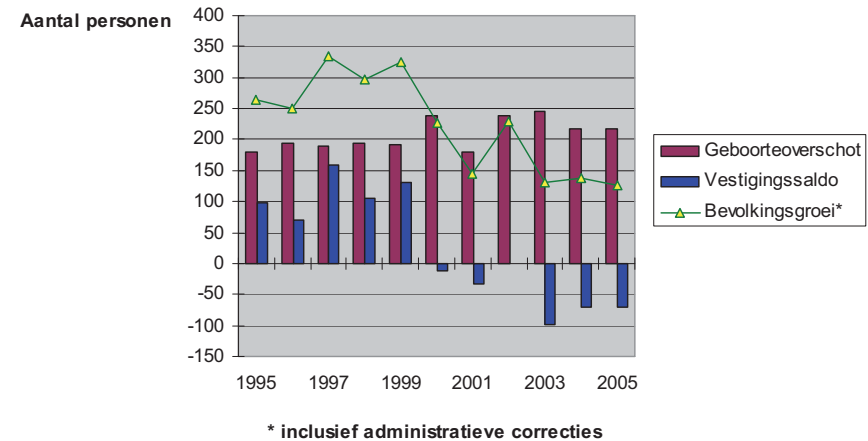


Bron: CBS, 2006.

De bevolkingsgroei in de gemeente Edam-Volendam is de laatste jaren voornamelijk te danken aan een constant hoog geboorteoverschot. In de periode 1995 tot en met 2005 was de natuurlijke aanwas gemiddeld 208 per jaar. Terwijl er in de eerste helft van deze periode bovendien nog een

behoorlijk vestigingsoverschot was, wordt de demografische ontwikkeling vanaf 2000 gekenmerkt door een vertreksaldo. Meer mensen vertrekken uit de gemeente Edam-Volendam dan dat mensen zich er vestigen.

Figuur 3.2 Loop van de bevolking 1995-2005



Bron: CBS, 2006.

Ontwikkeling inwonertal en woningvoorraad 1996 t/m 2006

De gemeente Edam-Volendam heeft in vergelijking met Nederland een jonge bevolking. Van de inwoners van de gemeente Edam-Volendam valt 25,9% in de leeftijdsgroep 0-19 jaar, vooral de leeftijdsgroep 0-9 jaar is sterk vertegenwoordigd. De leeftijdsgroep 65+ is in vergelijking tot Nederland minder sterk vertegenwoordigd (zie tabel 3.1).

1) Inwonertal per 01-01-2009: 28.482.

Tabel 3.1 Bevolking van gemeente Edam-Volendam, provincie Noord-Holland en Nederland naar leeftijd in 2006

leeftijdsgroep	Edam-Volendam	Noord-Holland	Nederland
0-19 jaar	25,9%	23,4%	24,3%
20-64 jaar	62,8%	62,8%	61,4%
65+ jaar	11,3%	13,8%	14,3%
totaal	100,0%	100,0%	100,0%

Bron: CBS, 2006.

Woningvoorraad

Op 1 januari 2006 telde de woningvoorraad 11.227 woningen. Een groot deel van de woningvoorraad bestaat uit koopwoningen (76%), 24% bestaat uit huurwoningen. Tussen 1995 en 2006 is de woningvoorraad met 1.564 woningen toegenomen.

De gemiddelde woningbouwproductie lag in de periode 1995-2000 beduidend hoger dan in de periode 2000-2006. In de laatstgenoemde periode lag de productie op 649 gereedgekomen woningen: een gemiddelde van 108 woningen per jaar, terwijl in de jaren daarvoor de gemiddelde woningbouwproductie rond de 208 woningen per jaar lag. Deze lage woningbouwproductie, met name vanaf 2002, vormt de oorzaak van het vertreksaldo waar Edam-Volendam de laatste jaren mee wordt geconfronteerd.

Een samenvattend overzicht van het verloop van het inwonertal, de woningvoorraad en de gemiddelde woningbezetting is opgenomen in tabel 3.2. De gemiddelde woningbezetting is gedaald van 2,69 in 1995 tot 2,53 in 2006.

Tabel 3.2 Ontwikkeling inwonertal, woningvoorraad en gemiddelde woningbezetting, 1995, 2000 en 2006

jaar	inwoners	woningen	gemiddelde woningbezetting
1.1.1995	25.990	9.663	2.69
1.1.2000	27.460	10.664	2.58
1.1.2006	28.459	11.227	2.53

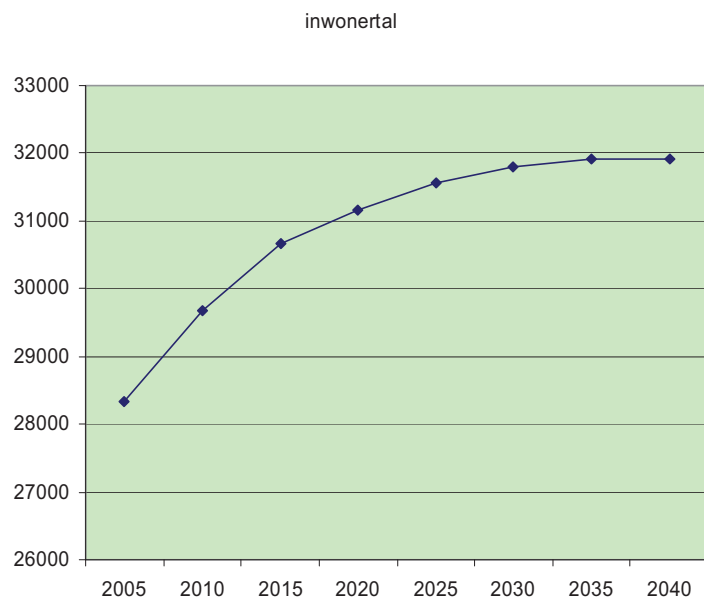
Bron: CBS, 2006.

Toekomstige bevolkingsontwikkeling en woningbehoefte

Prognoses geven aan dat het inwonertal zal kunnen groeien tot ruim 31.000 inwoners in 2020. Uitgangspunt van deze prognose is een woningbouwprogramma ongeveer conform de Streekplanuitwerking Waterlands Wonen (2006). Hierin is voor de gemeente Edam-Volendam rekening gehouden met een (klein) deel regionale opvang.

Wanneer vanaf 2020 wordt uitgegaan van alleen de natuurlijke aanwas, dan is rekening te houden met een geleidelijk verdere toename in bevolkingsomvang tot rond de 31.800 in 2030. De verwachting is dat na 2030 de bevolkingsomvang rond die omvang zal stabiliseren, uitgaande van weer alleen opvang natuurlijke aanwas (zie figuur 3.3).

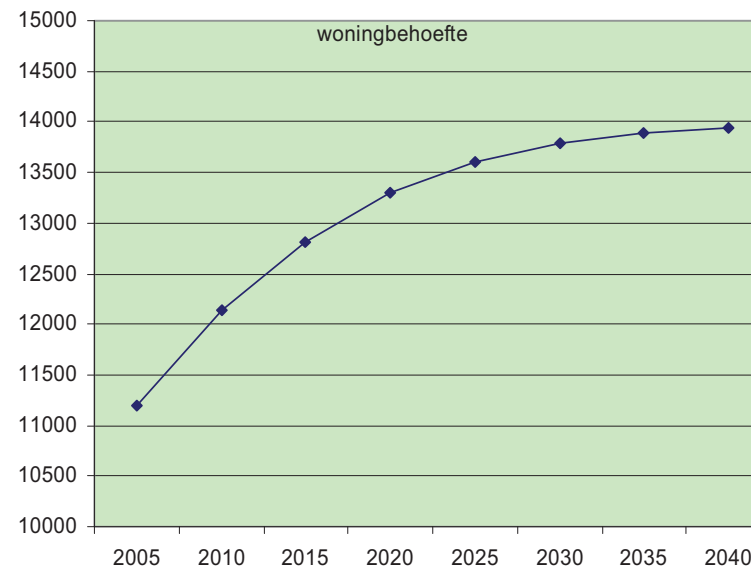
Figuur 3.3 Verwachte ontwikkeling inwonertal 2005 t/m 2040



Bron: Waterlands Wonen (2006), provincie Noord-Holland en RBOI.

De bijbehorende ontwikkeling van de woningbehoefte is weergegeven in figuur 3.4. De woningbouwplanning conform Waterlands Wonen betekent een aantal van ongeveer 2.100 woningen tot 2020. Na die periode zijn, uitgaande van uitsluitend de opvang van de eigen woningbehoefte, rond de 650 woningen nodig tot 2040. In totaal gaat het om een woningbouwopgave van circa 2.750 woningen voor de periode 2005-2040.

Figuur 3.4 Woningbouwplanning/woningbehoefte 2005 t/m 2040



Bron: Waterlands Wonen (2006), provincie Noord-Holland en RBOI.

Uitvoerige achtergrondinformatie over de demografische ontwikkelingen en de woningbehoefte is opgenomen in deel B van deze structuurvisie.

3.2. Woningbouwprogramma

Ontwikkelingen op de woningmarkt¹⁾

De zeer lage woningbouwproductie van de laatste jaren heeft er voor gezorgd dat Edam-Volendam een zeer gespannen woningmarkt kent. Tus-

1) Bij de schets van de woningmarkt en de te verwachten ontwikkelingen is gebruikgemaakt van de resultaten van de interviews en een consultatiebijeenkomst met woningmarktpartijen (onder andere makelaardij, woningcorporaties, seniorenraad en zorgcirkel), en de uitkomsten van demografische analyses.

sen 2003 en 2005 zijn in totaal slechts 109 woningen gebouwd, gemiddeld 36 woningen per jaar.

Doordat de nieuwbouw de laatste jaren mondjesmaat is geweest, richten starters zich anno 2007 meer op de bestaande markt. Tegelijkertijd is de laatste jaren ook in Edam-Volendam sprake geweest van een stijgend prijsniveau van het onroerend goed. De prijzen van eengezinswoningen lopen uiteen van € 250.000,- tot € 400.000,-. Door de in de afgelopen jaren sterk gestegen prijzen zijn veel bestaande koopwoningen voor starters onbereikbaar geworden.

Starters zijn door het gebrek aan goedkope koopwoningen aangewezen op de huurmarkt. De huurwoningvoorraad kent echter een beperkt aantal woningen voor startende huishoudens. Dit uit zich in de massale reacties op vrijkomende huurwoningen. Wooncompagnie, een regionaal werkende woningcorporatie met bezit uitsluitend in Edam, speelt op deze vraag in en biedt huurwoningen te koop aan middels de Koopzekerconstructie. Dit is een vorm van Maatschappelijk Gebonden Eigendom. Inmiddels is de verhouding van huurwoningen en koopwoningen van het bezit van deze corporatie in Edam respectievelijk 18% en 82%. De vooruitgang, de in Volendam actieve corporatie, heeft juist vanwege de druk op de markt de verkoop van woningen beëindigd.

Ook typen huishoudens als jonge éénpersoonshuishoudens en huishoudens na echtscheiding zouden aanspraak moeten kunnen maken op woningen in de sociale huursector. In die zin verdient het aanbeveling om het aandeel huur in de voorraad niet terug te laten lopen en zo mogelijk zelfs toe te laten nemen.

Een algemeen gegeven is dat starters uit Edam-Volendam zich bij het zoeken naar een woning vooral richten op de woningmarkt in de eigen gemeente. De regio ziet men veelal niet als een optie. Dit heeft te maken met de sterke sociale binding aan de gemeente.

Een tweede kenmerk van de woningmarkt is het ontbreken van doorstroming. In combinatie met een zekere eenzijdigheid in het woningaan-

bod (vooral veel eengezinsrijwoningen), valt te constateren dat veel huishoudens lang – zo lang mogelijk – in de woning blijven die ze indertijd als nieuwbouwwoning hebben betrokken. Dat geldt ook voor veel senioren, die blijven zitten totdat het om gezondheidsredenen niet meer gaat en men genoodzaakt is te verhuizen naar een vorm van verzorgd wonen. Door gebrek aan doorstroming is het (bereikbare) aanbod vanuit de bestaande woningvoorraad gering. Ook deze ontwikkeling beperkt de kansen van starters.

Doelgroepen

Starters behoeven in het beleid extra aandacht, maar ook jonge gezinnen, singles (30-plussers), vitale senioren (55-plussers) en oudere senioren (75-plussers) moeten een plaats krijgen in het beleid.

Starters hebben over het algemeen de behoefte aan bereikbare eengezinskoopwoningen. De jonge éénpersoonshuishoudens hebben minder te besteden dan de tweepersoonshuishoudens en zullen eerder op zoek zijn naar een bereikbare huur- of koopwoning.

Dan is er een categorie huishoudens die best een vervolgstap zouden willen maken in hun wooncarrière. Een deel van deze gezinshuishoudens met een eigen woning wil wel doorstromen naar een grotere/luxere woning (bijvoorbeeld geschakeld/tweekapper) als er passend aanbod zou zijn. Doorstroming zal ook vroeger of later aan de orde komen bij de senioren. In elk geval geldt dat voor de senioren die genoodzaakt zijn om te verhuizen vanwege de gezondheid. Zij komen in aanmerking voor een vorm van verzorgd wonen. Ook is rekening te houden met een ontwikkeling waarbij een deel van de meer vitale senioren in de toekomst een stap zou willen maken naar een comfortabel appartement in de huur of koopsector (middelduur tot deels duur), of naar een kleinere grondgebonden woning (bijvoorbeeld patiobungalow). Daarnaast is in de woningbouwprogrammering rekening te houden met een categorie alleenstaanden in de leeftijdsgroep 30-plus met een redelijk inkomen (singles) en een gedifferentieerde woningvraag: deels grondgebonden koopwoningen en deels ook appartementen.

Wonen en zorg

In het kader van de algemene trend van vergrijzing is de vraag van senioren naar woningen die geschikt zijn voor levering van zorg een punt van aandacht. Senioren gaan op termijn ook in Edam-Volendam een steeds groter deel uitmaken van de totale bevolking. Dit leidt tot een grotere vraag naar nultredenwoningen en naar (zelfstandig) verzorgd wonen. Het visiedocument Wonen met zorg in Edam-Volendam berekent een behoefte in 2015 van 170 zorgwoningen. Daarbij gaat men uit van een gematigde extramuralisering. Edam-Volendam wordt gekenmerkt door een groot aanbod aan mantelzorg; op langere termijn is de verwachting dat dit aanbod zal afnemen. Dit betekent dat de vraag naar zelfstandig verzorgd wonen op termijn zal toenemen en hoger uitkomen. In dat opzicht is het getal van 170 te beschouwen als een minimum. Als indicatie voor de behoefte aan verzorgd wonen in 2020 hanteren wij als uitgangspunt dat ongeveer 20% van het aantal 75-plussers behoefte zal hebben aan een vorm van verzorgd wonen. Voor de vertaling naar woningen wordt een correctiefactor toegepast van 15%¹⁾. Uitgaande van de demografische prognoses komen we uit op een aantal 75-plussers van 2.031 (in 2020), waarvan er dan mogelijk 345 in aanmerking zouden willen komen voor verzorgd wonen in extramurale vorm²⁾. Op de heel lange termijn zal het aantal 75-plussers verder toenemen (circa 2.900 in 2030 en ruim 3.300 in 2040). We komen dan op een mogelijke behoefte aan verzorgd wonen van 495 woningen in 2030 en 560 in 2040³⁾. In de woningbouwplanning dient hier rekening mee gehouden te worden. Meer informatie over de zorginfrastructuur is hierna opgenomen in paragraaf 3.4 (Voorzieningen).

Aandachtspunten

Op basis van bovenstaande ontwikkelingen komen wij tot de volgende aandachtspunten:

- 1) Correctiefactor voor vertaling van aantallen inwoners naar aantallen huishoudens waarvoor een "zorgwoning" nodig is.
- 2) De Zorgcirkel komt in een recente notitie op behoeftecijfers die in dezelfde orde van grootte liggen.
- 3) Het betreft een gangbare normatieve benadering, gekoppeld aan de leeftijdsgroep 75-plus. Daarmee is niet gezegd dat uitsluitend 75-plussers in aanmerking komen voor verzorgd wonen.

- starters kunnen door beperkt aanbod niet/nauwelijks terecht op de woningmarkt, zowel in de huur- als in de koopsector;
- er is veel van hetzelfde qua woningaanbod in de voorraad, zowel in type woningen als in woningprijs; dit bemoeilijkt de doorstroming;
- aantrekkelijke en passende mogelijkheden bieden gericht op doorstroming van vitale senioren. Er is een potentiële markt voor vitale senioren die de stap willen maken naar huur- of koopappartementen (middelduur en deels duur) of naar een kleinere grondgebonden woning;
- er is een toename van doelgroepen als éénpersoonshuishouden, echtscheidingsgevallen en weduwen van rond de 60-65 jaar die minder kapitaalkrachtig zijn en aanspraak willen maken op een betaalbare woning anders dan een eengezinswoning; het aanbod voor deze doelgroepen is zowel in de huur- als in de koopsector zeer beperkt;
- de vraag naar verzorgd wonen zal in de toekomst aanzienlijk toenemen.

Kwantitatief woningbouwprogramma: hoeveel bouwen?

Volgens de planning/woningbouwopgave op basis van streekplanuitwerking Waterlands Wonen zullen in de periode 2005-2020 ongeveer 2.100 woningen gerealiseerd kunnen worden. Het gaat hier om de realisatie van de locaties Zuidpolder (Dijkwijk) en een deel van Lange Weeren en de realisatie van (een deel van) de inbreidingscapaciteit. Deze planning/woningbouwopgave heeft een regionale dimensie, wat wil zeggen dat naast de eigen woningbehoefte ook deels voor de regio wordt gebouwd.

Wanneer een doorkijk wordt gemaakt naar 2030 dan is het uitgangspunt bouwen voor de eigen bevolking. Indicatie voor de eigen woningbehoefte voor de periode 2020-2030 is circa 500 woningen. Tussen 2030 en 2040 zijn naar verwachting voor de eigen woningbehoefte rond 150 woningen nodig.

De optelsom van de woningbouwopgave tot 2020 (circa 2.100 woningen) en de eigen woningbehoefte van 650 woningen (na 2020) komt uit op de volgende aantallen voor de periode 2005-2040:

2005-2020	circa 2.100 woningen
2020-2030	circa 500 woningen
2030-2040	circa 150 woningen
<hr/>	
Totaal	circa 2.750 woningen

Een inventarisatie van de plancapaciteit levert een aantal van circa 2.800 woningen op¹⁾. Indien deze woningbouwcapaciteit wordt geconfronteerd met de behoefte, blijkt dat er een (beperkte) overcapaciteit is aan woningbouwlocaties. Deze overcapaciteit is nodig gezien de praktijkervaring dat voorgenomen plannen niet altijd tot 100% verwezenlijking komen.

Een mogelijke fasering in de tijd van de woningbouwlocaties is opgenomen als bijlage 1.

Daarbij is ervan uitgegaan dat:

- gelet op de grote inhaalvraag de Zuidpolder voortvarend en in een beperkt aantal tranches wordt gerealiseerd;
- voor het voorzien in de woningbehoefte na 2020 voldoende woningbouwcapaciteit in reserve moet worden gehouden;
- de locatie Lange Weeren over een langere periode in de woningbehoefte moet voorzien;
- waar mogelijk enige spreiding wordt aangebracht in de oplevering van woningen op de herstructureringslocaties.

De resulterende planning (bijlage 1) is in samengevatte vorm weergegeven in tabel 3.3.

Tabel 3.3 Voorstel woningbouwplanning samengevat

tijdvak	aantal woningen
2009 – 2012	543
2012 - 2014	415
2015 - 2019	625
2020 >	974
totaal	2.557

Kwalitatief woningbouwprogramma: wat bouwen?

Op basis van de verwachte demografische ontwikkelingen en de ontwikkelingen op de woningmarkt geven wij hierna indicaties voor het kwalitatieve woningbouwprogramma.

Teneinde in te spelen op de eerder aan de orde gestelde doelgroepen en aandachtspunten is een gedifferentieerd nieuwbouwaanbod gewenst met daarin de volgende ingrediënten:

- nieuwbouw van bereikbare rijwoningen in de koopsector; de realisatie van bereikbare woningen moet in de grote vraag van de starters voorzien;
- toevoegen van middeldure en dure koopwoningen (twee-onder-een-kapwoningen en vrijstaande woningen); hierdoor komt doorstroming op gang en komen meer bestaande koopwoningen vrij voor starters;
- bouw van comfortabele huurappartementen en koopappartementen (€ 250.000,-) om doorstroming te bevorderen;
- terughoudend zijn met de verkoop van goedkope woningen uit de bestaande woningvoorraad van de corporatie; bij verkoop zorgen voor compenserende nieuwbouw in de sociale huursector zodat het aandeel huurwoningen op peil blijft;
- realisatie van zorgwoningen.

Voor de vertaling naar een woningdifferentiatie van de nieuwbouw geven we twee varianten die zich van elkaar onderscheiden door de mate waarin het accent wordt gelegd op *doorstroming* dan wel *direct bouwen voor de vraag* bij het voorzien in de woningbehoefte.

1) Inclusief sinds 2007 opgeleverde projecten.

Variant A: accent op direct bouwen voor de vraag

In deze variant wordt een royale plek in de nieuwbouwprogramma's ingeruimd voor de groep die nog geen woning heeft, de starters. Ook wordt voor senioren gebouwd. In de Zuidpolder zullen voor beide doelgroepen woningen worden gerealiseerd. Zowel eengezinswoningen als een woonzorgcentrum maken deel uit van de Zuidpolder.

Variant B: accent op doorstroming

In plaats van direct bouwen voor de vraag, wordt in deze variant zwaarder ingezet op doorstroming. Hierbij worden starters weliswaar bediend, maar in mindere mate door nieuwbouw en in meerdere mate door het betrekken van (bestaande) eengezinswoningen die vrijkomen doordat gebouwd wordt voor gezinnen die doorstromen naar luxere woningtypen ("opstromen") en voor senioren die doorstromen naar bungalow, appartement of zorgwoning.

In deze variant is het aandeel "doorstromingswoningen" groter en het aandeel "starterskoop" dus minder. Deze variant kan worden gerealiseerd op uitleglocatie Lange Weeren.

De indicatieve woningdifferentiatie behorend bij variant A en variant B is opgenomen in tabel 3.4. Onderscheid is gemaakt naar huur- en koopsector en naar diverse woningtypen en duurteklassen. Het verzorgd wonen is inbegrepen in beide varianten, vooral als onderdeel van de categorie "bereikbare appartementen" in de huursector. Omdat het een indicatief programma is, moeten de percentages worden opgevat als orden van grootte.

Tabel 3.4 Indicatie woningdifferentiatie nieuwbouw, twee varianten

segment	variant A, accent op direct bouwen voor de vraag	variant B, accent op doorstroming
	%	%
huursector		
appartementen bereikbaar	8	15
appartementen middensegment/duur	2	5
totaal huur	10	20
koopsector		
appartementen bereikbaar	10	10
appartementen middelduur/duur	5	10
eengezinswoningen bereikbaar (starters)	50	30
eengezinswoningen middelduur	15	10
2/1 kapwoningen, vrijstaande woningen	10	20
totaal koop	90	80
totaal	100	100

De 2 varianten geven tevens een variatiebreedte (onder en bovengrenzen) voor de vertaling naar programma's voor de afzonderlijke woningbouwlocaties.

Zuidpolder

Er zijn redenen om voor de kortere termijn het accent te leggen op direct bouwen voor de vraag, dus in de richting van variant A.

Vanwege de geringe nieuwbouw van de laatste jaren is er een zeer grote vraag ontstaan onder starters. De gemeente heeft een lijst van ongeveer 2.000 woningzoekenden die zich hebben ingeschreven voor de nieuwe woningbouwlocatie de Zuidpolder. Om aan de vraag van deze woningzoekenden te voldoen zou een groot deel van het woningbouwprogramma gericht kunnen zijn op de realisatie van bereikbare koopwoningen, waarmee dan direct wordt gebouwd voor de woningvraag van starters.

De vraag van de starters varieert van eengezinswoningen tot deels ook vrijstaande woningen. Ondanks het feit dat niet is aangegeven naar welke woningprijs de voorkeur uitgaat, geven de geregistreerde gewenste woningtypen wel een indicatie van kooprijksniveaus.

Op basis van een combinatie van opgegeven woningsoorten en daarmee corresponderende prijsniveaus komen we tot het volgende beeld van de vraag¹⁾:

- bereikbaar 65%;
- middelduur 20%;
- duur 15%.

Deze verhouding kan richting geven aan het programma voor de Zuidpolder: een gedifferentieerde wijk, waarbij de nadruk ligt op bereikbare koopwoningen. Rekening houdend met de verdien capaciteit van veel jonge huishoudens en het huidige renteniveau moet bij de categorie bereikbare koop gedacht worden aan kooprijzen beneden € 250.000,- (prijspeil 1 januari 2008).

Lange Weeren

Het verdient aanbeveling om dan in een volgende fase, wanneer de uitleglocatie Lange Weeren aan snee komt, een gevarieerdere insteek te kiezen dan in de Zuidpolder en meer in de richting te gaan van de doorstromingsvariant (variant B). Op die manier realiseer je binnen de eigen gemeente een meer gedifferentieerde woningvoorraad wat de doorstroming bevordert.

Herstructureringslocaties

De mogelijkheden voor differentiatie zijn bij de herstructureringslocaties sterk afhankelijk van het type locatie. Vaak zijn deze locaties beperkt in ruimte, wat de mogelijkheden voor de realisatie van bepaalde type woningen beperkt. Per locatie is globaal gekeken wat de mogelijkheden zijn en welk type locatie geschikt is voor de doelgroep die je wilt bedienen. De volgende tabel geeft voor de herstructureringslocaties (en de uitbrei-

dingslocaties) indicaties voor de beoogde doelgroep(en) en daarbij horende woningtype(n).

Tabel 3.5 Indicatie doelgroepen en woningtypen voor herstructurerings- en uitbreidingslocaties

locatie	aantal ²⁾	doelgroepen	woningtype(n)	prijsklasse
Zeestraat	7			
PWZ-gebouw	12			
Oude Draaipad	4			
Jonkerthof	30			
Coomhert	11	starters, vitale senioren	appartementen (7) & grondgebonden (4)	middelduur
Voorhaven/Acht erhaven	11	starters, vitale senioren	grondgebonden	middelduur
Körsnas	100	meerdere doelgroepen, zo mogelijk senioren+ ³⁾	grondgebonden (65) & appartementen (35)	gedifferentieerd
Plat Taze	min. 35	meerdere doelgroepen	appartementen	bereikbaar, middelduur
Gouwwijk	57	starters, jonge gezinnen	grondgebonden woningen	bereikbaar
Harlingenlaan	21 ⁴⁾	senioren +	appartementen	sociale sector
Zuidpolder	1.050 ⁵⁾	starters, jonge gezinnen en senioren, inclusief senioren +	gedifferentieerd met accent op starter	gedifferentieerd met accent op bereikbaar
Slobbeland	150	meerdere doelgroepen	appartementen & grondgebonden	middelduur, duur
Jachtwerf	10		grondgebonden	

2) Een deel van de herstructureringslocaties wordt opgepakt door de woningcorporaties.

3) De aanduiding "+" bij de doelgroep "senioren" heeft betrekking op de mogelijkheid van "wonen met zorg".

4) Dit aantal is het extra aantal wooneenheden dat wordt teruggebouwd na sloop.

5) Inclusief de Keetzijde en exclusief maximaal 150 wooneenheden (56 intramuraal en 94 extramuraal) in het te realiseren woonzorgcentrum.

1) Momenteel wordt gewerkt aan een woonwensenenquête die een gespecificeerd actueel beeld kan leveren van de startersvraag.

locatie	aantal ²⁾	doelgroepen	woningtype(n)	prijsklasse
Drunen/ Oorgat				
Julianaweg/Kielstraat	40	senioren	appartementen	sociale sector
Saturnusstraat	20	sociaal, meerdere doelgroepen	appartementen (sociaal)	sociale sector
Siriusplein	17	sociaal, meerdere doelgroepen	appartementen (sociaal)	sociale sector
Lange Weeren	1.160	meerdere doelgroepen	gedifferentieerd met accent op doorstroming	gedifferentieerd met accent op middelduur, duur
Maria Goretti	40	meerdere doelgroepen	appartementen & grondgebonden	middelduur, duur
Stient	25	meerdere doelgroepen	appartementen	bereikbaar
totaal	2.800 ¹⁾			

Doelgroep senioren+

Eerder in dit hoofdstuk is aangegeven dat rekening moet worden gehouden met een aanzienlijke toename van de vraag naar wonen met (de mogelijkheid van) zorg (circa 345 woningen in 2020).

Verschillende woningbouwlocaties kunnen een bijdrage leveren om de komende jaren in deze behoefte aan verzorgd wonen te voorzien: zie onderstaand overzicht met indicatieve aantallen.

Tabel 3.6 Overzicht locaties met kansen voor senioren+ (wonen met zorg)

woningbouwlocatie	kansen voor doelgroep senioren+ (indicatie aantal woningen)
Zuidpolder	94 (= aantal extramurale eenheden in zorgcentrum)
Julianaweg/Kielstraat	90
Saturnusstraat	10
Lange Weeren	100
Korsnäs	35
Harlingenlaan	21
Totaal	350

Voor de opgave na 2020 kunnen de volgende locaties in beeld komen: Kruispunt, Maria Goretti, Slobbeland en een extra taakstelling voor Lange Weeren.

3.3. Economie en bedrijfsterreinprogramma

Dynamische gemeente

Edam-Volendam is op het gebied van werkgelegenheid en bedrijvigheid een dynamische gemeente. Belangrijke bedrijfstakken zijn industrie en bouwnijverheid en de commerciële dienstverlening. Het aantal arbeidsplaatsen ligt in de gemeente rond de 12.600; dat betekent een sterke positie binnen de regio. In de regio Waterland ligt het aantal banen rond 56.000 (bron: LISA Vestigingenregister, 2007). Opvallend is dat het merendeel van de mensen uit Waterland is aangewezen op werk buiten de regio (36% Amsterdam). Deze scheve verhouding tussen de beroepsbevolking en aanwezige werkgelegenheid in de regio brengt een pendelstroom met zich mee die de bestaande infrastructuur aanzienlijk belast.

Tussen 1996 tot 2007 is het totaal aantal banen gegroeid met ongeveer 23%, met jaren van sterke groei en jaren van minder sterke groei (effect van de economische conjunctuur, zie figuur 3.5).

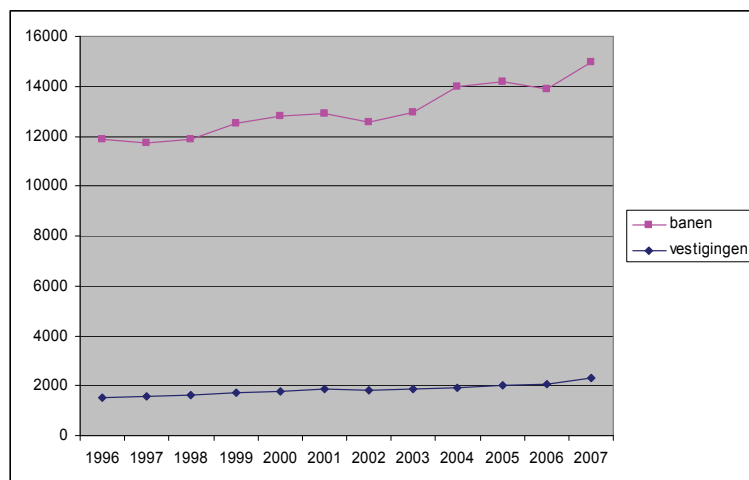
1) Inclusief sinds 2007 opgeleverde projecten.

In de periode 1996-2007 is het totaal aantal vestigingen toegenomen van 1.546 naar 2.288. Dit is een stijging van ongeveer 48%.

Bedrijfsterreinbehoefte

Om de toekomstige economische groei in de gemeente te kunnen opvangen is het belangrijk voldoende aanbod aan bedrijfsterrein te bieden. De huidige situatie in Edam-Volendam is dat de bestaande bedrijfsterreinen volledig zijn uitgegeven, met uitzondering van het terrein Oosthuizerweg in de kern Edam. Dit terrein biedt de mogelijkheid tot uitbreiding van netto 5 ha. Deze ontwikkeling is echter te weinig om in de toekomstige vraag te voorzien. De verwachting is dat reeds op korte termijn de bedrijfsterreinbehoefte ligt rond de 4 à 9 ha. De lange termijnbehoefte ligt rond de 20 ha tot 2020 en met een doorkijk (2020-2040) zou nog rekening moeten worden gehouden met een extra behoefte van circa 10 ha.

Figuur 3.5 Totaal aantal banen en vestigingen (absoluut) in de gemeente Edam-Volendam 1996-2007



Bron: LISA Vestigingenregister.

Ruimtelijke invulling

Teneinde de verwachte behoefte te kunnen huisvesten, is de gemeente, naast de uitbreiding van het terrein Oosthuizerweg, aangewezen op de regio. In de gemeente Purmerend zal het regionale bedrijfsterrein Baansteede-Noord worden ontwikkeld. Dit is een terrein van circa 80 ha netto voor regionale bedrijvigheid. Ook ondernemers uit Edam-Volendam kunnen derhalve aanspraak maken op een deel van dit terrein.

Naast de opvang van de lokale behoefte op het regionale terrein Baansteede-Noord en de opvang op bedrijventerrein Oosthuizerweg is ook gekeken naar andere ruimtelijke opties. In deel B is een verkenning van verschillende locaties opgenomen. Uit de verkenning volgt dat een nieuwe bedrijfsterreinlocatie in de Purmer uit ruimtelijke overwegingen bezwaren kent: verkleinen/dichtslibben van de open ruimte tussen Purmerend en Edam-Volendam.

Vanwege verplaatsing van bedrijven komen naar verwachting in het gebied Julianaweg bedrijfskavels/panden vrij. Dit biedt dan weer de mogelijkheid om een deel van de lokale bedrijfsterreinbehoefte op te vangen.

De indicaties voor de langetermijnbehoefte aan bedrijventerrein zijn niet hard, maar wijzen op een (mogelijke) zoekopgave op termijn. Vooruitlopend op de ontwikkelingen in Baansteede-Noord, uitbreiding Oosthuizerweg en eventueel vrijkomende locaties in het gebied Julianaweg, worden geen nieuwe bedrijvenlocaties aangewezen. Wel zullen wij de vinger aan de pols houden en de bedrijfsterreinbehoefte en -uitgifte op de voet volgen en een duidelijk evaluatiemoment inbouwen (2012). Afhankelijk van de uitkomsten van deze evaluatie wordt dan besloten of er aanleiding is om over te gaan tot aanwijzing van meer bedrijventerrein.

Conclusie

De verwachte bedrijfsterreinbehoefte kan deels in de eigen gemeente en deels in de regio worden opgevangen. Verschillende mogelijke locaties zijn hiervoor aangewezen. Samengevat zijn de volgende locaties in beeld: Baansteede-Noord, uitbreiding Oosthuizerweg en eventueel vrijkomende locaties in het gebied Julianaweg.

3.4. Voorzieningen

Onderwijs

In de kern Edam staan 2 openbare basisscholen en een oecumenische basisschool. De kern Volendam heeft 9 rooms-katholieke basisscholen. De capaciteit van de basisscholen is net voldoende. Dit heeft te maken met het beleid dat erop gericht is om de huidige beschikbare capaciteit maximaal te benutten. Dat betekent dat bij een tekort aan lokalen bij de ene school gezocht wordt naar extra ruimte bij een andere school binnen een straal van 1 km. Ook in het speciaal basisonderwijs heeft de gemeente twee scholen. Naast het basisonderwijs zijn er 2 scholen in het voortgezet onderwijs. Dit zijn het Don Bosco College en het Triade Atlas College.

In de te realiseren Zuidpolder zal een extra school worden gebouwd, met permanente en deels ook tijdelijke lokalen. Nu wordt reeds in een uitbreiding van de basisschool in het Middengebied voorzien om de piek van het aantal leerlingen in deze wijk op te vangen. Op langere termijn is de verwachting dat vanwege de vergrijzing het aantal leerlingen zal afnemen. Wel verdient het aanbeveling ook in de uitbreidingswijk Lange Weeren ruimte te reserveren voor voorzieningen. Te zijner tijd kan dan worden bepaald op welke wijze hieraan precieze invulling wordt gegeven: basisschool, peuterspeelzaal, buitenschoolse opvang, of een combinatie in de vorm van bijvoorbeeld een brede school.

Sport

De gemeente Edam-Volendam kent een ruim aanbod aan voorzieningen voor binnen- en buitensportbeoefening.

De meeste accommodaties zijn in eigendom van de gemeente die deze aan de verschillende verenigingen verhuurt. Om de accommodaties in goede staat te houden, stelt de gemeente periodiek onderhoudsbudgetten beschikbaar.

Over het algemeen hebben de verschillende sportverenigingen nu en in de toekomst voldoende ruimte tot hun beschikking. Alle verenigingen

kunnen in principe zonder uitbreiding een toekomstige vraag opvangen. Alleen voetbalvereniging RKAV zit krap in haar accommodatie. Wel heeft deze voetbalvereniging de mogelijkheid om met de huidige beschikbare ruimte in zekere zin flexibel om te springen. Zonder een fysieke uitbreiding is een capaciteitsuitbreiding mogelijk door een transformatie van bestaande grasvoetbalvelden naar kunstgrasvelden. Voetbalvereniging RKAV heeft dit reeds voor twee velden gerealiseerd. In de toekomst kunnen, indien noodzakelijk, ook andere grasvelden in aanmerking komen. Ook de voetbalvereniging in Edam kan op die manier flexibel met de ruimte omgaan.

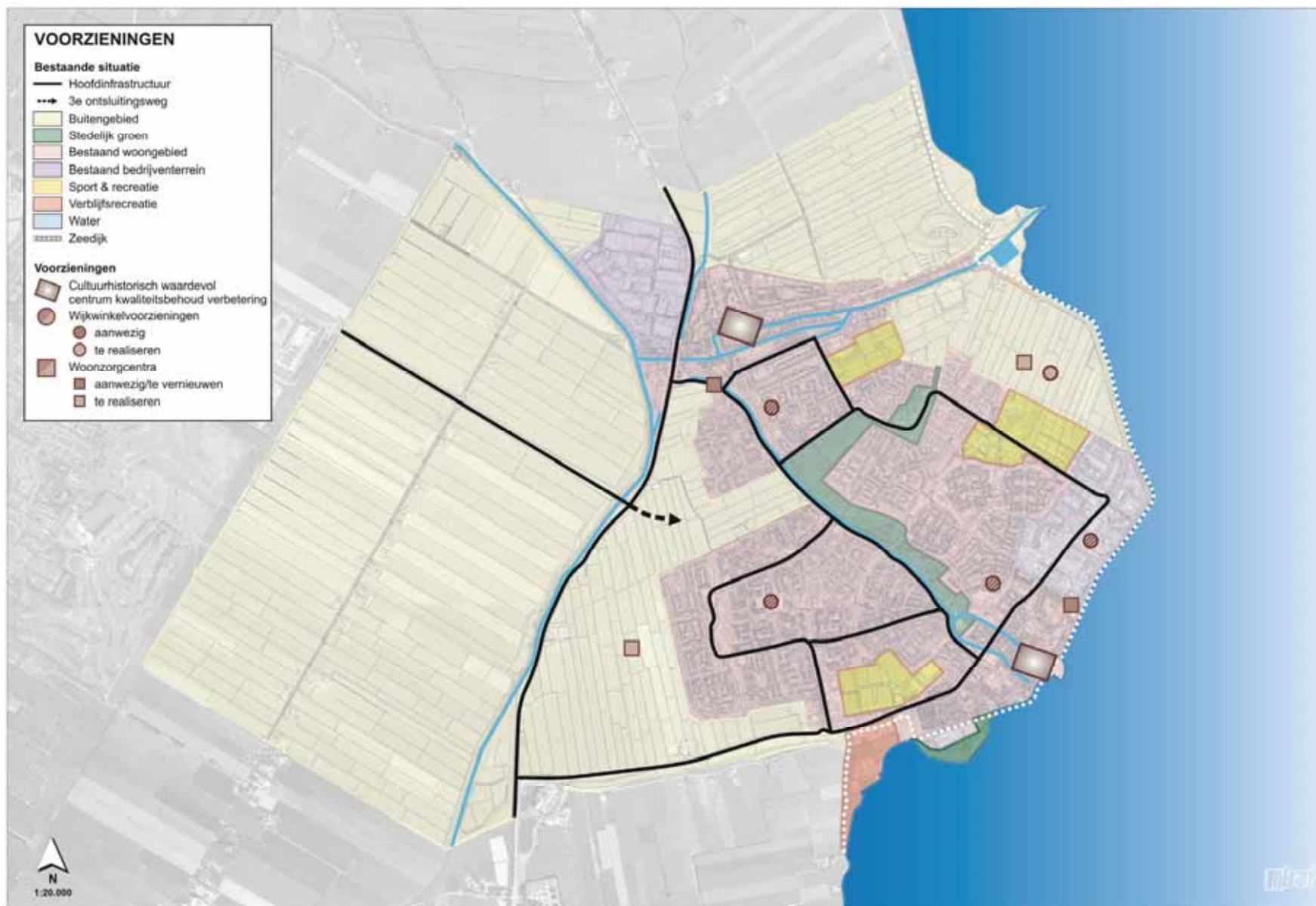
Een knelpunt zit bij de atletiekvereniging. De atletiekvereniging heeft de beschikking over een baan van 300 m. Om officiële wedstrijden te mogen organiseren, is een baan van 400 m een vereiste. Door gebrek aan ruimte bestaat een uitbreiding van het atletiekveld niet tot de mogelijkheden. Een andere inpassing is op hetzelfde terrein ook niet mogelijk. Een uitbreiding van de bestaande 300 meterbaan tot een 400 meterbaan is wellicht mogelijk in combinatie met een herschikking van het complex van EVC, welke mogelijkheid nader kan worden onderzocht.

Dit brengt ons op de bredere vraagstelling voor de structuurvisie, namelijk of er op termijn aanleiding is te komen tot herschikking c.q. verplaatsing van sportveldencomplexen binnen de gemeente. De huidige complexen in Edam en Volendam liggen gunstig ten opzichte van de gebruikers en leveren ook qua ruimtebehoefte op zichzelf geen noodzaak voor een nieuwe locatie.

Uit efficiencyoverwegingen zou op lange termijn ook gedacht kunnen worden aan een gezamenlijk nieuwe locatie ter vervanging van de complexen van EVC en RKAV en een nieuwe atletiekaccommodatie. Hierbij moet wel bedacht worden dat zo'n nieuwe locatie dan bijna onvermijdelijk meer aan de buitenkant zou komen te liggen, namelijk richting Monnikendammerweg.

In bijlage 3 zijn de resultaten opgenomen van de uitgevoerde verkenning naar een eventuele verplaatsing van het RKAV-complex.

Uitgangspunt voor de structuurvisie is voornamelijk handhaven van de huidige sportveldencomplexen.



Woonzorgcentra

In 2005 is in de gemeente Edam-Volendam gestart met het (provinciale) pilotproject Wonen, Welzijn en Zorg (WWZ). In dat kader wordt een voortschrijdend uitvoeringsprogramma opgesteld¹⁾. Doel van de WWZ-uitvoeringsprogramma's is om mensen met een zorgbehoefte lokaal maatwerk te bieden. De per 1 januari 2007 ingevoerde Wet Maatschappelijke Ondersteuning heeft overigens nauwe raakvlakken met het gehele WWZ-programma.

De gemeente ontwikkelt veel projecten die een nauwe relatie hebben of krijgen met de ontwikkeling van wijksteunpunten.

Een van de doelgroepen waar in de paragrafen 3.2 en 3.3 aandacht voor is gevraagd, is de in omvang toenemende groep 75-plussers en in verband daarmee de in de toekomst toenemende vraag naar verzorgd wonen²⁾.

Van belang voor het zo lang mogelijk zelfstandig kunnen wonen van onder andere senioren is de aanwezigheid van een goede zorginfrastructuur.

Aanwezigheid en goede spreiding van woonzorgzones met daarbinnen een centraal gelegen ruimte (wijksteunpunt al of niet gekoppeld aan woonzorgcentrum) van waaruit verschillende zorg-welzijn-woondiensten verleend kunnen worden is daarbij van groot belang. Onderwerp van ruimtelijke beleid en dus ook van de structuurvisie is de situering van de woonzorgcentra en in samenhang daarmee de inrichting van woonzorgzones³⁾.

De spreiding binnen de gemeente is als volgt:

- woonzorglocatie Gouwzee/Nicolaashof (kom Volendam);
- woonzorglocatie De Meermin (Edam);
- gepland: woonzorgcentrum in de Zuidpolder.

1) Het meest recente: Uitvoeringsprogramma provinciale pilot Wonen, Welzijn en Zorg, juli 2007-juli 2008.

2) Onder verzorgd wonen verstaan we zelfstandig wonen waar 24-uurszorg en toezicht op afroep mogelijk is.

3) Gebied binnen een (service)wijk waar buitengewone garanties gelden voor mensen die 24-uurszorg of zorg op afroep nodig hebben en waar een aanbod is van beschermd en verzorgd wonen temidden van gewoon wonen.

Op lange termijn, in samenhang met de ontwikkeling van Lange Weeren, is de aanwezigheid van een zorgcentrum met wijksteunpunt in het zuidwesten van de gemeente gewenst. Hiermee dient bij de ontwikkeling van deze nieuwe wijk rekening te worden gehouden.

3.5. Winkelvoorzieningen

Door bureau DTNP is een Detailhandelsstructuurvisie opgesteld. De belangrijkste conclusies en aanbevelingen zijn in deze structuurvisie opgenomen. Voor de volledige analyses en onderbouwingen verwijzen wij naar deze Detailhandelsstructuurvisie.

Winkelaanbod

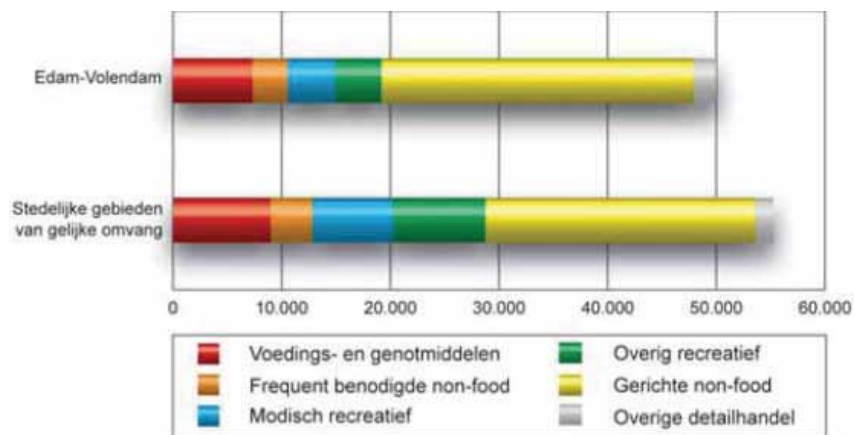
Het winkelaanbod in Edam-Volendam heeft een totale omvang van circa 50.000 m² winkelvloeroppervlak (wvo) verdeeld over circa 230 verkoop-punten (vkp). Dit is iets minder dan gemiddeld in stedelijke gebieden met eenzelfde aantal inwoners (circa 55.250 m² wvo). Met name het recreatieve aanbod (kleding, cd's, sportartikelen) blijft achter. De gemiddelde omvang van het recreatieve aanbod in stedelijke gebieden van gelijke omvang is ongeveer 16.000 m² wvo. In Edam-Volendam is circa 8.600 m² wvo aanwezig. Het totale boodschappenaanbod in Edam-Volendam is in omvang eveneens kleiner dan gemiddeld. Het aanbod in de branchegroep gerichte non-food (doe-het-zelf, woninginrichting, tuincentra) is relatief omvangrijk. Op ongeveer 60% van het totale winkelvloeroppervlak worden artikelen in deze branches verkocht.

De volgende winkelgebieden zijn te onderscheiden:

- Van Baarstraat (wijkcentrum);
- Plutostraat (buurtvoorziening);
- De Stient (wijkcentrum);
- Edam-centrum.

Daarnaast is er een concentratie van grootschalige meubelbedrijven aan de Julianaweg. Het aanbod bestaat voor een belangrijk deel uit lokale ondernemers.

Figuur 3.7 Winkelaanbod Edam-Volendam en in stedelijke gebieden van gelijke omvang (m² wvo)



Het zwaartepunt van het winkelaanbod bevindt zich in de oude kom van Volendam (omgeving Europaplein, Zeestraat, Dijk). Ongeveer een kwart van het totale aanbod is daar gevestigd. Het winkelaanbod in Edam is veel beperkter.

Op korte afstand van de gemeente Edam-Volendam liggen enkele grotere centra met een bovenlokale verzorgingsfunctie. Hierbij valt te denken aan de centra van Purmerend, Zaandam, Hoorn en Amsterdam Noord. Dit verklaart dat op enkele branches het aanbod kleiner is dan gemiddeld.

In Edam-Volendam zijn in totaal circa 60 horecabedrijven gevestigd. Deze sector is in belangrijke mate gericht op de toeristische bezoeker. Ongeveer 60% van het totale horeca-aanbod is gevestigd in het centrum van Volendam. Per 10.000 inwoners zijn er in Edam-Volendam gemiddeld circa 22 horecabedrijven. Dit is net iets minder dan gemiddeld in Nederland (circa 25).

Sterkte-zwakteanalyse

Uit de sterkte-zwakteanalyse van de Detailhandelsstructuurvisie komen de volgende aandachtspunten naar voren:

- de bereikbaarheid van het centrum van Volendam en Edam en de capaciteit en spreiding van de parkeervoorzieningen zijn niet optimaal;
- versnipperd winkelaanbod in deelgebieden. Er is geen sprake van een heldere winkelrouting of circuitvorming zodat de verschillende deelgebieden niet van elkaars bezoekersstromen kunnen profiteren.

Figuur 3.8 Spreiding winkelvoorzieningen



Bron: Bureau DTNP, 2007.

Uitgangspunt voor de toekomstige winkelstructuur is de ambitie om te beschikken over een aantrekkelijk en compleet winkelaanbod met voldoende keuzemogelijkheden en kwaliteit voor de eigen inwoners én voor de toeristische bezoekers.

Op basis van een realistische toekomstige koopkrachtbinding en -toevloeiing wordt ten opzichte van de huidige situatie enige uitbreidingsruimte berekend in de volgende sectoren:

- voedings- en genotmiddelen: 1.700 m² á 2.200 m² wvo;
- duurzame en overige goederen: 4.000 m² á 5.000 m².

Hoofduitgangspunten voor de toekomstige winkelstructuur

Centrum Volendam: functie als lokaal verzorgend centrum, streekcentrum en centrum met een hoge toeristische attractiewaarde verder uitbouwen.

Centrum Edam: inzetten op behoud van bestaand aanbod en handhaving huidige verzorgingsniveau.

De Stient: handhaving van functie als dagelijks boodschappencentrum.

Solitaire supermarkten: behoud supermarkt aan Willem Pontstraat en realisatie supermarkt in Zuidpolder.

PDV-cluster: behoud PDV-cluster (woninginrichting) aan de Julianaweg.

Aanbevelingen voor Volendam-centrum (uit Detailhandelsstructuurvisie)¹⁾

- versterken van de recreatieve winkelfunctie van Volendam-centrum;
- uitbreiding van het modische en recreatieve winkelaanbod in het centrum van Volendam; dit gepaard te laten gaan met een terughoudend beleid ten aanzien van uitbreiding van het recreatieve aanbod buiten het centrum;
- handhaving van het basisaanbod van voedings- en genotmiddelen in het centrum is minimaal gewenst;
- verbetering onderlinge relaties tussen deelgebieden en realiseren van een goede routing;
- onderzoek naar herinrichting van het Europaplein en mogelijkheden voor beëindiging van de parkeerfunctie op maaiveld: bij voorkeur

verblijfsfunctie van Europaplein en versterken functie Europaplein als verbindende schakel tussen de Havenhof en de Zeestraat.

- kwaliteitsverbetering publieksgerichte voorzieningen De Dijk;
- verbetering verblijfsklimaat van De Dijk door herinrichting;
- vergroten van de zichtbaarheid van de kwaliteiten van de Edammerweg en omgeving door de realisatie van een secundaire winkelroute;
- uitbreiding parkeercapaciteit nabij het winkelaanbod door mogelijke realisering parkeergarage onder het Europaplein.



Bron: Bureau DTNP, 2007.

1) Deze nota is in 2008 vastgesteld door de gemeenteraad.



Aanbevelingen voor Edam-centrum (uit Detailhandelsstructuurvisie)

Behoud van het bestaande voorzieningenniveau in het centrum van Edam vraagt om optimalisering van de randvoorwaarden voor ondernemers om succesvol te kunnen ondernemen. Hierbij gaat het onder andere om verbetering van de parkeersituatie, verruiming van de mogelijkheden voor woon-werkeenheden en verplaatsing van de warenmarkt naar de omgeving van het Damplein.



Bron: Bureau DTNP, 2007.

3.6. Verkeer en parkeren

Belangrijk onderwerp voor de structuurvisie is de verkeersafwikkeling nu en straks, rekening houdend met de beoogde nieuwe ontwikkelingen, waaronder de woningbouw.

In deel B wordt uitvoerig ingegaan op te verwachten ontwikkelingen, knelpunten en oplossingsmogelijkheden wat betreft verkeer en vervoer en parkeren. Aandacht is besteed aan mogelijke/gewenste aanpassingen en maatregelen voor zowel het autoverkeer als het langzaam verkeer. Daarbij is gebruikgemaakt van de in 2007 uitgevoerde verkenningen naar verkeer, lucht en geluid van Goudappel Coffeng.

3^e ontsluitingsweg

Een 3^e ontsluitingsweg is op termijn wenselijk om een goede verkeersafwikkeling te verzekeren en knelpunten op te lossen. De plannen voorzien in een doortrekking van de N244 tot aan de Dijkgraaf Poschlaan. De aansluiting op de N247 kan worden uitgevoerd met verkeerslichten (hoge cyclustijd) waarbij aparte rijstroken voor het busverkeer gerealiseerd moeten worden of als een tweestrooks- of turborotonde. Voor de aansluiting op de Dijkgraaf Poschlaan zijn er twee mogelijkheden, een drietaks-kruispunt op enige afstand van de Zuidpolderlaan of een viertakskruispunt waarbij tevens de Zuidpolderlaan wordt aangesloten. De precieze implicaties van deze doortrekking en het tracé worden momenteel onderzocht in het kader van de MER-procedure.

De aanleg van deze 3^e ontsluitingsweg zal leiden tot een aanzienlijke ontlasting van de route Dijkgraaf Poschlaan-Singelweg terwijl het ook rustiger zal worden op de Julianaweg.

Ontsluiting Zuidpolder

Het autoverkeer van en naar deze wijk zal worden afgewikkeld via Dijkgraaf de Ruiterslaan. Om de toename van het geluid te neutraliseren zal op deze weg en de Zuidpolderlaan stil asfalt worden toegepast. Bezien zal worden of ook op de Julianaweg toepassing van geluidsarm asfalt mogelijk is.

De wijk Zuidpolder zal worden bediend door het openbaar vervoer dat in de huidige situatie reeds gebruikmaakt van de Dijkgraaf de Ruiterslaan. In een overleg met de openbaarvervoermaatschappij is reeds een gewenste route bepaald. De gewenste route is via de Dijkgraaf de Ruiterslaan, Harlingenlaan, woonwijk Zuidpolder en via de secundaire ontsluiting van de woonwijk weer naar de Dijkgraaf de Ruiterslaan.

Ontsluiting Lange Weeren

Voor de verkeersontsluiting is gekeken naar een tweetal ontsluitingsvarianten. Het eerste alternatief is een noordelijke ontsluiting op de verlengde N244 (3^e ontsluitingsweg). Bij het tweede alternatief zal de wijk worden aangesloten op de Zeddeweg.

De verkeersstromen zijn in belangrijke mate extern gericht (N244 en N247). Binnen Edam-Volendam neemt bij een noordelijke ontsluiting vooral op de Dijkgraaf Poschlaan-Oost de intensiteit toe en bij een zuidelijke ontsluiting op de Zeddeweg richting Volendam.

Een ontsluiting aan beide zijden zal zorgen voor een spreiding van het verkeer over de noordelijke en zuidelijke route naar Volendam. Deze oplossing, heeft uitdrukkelijk de voorkeur en vormt uitgangspunt voor de verdere planvorming van Lange Weeren.

Hoe het openbaar vervoer de locatie Lange Weeren het beste kan ontsluiten, zal in nader overleg met de openbaarvervoermaatschappij en de Stadsregio Amsterdam moeten worden gezien. De definitieve ontsluiting voor het openbaar vervoer van Lange Weeren zal bepaald worden wanneer de woningbouwlocatie in ontwikkeling wordt genomen.

Haven, Noordeinde en Zuideinde

Het streven is erop gericht dat in 2020 auto's en touringcars zoveel mogelijk aan de randen van het centrum parkeren (denk aan het Marinapark en de Parallelweg), het gemotoriseerd verkeer over Noordeinde en Zuideinde zoveel mogelijk te minimaliseren en de Haven autovrij te maken.

Langzaam verkeer

Binnen de gemeente is sprake van een redelijk dicht fietsnetwerk. Vanuit een duurzaam veilig benadering zijn vrijliggende fietspaden langs een aantal drukke hoofdontsluitingswegen wenselijk.

Om knelpunten op te lossen en onveilige situaties te verbeteren, zijn de volgende maatregelen in beeld:

- Singelweg: bestaande aanliggende fietspaden zullen fysiek gescheiden worden;
- aanleg van een middeneiland ter hoogte van het Egbert Snijderplein ten behoeve van de oversteekbaarheid van het fietsverkeer;

- verbreden van de fietsstroken ten koste van de relatief brede autorijbaan op het zuid- en middengedeelte van de Julianaweg;
- verbetering van de oversteekbaarheid op de Julianaweg noord en de Kathammerzeedijk.

Parkeren in de woonwijk

Geconstateerd is dat in een aantal wijken – met name in delen van Blok-gouw en delen van de Koreawijk – sprake is van een grote parkeerdruk. Een van de verklaringen is de aanwezigheid van relatief veel thuiswonende kinderen met ook een auto in deze gebieden. Een andere oorzaak is dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet als zodanig worden gebruikt of beschikbaar zijn. De verwachting is dat in de wijken waar de kinderen nu nog jong zijn de parkeerdruk in de toekomst zal toenemen.

Voor oplossing van deze problematiek is maatwerk nodig in samenspraak met de bewoners. Daarbij wordt aangetekend dat gemakkelijke oplossingen niet voorhanden zijn door de schaarste aan ruimte.

Centrumparkeren

Bezoekers van het (winkel)centrum van Volendam en de Dijk kunnen gebruikmaken van meerdere parkeervoorzieningen: Europaplein, AMVO-terrein, parkeergarage Havenhof. Verder kunnen touringcars en auto's (ook langparkeerders) terecht bij Roompot Marinapark en aan de Parallelweg.

Met name in het hoogseizoen is een permanente aandacht voor het in goede banen leiden van het toeristisch verkeer en het parkeren vereist.

Een optie voor uitbreiding van het parkeren ten behoeve van het bezoek aan Edam-centrum is de locatie Singel zuidzijde, eventueel in combinatie met waterberging. In paragraaf 4.1 gaan we hier nader op in.

Parkeren woningbouwlocaties

Een harde randvoorwaarde bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties (inbreidings- en uitbreidingslocaties) is de realisatie van voldoende parkeerplaatsen. Gelet op het gemiddeld hoge autobezit in de gemeente verdient het aanbeveling te rekenen met de hoge parkeercijfers van het ASVV en deze als hard uitgangspunt te hanteren bij de beoordeling

van woningbouwplannen bij uitleglocaties¹⁾. Er wordt nog separaat parkeerbeleid ontwikkeld.

3.7. Wateropgave

Algemeen

Voor ontwikkelingen langs waterkeringen dient rekening te worden gehouden met de bepalingen uit de Keur van het Hoogheemraadschap. Voor de Zuidpolderzeedijk/Zuideinde (primaire waterkering) dient een beschermingszone in acht te worden genomen, deze zone bedraagt 100 m vanaf de teen van de dijk. Om ook in de verre toekomst de veiligheid te kunnen garanderen, zijn langs de dijken van het Markermeer vrijwaringszones gereserveerd voor dijkverbetering. Deze ruimte beslaat 100 m binnendijks en 175 m buitendijks, met dien verstande dat ter plaatse van de locatie Zuidpolder een zone van 75 m is overeengekomen. In deze zones mag bebouwing niet worden uitgebreid met uitzondering van windmolens. Als gemeentelijk beleid geldt voorshands het uitgangspunt dat deze zones ook van windmolens gevrijwaard blijven.

Bij nieuwbouwprojecten dient gebruik te worden gemaakt van duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen (dus geen zink, lood, koper en PAK's-houdende materialen), op deze manier wordt diffuse verontreiniging van water en bodem voorkomen. Bij nieuwbouw dient te worden gezorgd dat de waterhuishoudkundige situatie niet verslechtert als gevolg van de ontwikkeling. Dit betekent dat een bepaald percentage van de toename aan verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden in de vorm van open water. Daarnaast dient bij nieuwbouw waterneutraal gebouwd te worden en dient de "Beslisboom aan- en afkoppelen" te worden gevolgd. Het is namelijk van belang om afstromend hemelwater van schone oppervlakten te scheiden van afvalwater en af te voeren naar het oppervlaktewater. Hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater afgevoerd wordt naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

1) De aanbevolen parkeerkencijfers (gedifferentieerd naar type woningen per locatie) en indicatieve aantallen parkeerplaatsen voor de grotere herstructureringslocaties zijn opgenomen deel B.

Om het waterbergingsstekort op te lossen zal extra oppervlaktewater moeten worden aangelegd, voor de waterstaatkundige eenheid Zuidpolder zijn hiertoe reeds indicatieve zoeklocaties aangegeven (zie kaart Water). Door het langer vasthouden van water in het plangebied is minder aanvoer van gebiedsvreemd water nodig. Dit heeft positieve consequenties voor de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater.

Watertoets en waterbeheer

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

In het plangebied wordt het waterbeheer in binnendijks gebied en het beheer van de waterkeringen gevoerd door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het buitendijkse waterbeheer wordt gevoerd door Rijkswaterstaat. Het beheer van de riolering binnen het plangebied valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Edam-Volendam. In het kader van de verplichte watertoets is over deze ruimtelijke ontwikkeling overleg gevoerd met de waterbeheerders, waarna de opmerkingen van de waterbeheerders zijn verwerkt in deze structuurvisie.

Slobbeland

Woningbouw dient op een hoger niveau dan het huidige maaiveld van Slobbeland plaats te vinden. Een oplossing is om het maaiveld op te hogen tot circa NAP +2,1 m (beschermingsniveau 1:4.000). Daarnaast bestaat de mogelijkheid om het maaiveld als parkeerplaatsen in te richten, terwijl de woningen in dat geval verhoogd gerealiseerd worden. Voor parkeerplaatsen dient het maaiveld een hoogte te hebben van NAP +1,25 m (beschermingsniveau 1:500).

Verder zijn buitendijkse ontwikkelingen alleen mogelijk, indien wordt voldaan aan een aantal randvoorwaarden:

- ruimte die reeds beschikbaar is voor water dient te worden behouden;

- de (beroeps)scheepvaart mag op geen enkele wijze gehinderd worden door de beoogde ontwikkelingen (aandacht besteden aan wijze van verlichting); de ruimte wordt zodanig bestemd, ingericht en gebruikt dat water beter wordt vastgehouden;
- de ruimte wordt zodanig bestemd, ingericht en gebruikt dat geen vervuiling optreedt naar grond- en oppervlaktewater;
- rondom Slobbeland bevindt zich een voorlandkade, deze dient tenminste in stand gehouden te worden;
- een eventueel nadelige invloed op het watersysteem wordt waterneutraal of waterpositief gecompenseerd;
- de Nota Ruimte stelt dat buitendijks uitgegaan wordt van een vrijwaringszone van 175 m langs primaire waterkeringen (Zuideinde) om te anticiperen op hogere waterpeilen in de toekomst. In de praktijk dient echter maatwerk te worden geleverd, de definitieve omvang van de vrijwaringszone wordt bepaald in overleg met de waterbeheerder.

Lange Weeren

Ten westen van de woonwijk "Blokrouw" zal op termijn een nieuwe woonwijk ontwikkeld worden (Lange Weeren). Naast de verplichting om compenserend open water te graven ter compensatie voor de toename van de verharding, biedt deze ontwikkeling de mogelijkheid om bij te dragen aan de wateropgave voor de Zuidpolder.

Nieuwe bebouwing dient te worden voorzien van een gescheiden afvoerstelsel zodat schoon hemelwater geen onnodige belasting van de zuiveringsinstallatie tot gevolg heeft.

Markermeer

Ten zuiden van de toegang tot de haven van Edam is een ondiep rietland met havenhoofden daarvoor beoogd om de waterkwaliteit in het Markermeer te verbeteren en de slibvang van de haven te verminderen. Ondanks de positieve effecten zal dit gezien de omvang van het rietland in relatie tot de grootte van het Markermeer, slechts zeer beperkte invloed hebben op de waterkwaliteit. Uit onderzoek in het waterloopkundig Laboratorium is gebleken dat de rietlanden de slibvang van de haven van Edam aanzienlijk zullen verminderen.

De rietlanden zullen in ieder geval positieve gevolgen hebben voor de ecologische potenties van dit specifieke gedeelte van het Markermeer.

Overige planvorming Markermeer/IJmeer

Verder is de idee- en planvorming voor het gehele IJsselmeer en in het bijzonder het compartiment Markermeer/IJmeer de laatste tijd sterk in beweging. Aanleidingen daarvoor zijn onder meer de waterkwaliteit, de kwaliteit van de dijken en de toenemende druk van verstedelijking en recreatie, met name in het zuidelijke gedeelte. In dat verband wordt ook nagedacht over een extra compartiment Amsterdam/IJmeer door de aanleg van een dijk tussen Almere en Waterland. Het is van belang dat de gemeente betrokken is bij deze ontwikkelingen en deze op de voet volgt, in verband met de mogelijke consequenties/effecten (direct of indirect) voor Edam-Volendam.

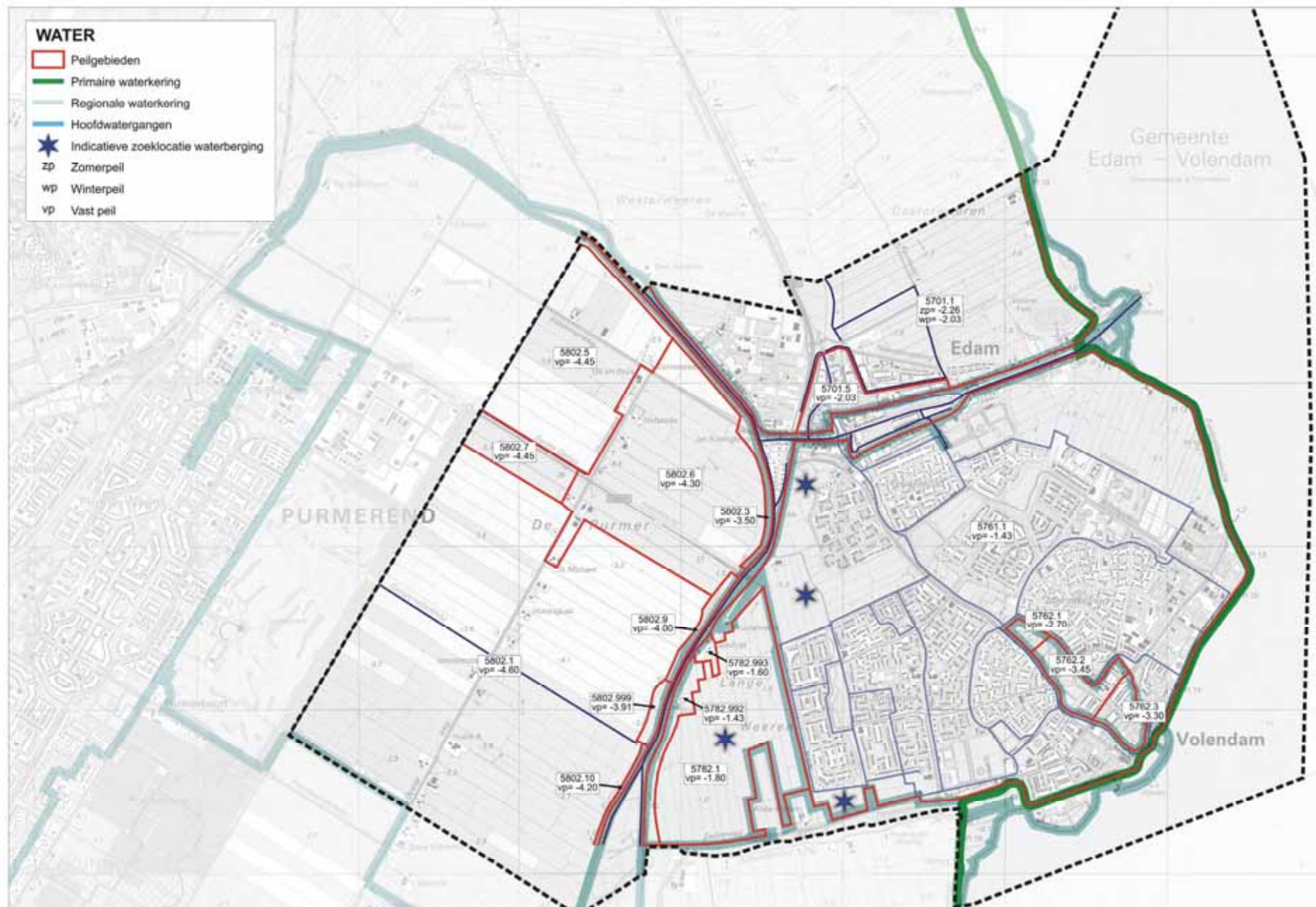
Waterberging Zeddeweg

Om bij te dragen aan de wateropgave in de waterstaatkundige eenheid Zuidpolder wordt voor de zoeklocatie langs de Zeddeweg gedacht aan een waterbergingsoptie in de vorm van een diepe put die kan worden leeggepompt. Omdat de put kan worden leeggepompt, heeft deze een grotere bergingscapaciteit dan het geval zou zijn bij reguliere oppervlaktewateren van dezelfde afmetingen.

Voordat de put gerealiseerd kan worden, dient wel nader onderzoek plaats te vinden naar de gevolgen voor kwelstromen, bodemlagen en stabiliteit. Als de omvang en diepte van de put is vastgesteld, dient daarnaast berekend te worden wat de daadwerkelijke bijdrage is aan het oplossen van het waterbergingstekort.

Gemaal Edam

Om het afvalwatersysteem te optimaliseren, zal in de nabije toekomst een extra gemaal gerealiseerd worden nabij Edam. Op deze manier ontstaat capaciteit in het gemaal aan de Torenvalkstraat voor toekomstige uitbreidingen. Het is niet noodzakelijk om het gemaal te realiseren voorafgaand aan de nog te realiseren woonwijken, deze kunnen zonder capaciteitsproblemen aangesloten worden op het bestaande gemaal.



Conclusie

Waar mogelijk is het van belang om bij te dragen aan het oplossen van het waterbergingstekort in de waterstaatkundige eenheid Zuidpolder en de Purmer. Verder gelden er verschillende algemene aandachtspunten bij toekomstige ontwikkelingen:

- gebruik van duurzame en niet-uitlogbare materialen;
- compenseren voor de toename aan verhardingen;
- afkoppelen van hemelwater.

Voor de ontwikkeling van Slobbeland is maatwerk vereist; net als voor andere ruimtelijke ontwikkelingen dient uitwerking plaats te vinden in overleg met de waterbeheerders.

4. Programma en visie voor deelgebieden

4.1. Stadsgebied Edam

De historische kern van Edam is aangewezen als beschermd stadsgezicht. De heldere structuur van grachten met daarlangs de historische bebouwing zijn beeldbepalend in dit gebied. Het oudste gedeelte wordt gekenmerkt door eenvoudige, kleinschalige individuele panden in hoge dichtheden langs smalle gebogen straten en waterlopen. In het noordelijk deel van het centrum en langs de havens zijn de gebouwen groter en statiger, en zijn de straatprofielen breder. Kenmerkend in deze delen van het centrum is verder het ontbreken van voortuinen. In de Tuinierswijk, het noordoostelijk deel van oud Edam, zijn wel voortuinen aanwezig en bestaat de bebouwing voornamelijk uit vroeg-naoorlogse rijtjeswoningen.

In het centrum is de woonfunctie gemengd met centrumfuncties als detailhandel en horeca. Verder naar de randen zijn meer bedrijven aanwezig. Een voorbeeld daarvan is Korsnäs, een bedrijf in verpakkingsmaterialen dat wordt verplaatst, en dat wordt benut voor een nieuwe invulling (wonen en parkeren) die past in de historische context.

Uitgangspunten

Er dient zeer zorgvuldig te worden omgegaan met het historisch erfgoed van historisch Edam. De status van beschermd stadsgezicht biedt hiervoor goede waarborgen. Trefwoorden zijn kwaliteitsbehoud en kwaliteitsbeheer. Bij nieuwbouw en verbouw gelden hoge eisen ten aanzien van architectuur en beeldkwaliteit. Het gemengde functiepatroon blijft gehandhaafd. Trefwoorden voor versterking van de toeristische aantrekkingskracht van historisch Edam zijn:

- "bereikbaar Edam": verbeteren van de bereikbaarheid en de parkeeraccommodatie;
- "beleef de historie": versterken van de beleving onder andere door het tot leven brengen van de historie;

- "pronken met de schoonheden": het historisch karakter beter vermarkten.

Een uitwerking van de toeristische actiepunten is opgenomen in het Toeristisch Ontwikkelingsplan (TOP) en in het Integraal Ontwikkelingsplan Waterfront Volendam (IOP).

De detailhandelsvisie voor Edam luidt: inzetten op behoud van bestaand aanbod en handhaving van het huidige verzorgingsniveau (zie ook paragraaf 3.5)

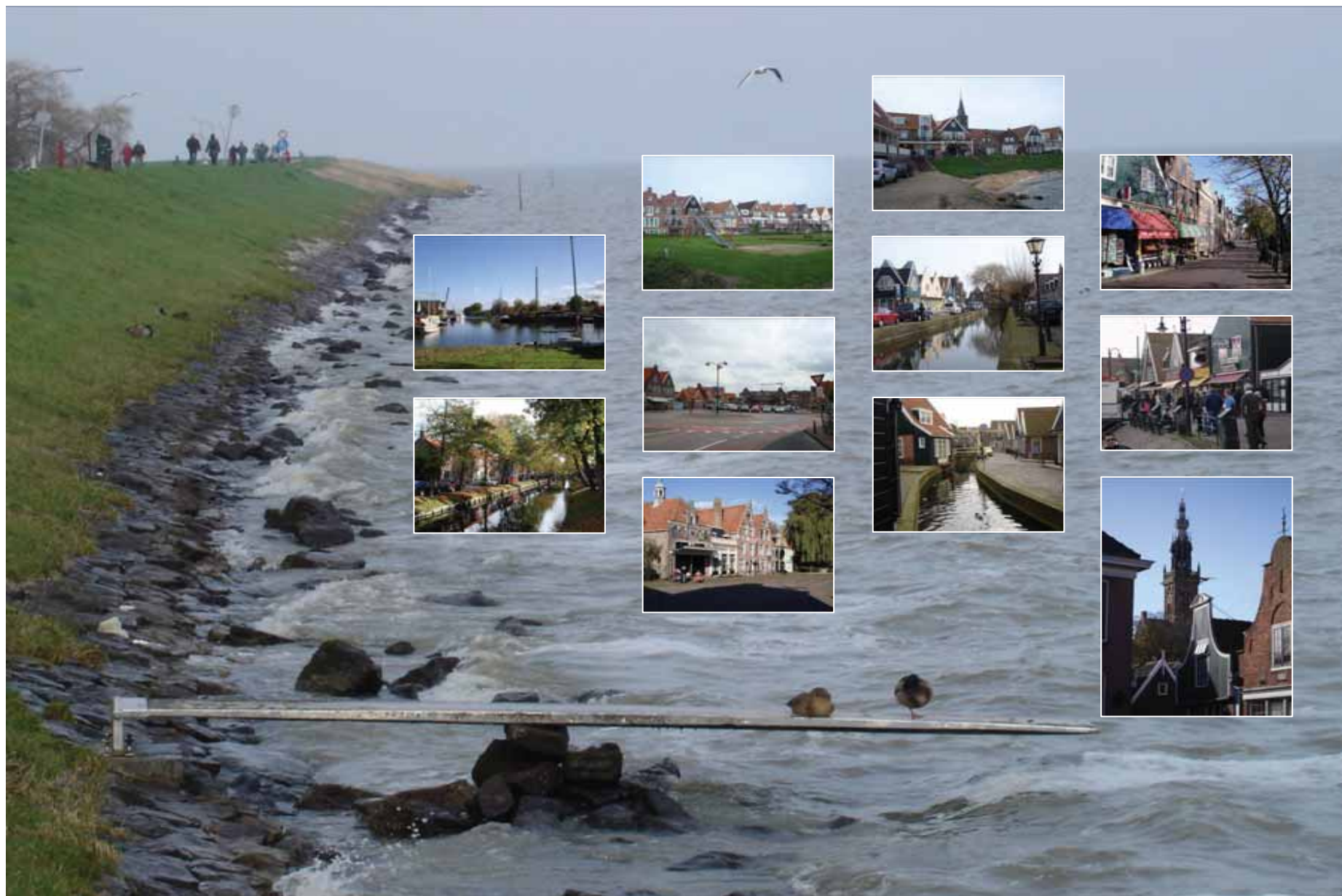
Studielocatie voor centumparkeren in combinatie met waterberging

Een mogelijkheid voor uitbreiding van de parkeeraccommodatie ten behoeve van het stadsbezoek vormt de inrichting van een (permanent) parkeerterrein aan de Singelweg zuidzijde. Een optie die nadere overweging en onderzoek verdient, is gecombineerd/meervoudig gebruik, waarbij het terrein in voorkomende gevallen tevens een functie kan vervullen voor piekwaterberging.

Deze optie van een parkeerterrein gecombineerd met waterberging bij de "ingang" van Edam heeft een aantal ruimtelijke gevolgen.

Het zicht op Edam vanaf de N247 wordt beïnvloed: waar in de huidige situatie zicht bestaat over een weiland op een in stevig groen "verpakte" stad, zal het beeld van de voorgrond in de toekomst door geparkeerde auto's bepaald worden. Een goede landschappelijke inpassing kan de invloed minimaliseren. Dat kan zijn: een lage grondwal die de auto's aan het zicht onttrekt en tegelijk de waterkering rond de waterberging vormt, en een boombeplanting op het parkeerterrein die schaduw werpt en indeling geeft aan het terrein. Daarbij moet de mogelijkheid van wintersgebruik als ijsbaan een rol spelen.

Verkeerstechnisch is het gunstig dat het parkeerterrein dicht bij belangrijke uitvalswegen ligt. Een belangrijk aandachtspunt is wel de wandeling vanaf het parkeerterrein naar de binnenstad die in de huidige situatie weinig belevingswaarde heeft.



Integrale visie op Edam-centrum

Op de voorgestelde studielocatie voor centroparkeren in combinatie met waterberging zijn vele zienswijzen ingediend met commentaren en suggesties.

Dit heeft de aanleiding gevormd om de studielocatie in een bredere context te bezien. Als vervolg op de structuurvisie zal voor het centrumgebied van Edam een integrale visie worden opgesteld, waarin behoud en versterking van cultuurhistorische waarden, toeristische functie, verkeer en parkeren en detailhandelsontwikkelingen in het centrum worden meegenomen (uitwerkingsopgave structuurvisie). Daarin zullen ook alternatieve oplossingen voor de parkeeropgave onder de loep worden genomen.

In het kader van de visievorming zal ook de verbetering van aanlegmogelijkheden van pleziervaartuigen – afmeersteiger – in de Nieuwehaven worden meegenomen.

Bedoelde visievorming zal worden voorbereid in samenspraak met de meest betrokken partijen.

Deze beoogde visievorming is als vervolgactie opgevoerd (zie hoofdstuk 6).

4.2. Kom Volendam en waterfront

De ruimtelijke structuur van de oude kom van Volendam wordt bepaald door de Dijk (Noordeinde, Zuideinde) langs het Markermeer. Haaks hierop is een stelsel van wegen, stegen en waterlopen aanwezig. Kenmerkend is het hoogteverschil tussen de Dijk en het er achter gelegen gebied. De bebouwing in het gebied staat dicht op elkaar en dicht op de weg. De gebouwen zijn individueel herkenbaar en zeer divers. Typerend voor het gebied zijn de "Volendamse" woningen in één laag met dwarskap, in baksteen en (groen geschilderd) hout.

Vooraf aan de Dijk en het direct hierachter gelegen gebied zijn veel toeristische functies aanwezig. Met name het Kleiperkgebied is een brandpunt voor het (inter)nationaal toerisme.

Het Slobbeland ligt buitendijks, met daarop gesitueerd het dagrecreatiegebied Slobbeland dat vooral voor Volendammers belangrijk is. Verder ligt hier een verouderd bedrijventerrein en een terrein met wat caravans. Op de locatie Pieterman is een complex met recreatiewoningen in Volendamse stijl gerealiseerd in combinatie met een jachthaven (Marinapark Volendam).

In het IOP is de toekomstige ontwikkeling van dit gebied uitvoerig verkend en zijn uitgangspunten en ontwikkelingsvoorstellen geformuleerd. Onderdelen hiervan zijn inmiddels in een planvormingsfase (verkeersregime Noordeinde en weg onderlangs naar Kleiperk).

Het IOP vormt een van de bouwstenen voor de structuurvisie, met dien verstande dat als gevolg van voortschrijdend inzicht en rekening houdend met het aspect financiële uitvoerbaarheid nuanceringen aan de orde zijn.

Basisuitgangspunten van de visie voor het waterfrontgebied zijn:

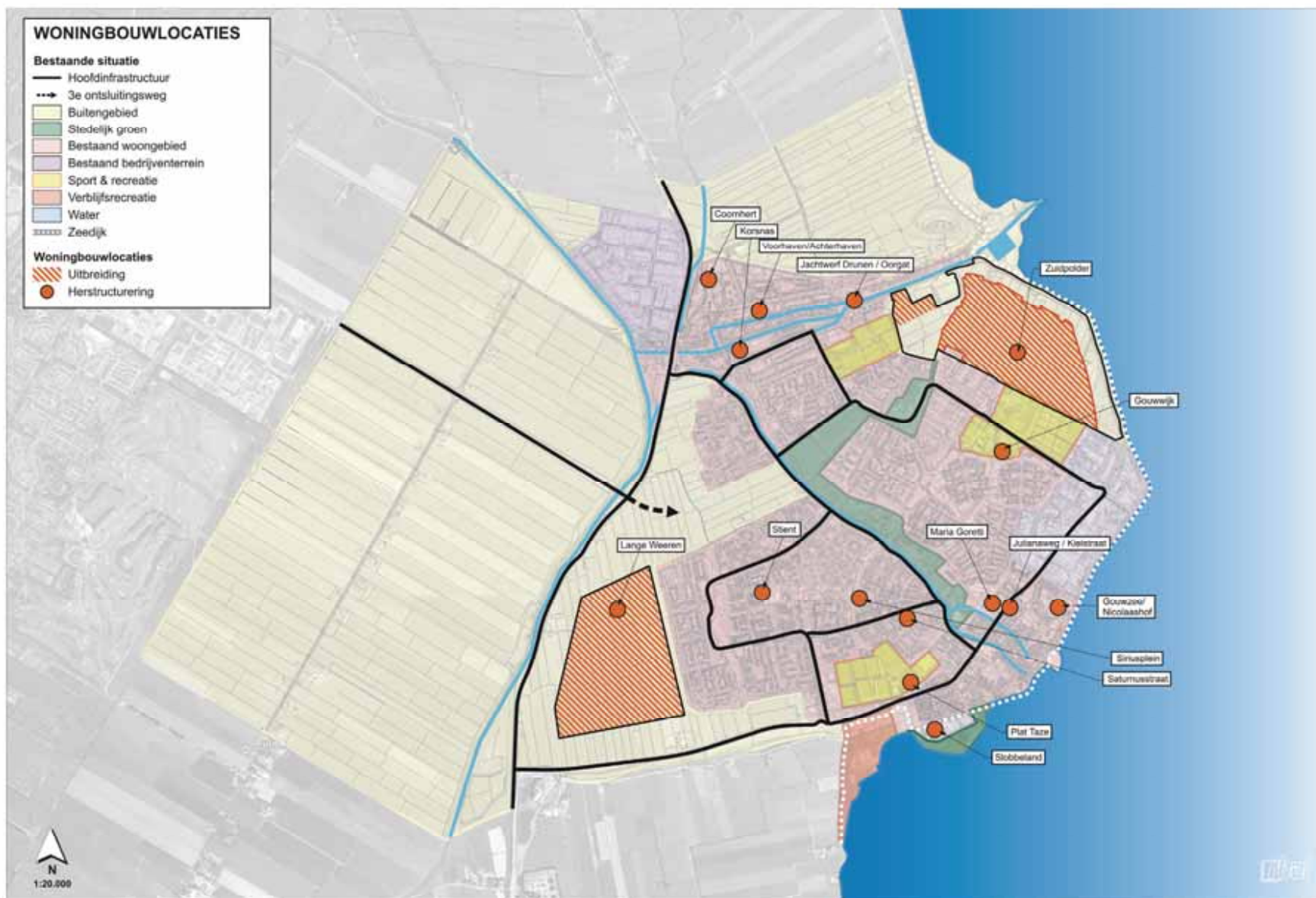
- benutten van de potentie van het waterfront als onderdeel van de IJsselmeerkust;
- aan elkaar koppelen van de verschillende sferen van het Kleiperkgebied, Haven-zuid, Slobbeland en Marinapark en bevorderen van een meer continue route.

Programmapunten die de attractiviteit en de toeristische trekkracht van het gebied kunnen versterken zijn:

- a. nieuwe trekker ontwikkelen bij de Haven-zuid (bijvoorbeeld in horecasfeer);
- b. aanlegsteigers en faciliteiten voor de riviercruisevaart.

Ruimtelijke uitgangspunten

- Waterfront aan het Kleiperk opwaarderen (onder andere verbeteren van de buitenruimte; de voorlanden meer op het water en op de dijk betrekken).
- De rand van Haven-zuid opwaarderen (met bebouwing passend bij de architectuur van Volendam).



- Herontwikkeling van het Slobbeland (onder andere transformatie bedrijventerrein; opwaarderen achterzijde Zuideinde en parkeergelegenheid)¹⁾.
- Versterken van relatie Dijk en Europaplein op de wijze zoals aangegeven in de Detailhandelsstructuurvisie;
- Het Noordeinde, de Haven en het Zuideinde gedurende in ieder geval het toeristenseizoen (steeds) auto- en busvrij(er) maken (zie ook paragraaf 3.6 en hoofdstuk verkeer in deel B).

Beeldkwaliteitplan voor de kom Volendam

Het is van groot belang dat zorgvuldig wordt omgegaan met de cultuurhistorische waarden, karakteristieken en kwaliteiten van Oud Volendam, de Dijk en de Haven.

Met het oog hierop is, vooruitlopend op het op te stellen bestemmingsplan, een *beeldkwaliteitplan* voor dit gebied opgesteld. Een aantal bouwstenen hiervoor uit het IOP zal in dit plan worden verwerkt.

Detailhandelsstructuurvisie

Functie als lokaal verzorgend centrum, streekcentrum en centrum met een hoge toeristische attractiewaarde verder uitbouwen.

4.3. Herstructureringslocaties

Bijgaande kaart geeft een overzicht van de herstructureringslocaties binnen de bebouwde kommen van Edam en Volendam die in beeld zijn voor woningbouw.

Voor enkele van deze locaties is de planvorming al vergevorderd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de locaties als Kōrsnas, Voorhaven/Achterhaven, Coornhert, Gouwwijk, Siriusplein en Saturnusstraat.

De locatie Plat Taze gelegen onder de directe invloedssfeer van het stadion, de drukke Julianaweg en een lpg-vulpunt, is een voorbeeld van een gecompliceerde transformatielocatie.

1) Nadere uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling van Slobbeland zijn opgenomen in paragraaf 4.3.

Een locatie die niet op de kaart is opgenomen maar mogelijk op lange termijn wel in beeld kan komen voor herstructurering is de locatie "Kruispunt".

Een strategisch bijzonder interessante transformatielocatie is Slobbeland. In het onderstaande schetsen wij enkele randvoorwaarden voor de herontwikkeling van deze locatie. Daarbij wordt wel aangetekend dat transformatie naar wonen niet op korte termijn is voorzien.

Slobbeland

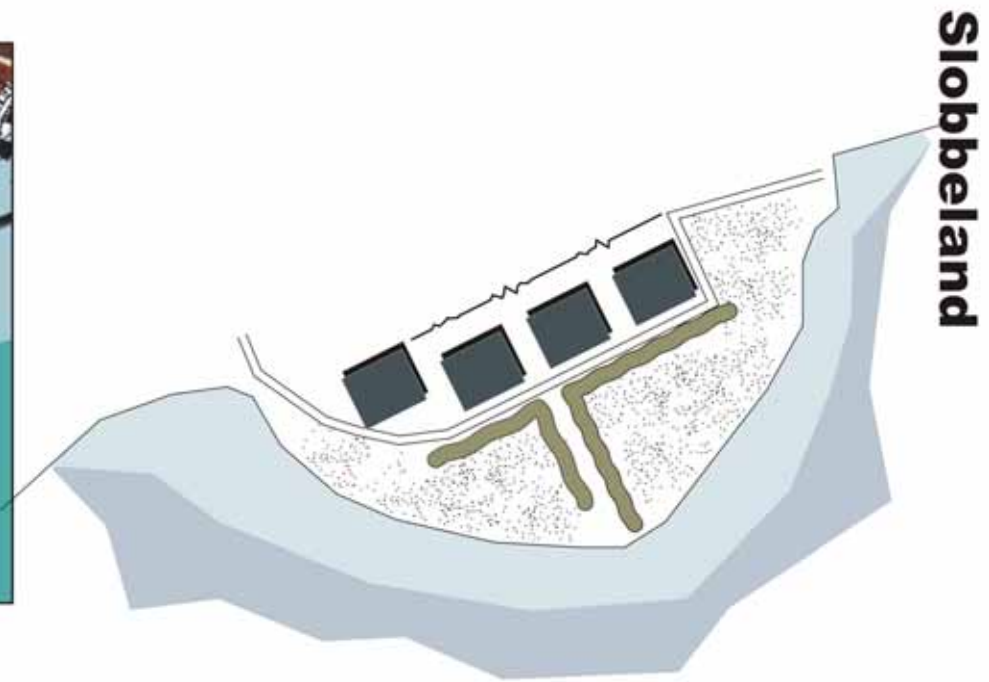
De huidige functies in dit buitendijks gelegen gebied bestaan uit:

- een strook met (deels) verouderde bedrijfspanden (tussen het Zuideinde en de Slobbelandweg);
- een parkeerterrein met een capaciteit van circa 40 parkeerplaatsen;
- het dagrecreatiegebied met openluchtwembad, grenzend aan het Markermeer;
- een terrein met een aantal stacaravans (en afmeersteigers voor bootjes), eveneens grenzend aan het Markermeer;
- bij de entree van het gebied is in aansluiting op Smit-Bokkum (palingmuseum) een historisch vissers/scheepvaartmuseum voorzien.

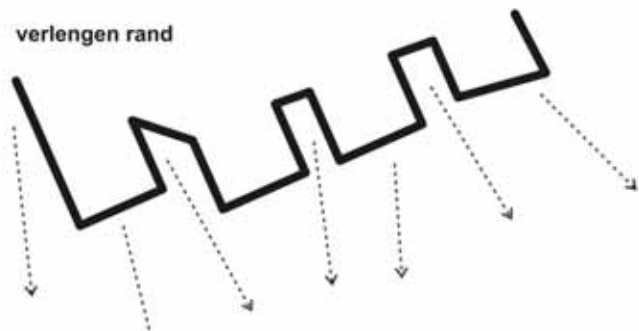
Bij de transformatie van (een deel van) dit gebied naar wonen dient met het volgende rekening gehouden te worden:

- waterstaatkundige eisen/randvoorwaarden (wonen 2,1 m +NAP, parkeren 1,25 m +NAP; zie ook paragraaf 3.7);
- verkeersluw maken van het Zuideinde²⁾;
- parkeren voor een deel van bewoners aan het Zuideinde die nu in de wijk aan de overzijde moeten parkeren;
- een draailus voor toeristenbussen die toeristen (met bestemming zuidkant haven) brengen en weer ophalen;
- nadere studie naar de aanleg van een afmeersteiger voor riviercruisevaart aan de westzijde.

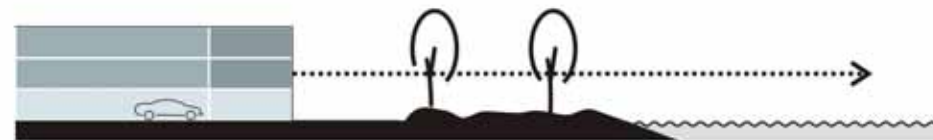
2) Denkbaar is dat Zuideinde niet geheel wordt afgesloten voor autoverkeer, voor bewoners bereikbaar blijft, terwijl bijvoorbeeld de haven tegen betaling bereikbaar blijft voor toeristen.



verlengen rand



realiseren doorzicht



Uitgangspunt is voorts dat het dagrecreatiegebied gehandhaafd blijft en dat het terrein met de caravans een (verblijfs)recreatieve bestemming houdt.

Stedenbouwkundige visie en randvoorwaarden (zie figuur Slobbeland).

De bedrijfsstrook op het Slobbeland is geschikt om tot woonlocatie te worden herontwikkeld. Voor de transformatie van het Slobbeland is de bestaande driedeling (woningen aan het Zuideinde, bedrijfsstrook, recreatiestrook) van het gebied een goede basis. Voor de herontwikkeling van de bedrijfsstrook is een goede verankering en overgang naar de omgeving vereist.

De woningen aan de dijk vormen een gezicht naar de meeste publieke kant: het Zuideinde. De woningen staan met de achterzijde aan het Slobbeland. Hier is een goede afzooming van de percelen noodzakelijk.

De recreatiestrook ligt op de goede plek, aan het water, en kan eventueel in haar functie worden versterkt, meer mogelijkheden creëren. Hierbij moeten wel omgevingsfactoren worden meegenomen: kwaliteit van de openbare ruimte, erfafscheiding, overgang naar het water.

Het tussengelegen bedrijfsgebied kan onder de volgende condities herontwikkeld worden:

- goede aansluiting op de woningen aan het Zuideinde, door een achterstraat onderaan de dijk aan te leggen (ten behoeve van bereikbaar houden van achterkanten en ontsluiten van parkeerplaatsen);
- het verhoogd aanleggen van de woningen, zodat er geen wateroverlast kan ontstaan in woonvertrekken, maar ook om over het recreatieterrein heen een ruimtelijke relatie te leggen met het water ("zicht");
- de bedrijfsstrook als geheel herontwikkelen, dus één type oplossing, waarbij variatie per blok in de vorm van architectonische middelen kan worden aangebracht;
- realiseren van autovrije hoven, open naar het recreatieterrein; hierdoor wordt de rand van bebouwing verlengd en krijgen zoveel mo-

gelijk woningen betrekking op de recreatiestrook en het verderop gelegen water;

- kwaliteitsimpuls voor de bestaande openbare ruimte bij de herontwikkeling, vooral het Slobbeland als beeldbepalende straat tussen de recreatieterreinen en het nieuwe woongebied verdient daarbij de nodige aandacht. Het parkeren zal zoveel mogelijk in de bouwblokken moeten worden opgelost.

Noordeinde

De gemeente is benaderd met initiatieven om aan het Noordeinde woningbouw te mogen realiseren. De plannen zijn gericht op een verlenging van de huidige dijkbebouwing (dijktalud), en verderop doorgetrokken over enkele (onbebouwde) stukken bedrijfskavel op het bedrijfsterrein aan de voet van de dijk.

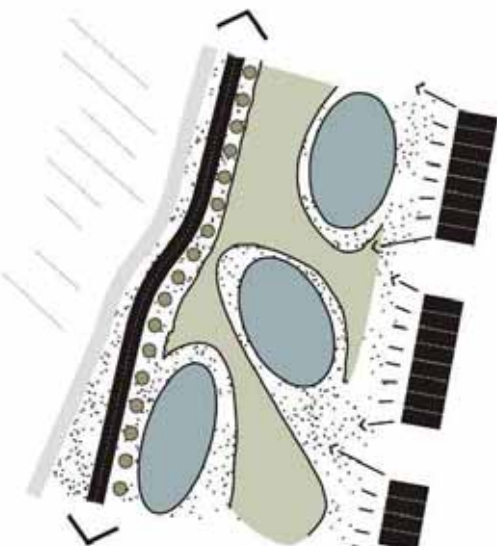
Bij de beoordeling en afweging van dit initiatief zijn de volgende constatering van belang:

- de voorgestelde woonbebouwing ligt op zeer korte afstand van de bedrijven die deels in de zwaardere milieucategorieën vallen;
- waterstaatkundige belemmeringen, met name voor het bouwen in het dijktalud.

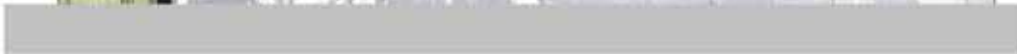
De realiteit gebiedt om vast te stellen, en daar in de planvorming ook rekening mee te houden, dat ook op een overzienbare lange termijn bedrijven in deze omgeving aanwezig zullen zijn. Dus los van de stedenbouwkundige en landschappelijke waardering leidt dit tot de conclusie dat bedoelde locatie niet als woningbouwlocatie wordt meegenomen in de structuurvisie.

Uitvoeriger achtergrondinformatie over de fundamentele keuze en afwegingen met betrekking tot het toekomstperspectief van het bedrijventerrein Julianaweg en omgeving zijn opgenomen in bijlage 2.

Lange Weeren



- landscaping wegzone
- oriëntatie van de woningen in de rand



Bestaande entrees, hoogteverschillen/overgangen en parkeerplaatsen gelden daarbij als uitgangspunten.

4.4. Uitbreidingslocaties

De Zuidpolder

Deze wijk biedt de mogelijkheid voor de realisatie van maximaal 1.050 woningen¹⁾. De planvorming voor de wijk is in een vergevorderd stadium nadat eerder door een gedeeltelijke onthouding van goedkeuring een aanzienlijke vertraging is opgetreden. Tussen de Zeedijk en de woonwijk blijft er een bebouwingsvrije strook van circa 75 m die onderdeel zal uitmaken van de totale groenstructuur. Wat betreft het woningbouwprogramma ligt het accent op grondgebonden woningen voor de doelgroep starters. De oplevering van de woningen is voorzien in de periode 2010-2018. In de wijk komt ook een woonzorgcentrum met maximaal 150 wooneenheden. Verder wordt rekening gehouden met een basisschool en winkelvoorzieningen.

Als onderdeel van de Zuidpolder is uitbreidingsgebied de Keetzijde aangewezen. Dit gebied was aanvankelijk in beeld voor een woonzorgcentrum en komt in aanmerking voor maximaal 100 woningen. Het direct aangrenzende gebied komt in aanmerking voor invulling en uitbouw van de groenblauwe geleidingstructuur van de gemeente.

Voor de ontsluiting van de Zuidpolder is een ringweg voorzien. Het autoverkeer van en naar de wijk zal worden afgewikkeld via de Dijkgraaf de Ruiterslaan en niet via de Keetzijde.

Lange Weeren

Deze locatie komt op middellange termijn (vanaf omstreeks 2017) in aanmerking voor ontwikkeling als woongebied. Om ook voor een langere periode te kunnen voorzien in de (eigen) woningbehoefte van Edam en

Volendam wordt uitgegaan van een gefaseerde ontwikkeling, zodanig dat een deel van de wijk pas na 2020 wordt gerealiseerd.

Voor de locatie zijn meerdere doelgroepen in beeld. In vergelijking met de Zuidpolder kan hier een zwaarder accent liggen op doorstromers.

Uitgangspunt is een woningbouwprogramma met een naar verhouding sterke vertegenwoordiging van vrijstaande woningen en tweekappers.

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Voor de langere termijn is het van belang woonmilieus en woningtypen te variëren om een voldoende gedifferentieerd aanbod te krijgen. Hierbij kan worden gedacht aan groen- en/of watergebonden wonen in plaats van zuiver grondgebonden woningbouw. Daarbij kan de inrichting van de groene zones langs de Monnickendammerjaagweg (N247) en de Zedeweg een rol spelen.

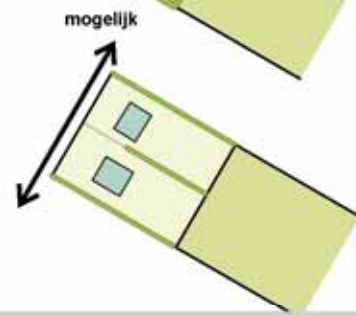
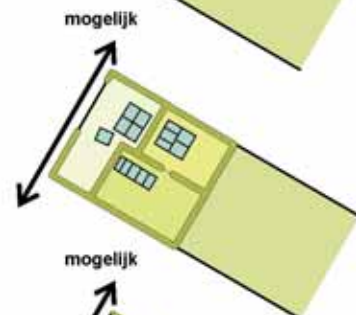
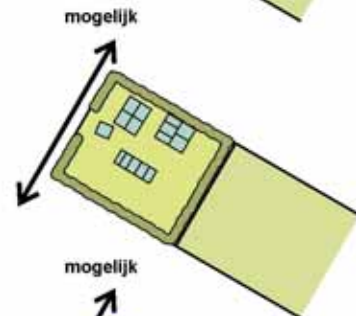
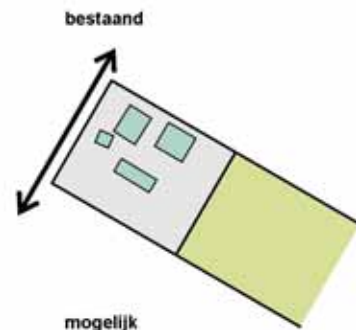
De landschapszones langs de Monnickendammerjaagweg en de Zedeweg dienen niet alleen om geluid op afstand te houden, maar maken integraal deel uit van de stedenbouwkundige ontwerpogave van de Lange Weeren. Programmatisch houdt dit in dat in deze zones natuur, groen en/of water(berging) kan worden gerealiseerd. Ruimtelijk is de opgave om een vervlechting van groen en water met de woonbebouwing te realiseren. Afhankelijk van de inrichting van het woongebied kan daarbij het accent liggen op afscherming nabij de wegen (landschapszone als onderdeel van het woongebied), afscherming nabij het woongebied (landschapszone als onderdeel van het wegendomein) of het achterwege laten van afscherming.

Landschappelijke randvoorwaarden

De omgeving van de Monnickendammerjaagweg vormt een landschappelijke "schakel" tussen de veenweidelandschappen ten noorden en ten zuiden van Edam-Volendam. Ook (het beeld van) de diepgelegen droogmakerij De Purmer speelt een rol in de beleving en de herkenbaarheid van de landschappelijke opbouw vanaf de Monnickendammerjaagweg.

1) Inclusief circa 80 woningen aan de Keetzijde en exclusief maximaal 150 wooneenheden in het te realiseren woonzorgcentrum.

de bufferzone



de Purmer

De realisering van het woongebied Lange Weeren leidt ertoe dat de agrarische functie in de zones langs de Monnickendammerjaagweg en de Zeddeweg zal worden opgevolgd door andere, groenblauwe functies. Bij deze transformatie geldt een landschappelijke inrichtingsopgave die zowel recht doet aan de vormgeving van de "definitieve" rand van Volendam, als aan de landschappelijke "schakelfunctie" van de "Jaagweg". Het is een dubbele opgave: namelijk om de continuïteit van het veenweideland vanaf de "Jaagweg" in beeld te brengen, én om een goede verankering van de dorpsuitbreiding in het landschap te realiseren.

Belangrijk bij de inrichtingsopgave is het onderscheid tussen voorgrond en achtergrond. De voorgrond is in dit geval de weg, ingebed in een groene omgeving. Daarachter moet afstand worden gehouden tot de dorpsrand, zo ontstaat een achtergrond. In de tussenruimte kunnen groen en water het decor bepalen.

4.5. De bufferzone

Met de bufferzone bedoelen we het open groene gebied tussen de woonbebouwing van Edam (Edam-Zuid) en Volendam (Blokgouw).

Bij de toekomstige inrichting van de zone houden we rekening met de volgende programmapunten:

- aanleg van de 3^e ontsluitingsweg in casu een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Dijkgraaf Poschlaan naar het kruispunt N244/N247;
- een plek geven (geheel of gedeeltelijk) aan de wateropgave;
- een plek voor de nieuwe brandweerkazerne.

Verdere uitgangspunten voor de toekomstige inrichting van dit gebied zijn:

- in stand houden van de "groene zone" tussen Edam en Volendam;
- voortzetten/doortrekken in westelijke richting van de bestaande groenblauwe geleiding (langs Zuidpolderlaan en Dijkgraaf Poschlaan);
- inrichten als "landschapspark" met recreatieve gebruikswaarde en accent op groenblauwe functies;
- streven naar een maximale maat van de open ruimte.

Belangrijkste kwaliteitsuitgangspunt is dat versnippering van de groene ruimte wordt voorkomen. Dit betekent dat de weg indien mogelijk moet worden gekoppeld met een van de randen. Een goede ruimtelijk-visuele afscherming ten opzichte van de bestaande woongebieden is daarbij uiteraard een vereiste.

Bovenwijkse voorzieningen

Een belangrijk aandachtspunt vormt de financiering van de verwerving en inrichting van dit gebied. Uitgangspunt van deze structuurvisie is dat vanuit de exploitatie van te ontwikkelen woongebied/te bouwen woningen een financiële bijdrage wordt geleverd aan de aanleg van de 3^e ontsluitingsweg en aan de groene inrichting van de groene zone. De nieuwe Wro die onlangs door het parlement is vastgesteld maakt dit mogelijk.

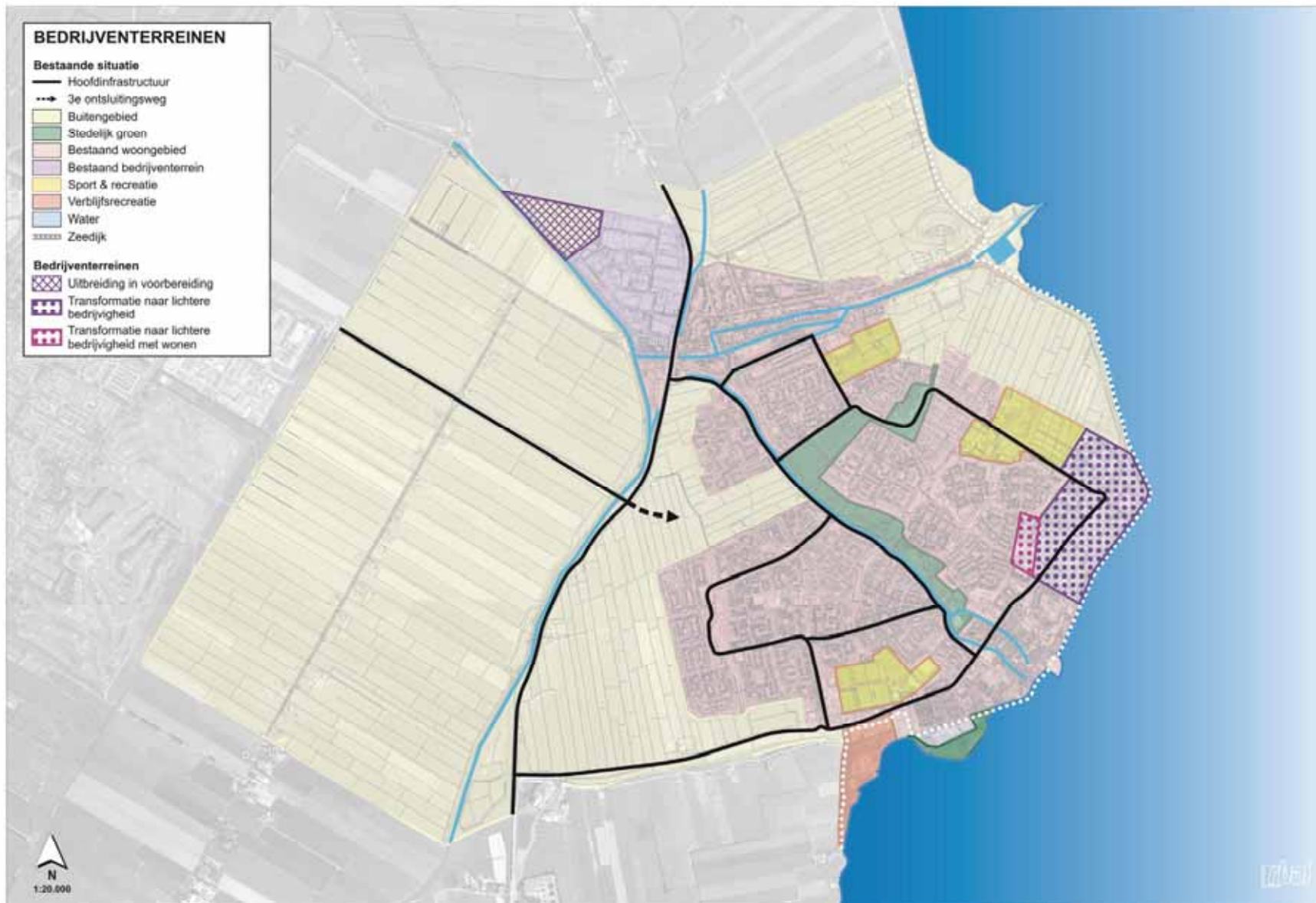
4.6. De Purmer

De Purmer Oost vormt een grootschalig open groen agrarische gebied tussen het stedelijk gebied van Purmerend en het stedelijk gebied van Edam-Volendam.

In de streekplanuitwerking Waterlands Wonen is géén rekening gehouden met verstedelijking van deze droogmakerij in de streekplanperiode (looptijd tot 2020). De regiovisie Waterland uit 2000 ging eveneens niet uit van verstedelijking van de Purmer, maar heeft dit gebied wel aange-merkt als "Appel voor de dorst". In de op te stellen nieuwe regiovisie Waterland zal dit onderwerp opnieuw aan de orde zijn¹⁾.

Vanuit de optiek van Edam-Volendam is er ook op de lange termijn geen aanleiding om een verstedelijkingsclaim te leggen op de Purmer (zie hoofdstuk 3). Grootschalige verstedelijking in de Purmer zou slechts te motiveren zijn vanuit een lange termijn verstedelijkingsoverloop voor stadsregio en/of noordvleugel.

1) De inmiddels in december 2008 vastgestelde regiovisie Waterland gaat eveneens uit van een groene, niet verstedelijkte Purmer Oost.



Nog los van grote ruimtelijke en landschappelijke bezwaren merken wij op dat een dergelijke grootschalige verstedelijkingsoptie leidt tot het verder uit het lood raken van de toch al zeer scheve woon-werkbalans in de regio Waterland, en verder toenemende forensenstromen. Het verkeer staat nu al dagelijks vast in de spits. De infrastructuur kan de verkeersafwikkeling van een verstedelijkte Purmer absoluut niet aan.

Uitgangspunten voor de visie op de Purmer zijn:

- handhaven van het open karakter van de Purmer;
- zoveel mogelijk voorkomen van verdichting van het karakteristieke "ijle" lint van de Oosterweg;
- instandhouding van een groene open buffer tussen Edam-Volendam en Purmerend.

Deze structuurvisie zet in op instandhouding van het agrarisch karakter van de Purmer-Oost en instandhouding van de openheid van het gebied. Indien de agrarische functie structureel terugloopt dan is de terugvaloptie om op de *bestaande agrarische bouwpercelen* de mogelijkheid te bieden voor:

- transformatie van bedrijfsopstallen naar (clusters van) enkele woningen;
- zodanig dat geen afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische karakteristiek van het lint.

Zie bijgaande figuur ter illustratie van het op cultuurhistorisch verantwoorde wijze inhoud geven aan een dergelijke transformatie.

4.7. De bedrijventerreinen

Baanstee-Noord

Het regionale bedrijventerrein Baanstee-Noord moet over een langere periode mede voorzien in de bedrijfsterreinbehoefte van onze gemeente.

Oosthuizerweg

Het bedrijventerrein Oosthuizerweg voorziet voor de korte termijn in een uitbreidingsmogelijkheid van netto circa 5 ha.

Naar aanleiding van overleg en inspraak is de verkenning van de mogelijkheid van een (beperkte) verdere uitbreiding in noordelijke richting geschrapt.

Julianaweg en omgeving

Dit bedrijvengebied wordt gekenmerkt door een sterke economische dynamiek, een hoge bebouwingsintensiteit en een aanzienlijke werkgelegenheid. Feit is ook dat een aantal bedrijven veel transportbewegingen met zich mee brengen en een naar verhouding zware bijdrage leveren aan de belasting van de leefbaarheid in het omliggend woongebied en aan de verkeersbelasting van onder andere de Julianaweg.

Transformatie naar lichtere bedrijvigheid

Voor dit bedrijventerrein is op termijn een ontwikkeling denkbaar, en vanuit planologische optiek ook wenselijk, waarbij een aantal "zware" bedrijven (qua transportbewegingen en/of milieubelasting) verplaatsen naar buiten de kern.

Daarmee worden meerdere voordelen behaald:

- ontlasten van de nu zwaar belaste Julianaweg wat betreft transportbewegingen;
- terugdringen van overlastsituaties ten opzichte van direct aangrenzende woongebieden;
- kansen en ruimte creëren voor andere economische activiteiten en bedrijvigheid, waaronder meer kleinschalige handels- en ambachtsbedrijven en verzorgende werkgelegenheid.

In het verlengde hiervan vormt de inzet van deze structuurvisie:

- geleidelijke transformatie naar lichtere bedrijvigheid;
- randvoorwaarden stellen aan verdere uitbreiding van zware bedrijvigheid;
- benutten van kansen voor verplaatsing van zware bedrijven naar minder belastende locaties (Oosthuizerweg, Baanstee-Noord).

Voor een deelgebied van het bedrijventerrein Julianaweg en omgeving, te weten de bedrijvenstrook aan de Hyacinthenstraat/Lupinestraat die vrij direct grenst aan het woongebied, is de inzet eveneens transformatie naar lichtere c.q. minder belastende vormen van bedrijvigheid. Voor deze strook is bovendien de mogelijkheid in beeld voor (lichte) bedrijvigheid in combinatie met (bedrijfs)woningen en/of woonwerkseenheden.

N.B. Een verdergaande optie te weten transformatie van de bedrijvenstrook langs het Noordeinde/Markermeer naar de woonfunctie vormt geen uitgangspunt van de structuurvisie. Voor de overwegingen die daarbij in het geding zijn verwijzen wij naar bijlage 3.

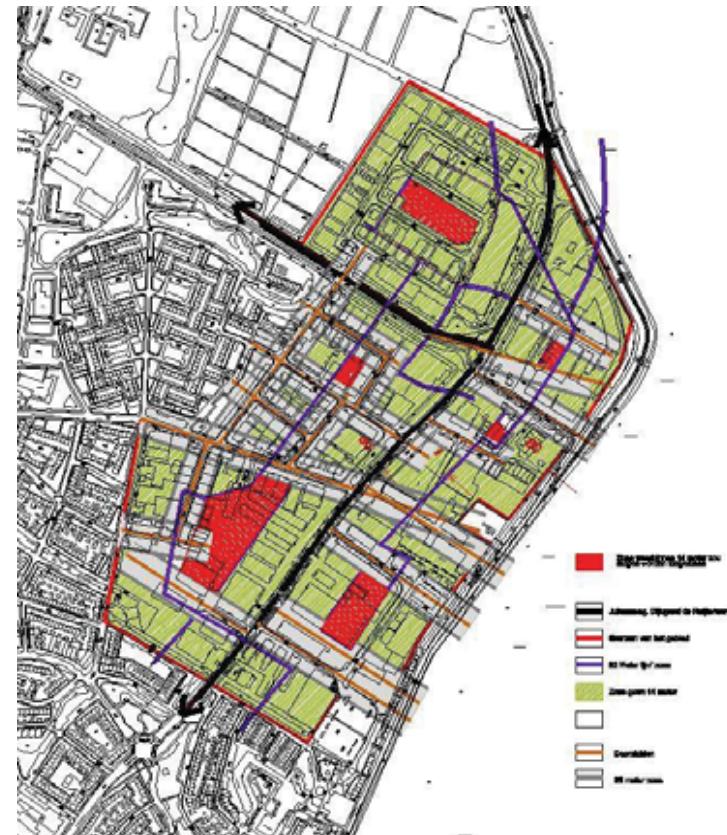
Uitgangspunten bouwhoogte

Uitgangspunt voor alle industrieterreinen, dus ook voor bedrijventerrein Julianaweg en omgeving, is een toegestane bouwhoogte van 7 m met een (binnenplanse) vrijstellingsmogelijkheid naar 10 m, waarbij aspecten als verkeer, parkeren en welstand dienen te worden meegewogen. Bij kantoorbestemmingen wordt per geval bekeken waar een vrijstelling naar 11 m is toe te staan middels een artikel 19-procedure, mits uit een oogpunt van welstand en goede stedenbouw aanvaardbaar.

Een verkenning is verricht naar de vraag of en waar, in afwijking van het bovenstaande, zones zijn aan te wijzen waar een bouwhoogte van 10 m met vrijstelling tot 14 m ruimtelijk/stedenbouwkundig aanvaardbaar is.

Strikt genomen is 14 m bouwhoogte op dit terrein uit ruimtelijk-stedenbouwkundig oogpunt ongewenst vanwege de ligging van het terrein midden in het dorp tussen historische elementen en woonbebouwing. Voorkomen moet worden dat de skyline van Volendam straks gedomineerd gaat worden door industriebebouwing in plaats van de historische haven en dijkbebouwing.

Resultaat van de verkenning is een zonering waaruit een beperkt aantal plaatsen naar voren komen waar een bouwhoogte van maximaal 14 m onder voorwaarden overwogen kan worden (zie figuur 4.1). Deze visie zal geconcretiseerd worden in het op te stellen nieuwe bestemmingsplan voor het bedrijvent gebied.



Figuur 4.1 Verkenning bedrijventerrein Julianaweg en omgeving.

5. Visiekaart met beschrijving

5.1. Inleiding

De structuurvisie geeft een beschrijving van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2020 met een doorkijk naar de lange termijn (2040).

Dit hoofdstuk vormt samen met de hoofdstukken 3 en 4 de kern van de structuurvisie. In hoofdstuk 3 is het programma voor de middellange en lange termijn uiteengezet (wonen, werken, voorzieningen, verkeer, wateropgave). In hoofdstuk 4 is een visie met onderbouwing gegeven voor de (ruimtelijke) ontwikkeling van een aantal deelgebieden waar de komende jaren dynamiek en transformatie is voorzien. De beoogde ontwikkeling voor deze "dynamische" gebieden is in tekst en in kaartbeelden weergegeven.

Een samenvattend overzicht van de ruimtelijke ontwikkeling (hoofdpijnen) voor het gehele grondgebied van de gemeente is weergegeven op de structuurvisiekaart: "ruimtelijk ontwikkelingsbeeld". Deze wordt hierna in paragraaf 5.2 toegelicht. De kaart is hiernaast in verkleinde versie afgebeeld en is als losse kaartbijlage achterin opgenomen.

5.2. Planbeschrijving

Deze paragraaf geeft een compacte planbeschrijving in de vorm van een nadere toelichting en omschrijving van de legenda-eenheden.

Cultuurhistorisch waardevolle stads- en dorpsgebieden

Het beschermde stadsgezicht Edam en het gebied Kom-Volendam zijn als cultuurhistorisch waardevol stads- en dorpsgebied op de plankaart aangegeven.

Voor beide gebieden is het beleid gericht op zorgvuldig beheer, en waar nodig kwaliteitsverbetering, van de cultuurhistorische waarden en kwaliteiten. Naast wonen zijn de gebieden bestemd voor centrumfuncties (onder andere detailhandel, bank, horeca, ambacht, museum, + andere niet-commerciële publieksvoorzieningen).

Nieuwe ontwikkelingen worden in deze gebieden zorgvuldig getoetst op beeldkwaliteit die past bij het historische karakter. Voor historisch Edam is een toetsingskader beschikbaar behorend bij de status van beschermd stadsgezicht. Voor de Kom-Volendam wordt vooruitlopend op het bestemmingsplan een beeldkwaliteitplan opgesteld.

Bestaand woongebied

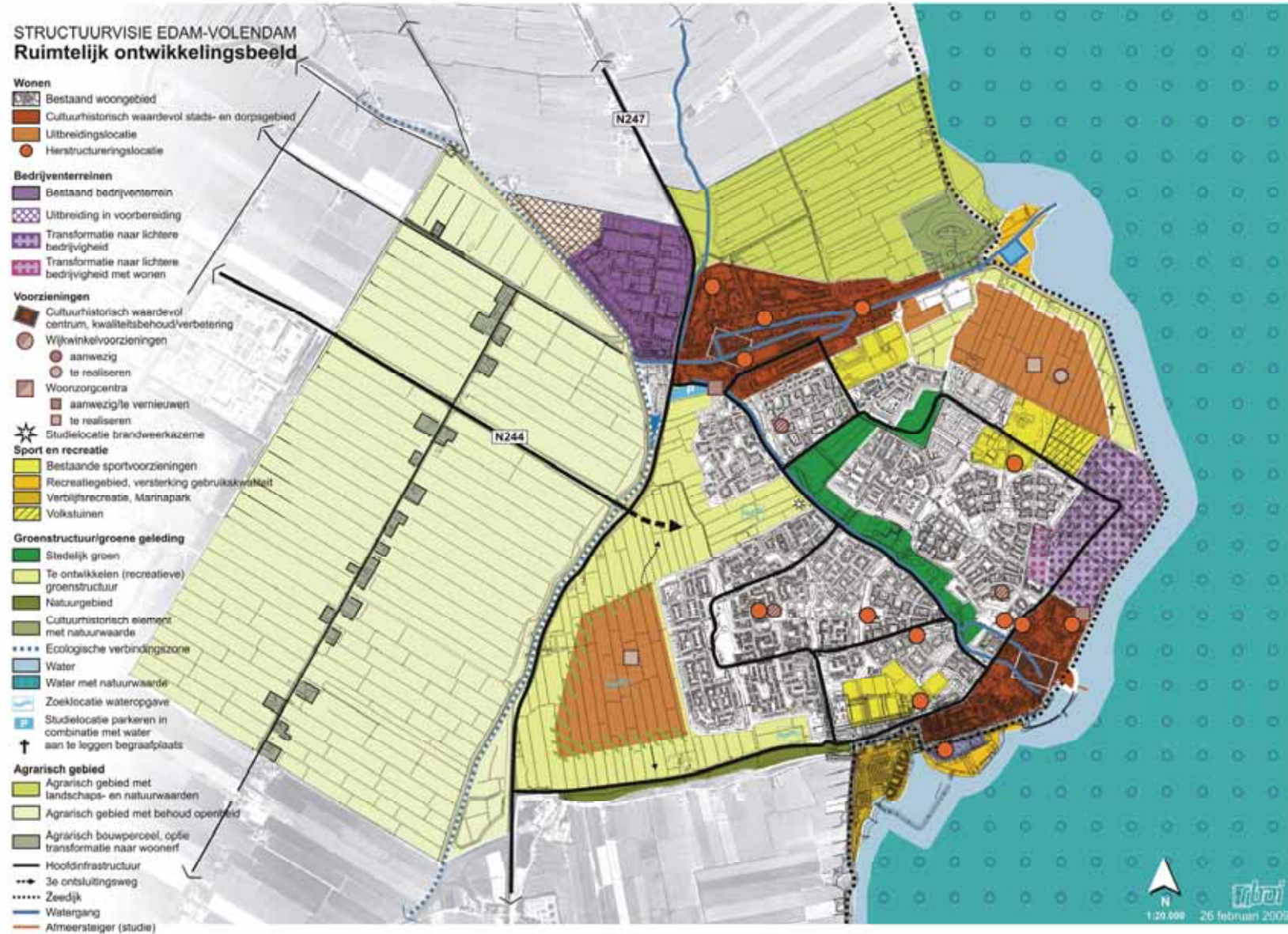
Alle overige wijken zijn als bestaand woongebied aangegeven. Voor deze gebieden geldt overwegend een beleid gericht op beheer en onderhoud, met bijzondere aandacht voor leefbaarheid, veiligheid en parkeerproblematiek.

Woningbouwlocaties, uitbreiding

De Zuidpolder en Lange Weeren zijn de uitbreidingslocaties voor woningbouw en de daarbij behorende voorzieningen.

De Zuidpolder (maximaal 1.050 woningen exclusief het woonzorgcentrum met maximaal 150 woonzorgeenheden¹⁾) wordt naar verwachting ontwikkeld in de periode tot 2014/2015. In deze wijk wordt rekening gehouden met onderwijs- en winkelvoorzieningen.

1) En inclusief circa 80 woningen aan de Keetzijde.



Een gefaseerde ontwikkeling van de uitbreidingslocatie Lange Weeren (1.160 woningen) is voorzien vanaf omstreeks 2017¹⁾. Een deel van de woningcapaciteit is bedoeld voor de lokale woningbehoefte voor de lange termijn (vanaf 2020).

De in acht te nemen randvoorwaarden bij de ontwikkeling van de locaties zijn opgenomen in paragraaf 4.4.

De uitbreidingslocatie Lange Weeren dient een financiële bijdrage te leveren in de financiering van de volgende "bovenwijkse" voorzieningen: 3^e ontsluitingsweg en groene inrichting van de zone tussen Edam en Volendam en de groenblauwe inrichting van de "buitenranden" van de woningbouwlocatie.

Woningbouwlocaties, herstructurering

Op de plankaart zijn de locaties aangegeven die in aanmerking komen voor nieuwbouw van woningen door middel van herstructurering: vervanging verouderde woonblokken, transformatie bedrijfslocaties naar wonen en/of transformatie sportterrein naar wonen.

Voor een indicatie van aantallen en doelgroepen van de verschillende locaties wordt verwezen naar het in paragraaf 3.2 opgenomen woningbouwprogramma (tabel 3.5).

De voor alle locaties geldende randvoorwaarden bij de ontwikkeling zijn:

- een bouwplan moet qua bouwmassa en bouwhoogte zijn afgestemd op de omgeving;
- het bouwplan dient (ten minste) te voorzien in eigen parkeerbehoefte (zie ook deel B, hoofdstuk verkeer).

Vanwege buitendijkse en strategische ligging van de herstructureringslocatie Slobbeland gelden hier specifieke waterstaatkundige, verkeerskundige en stedenbouwkundige randvoorwaarden (zie paragraaf 4.3). De toekomstige planuitwerking zal in (gezamenlijk) overleg met provincie, Rijkswaterstaat en Hoogheemraadschap gestalte moeten krijgen. Herontwikkeling van deze locatie is pas op lange termijn in beeld (na 2020).

1) De streekplanuitwerking "Waterlands Wonen" laat 740 woningen toe tot 2020.

Bestaand bedrijventerrein

Bedrijventerrein Oosthuizerweg is aangegeven als bestaand bedrijventerrein waar het beleid overwegend is gericht op beheer en onderhoud.

Bedrijventerrein, uitbreiding in voorbereiding

Het bedrijventerrein Oosthuizerweg wordt in noordoostelijke richting uitgebreid (bruto-oppervlakte 8 ha). De procedure om tot die ontwikkeling te komen loopt.

Bedrijventerrein, transformatie naar lichtere bedrijvigheid

Voor het bedrijventerrein Julianaweg en omgeving is de beleidslijn, naast beheer en onderhoud, om op termijn te komen tot een geleidelijke transformatie naar lichtere vormen van bedrijvigheid, door:

- benutten van kansen voor verplaatsing van zware bedrijven naar minder belastende locaties (Oosterhuizerweg, Baansteer-Noord);
- randvoorwaarden te stellen aan de verdere intensivering/uitbreiding van de zware bedrijvigheid.

Achtergrondinformatie en uitgangspunten (onder andere ten aanzien van bouwhoogte) zijn opgenomen in paragraaf 4.7.

Bedrijventerrein, transformatie naar lichtere bedrijvigheid met wonen

Voor de bedrijvenstrook aan de Hyacintenstraat/Lupinestraat is de mogelijkheid in beeld voor transformatie naar (lichte) bedrijvigheid in combinatie met bedrijfswoningen en/of woonwkeenheden. Het beleid is gericht op het benutten van kansen voor deze ontwikkeling ingeval van verplaatsing van zware bedrijvigheid.

Bestaande sportvoorzieningen

De bestaande sportvoorzieningen zijn als zodanig op de structuurvisiekaart aangegeven.

Recreatiegebied, versterking gebruikskwaliteit

Enkele recreatiegebieden – buitenhaven Edam en omgeving en de recreatiegebieden op Slobbeland – hebben deze aanduiding gekregen. Het beleid is gericht op instandhouding en versterking van de gebruikskwaliteit.

teit van de recreatieve functie. Vormen van verblijfsrecreatie kunnen hier onderdeel van uitmaken.

Verblijfsrecreatie, Marinapark

Het Marinapark is met een verblijfsrecreatieve bestemming op de structuurvisiekaart opgenomen.

Stedelijk groen

De (bovenwijkse) groene hoofdstructuur (langs Dijkgraaf Poschlaan, Zuidpolderlaan, Dijkgraaf de Ruiterlaan) is aangegeven als stedelijk groen.

Te ontwikkelen (recreatieve) groenstructuur

De als zodanig op de visiekaart aangegeven gebieden komen in aanmerking voor een verdere uitbouw van de stedelijke groenstructuur. Als dominante functies moet gedacht worden aan recreatief groen, natuurontwikkeling en water.

Aan de noordkant gaat het om de groene omzoming van de uitbreidingslocaties Keetzijde en Zuidpolder, in te richten in samenhang met de ontwikkeling van deze bouwlocaties.

Aan de zuidwestkant betreft het:

- de groenblauwe ontwikkeling en inrichting van de bufferzone met daarin de aan te leggen 3^e ontsluitingsweg (zie ook paragraaf 4.5);
- in aansluiting daarop en in samenhang daarmee de groenblauwe omzoming van de toekomstige uitbreidingslocatie Lange Weeren (zie ook paragraaf 4.4), nader vorm te geven in samenhang met de bouwlocatie.

Natuurgebied

Het heitje van Katham, een van de oudste veenheijtjes van Nederland en in beheer bij Landschap Noord-Holland is bestemd als natuurgebied. Fort Edam (onderdeel van de Stelling van Amsterdam) is bestemd als cultuurhistorisch element met natuurwaarde.

Water

Het Markermeer, de Purmerringvaart en de havens van Edam en Volendam hebben op de structuurvisiekaart de aanduiding water gekregen. Het Markermeer is beschermd Natura 2000-gebied (Vogelrichtlijngebied). Ruimtelijke ontwikkelingen in of nabij Natura 2000-gebieden die negatieve effecten kunnen hebben op te beschermen vogelsoorten moeten worden getoetst aan de Natuurbeschermingswet. Een 100 m brede strook buitendijks valt buiten het beschermde gebied.

Ten zuiden van de toegang tot de haven van Edam is het voornemen om een ondiep rietland te realiseren (slibvang haven).

Meer informatie over de beleidsinzet met betrekking tot het thema water, en met betrekking tot het Markermeer in het bijzonder, is opgenomen in paragraaf 3.7.

Zoeklocatie wateropgave

Als algemeen uitgangspunt geldt dat bij toename van verhard oppervlak (onder andere woningbouw en bedrijfsterrein) compensatie dient plaats te vinden in de vorm van open water. De op de structuurvisiekaart aangegeven zoeklocaties zijn bedoeld om een bijdrage te leveren in de oplossing van het waterbergingsstekort: in de groene zone en/of in de bouwlocatie Lange Weeren en/of op een locatie langs de Zeddeweg. Verdere uitwerking en planvorming zal plaatsvinden in nauw overleg tussen gemeente en waterbeheerder. Specifieke informatie is opgenomen in paragraaf 3.7.

Studielocatie parkeren/piekwaterberging

Mogelijke locatie voor (permanent) parkeren ten behoeve van bezoekers Edam-centrum. In de studie wordt meegenomen de optie van mede benutting van de locatie voor piekwaterberging.

De uit te voeren studie vormt onderdeel van de op te stellen integrale visie voor het centrumgebied van Edam-centrum (zie ook paragraaf 4.1).

Zeedijk

De Zeedijk heeft een zeer belangrijke functie als primaire waterkering en is tevens vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevol. Voor deze dijk (Zuidpolder Zeedijk, Noordeinde, Zuideinde) dient een beschermingszone in acht te worden genomen (100 m). Over nieuwe ontwikkelingen (onder andere Slobbeland, weg onderlangs bij Kleiperk, Volendam Haven) en over (eventuele) toekomstige dijkverbeteringen zal overleg worden gevoerd de waterbeheerder en met Rijkswaterstaat.

Agrarisch gebied met landschaps- en natuurwaarden

Het veenweidegebied ten noorden van Edam maakt onderdeel uit van de polder Zeevang. Een groot deel van het gebied (met uitzondering van een zone ten noorden van het bedrijventerrein Oosthuizerweg) is aangegeven als Vogelrichtlijngebied.

Het beleid is gericht op agrarisch gebruik (grasland), met instandhouding van de landschaps- en natuurwaarden.

Agrarisch gebied met behoud van openheid

De Purmer is aangegeven als agrarisch gebied. Het beleid is gericht op instandhouding van het agrarisch karakter van de Purmer, met behoud van de openheid.

Agrarisch bouwperceel, optie transformatie naar woonerf

Indien de agrarische functie structureel terugloopt dan is de terugvaloptie om op de *bestaande agrarische bouwpercelen* de mogelijkheid te bieden voor transformatie van bedrijfsopstallen naar (cluster van) enkele woningen (zie paragraaf 4.6). In het kader van de actualisering van het bestemmingsplan zal dit worden onderzocht.

Hoofdinfrastructuur en 3^e ontsluitingsweg

De bestaande hoofdwegenstructuur omvat de Dijkgraaf de Ruitlerlaan-/Zuidpolderlaan/Julianaweg/Zeddeweg, Dijkgraaf Poschlaan/Singelweg, C. van Abkoudestraat, Leendert Spaanderlaan/Saturnusstraat en Heideweg. De externe verkeersafwikkeling vindt plaats via de N247 en de N244.

Het is wenselijk om op (middellange) termijn een 3^e ontsluitingsweg aan te leggen in de vorm van doortrekking van de N244 naar de Dijkgraaf Poschlaan. Het precieze tracé is onderwerp van nadere studie in het verlengde van de MER.



6. Uitvoeringsprogramma

6.1. Inleiding

Deze structuurvisie geeft op hoofdzaken de richting en de kaders aan voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Voor een aanzienlijk deel van het gemeentelijke grondgebied betekent dit (actief) beheer, zonder dat sprake is van ontwikkelingsprojecten. Voor onderdelen van het grondgebied voorziet de structuurvisie nieuwe ontwikkelingen. De meest uitgesproken voorbeelden daarvan zijn de woningbouwlocaties en de 3^e ontsluitingsweg. Ook bevat de structuurvisie enkele zoekopgaven en uitwerkingsopdrachten.

De structuurvisie is een beleidsdocument dat aanknopingspunten biedt voor het al of niet toestaan van bepaalde functies op daarvoor aangewezen plekken, maar ook een beleidsdocument dat wil stimuleren dat nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd worden.

Het uitvoeringsprogramma geeft aan hoe de visie in de uitvoering gestalte kan gaan krijgen en biedt – voor zover daarvan sprake is – inzicht in de onderlinge afhankelijkheid van op te pakken projecten die geld kosten (voorzieningen) en de projecten (exploitatiegebieden) die – naast de realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen – zo mogelijk een bijdrage leveren aan de totstandkoming van de voorzieningen.

In paragraaf 6.2 staan onze voorgenomen vervolgacties samengevat: het actieprogramma.

In paragraaf 6.3 wordt een beschrijving gegeven van de gekozen aanpak om de financiële aspecten van de uitvoering vorm te geven en worden de gehanteerde termen en begrippen verklaard.

Bijlage 6.1 behorend bij dit uitvoeringsprogramma, beschrijft in kaartbeelden en projectbladen per voorziening/exploitatiegebied de aspecten die een rol spelen in de afweging van de kostenverhaalsmogelijkheden en de vereveningsmogelijkheden op projectniveau.

Paragraaf 6.4 gaat – aan de hand van een samenvattende tabel – in op de totale kosten die gemoeid zijn met uitvoering van de structuurvisie en op de verhaalsmogelijkheden.

6.2. Actieprogramma

Onderstaand actieprogramma bevat de op korte, middellange en lange termijn aan te pakken projecten, alsmede de andere vervolgacties die van belang zijn voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente.

Per project en vervolgactie is globaal aangegeven: wat (inhoud project of actie), wie (trekker/initiatiefnemer en andere betrokken partijen), wanneer (termijn).

Actualiseringsoperatie bestemmingsplannen

In vervolg op de structuurvisie worden voor een 6-tal gebieden in de gemeente nieuwe bestemmingsplannen opgesteld.

Trekker: gemeente

Wanneer: periode 2007-2013

Opstellen Beeldkwaliteitplan kom Volendam

Voor de kom van Volendam wordt voorafgaand aan het nieuwe bestemmingsplan een beeldkwaliteitplan opgesteld.

Trekker: gemeente

Wanneer: 2008

Ontwikkelen Zuidpolder Oost

Fasegewijs realiseren van maximaal 1.050 woningen, inclusief 150 woonzorgeenheden (1^e fase) in de periode 2009-2018.

Trekker: gemeente

Betrokkenen: woningcorporaties, zorginstelling

Wanneer: periode 2009-2018

Uitbreiding bedrijventerrein Oosthuizerweg

Afronding planprocedure voor uitbreiding bedrijventerrein met 8 ha en realisatie in de periode tot 2011.

Trekker: gemeente

Betrokken partijen: bedrijfsleven

Wanneer: periode 2009-2012

Ontwikkelen woningbouwlocatie Lange Weeren

Planvorming voor de ontwikkeling van de Lange Weeren als woningbouwlocatie op middellange en lange termijn. Voorwaarde voor ontwikkeling is dat deze locatie uit de begrenzing van de rijksbufferzone Waterland wordt gehaald.

Trekker: gemeente in samenspraak met marktpartijen

Betrokken partijen: gemeente (planvorming) en marktpartijen (realisatie)

Wanneer: vanaf 2017

Realiseren herstructureringslocaties

Fasegewijs realiseren van de in de woningbouwplanning (hoofdstuk 3 en bijlage 1) opgevoerde herstructureringslocaties. Initiatiefnemer is in de meeste gevallen een marktpartij/woningcorporatie. De gemeente toetst aan beoogde doelgroepen voor de woningen en aan (onder andere stedenbouwkundige) randvoorwaarden.

Trekker: marktpartij/corporatie

Betrokken partijen: gemeente, belanghebbenden

Wanneer: gefaseerd (zie woningbouwplanning)

Actiepunten uit Detailhandelsstructuurvisie

In het kader van de Detailhandelsstructuurvisie uitvoering geven aan de actiepunten uit die nota:

- uitwerkingsopgave voor het Europaplein en omgeving (onderzoek naar ontwikkelingsruimte voor winkels, mogelijkheden voor herinrichting in relatie tot parkeeroplossingen);
- kwaliteitsverbetering en herinrichting Dijk en Haven (kritische beoordeling productaanbod/uitstraling, uitvoeren verkeersmaatregelen, opwaardering openbare ruimte);

- verbetering relatie Dijk/Zeestraat/tunnelproject Dril (herstructurering; opstellen programma van eisen, overleg met betrokken eigenaren).

Verkeers- en vervoersplan

Opstellen van gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP), met als 1^e prioriteit het opstellen van parkeernota in 2009, toegespitst op de centra van Edam en Volendam.

Trekker: gemeente

Wanneer: 2009 (parkeernota)

Onderzoek ov-structuur

Onderzoek naar toekomstige ov-structuur in verband met de geplande woonuitbreidingen en de in de toekomst aangepaste wegenstructuur; door stadsregio Amsterdam samen met gemeente.

Trekker: Stadsregio Amsterdam/gemeente

Betrokkenen: Stadsregio/gemeente

Wanneer: 2009/2010

Opstellen archeologienota

Opstellen van gemeentelijk beleid ten aanzien van archeologie.

Trekker: gemeente

Wanneer: 2009

Opstellen monumentennota

Opstellen van gemeentelijk beleid ten aanzien van monumenten.

Trekker: gemeente

Wanneer: 2008/2009

Visievorming Edam centrum

Als vervolg op de structuurvisie zal voor het centrumgebied van Edam een integrale visie worden opgesteld, waarin verkeer en parkeren, detailhandelsontwikkelingen in het centrum en versterking van cultuurhistorie en toerisme worden meegenomen.

Studie naar parkeerterrein in combinatie met piekwaterberging vormt onderdeel van de visievorming centrum Edam.

Trekker: gemeente

Betrokkenen: onder andere Waterschap, ondernemersvereniging Edam, IBEV, Vereniging Oud-Edam, monumentencommissie, RACM.

Wanneer: 2008/2009

De beleidsvoornemens zijn zoveel mogelijk geconcretiseerd in onderstaand projectenprogramma.

6.3. Structuurvisie en kostenverhaal: aanpak

Voorzieningen en exploitatiegebieden

De structuurvisie geeft een beschrijving van de projecten die in de komende jaren voorzien zijn om tot uitvoering te worden gebracht. Hierbij is onderscheid te maken in projecten of onderzoeken die te maken hebben met de aanleg van voorzieningen buiten exploitatiegebieden (voorzieningen die geld kosten en waar geen opbrengsten gegenereerd worden) en projecten die gerelateerd zijn aan exploitatiegebieden en waarbij zowel voorzieningen worden aangelegd als opbrengsten gegenereerd worden. De eerste categorie projecten wordt in het navolgende aangemerkt als **voorziening**. De tweede categorie wordt aangemerkt als **exploitatiegebied**.

Voorbeelden van voorzieningen zijn:

- de aanleg van nieuwe ontsluitingswegen;
- de aanleg van recreatieve groenstructuren;
- realisatie van ecologische verbindingzones;
- landschappelijke inpassing bij bestaande locaties of dorpsranden;
- onderzoek naar gewenste ruimtelijke ontwikkelingen (zoeklocaties voor waterberging).

Voorbeelden van exploitatiegebieden zijn:

- uitbreidingslocaties voor woningbouw of bedrijventerreinen;
- herstructureringsgebieden en herontwikkelingslocaties;
- transformatielocaties van bedrijven naar woningbouw of dergelijke.

Aanduiding projecten (bijlage 4 kaart 1 en 2)

Op een tweetal kaarten in bijlage 4 is aangegeven welke projecten in de structuurvisie een rol kunnen spelen in de uitvoeringsparagraaf en het kostenverhaal. Op kaart 1 zijn de projecten opvolgend genummerd; in kleurcodering is onderscheid aangebracht tussen voorzieningen enerzijds en exploitatiegebieden anderzijds. Op kaart 2 is de begrenzing van de exploitatiegebieden aangegeven die relevant zijn voor het kostenverhaal.

Beschrijving projecten (bijlage 4)

Van alle op de kaarten aangegeven projecten zijn – in formulierform – korte beschrijvingen opgenomen. Voor detailinformatie omtrent deze projecten wordt verwezen naar de andere hoofdstukken in deze structuurvisie.

De projectbladen zijn als volgt ingedeeld:

naam	codering + naam van het project
Beschrijving project/nieuwe functie	Beschrijving van de aard van het project of de nieuwe functie. De beschrijving is gebaseerd op de aanduiding die is aangegeven op de kaarten dan wel de structuurvisie.
Fasering prioriteit	Afhankelijk van de beoogde fasering wordt in deze kolom een nadere aanduiding van uitvoeringsperiode aangegeven.
Status	In deze kolom wordt de stand van zaken van het project aangeduid.
Trekker/betrokken partijen	Aanduiding van de partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van het project.
Relatie met andere projecten	Projecten kunnen een relatie hebben met andere projecten. Voor zover daarvan sprake is worden de gerelateerde projecten hier aangeduid. De aanduiding moet worden gelezen als een aanwij-

naam	codering + naam van het project
	zing voor kostentoekening zoals bedoeld in artikel 6.13 lid 6 Wro en/of fondsbijdragen zoals bedoeld in artikel 6.13 lid 7 Wro.
Kosten	Deze kolom geeft – voor zover bekend – een indicatie van de met het project gemoeide kosten, waarbij uitsluitend kosten zijn opgenomen ingeval de gemeente (mede) een van de betrokken partijen is. Projecten waarin de gemeente geen directe financiële bijdrage levert in de aanleg van het project zijn qua kosten op € 0 ingebracht. Voor de exploitatiegebieden is uitgangspunt dat deze met een minimaal sluitende exploitatie kunnen worden afgesloten. Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat de exploitatiegebieden – voor zover hiertoe mogelijkheden geboden kunnen worden – een bijdrage leveren aan bovenwijkse voorzieningen en/of verevening.
Financiering	In deze kolom wordt aangegeven welke partij(en) financieel verantwoordelijk is (zijn) voor de uitvoering van het project.
Bijzonderheden	Voor zover bijzonderheden te vermelden zijn, worden die opgenomen in deze kolom.

6.4. (Financiële) uitvoerbaarheid van de structuurvisie

Uitvoerbaarheid

De Wro geeft aan dat de structuurvisie ingaat op de wijze waarop de raad zich voorstelt de voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken. In bijlage 4 behorend bij dit uitvoeringsprogramma is een totaaloverzicht gegeven van de concrete projecten zoals die voortkomen uit de structuurvisie. Daarnaast is aangegeven welke status de maatregelen hebben, wie de trekker is en welke financieringsbron kan worden aangesproken. Voor zover mogelijk en van toepassing is ook de hoogte van de met het project gemoeide kosten aangegeven. Bij de opgenomen projecten zijn voor de volledigheid ook de projecten opgenomen waarmee voor de gemeente geen kosten zijn gemoeid (financiering door andere partijen

dan de gemeente), maar die – vanuit de exploitatiegebieden – een vrijwillige fondsbijdrage kunnen ontvangen om de realisatie (deels) te bekostigen. Bij de opgenomen kostenindicaties moet worden bedacht dat de uiteindelijke kosten eerst bekend zullen zijn nadat de projecten door de bij dat project betrokken partij(en) nader zijn uitgewerkt.

Om inzicht te bieden in de mate waarin de structuurvisie (financieel) uitvoerbaar is, zijn de thans bekende kosten (uitsluitend voor zover er voor de gemeente kosten verbonden zijn aan de maatregelen, kosten die volledig door derden moeten worden gefinancierd zijn hierin niet opgenomen) samengevat in een overzicht (zie blz. 55: "Confrontatietabel"). Hierin worden op de verticale as de projecten weergegeven die te rangschikken zijn als **voorzieningen** en op de horizontale as de projecten die zijn te rangschikken als **exploitatiegebieden**. In de tabel wordt tevens aangegeven of de voorziening (deels) kan worden gefinancierd uit de exploitatiegebieden (bovenwijkse kosten, kolom 7) of dat sprake kan zijn van bovenplanse kosten (fondsbijdrage uit exploitatiegebieden, kolom 10).

Uit de tabel blijkt dat bij enkele voorzieningen sprake is van bovenwijkse voorzieningen (V1, V9, V10, V12, V13) en dat deze daarmee (deels) toegerekend kunnen worden aan exploitatiegebieden die profijt hebben van de betreffende voorziening. Het overige deel van de bovenwijkse kosten zal moeten worden gefinancierd uit andere middelen (vrijwillige bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen of vanuit de algemene middelen). Ten aanzien van de overige opgevoerde kosten is sprake van kosten die op andere wijze moeten worden gefinancierd. Voor zover het gaat om vrijwillige bijdragen in ruimtelijke ontwikkelingen, kunnen in anterieure overeenkomsten afspraken worden gemaakt over een (gedeeltelijke) financiering van de betreffende voorzieningen (zie kolom 10).

Uitgangspunt voor het gemeentelijk beleid is dat in beginsel alle exploitatiegebieden (zie kolom 6) in aanmerking komen voor toepassing van bovenplanse kosten in anterieure overeenkomsten.

De tabel (zie kolommen 7 t/m 10) geeft aan op welke wijze in financiële dekking van de projecten (voorzieningen) kan voorzien. De kolom 9

(subsidies) is nog niet ingevuld, vanwege het ontbreken van concrete subsidiebeschikkingen. Kolom 11 ten slotte geeft de bedragen weer waarvoor (thans) nog geen financiële dekking is aangewezen. De uitwerking van deze maatregelen zal nader geconcretiseerd moeten worden bij het opstellen van de begroting voor 2009 en verder. Dan wordt ook de definitieve fasering bepaald.

Uit de tabel blijkt dat de totale kosten van de in het kader van de projecten uit te voeren maatregelen circa € 16,4 miljoen bedragen (zie kolom 2 van de tabel). Hiervan is ruim € 2 miljoen ten laste te brengen van de exploitatiegebieden (bovenwijkse voorzieningen, zie kolom 7). Daarnaast is – indien hierover afspraken gemaakt kunnen worden in anterieure overeenkomsten – ruim € 5,3 miljoen mogelijk te verhalen in de vorm van vrijwillige bijdragen in ruimtelijke ontwikkelingen (zie kolom 10). Omdat thans nog geen zekerheid kan worden geboden omtrent de uiteindelijke hoogte van de vrijwillige bijdragen, kan hiermee vooralsnog geen rekening worden gehouden.

Voor het overige zullen de kosten (ruim € 5,6 miljoen) moeten worden opgenomen in de meerjarenbegroting of moeten worden gedekt uit andere bijdragen (bijvoorbeeld subsidies) om de in de structuurvisie opgenomen maatregelen te kunnen uitvoeren.

De in kolom 11 opgenomen bedragen zijn – binnen de gestelde uitgangspunten – maximale bedragen. Als projecten (deels) worden gefinancierd uit subsidies of vrijwillige bijdragen, dan kan de omvang van deze financiering in mindering worden gebracht op het totaal van kolom 11.

Kostenverhaalsmogelijkheden

Voor een aantal van de projecten (voorzieningen) zal (deels) financiële dekking moeten worden gevonden in de grondexploitaties van de exploitatiegebieden. Zodra meer duidelijkheid is over deze plannen en locaties, zal worden ingegaan op de relatie met de grondexploitatie.

Voor de bovenwijkse kosten is kostenverhaal mogelijk zowel in een exploitatieplan als in overeenkomsten van grondexploitatie (anterieur en posterieur).

Voor bovenplanse kosten zijn die mogelijkheden beperkt tot hetgeen in anterieure overeenkomsten kan worden afgesproken inzake vrijwillige bijdragen in ruimtelijke ontwikkelingen.

Definities van de gehanteerde begrippen

Bovenwijkse kosten

Kosten die worden gemaakt voor het realiseren van een voorziening die van nut is voor het exploitatiegebied en voor één of meerdere andere gebieden. Bovenwijkse kosten worden naar rato van de mate waarin een exploitatiegebied profijt heeft van de voorziening toebedeeld aan alle gebieden die profijt hebben van de voorziening.

Bovenplanse kosten (het gaat hier om de zogenoemde vrijwillige bijdrage in ruimtelijke ontwikkelingen)

Een financiële vergoeding aan de gemeente in de vorm van een fondsbijdrage voor in een vastgestelde structuurvisie vastgelegde ruimtelijke ontwikkelingen en waarover bepalingen zijn opgenomen in een anterieure overeenkomst.

Bovenplanse verevening

Het, naast de kosten, bijdragen vanuit winstgevend exploitatiegebieden ter (gedeeltelijke) dekking van een tekort in de grondexploitatie in een ander exploitatiegebied.

Anterieure overeenkomst

Een overeenkomst over grondexploitatie die een gemeente met één of meerdere particuliere eigenaren sluit op het moment dat er (nog) geen exploitatieplan is.

Posterieure overeenkomst

Een overeenkomst over grondexploitatie die een gemeente met één of meer particuliere eigenaren sluit nadat de gemeente het exploitatieplan heeft vastgesteld.

Daarnaast biedt de wet mogelijkheden om zogenoemde overschotlocaties te verevenen met tekortlocaties (bovenplanse verevening).

Bovenplanse verevening kan aan de orde zijn indien op locaties waar het te realiseren bouwprogramma afwijkt van het gemiddelde bouwprogramma. Locaties waarin een programma wordt gerealiseerd dat meer opbrengsten genereert dan op grond van het gemiddelde kon worden verwacht en locaties waarin een programma wordt gerealiseerd dat min-

der opbrengsten genereert dan op grond van het gemiddelde kon worden verwacht, kunnen met elkaar worden verevend door stortingen in dan wel onttrekkingen aan een fonds dat hiertoe wordt ingesteld.

Subsidies kunnen eveneens bijdragen in financiële dekking van de kosten van projecten. Voor situaties waar dat aan de orde is zullen de mogelijkheden van subsidies worden onderzocht.

Fondsvorming

Een belangrijke wijziging in de nieuwe Wro vormt de integratie met de grondexploitatiewet. Nieuw is de mogelijkheid die in de wet geboden wordt een fonds in te stellen voor bovenplanse kosten. Artikel 6.13 lid 7 Wro luidt:

"Bovenplanse kosten kunnen voor meerdere locaties of gedeeltes daarvan in de exploitatieopzet worden opgenomen in de vorm van een fondsbijdrage, indien er voor deze locaties of gedeeltes daarvan een structuurvisie is vastgesteld die aanwijzingen geeft over de bestedingen die ten laste van het fonds kunnen komen."

De vorm van verevening die onder de oude WRO veelvuldig werd toegepast (een "fonds bovenwijks", waarin een bijdrage werd gestort van uit bestemmingsplannen) is in de nieuwe Wro niet meer toegestaan. Om gebruik te kunnen maken van een fonds voor bovenplanse zaken is de basis hiervoor gelegd in deze structuurvisie.

Een dergelijk fonds wordt gevoed uit exploitatieovereenkomsten of heffingen bij bouwvergunningen op basis van exploitatieplannen, bij bestemmingsplannen of andere ruimtelijke besluiten die onder de paraplu van de structuurvisie in de toekomst opgesteld gaan worden. Dat betekent dat het nog enige tijd duurt voordat het fonds gevoed wordt.

Alleen door dit fonds te benoemen in de structuurvisie, kan van dit middel gebruik gemaakt worden. Hoewel de structuurvisie een beleidskader is met een voornamelijk politiek-bestuurlijke bindende werking, zal er een grondslag voor fondsvorming gelegd moeten worden. In de structuurvisie

is hierop in hoofdlijnen voorgesorteerd. In de planuitwerkingen zal het een en ander nog nader worden uitgewerkt.

In de projectbladen (zie bijlage) en in de confrontatietabel is aangegeven welke investeringen bestedingen ten laste van het fonds (kunnen) komen en ten laste van welke ontwikkelingen fondsbijdragen geleverd (kunnen) worden.

Confrontatietabel

19-1-2009

Alle bedragen Contante Waarde per 01012009					Dekking vanuit exploitatiegebied:							
1	2	3	4	5	6			7	8	9	10	11
Voorziening	Kosten	Subsidie	Jaar van uitvoering	Criterium voor de dekking	E1	E2	E3	Dekking vanuit exploitatiegebieden (bovenwijks)	Gedekt / te dekken vanuit bestaand gebied	Dekking door derden (subsidies)	Bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen	Maximaal op te nemen in meerjaren begroting *)
V1 3e ontsluitingsweg	€ 7.250.000		2013	verkeersintensiteit	J 14% € 1.015.000				J 86% € 6.235.000			
V2 Zoekgebieden waterberging	€ 30.000		2009									€ 30.000
V3 Recreatieve groenstructuur	€ 1.500.000		2013 - 2015								€ 1.500.000	€ 1.500.000
V4 Herprofilering hoofdwegenstructuur	€ 2.455.000		2009						€ 2.455.000			
V5 Ronde Korsnas	€ 400.000		2010	verkeersintensiteit		J 0,25 € 100.000			J 0,75 € 300.000		€ 300.000	€ 300.000
V6 Aanstegiger riviercruisevaart	€ 600.000		2010								€ 600.000	€ 600.000
V7-1 Onderzoek Europaplein	€ 100.000		2009									€ 100.000
V7-2 Herinrichting dijk en haven	€ 800.000		2009 - 2014								€ 800.000	€ 800.000
V7-3 PvE Dijk/Zeestraat/tunnelproject	€ 30.000		2009 - 2014									€ 30.000
V8 Parkeervoorziening Edam	€ 50.000		2009									€ 50.000
V9 Havengebied Noord	€ 200.000		2009 - 2010								€ 200.000	€ 200.000
V10 Landschappelijke inpassing 3e ontsl.	€ 1.600.000		2013	verkeersintensiteit	J 14% € 224.000				J 86% € 1.376.000		€ 1.376.000	€ 1.376.000
V11 Ontsluiting Oosthuizerweg	€ 500.000		2009	verkeersintensiteit			J 100% € 500.000			€ 500.000		
V12 Ronde Plat Tase en Slobbeland	€ 400.000		2009 - 2010	verkeersintensiteit		J 50% € 200.000			J 50% € 200.000		€ 200.000	€ 200.000
V13 Ronde kerk Kruispunt	€ 400.000		na 2015	verkeersintensiteit		J 25% € 100.000			J 75% € 300.000		€ 300.000	€ 300.000
V14 Begraafplaats Zuidpolder Oost	€ 50.000		2010									€ 50.000
V15 Aanstegplaatsen Nieuwe Haven	€ 75.000		2015								€ 75.000	€ 75.000
	€ 16.440.000				€ 1.239.000	€ 400.000	€ 500.000	€ 2.139.000			€ 5.351.000	€ 5.611.000
Reeds gedekt vanuit bestaand gebied (Zuidpolder Oost)	€ 8.690.000								€ 8.690.000			
Nog te dekken (nieuwe exploitatiegebieden / meerjarenbegroting *)	€ 7.750.000							€ 2.139.000				€ 5.611.000

*) Bedragen te verminderen met eventuele bedragen die (kunnen) worden verkregen uit de post "Bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen"

Verklaring codering	
Profijt:	J
Causaliteit	J
Proportionaliteit	14%
Proportionele bijdrage	€ 1.015.000

bijlagen

Bijlage 1. Woningbouwplanning

1

locatie	gerealiseerd 2007	in uitvoering	totaal 2009 e.v.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 e.v.
Zeestraat	7		0												
PWZ-gebouw	12		0												
Oude Draaipad	4		0												
Jonkerthof	30		0												
Coornhert		11	0												
Voorhaven/Achterhaven			11	11											
Korsnäs			100		100										
PLat Taze***			35	35											
Gouwwijk		57	0												
Harlingenlaan	21		0												
Zuidpolder **		56	914		125	125	125	125	125	125	125	39			
Zuidpolder, deelgebied 2 (Keetzijde)			80		80										
Slobbeland			150												150
Jachtwerf Drunen/Oorgat			10		10										
Julianaweg/Kielstraat*			40	40											
Saturnusstraat	20		0												
Siriusplein			17	17											
Maria Goretti			40					40							
Stient		37	0												
Lange Weeren			1.160									86	125	125	824
overige locaties			pm												
totaal	94	161	2.557	103	315	125	125	165	125	125	125	125	125	125	974

* Saldo nieuwbouw en sloop.

** Exclusief Keetzijde, exclusief woonzorgcentrum van maximaal 150 wooneenheden.

*** Minimaal 35 woningen.

Bijlage 2. Toekomstperspectief bedrijventerrein Julianaweg en omgeving

Voor dit bedrijventerrein is op termijn een ontwikkeling denkbaar, en vanuit planologische ook wenselijk, waarbij een aantal "zware" bedrijven (qua transportbewegingen en/of milieubelasting) verplaatsen naar buiten de kern.

Daarmee worden meerdere voordelen behaald:

- ontlasting van de nu zwaar belaste Julianaweg wat betreft transportbewegingen;
- terugdringen van overlastsituaties ten opzichte van direct aangrenzende woongebieden;
- kansen en ruimte creëren voor andere economische activiteiten en bedrijvigheid, waaronder meer kleinschalige handels- en ambachtsbedrijven en verzorgende werkgelegenheid.

Optie: transformatie naar lichtere bedrijvigheid

Gelet op het hoge investeringsniveau van veel bedrijven is een transformatie van het gebied Julianaweg naar een gebied met lichtere bedrijvigheid een proces van lange adem.

Wel verdient overweging om in de structuurvisie een duidelijke lijn uit te zetten, waarbij in een geleidelijk proces bedrijfsverplaatsing die zich aandienen worden benut om sturing te geven aan "kleurverandering" van het bedrijventerrein Julianaweg.

Optie: transformatie naar wonen

Een andere verdergaande en meer ingrijpende optie zou kunnen zijn transformatie van delen van het bedrijventerrein naar wonen, zoals onder meer in Edam-Volendam 2030 en in het IOP-kuststrook is geopperd. Heel concreet doet deze vraag zich voor ingeval van verplaatsing van bedrijven aan de Hyacintenstraat (onder andere Klaas Puul). Ook voor de zone/bedrijvenstrook langs het Noordeinde/Markermeerzijde zijn er initiatieven vanuit de markt om bij vertrek van (grootschalige) bedrijven tot een herinvulling te komen met de woonfunctie.

Bij de afweging van deze opties moet rekening worden gehouden met de volgende factoren.

Plusen

- De omgeving Julianaweg is een gunstige locatie qua ligging ten opzichte van bestaand woongebied, centrum en voorzieningen, en – voor delen van het gebied – de relatie met het Markermeer.

Minnen

- Opnieuw het gegeven dat dit een proces is van zeer lange adem met tussentijdse kleine stappen.
- Milieurandvoorwaarden/beperkingen vanuit de omringende bedrijven die blijven zitten.
- De nieuw te maken woonfunctie geeft beperkingen aan uitbreidingsmogelijkheden van de zittende bedrijven.
- Inleveren van de toch al schaarse ruimte voor economische functies en werkgelegenheid "dicht bij huis".

Beoordeling herstructurering/transformatie bedrijfsterrein Julianaweg

	transformatie naar lichtere bedrijvigheid	transformatie naar wonen
verkeersintensiteiten Julianaweg	+	++
milieubelasting voor aangrenzend woongebied	+	+
ontplooiingsmogelijkheden bedrijven	+	--
creëren van ruimte voor kerngebonden bedrijvigheid	+	-
creëren van ruimte voor extra woningbouwlocaties	-	+

Voorstel voor beleidslijn

- Inzetten voor de lange termijn op kwaliteitsverbetering en – waar mogelijk en nodig – transformatie naar lichtere bedrijvigheid voor het gehele bedrijvengebied Julianaweg.
- De mogelijkheid om op korte termijn vrijkomende ruimte aan de Hyacintenstraat herbenutten voor:
 - lichte bedrijvigheid in sfeer van handel en dienstverlening in combinatie met (bedrijfs)woningen;
 - woonwerkenheden;
 - op deze wijze creëren van een betere overgang tussen omliggend woongebied en bedrijfsterrein.
- Zone langs Noordeinde behouden/blijven reserveren voor economische functies; wel inzetten op kwaliteitsverbetering en waar nodig en mogelijk transformatie naar lichtere bedrijvigheid.

Overwegingen om voor dit gebied niet in te zetten op transformatie naar wonen zijn: behoud van ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid; voorkomen van belemmeringen die als gevolg van de woonfunctie zouden ontstaan voor de ontplooiingsmogelijkheden van de bedrijven die blijven.

Bijlage 3. Verkenning alternatieve locaties sportvelden

1

In het kader van de voorbereiding van de structuurvisie is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheid en wenselijkheid van verplaatsing van het RKAV-complex naar een nieuwe locatie, al of niet gecombineerd met andere sportvoorzieningen op die nieuwe locatie.

Bij verplaatsing zou de huidige RKAV-locatie dan voor woningbouw kunnen worden ingezet.

Mogelijke alternatieve locaties zijn op bijgaande kaart ingetekend.

De beoordeling van deze alternatieve locaties is in onderstaande matrix samengevat.

Overwegingen

Locatie RKAV is op zichzelf geschikt als woningbouwlocatie, maar ligt als sportvoorziening zeer gunstig voor gebruikers

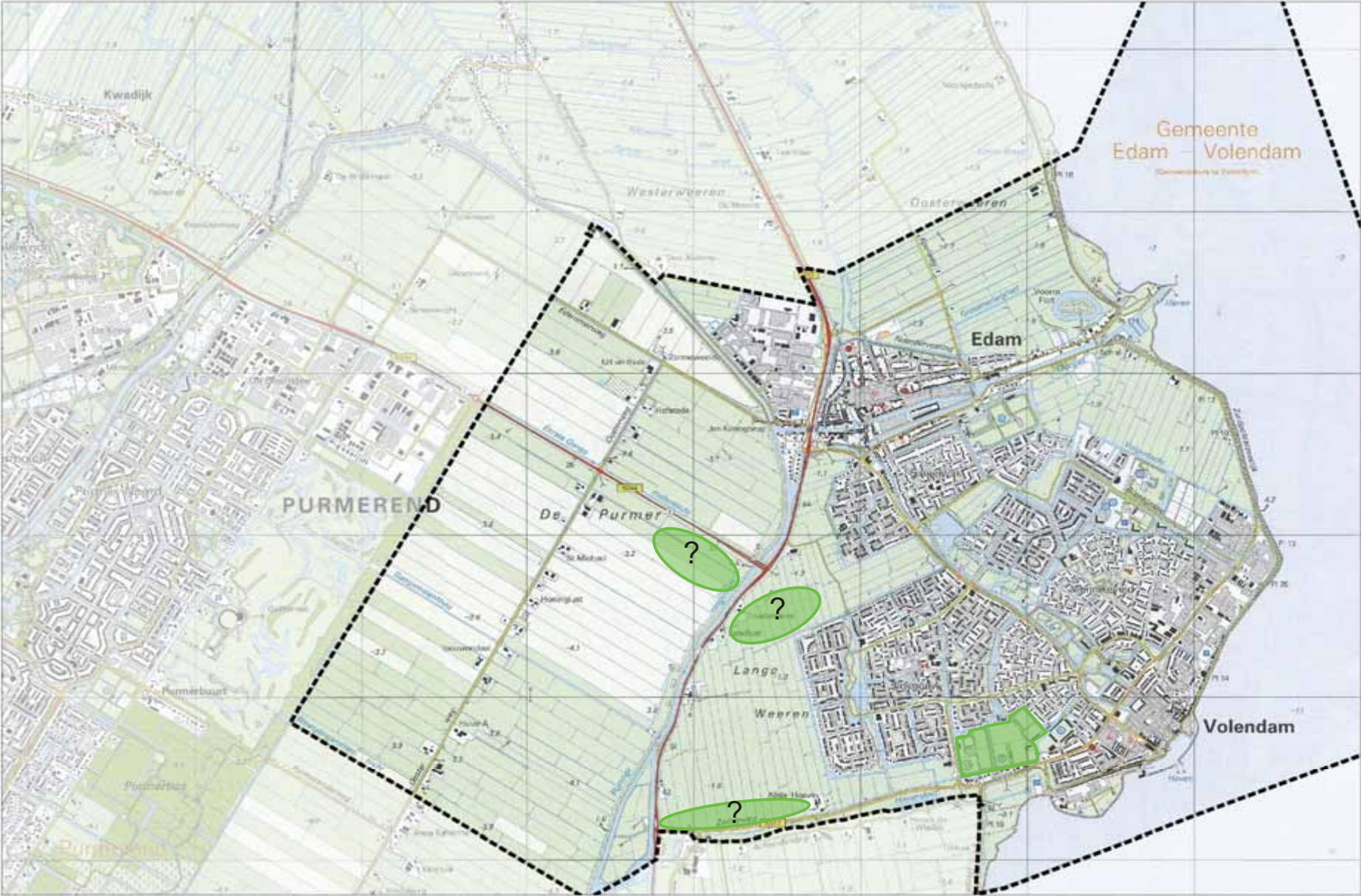
Alternatieve locatie voor sportveldencomplex in de Purmer:

- zeer ongunstig voor gebruiker;
- scoort landschappelijk negatief.

Alternatieve locaties in polder Lange Weeren:

- inpassing in ruimtelijke structuur niet eenvoudig;
- locatie bij N244/N247 (Lange Weeren) strijdig met concept "landchapspark";
- minder gunstig voor gebruikers.

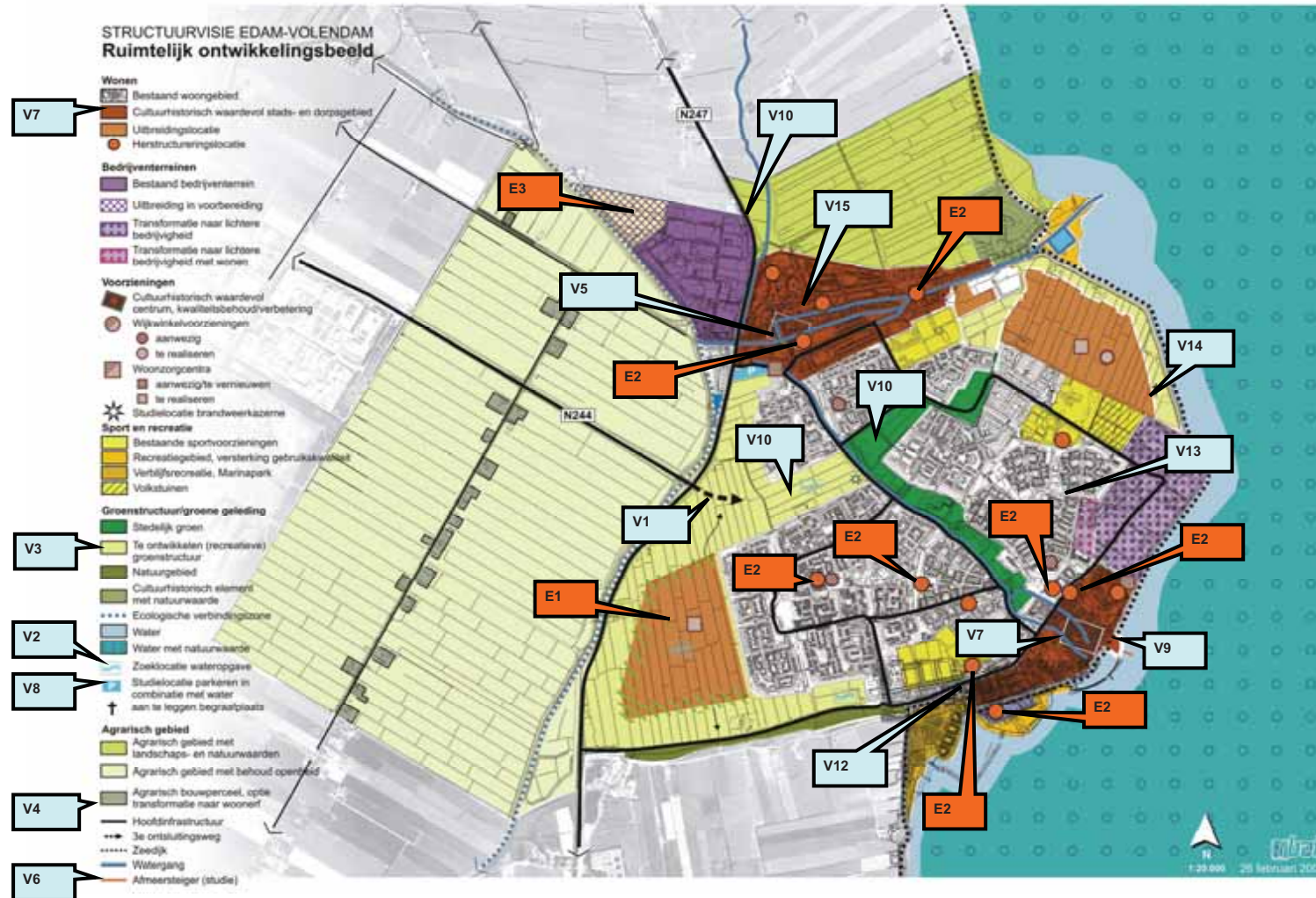
aspect	optie 1 In Purmer, bij kruispunt N244/N247	optie 2 Lange Weeren, langs Zeddeweg	optie 3 Lange Weeren, nabij kruising N244/N247
beschikbare ruimte	+	-	+
ontsluitbaarheid	++	+	++
ligging: afstand tot gebruikers	--	+/-	+/-
passend in ruimtelijke structuur	-	+	-
landschap	-	+/-	-
ecologie	+	-	+/-



Bijlage 4. Projectbladen en exploitatiegebieden

1

Kaart 1 Overzicht voorzieningen en exploitatiegebieden



Projecten**Voorzieningen**

Naam	V1. 3^e ontsluitingsweg
Beschrijving project/nieuwe functie	Afronding MER, uitwerking planvorming/detaillering tracé, realisatie.
Fasering/prioriteit	2013 - 2015
Status	Start bestemmingsplan
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u> , provincie, Stadsregio Amsterdam, Hoogheemraadschap
Relatie met andere projecten	V4, V10, E1 t/m E3. De 3 ^e ontsluitingsweg is een bovenwijkse voorziening die voor heel Edam-Volendam een functie heeft. De aanlegkosten van deze ontsluitingsweg worden naar rato van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit toegerekend aan de exploitatiegebieden.
Kosten	€ 7.250.000
Financiering	Gemeente/ontwikkelingslocaties
Bijzonderheden	

Naam	V2. Zoekgebieden waterberging
Beschrijving project/nieuwe functie	Verkenning haalbaarheid zoeklocaties waterberging (7 ha).
Fasering/prioriteit	2009
Status	In overleg met Hoogheemraadschap uitvoeren van nadere verkenning naar de in de structuurvisie aangegeven zoeklocaties voor bijdrage aan oplossing waterbergingstekort.
Trekker/betrokken partijen	<u>Hoogheemraadschap</u> , gemeente
Relatie met andere projecten	V3, V10, E1 t/m E3.
Kosten	€ 30.000 (onderzoekskosten).
Financiering	Hoogheemraadschap, gemeente, ontwikkelingslocaties
Bijzonderheden	Totale behoefte aan waterberging bedraagt 32 ha. Bij de Vaartweg/molen wordt 25 ha gestapelde berging aangelegd. Nog te realiseren 7 ha.

Naam	V3. Te ontwikkelen (recreatieve) groenstructuur
Beschrijving project/nieuwe functie	Uitbouw groenstructuur zoals aangegeven op de plankaart (omzoming van Lange Weeren; groenblauwe inrichting gebied aan weerszijden van 3 ^e ontsluitingsweg.
Fasering/prioriteit	Gekoppeld aan ontwikkeling woongebied respectievelijk de ontsluitingsweg.
Status	Nog geen planvorming.
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u> , marktpartijen
Relatie met andere projecten	V2, E1 t/m E3. Het beleid van de gemeente is erop gericht om bij elke rode ontwikkeling ook een groene ontwikkeling tot stand te brengen. In dat kader worden met de ontwikkelende partijen in de exploitatiegebieden afspraken gemaakt over aanleg van de recreatieve groenstructuur.
Kosten	€ 1.500.000 (€ 10/m ² verwerving; € 5/m ² ; aanleg circa 10 ha).
Financiering	Ontwikkelingslocaties, gemeente bijdrage ruimtelijke ontwikkeling
Bijzonderheden	Een deel van de groenstructuur vormt onderdeel van de wijk Lange Weeren. Een deel van de groenstructuur maakt onderdeel uit van andere projecten of blijft gehandhaafd in de huidige opzet. Daarnaast zal circa 10 ha nog ingericht moeten worden.

Naam	V4. Herprofilering hoofdwegenstructuur
Beschrijving project/nieuwe functie	Aanpassingen en maatregelen met betrekking tot het bestaande wegennet zoals beschreven in de structuurvisie (deel B hoofdstuk 4).
Fasering/prioriteit	Periode 2009-2018
Status	Plan van aanpak
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u> , marktpartijen
Relatie met andere projecten	V1, E1 t/m E3. De aanpassing in de ontsluitingsstructuur (door aanleg 3 ^e ontsluitingsweg) leidt tot een andere verdeling van verkeersstromen binnen het stedelijk gebied. De bestaande hoofdwegenstructuur zal in verband daarmee aangepast worden. In dat kader worden met de ontwikkelende partijen in de exploitatiegebieden afspraken gemaakt over het leveren van een bijdrage in de kosten van aanpassing van de hoofdwegenstructuur.
Kosten	€ 2.455.000
Financiering	Gemeente, bijdrage ruimtelijke ontwikkelingen.
Bijzonderheden	

Naam	V5. Ronde bij locatie Korsnas"
Beschrijving project/nieuwe functie	Aanleg rotonde mede ter ontsluiting van een toekomstige herontwikkelingslocatie.
Fasering/prioriteit	2010
Status	Onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u>
Relatie met andere projecten	E2
Kosten	€ 400.000
Financiering	Gemeente, toekomstige ontwikkelingslocatie, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.
Bijzonderheden	

Naam	V6. Aanlegsteiger riviercruisevaart
Beschrijving project/nieuwe functie	Studie naar afmeersteiger ten behoeve van faciliteren riviercruisevaart
Fasering/prioriteit	2010-2012
Status	Studie
Trekker/betrokken partijen	<u>Marktpartijen</u> , gemeente
Relatie met andere projecten	V7
Kosten	Studie en aanleg € 600.000 (100 m1)
Financiering	Marktpartijen, gemeente Bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.
Bijzonderheden	

Naam	V7. Actiepunten uit Detailhandelsstructuurvisie
Beschrijving project/nieuwe functie	<ul style="list-style-type: none"> - uitwerkingsopgave voor het Europaplein en omgeving (onderzoek naar ontwikkelingsruimte voor winkels, mogelijkheden voor herinrichting in relatie tot parkeeroplossingen); - kwaliteitsverbetering en herinrichting Dijk en Haven (kritische beoordeling productaanbod/uitstraling, uitvoeren verkeersmaatregelen, opwaardering openbare ruimte, inclusief parkeerverwijssysteem); - verbetering relatie Dijk/Zeestraat/ tunnelproject Dril (opstellen programma van eisen, overleg met betrokken eigenaren).
Fasering/prioriteit	2009 - 2014
Status	onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u>
Relatie met andere projecten	E1, E2 Herinrichting Dijk: herstraten, openbare verlichting en straatmeubilair)
Kosten	Onderzoek naar ontwikkelingsruimte c.a. Europaplein € 100.000 (onderzoek) Herinrichting Dijk en Haven € 800.000 PvE Dijk/Zeestraat/tunnelproject € 30.000 (Pve+overleg)
Financiering	Gemeente Bijdrage ruimtelijke ontwikkelingen.
Bijzonderheden	

Naam	V8. Parkeervoorziening Edam
Beschrijving project/nieuwe functie	Onderzoek naar mogelijkheden voor aanvullende parkeeraccommodatie ten behoeve van Edam.
Fasering/prioriteit	2009 (onderzoek)
Status	Onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u> , ontwikkelende partijen.
Relatie met andere projecten	Mogelijk aan te leggen parkeervoorziening is bedoeld om toeristisch bezoek op te vangen en ter ontlasting van de parkeervoorzieningen in en verbetering van de bereikbaarheid van het stedelijk gebied.
Kosten	€ 50.000 (onderzoekskosten)
Financiering	Gemeente Bijdrage ruimtelijke ontwikkeling
Bijzonderheden	

Naam	V9. Ontsluiting Havengebied Noord ("afrit Willumpie")
Beschrijving project/nieuwe functie	Afrit naar Kleiperk ten behoeve van goede verkeersafwikkeling naar het parkeerterrein en autovrij/busvrij maken van haven.
Fasering/prioriteit	2009 - 2010
Status	Planvorming
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u> , Hoogheemraadschap, provincie
Relatie met andere projecten	E1, E2
Kosten	€ 200.000
Financiering	Gemeente, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.
Bijzonderheden	

Naam	V10. Landschappelijke inpassing 3 ^e ontsluitingsweg
Beschrijving project/nieuwe functie	De herstructurering en de inpassing van de 3 ^e ontsluitingsweg hebben voor heel Edam-Volendam een functie. Het betreft de inpassing ter plaatse van de 3 ^e ontsluitingsweg en het noordelijk daarvan gelegen groengebied. De aanlegkosten worden naar rato van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit toegerekend.
Fasering/prioriteit	2013 - 2015
Status	Onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u> , marktpartijen.
Relatie met andere projecten	V1, V2, E1 t/m E3
Kosten	€ 1.600.000
Financiering	Gemeente, ontwikkelingslocaties, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.
Bijzonderheden	

Naam	V11. Verbetering ontsluiting Oosthuizerweg
Beschrijving project/nieuwe functie	Aanleg rotonde vormt onderdeel van verbetering ontsluitingsmogelijkheden.
Fasering/prioriteit	2009 - 2013
Status	Onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u>
Relatie met andere projecten	E3
Kosten	€ 500.000
Financiering	Exploitatie nieuwe bedrijventerrein,
Bijzonderheden	Gemeentelijke grondexploitatie, 100% door te berekenen in grondprijs uit te geven grond.

Naam	V12. Rotonde Plat Tase en Slobbeland
Beschrijving project/nieuwe functie	Aanleg rotonde mede ter ontsluiting van 2 herontwikkelingslocaties (Tase en Slobbeland).
Fasering/prioriteit	2009
Status	Onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u>
Relatie met andere projecten	E2
Kosten	€ 400.000
Financiering	Gemeente, ontwikkelingslocaties, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.
Bijzonderheden	

Naam	V14. Begraafplaats
Beschrijving project/nieuwe functie	Aanleg begraafplaats in plan Zuidpolder Oost.
Fasering/prioriteit	2010
Status	Onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u>
Relatie met andere projecten	E1, E2
Kosten	Onderzoek € 50.000
Financiering	Gemeente, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.
Bijzonderheden	

Naam	V13. Rotonde nabij kerk "Kruispunt"
Beschrijving project/nieuwe functie	Aanleg rotonde mede ter ontsluiting van een toekomstige herontwikkelingslocatie
Fasering/prioriteit	Na 2015
Status	Onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u>
Relatie met andere projecten	E2
Kosten	€ 400.000
Financiering	Gemeente, toekomstige ontwikkelingslocatie, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.
Bijzonderheden	

Naam	V15. Aanlegplaatsen Nieuwehaven
Beschrijving project/nieuwe functie	Aanlegplaatsen voor passanten (palen en steigers).
Fasering/prioriteit	2015
Status	Onderzoek
Trekker/betrokken partijen	<u>Gemeente</u>
Relatie met andere projecten	E1, E2
Kosten	Aanleg circa 150 m ¹ à € 500: € 75.000
Financiering	Gemeente, bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.
Bijzonderheden	

**Kaart 2 Begrenzing exploitatiegebieden
Structuurvisie Edam-Volendam
Exploitatiegebieden voor kostenverhaal**

- E1** Uitbreidingslocatie woningbouw
- E2** Binnenstedelijke locatie woningbouw
- E3** Uitbreiding bedrijventerrein Oosthuizenweg



Projecten: Exploitatiegebieden

Naam	E1. Ontwikkelen woningbouwlocatie Lange Weeren
Beschrijving project/nieuwe functie	Ontwikkelen van woningbouwlocatie Lange Weeren .
Fasering/prioriteit	Middellange tot lange termijn
Status	Initiatief, oriëntatie
Trekker/betrokken partijen	Gemeente (planvorming) en <u>marktpartijen</u> (realisatie)
Relatie met andere projecten	V1 tm V4, V7, V9, V10,
Kosten	€ 0 (voor gemeente)
Financiering	marktpartijen
Bijzonderheden	Deel recreatieve groenstructuur onderdeel plangebied.

Naam	E2. Nieuwe binnenstedelijke herstructureringslocaties
Beschrijving project/nieuwe functie	Binnenstedelijke locaties: Korsnas, Plat Tase, Slobbeland, Jachtwerf Drunen/Oorgat Julianaweg/Kielstraat, Maria Goretti, Kruispuntkerk
Fasering/prioriteit	2008-2020
Status	
Trekker/betrokken partijen	<u>Ontwikkelaars, woningcorporatie</u>
Relatie met andere projecten	V1 t/m V4, V7 t/m V10, V12, V13
Kosten	€ 0 (voor gemeente)
Financiering	Ontwikkellende partijen
Bijzonderheden	

Naam	E3. Uitbreiding bedrijventerrein Oosthuizerweg
Beschrijving project/nieuwe functie	Afronding planprocedure voor uitbreiding bedrijventerrein met 8 ha en realisatie in de periode tot 2011.
Fasering/prioriteit	2008-2011
Status	
Trekker/betrokken partijen	<u>gemeente</u>
Relatie met andere projecten	V1 t/m V4, V7, V10, V11
Kosten	€ 0 In exploitatie
Financiering	Gemeente, bedrijfsleven
Bijzonderheden	Financiële afspraken reeds gemaakt.

STRUCTUURVISIE

EDAM-VOLENDAM



RBOI

adviseurs ruimtelijke ordening

DEEL B TOELICHTING

Inhoud

Deel B Toelichting

1. Beleidskader	blz. 3		
1.1. Nota Ruimte	3		
1.2. Streekplan en streekplanuitwerking Waterlands Wonen	4		
1.3. De regiovisie: Levend landschap met kwaliteit door contrast	5		
1.4. Stadsregio Amsterdam	5		
2. Bevolking en wonen	7		
2.1. Bevolking Edam-Volendam	7		
2.1.1. Bevolkingsontwikkeling	7		
2.1.2. Leeftijdsopbouw	7		
2.1.3. Vestiging en vertrek: wie?	7		
2.1.4. Richting van vestiging en vertrek	8		
2.1.5. Bevolkingsprognose	9		
2.1.6. Aantal huishoudens nu en straks	11		
2.2. Woningbehoefte en woningbouw	12		
2.2.1. Woningbouw vanaf 1995	12		
2.2.2. Toekomstige woningbehoefte	12		
2.3. Samenvatting verkenning demografische ontwikkeling en woningbehoefte	13		
2.4. Beleidsvarianten ontwikkeling vanaf 2020	13		
3. Economie en ruimtebehoefte			15
3.1. Economische karakteristiek regio Waterland			15
3.2. Economische karakteristiek Edam-Volendam			17
3.3. Bedrijfsterreinitgifte en toekomstige behoefte			17
3.4. Opties voor ruimtelijke invulling			19
4. Verkeer, vervoer en infrastructuur			21
4.1. Gemotoriseerd verkeer			21
4.1.1. Huidige situatie en knelpunten			21
4.1.2. Oplossing knelpunten en perspectieven			21
4.2. Langzaam verkeer			25
4.2.1. Huidige situatie en knelpunten			25
4.2.2. Oplossing knelpunten			26
4.3. Openbaar vervoer			26
4.4. Parkeren			27
4.4.1. Parkeeronderzoek			27
4.4.2. Parkeerterreinen			28
4.4.3. Parkeren woningbouwlocaties			28
5. Bodem en water			31
6. Landschap en cultuurhistorie			33
7. Ecologie			39
8. Milieuaspecten			43

Bijlage:

1. Verslag consultatiegesprekken.

Vooraf

Voor u ligt deel B Toelichting van de structuurvisie Edam-Volendam.

Dit deel B geeft in een aantal hoofdstukken de uitkomsten van de uitgevoerde verkenningen en afwegingen die aan de orde zijn geweest. De voor de ruimtelijke ontwikkeling belangrijke thema's en aspecten komen daarbij aan de orde: bevolking en wonen, economie, verkeer, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie, ecologie en milieuaspecten.

Vooraf is in hoofdstuk 1 (Beleidskader) kort aandacht besteed aan de beleidsomgeving waar de gemeente mee te maken heeft in de vorm van het ruimtelijk beleid van Rijk, provincie en regio.

In het kader van de voorbereiding van de structuurvisie zijn thematische consultatiegesprekken gehouden met een aantal organisaties. De gespreksverslagen zijn opgenomen in bijlage 1

1. Beleidskader

1.1. Nota Ruimte

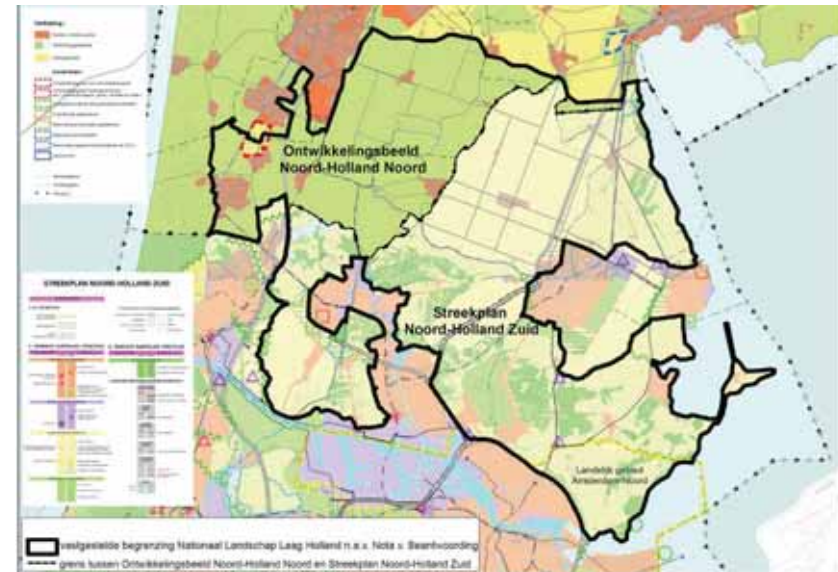
Het hoofddoel van het beleid in de Nota Ruimte is om:

- op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies;
- de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten;
- de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie.

De gemeente Edam-Volendam is onderdeel van de regio Waterland. In de nota Ruimte is die regio voor een groot deel aangemerkt als Nationaal Landschap. Droogmakerij de Purmer en het stedelijk gebied van Purmerend en Edam-Volendam zijn aangemerkt als bundelingsgebied. In een bundelingsgebied ligt het accent wel op verstedelijking, maar er moet in samenhang daarmee ook ruimte worden gepland voor andere thema's als water, natuur, landschap, recreatie, sport en landbouw. Daarnaast moet er rekening worden gehouden met cultuur en cultuurhistorie.

De Nota Ruimte heeft specifiek beleid ontwikkeld voor buitendijks gebied in het IJsselmeer. Voor nieuwe buitendijkse ontwikkelingen, uitbreidingen van bestaande buitendijkse activiteiten, nieuwe inpolderingen en andere landaanwinningen, is het "nee, tenzij"-regime van toepassing voor water en natuur. De Nota Ruimte biedt daarmee voor nieuwe buitendijkse initiatieven (zoals herstructurering van buitendijks gelegen bedrijventerrenen, ontwikkeling van nieuwe verkeers- en vervoerslocaties en -infrastructuur en eventuele nieuwe woningbouwlocaties) een streng en helder afwegingskader dat dergelijke ontwikkelingen niet op voorhand uitsluit, maar daaraan wel randvoorwaarden verbindt.

Figuur 1.1 Begrenzing Nationaal Landschap Laag Holland



Bron: Streekplan Noord-Holland Zuid.

1.2. Streekplan en streekplanuitwerking Waterlands Wonen

Op provinciaal niveau is het streekplan Noord-Holland Zuid (2003) het beleidskader. Hierin staat beschreven dat met Waterland zorgvuldig moet worden omgegaan. De belangrijkste ruimtelijke opgaven voor Waterland tot 2020 zijn: ruimte voor water; behoud van de veen(weide)gebieden, met adequaat (agrarisch) beheer van het cultuurlandschap; Intensiveren, Combineren en Transformeren (ICT) binnen bestaande kernen; ruimte voor vestiging van bedrijven; woningen voor de Waterlandse behoefte; landbouw als drager van het landschap; handhaven en versterken van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteiten.

Daarnaast hanteert de provincie de streekplanuitwerking Waterlands Wonen (2006) als beleid. Hierin staat opgenomen dat de bouwopgave voor Waterland in de periode 2000-2020 6.000 woningen bedraagt.

Tabel 1.1 Binnenstedelijke locaties in Edam-Volendam

Edam-Volendam	locatie
	Slobbeland
	In de Meer
	diverse schoollocaties
	Korsnäs
	herstructurering Noorderstraat
	Roerstraat
	Taze/Julianaweg
	achterhaven Edam
	verspreide locaties Volendam
	verspreide locaties Edam

Bron: Waterlands Wonen, 2006.

Een deel van het programma (50%) komt tot stand door inbreiding (Intensiveren, Combineren en Transformeren). Voor de gemeente Edam-Volendam gaat het om de realisatie van 290 woningen binnenstedelijk tot en met 2012. In onderstaande tabel staan de locaties die in aanmerking komen voor transformatie of inbreiding.

In de Streekplanuitwerking Waterlands Wonen (2006) wordt ervan uitgegaan dat de locatie Zuidpolder (= Dijkwijk) zal voorzien in de realisatie van 1.050 woningen. De overige verdeling voor de regionale opvang is gebaseerd op de bouw van 1.950 woningen (3.000 - 1.050) op nieuwe uitleglocaties. Uitgangspunt van "Waterlands Wonen" is 740 woningen in Lange Weeren tot 2020. De totale woningbouwopgave voor Edam-Volendam impliceert een stuk regionale opvang. Hierbij tekenen wij aan dat de totale woningbouwcapaciteit van de locatie Lange Weeren groter is dan de genoemde 740 woningen.

Tabel 1.2 Uitleglocaties per gemeente in de regio Waterland

gemeente	locatie	aantallen
Beemster	Middenbeemster	240
	Zuidoostbeemster	450
Edam-Volendam	Zuidpolder	1.050
	Lange Weeren	740
Landsmeer	locatie Purmerland	40
Oostzaan		0
Purmerend		0
Waterland	Marken	90
	Broek in Waterland Z.O.	50
	IJpendam-Noord	80
Wormerland	Neck	60
Zeevang	Watering IV	200
totaal		3.000

Bron: Waterlands Wonen, 2006.

1.3. De regiovisie

De regio Waterland heeft in 2000 een eigen regiovisie opgesteld. De regiovisie Waterland gaat uit van een bescheiden ambitie; selectieve concentratie ten behoeve van de vitaliteit is de leidraad. Daarnaast heeft de regio Waterland een aanvullende visie opgesteld, het zogenaamde "Appeltje voor de dorst". Hierin staat beschreven dat de Purmer potentieel biedt voor de ontwikkeling van wonen, werken, recreëren en water. De locatie betekent een appel voor de dorst die slechts kan worden aangesproken onder strikte voorwaarden en indien noodzakelijk en/of gewenst.

In december 2008 is een nieuwe regiovisie met een ontwikkelingskader voor de lange termijn (2040) vastgesteld: "Vitaal met karakter, Regiovisie Waterland 2040".

In deze visie staat behoud en zo mogelijk versterking van het kenmerkende authentieke karakter van de regio Waterland voorop, maar wel met de noodzakelijke sociaaleconomische en infrastructurele impulsen om de kernen vitaal te houden en het gebied binnen de Metropoolregio Amsterdam bereikbaar te maken. De visie maakt verder een duidelijke keuze voor de Purmer als primair landbouwgebied met een open karakter, verbetering van de bereikbaarheid, realiseren van de afspraken uit Waterlands Wonen en een open Markermeer.

1.4. Stadsregio Amsterdam

In stadsregionaal verband is een Regionaal Verkeer- en VervoersPlan (RVVP) opgesteld en een Openbaar Vervoer Visie 2010-2030 (OV Visie). In aansluiting op dit RVVP en deze OV Visie van de Stadsregio Amsterdam, zal de gemeente een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opstellen, inclusief een gemeentelijke openbaar vervoer visie, in samenwerking met de Stadsregio.

2. Bevolking en wonen

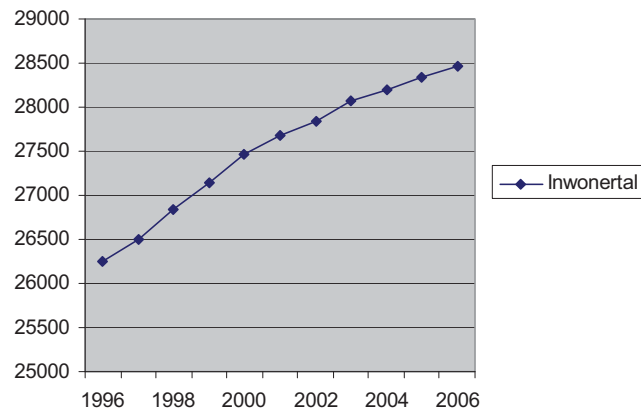
2.1. Bevolking Edam-Volendam

2.1.1. Bevolkingsontwikkeling

De gemeente Edam-Volendam maakt deel uit van de regio Waterland. De regio heeft een inwonertal van 164.534 in 2006. Edam-Volendam heeft hierin een aandeel van ruim 17%.

De bevolkingsontwikkeling vanaf 1996 is grafisch weergegeven in figuur 2.1. Vanaf 1 januari 1996 is de bevolking met ongeveer 8% gestegen: een gemiddelde toename van circa 220 personen per jaar. Per 1 januari 2006 telde de gemeente Edam-Volendam 28.459 inwoners.

Figuur 2.1 Ontwikkeling inwonertal 1996-2006

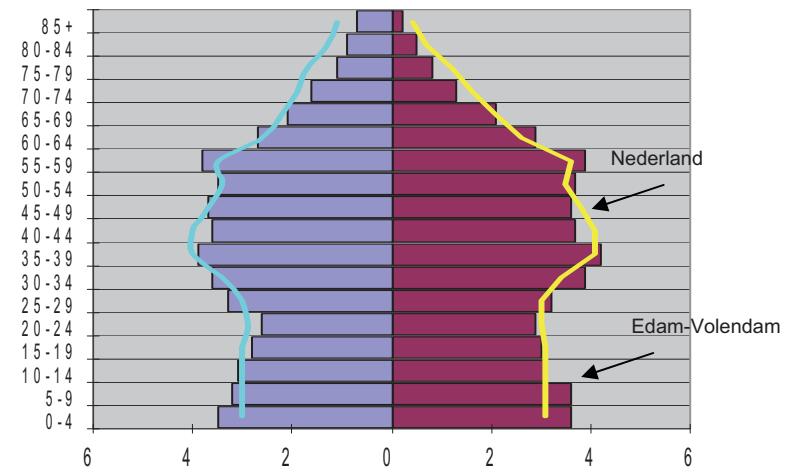


Bron: CBS, 2006.

2.1.2. Leeftijdsopbouw

De bevolking van de gemeente Edam-Volendam is in figuur 2.2 weergegeven naar leeftijd en geslacht. De gemeente Edam-Volendam heeft in vergelijking met Nederland een jonge bevolking.

Figuur 2.2 Bevolkingspiramide van Edam-Volendam en Nederland 2006



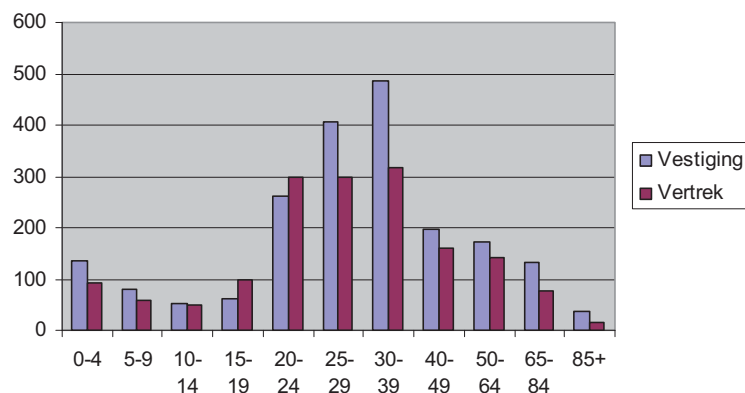
Bron: CBS, 2006.

2.1.3. Vestiging en vertrek: wie?

Figuur 2.3 en figuur 2.4 geven de absolute cijfers weer van personen naar leeftijd die in de periode 1995-2005 zijn vertrokken uit Edam-Volendam of die zich gevestigd hebben in deze gemeente. Opvallend is dat enkel de leeftijdsgroep 15-19 en de leeftijdsgroep 20-24 absoluut een groter vertrek dan vestiging kennen gezien over de periode 1995-1999. De vestigings- en vertrekbewegingen liggen, gezien over de totale 10-jaarsperiode, dicht bij elkaar: respectievelijk 3.940 gevestigde personen

en 3.882 vertrokken personen. Echter, er bestaat een groot verschil tussen de periode 1995-2000 en 2000-2005.

Figuur 2.3 Vestiging in en vertrek uit Edam-Volendam van personen naar leeftijd in de periode 1995-1999

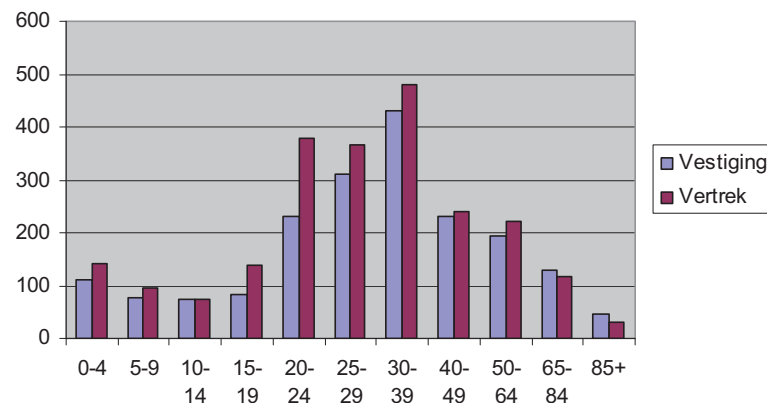


Bron: CBS, 2006.

Vanaf 2000 is er sprake van een negatief vestigingssaldo. Dit komt ook tot uitdrukking in figuur 2.4. Vanaf 2000 is bij bijna elke leeftijdsgroep sprake van een hoger vertrek dan vestiging. Vooral de leeftijdsgroep 20-24 valt hierin op. Enkel de leeftijdsgroep 65+ laat het tegenovergestelde beeld zien.

Er kunnen verschillende redenen zijn van vertrek. Zo kunnen mensen besluiten om vanwege studie of werk te verhuizen. Ook kan de oorzaak liggen in de woningmarkt. Wanneer een woningzoekende geen geschikte woning kan vinden in de eigen gemeente, gaat hij of zij op zoek naar een woning buiten de gemeente. Zoals bekend houdt de woningmarkt niet op bij de gemeentegrenzen. Naast de vestiging- en vertrekbewegingen naar leeftijd is het daarom interessant om deze bewegingen in een regionaal perspectief te bekijken.

Figuur 2.4 Vestiging in en vertrek uit Edam-Volendam van personen naar leeftijd in de periode 2000-2005

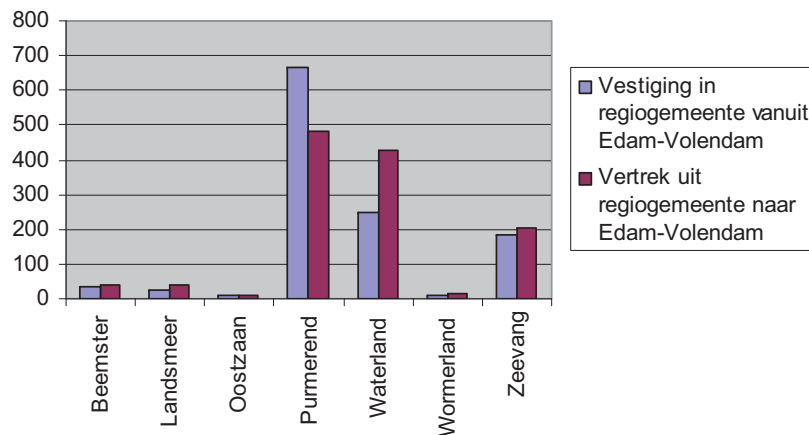


Bron: CBS, 2006.

2.1.4. Richting van vestiging en vertrek

In figuur 2.5 zijn de vestiging- en vertrekbewegingen in de regio Waterland weergegeven over de periode 1996-2005. Het totaal aantal gevestigde personen in Edam-Volendam vanuit de omliggende gemeenten, vergeleken met het totaal aantal vertrokken personen uit Edam-Volendam naar de regiogemeenten, houden elkaar redelijk in evenwicht: respectievelijk 1.214 gevestigde en 1.179 vertrokken personen. Van het totaal aantal vertrokken inwoners trekken de meeste naar de gemeente Purmerend. Ook de gemeenten Waterland en Zeevang zijn redelijk populair onder de vertrokken inwoners. Aan de andere kant bewegen ook mensen vanuit deze gemeenten om zich vervolgens te vestigen in de gemeente Edam-Volendam. De gemeente Purmerend is van deze drie de enige regiogemeente die meer mensen aantrekt uit de gemeente Edam-Volendam dan verliest aan de gemeente Edam-Volendam.

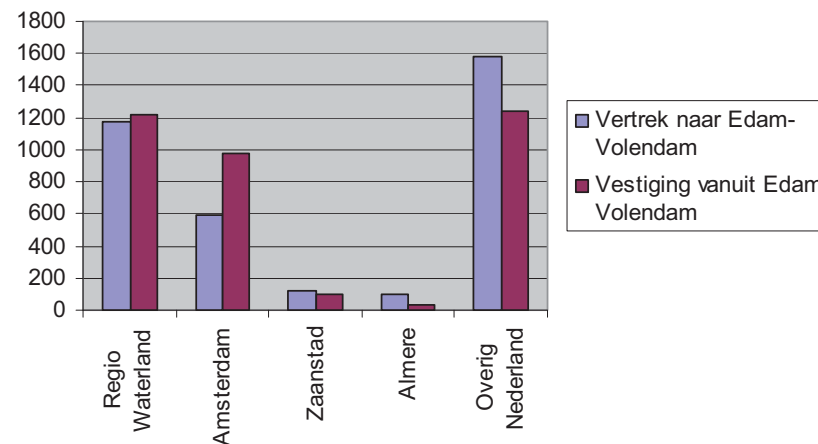
Figuur 2.5 Vestiging- en vertrekbewegingen in de regio Waterland 1996-2005



Bron: CBS, 2006.

Ook kent Edam-Volendam een duidelijke relatie met Amsterdam (zie figuur 2.6). Bijna 1.000 mensen zijn in de periode 1996 tot en met 2005 verhuisd van Amsterdam naar Edam-Volendam. Een kleine 600 mensen hebben een tegenovergestelde beweging gemaakt. De gemeenten Zaanstad en Almere kennen duidelijk een minder sterke relatie met de gemeente Edam-Volendam als het gaat om de vestiging- en vertrekbewegingen.

Figuur 2.6 Vestiging- en vertrekbewegingen tussen Edam-Volendam en regio Waterland, Amsterdam, Zaanstad en overig Nederland 1996-2005



Bron: CBS, 2006.

2.1.5. Bevolkingsprognose

In 2020 zal het inwonertal volgens de provinciale prognose 31.173 bedragen (zie tabel 2.1). Vanaf 2005 is dit een groei van 10%. Uitgangspunt van deze groei is een stevig woningbouwprogramma ongeveer conform de Streekplanuitwerking Waterlands Wonen (2006).

Tabel 2.1 Bevolkingsprognose Edam-Volendam 2010-2030

	2005 ¹⁾	2010	2015	2020	2025	2030
bevolking 1 januari	28.333	29.671	30.661	31.173	31.559	31.807

1) Feitelijke situatie.
Bron: provincie Noord-Holland.

Op basis van de bovenstaande prognose geeft RBOI met een verdere doorrekening een indicatie van de mogelijke ontwikkeling na 2030 (zie tabel 2.2). Daarbij is geen rekening gehouden met verdere instroom/regionale opvang maar puur met natuurlijke aanwas (geboorte minus sterfte). Deze exercitie resulteert in een bevolkingsomvang in 2040 rond de 31.770 mensen. Kijken we naar het mogelijke demografische verloop, dan zien we na 2030 een afvlakkende groei en vanaf 2035 een omslag naar een (geringe) daling.

Tabel 2.2 Doorkijk demografische ontwikkeling na 2030 (Edam-Volendam 2035-2040)

	2035	2040
bevolking 1 januari	31.909	31.770

Bron: RBOI.

Voor de periode 2005-2020 is de verwachting dat de bevolking met 2.840 mensen zal toenemen. Het aandeel natuurlijke groei (geboorte minus sterfte) over de periode 2005-2020 komt volgens de prognose uit op circa 2.200¹⁾. Vergelijken we de natuurlijke aanwas met de totaalprognose

1)

	2004	2005-2009	2010-2014	2015-2019
natuurlijke groei	209	931	752	544

Bron: provincie Noord-Holland.

(inclusief migratie) van de gemeente Edam-Volendam dan zien we dat ongeveer 77% van de groei veroorzaakt wordt door die natuurlijke aanwas. Het overig deel is regionale opvang.

Verschuivingen in leeftijdsopbouw

Gezien de reeds ingezette vergrijzing en de gevolgen daarvan, is het nuttig om een specifieke uitwerking van de prognose naar leeftijd te geven. Ook hier is een verdere doorrekening gemaakt vanaf 2030. In tabel 2.3 is de provinciale prognose af te lezen en in tabel 2.4 is de verdere doorrekening van RBOI weergegeven.

De provinciale prognose laat voor de periode 2005-2030 een wisselend beeld zien in de verschillende leeftijdsklassen. De leeftijdsklasse 0-14 stijgt tot 2015 en neemt daarna weer af. Kijken we naar de doorrekening voor de lange termijn dan zien we dat de leeftijdsklasse tot 14 jaar en de leeftijdsklasse 45-65 jaar verder in aantal afnemen. Daarnaast constateren we dat de leeftijdsklassen 65-74 jaar en 75+ zullen blijven toenemen. Over de periode 2005-2040 is de verwachting dat de leeftijdsgroep 75+ bijna verdrievoudigd. Deze stijging zal consequenties hebben voor het in te zetten beleid als het gaat om het aanbieden van ouderenhuisvesting en het aanbieden van zorg.

Tabel 2.3 Bevolkingsprognose naar leeftijd in de gemeente Edam-Volendam

	2005 ¹⁾	2010	2015	2020	2025	2030
t/m 14 jaar	5.717	5.967	6.043	5.835	5.750	5.768
15-29 jaar	5.187	5.195	5.364	5.671	5.814	5.819
30-44 jaar	6.632	6.519	6.133	5.721	5.611	5.692
45-54 jaar	4.102	4.176	4.418	4.442	4.201	3.916
55-64 jaar	3.644	4.051	3.946	4.021	4.231	4.268
65-74 jaar	1.907	2.468	3.158	3.452	3.378	3.428
75+	1.131	1.295	1.599	2.031	2.574	2.916
totaal	28.320	29.671	30.661	31.173	31.559	31.807

1) Feitelijke situatie.
Bron: provincie Noord-Holland.

Tabel 2.4 Bevolkingsprognose naar leeftijd in de gemeente Edam-Volendam vanaf 2030

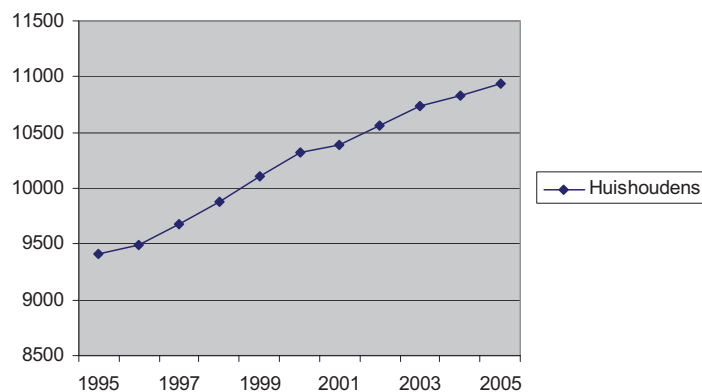
	2035	2040
t/m 14 jaar	5.716	5.599
15-29 jaar	5.693	5.713
30-44 jaar	5.843	5.808
45-54 jaar	3.732	3.709
55-64 jaar	4.047	3.749
65-74 jaar	3.703	3.816
75+	3.174	3.376
Totaal	31.909	31.770

Bron: RBOI.

2.1.6. Aantal huishoudens nu en straks

Op 1 januari 2005 telde de gemeente Edam-Volendam 10.933 huishoudens. Het aantal huishoudens is tussen 1995 en 2005 met 16% toegenomen (zie figuur 2.7).

Figuur 2.7 Ontwikkeling huishoudens 1995-2005



Tabel 2.5 geeft de uitkomsten van de huishoudenprognose. Volgens de prognose zal het aantal huishoudens in de gemeente Edam-Volendam groeien naar 12.835 in 2020 en 13.353 in 2030.

Tabel 2.5 Bevolkings- en huishoudenprognose gemeente Edam-Volendam

	2005 ¹⁾	2010	2015	2020	2025	2030
inwoners totaal	28.333	29.671	30.661	31.173	31.559	31.807
huishoudens totaal	10.933	11.790	12.406	12.835	13.163	13.353

1) Feitelijke situatie.

Bron: Provincie Noord-Holland.

In tabel 2.6 zien we de effecten van de vergrijzing. De verwachting is dat vooral de leeftijdsgroepen vanaf 65 jaar sterk zullen toenemen. Het aantal huishoudens in de leeftijdscategorie 65-74 jaar vertoont tot 2020 een duidelijk stijgende lijn. De leeftijdscategorie 75+ laat een stijging zien die ook na 2020 nog doorzet.

Tabel 2.6 Huishoudenprognose naar leeftijd gemeente Edam-Volendam

	2005	2010	2015	2020	2025	2030
15-24	252	393	397	397	426	409
25-34	1.939	1.558	1.590	1.590	1.686	1.779
35-44	2.421	2.456	2.170	1.960	1.855	1.897
45-54	2.318	2.320	2.504	2.505	2.267	2.001
55-64	2.085	2.477	2.427	2.435	2.579	2.597
65-74	1.207	1.632	2.098	2.396	2.326	2.338
75+	692	954	1.220	1.552	2.024	2.332
Totaal	10.914	11.790	12.406	12.835	13.163	13.353

Bron: Provincie Noord-Holland.

Kijken we naar het aandeel huishoudens van de totale leeftijdscategorie 55+ dan zien we dat in 2005 deze groep ongeveer 37% van het totale aantal huishoudens omvat. In 2030 zal deze groep naar verwachting gegroeid zijn naar een aandeel van ongeveer 54%.

Wanneer we bovenstaande gegevens samenvoegen tot vier leeftijdsgroepen, dan zien we tot 2020 een afname van per saldo 204 huishoudens in de leeftijdsgroep 15-34 jaar. We zien een sterke toename in de leeftijdsgroepen 65-74 jaar en 75+ van respectievelijk 1.119 en 1.332 huishoudens (zie tabel 2.7). De leeftijdsgroep 35-64 jaar blijft min of meer stabiel.

Tabel 2.7 Huishoudenprognose naar leeftijd gemeente Edam-Volendam

	2005	2020
15-34 jaar	2.191 (20%)	1.987 (15%)
35-64 jaar	6.824 (63 %)	6.900 (54%)
65-74 jaar	1.207 (11%)	2.396 (19%)
75 jaar en ouder	692 (6%)	1.552 (12%)
Huishoudens totaal	10.914 (100%)	12.835 (100%)

Bron: Provincie Noord-Holland.

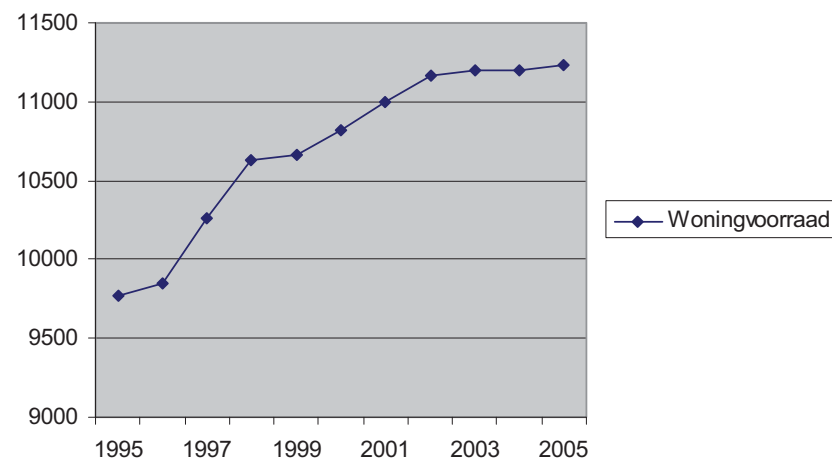
Met name deze laatste tabel biedt aangrijpingspunten voor uitspraken over het kwalitatieve woningbouwprogramma. Wat in elk geval aandacht vraagt is een duidelijke plek in de woningbouwprogramma's voor de woningbehoefte van de oudere huishoudens.

2.2. Woningbehoefte en woningbouw

2.2.1. Woningbouw vanaf 1995

Op 1 januari 2006 telde de woningvoorraad 11.227 woningen. De gemiddelde woningwaarde was in 2000 € 76.000,- (waardepeildatum: 1995). In 2005 was de gemiddelde woningwaarde € 227.000,- (waardepeildatum: 1999).

Figuur 2.8 Woningvoorraadontwikkeling in de gemeente Edam-Volendam 1995-2005



Bron: CBS, 2006.

2.2.2. Toekomstige woningbehoefte

tabel 2.8 geeft de samenstelling van de woningbehoefte volgens de provinciale prognose en het verloop in de tijd. Zoals uit de huishoudenprognose is gebleken neemt het aantal huishoudens van 2005 tot 2020 toe met 1.921. Naast het aantal huishoudens, is in de tabel de daarmee corresponderende woningbehoefte weergegeven. De aantallen ligt iets ho-

ger dan het aantal huishoudens. Over de periode 2005 tot 2020 gaat het om een toename van 2.100 woningen.

Tabel 2.8 Prognose woningbehoefte in Edam-Volendam

	2005	2010	2015	2020
huishoudens	10.914	11.790	12.406	12.835
woningbehoefte	11.195	12.140	12.819	13.295

Bron: provincie Noord-Holland.

2.3. Samenvatting verkenning demografische ontwikkeling en woningbehoefte

Periode 2005/2020

- Provinciale prognose Edam-Volendam: inwonertal van 28.333 naar 31.173 inwoners, dit is een toename met 2.840 inwoners (waarvan per saldo 80% natuurlijke aanwas en 20% instroom).
- Toename aantal huishoudens: 1.921 vooral in leeftijdsgroep 55+; toename woningbehoefte 2.100 woningen.

Periode 2020/2030

- Provinciale prognose Edam-Volendam: inwonertal van 31.173 naar 31.807 in 2030.
- Toename aantal huishoudens 2020/2030: 518.

Periode 2030/2040

- Uitgaande van natuurlijke aanwasontwikkeling (migratiesaldo =0) vanaf 2020 treedt rond 2030/2035 stabilisatie op; daarna lichte afname.

Woningbouwplanning en globale indicatie "eigen" woningbehoefte

	regio Waterland	Edam-Volendam
woningbouwplanning 2005/2020 ¹⁾	circa 12.000 woningen	circa 2.100 woningen
indicatie eigen woningbehoefte 2020/2030	circa 900 woningen	circa 500 woningen
indicatie eigen woningbehoefte 2030/2040	circa 440 woningen	circa 150 woningen

1) Woningbouwplanning op basis van streekplanuitwerking Waterlands Wonen.

2) Woningbehoefte bij migratiesaldo 0.

2.4. Beleidsvarianten ontwikkeling vanaf 2020

Volgens de planning/woningbouwopgave op basis van de streekplanuitwerking Waterland zouden in de periode 2005-2020 circa 2.100 woningen gerealiseerd kunnen worden. Het gaat hier om de realisatie van de locaties Zuidpolder en (een deel van) Lange Weeren. en de realisatie van (een deel van) de inbreidingscapaciteit.

Voor de ontwikkeling van Edam-Volendam na 2020 kan worden gedacht aan verschillende varianten. De contouren van twee opties schetsen wij hierna kort.

Variant A. Bouwen voor eigen woningbehoefte

Variant A richt zich op het vanaf 2020 bouwen voor eigen woningbehoefte en uitfaseren van de resterende woningbouwcapaciteit in herstructureringslocaties en op de locatie Lange Weeren.

Variant B. Voortgezette groei

Variant B gaat uit van het voortzetten van de groei van Edam-Volendam inclusief regionale opvang. Voor de periode 2020-2030 zou dit leiden tot een toename van het aantal huishoudens met circa 1.600 en een toe-

name woningbehoefte in dezelfde orde van grootte¹⁾. Een ontwikkeling volgens variant B zou betekenen dat een woningbouwlocatie in De Purmer op termijn in beeld moet komen.

Conclusie

Voorgesteld wordt om als beleidslijn in te zetten op variant A, bouwen voor eigen woningbehoefte vanaf 2020. Dat betekent een gefaseerde ontwikkeling van de inbreidings- en uitbreidingslocaties in Edam-Volendam, deels in ontwikkeling te nemen in de periode na 2020.

Dat betekent ook dat niet wordt uitgegaan van een woningbouwlocatie in de Purmer.

NB

Gelet op het beperkte volume van de eigen woningbehoefte na 2020 van zowel Edam-Volendam als de totale regio Waterland is een grootschalige woningbouwontwikkeling in de Purmer alleen te onderbouwen vanuit een eventueel tekort aan langetermijnwoningbouwlocaties in Noordvleugelverband.

1) Bron: Primosprognose 2005.

3. Economie en ruimtebehoefte

3.1. Economische karakteristiek regio Waterland

In de regio Waterland ligt het aantal banen rond 56.000 (LISA Vestigingenregister, 2007)). Van deze banen wordt driekwart ingevuld door de eigen beroepsbevolking. Opvallend is dat het merendeel van de mensen uit Waterland is aangewezen op werk buiten de regio. Purmerend en Amsterdam-Noord verzorgen (al van oudsher) de regionale functie voor onder meer werken, onderwijs en gezondheidszorg. In Edam-Volendam zijn ook regionale onderwijs, winkel- en sportvoorzieningen aanwezig. De overige kernen hebben qua verzorging met name een lokale functie.

Reeds in de van 25 mei 2000 daterende Regiovisie Waterland "Levend landschap met kwaliteit door contrast" is opgenomen dat een groot probleem voor het totale gebied ten noorden van het Noordzeekanaal de scheve verdeling tussen de beroepsbevolking en de aanwezige werkgelegenheid is.

De Vereniging Ondernemend Waterland (VOWA) stelt zich tot doel om het pendelsaldo te verbeteren door meer werkgelegenheid in de regio zelf te creëren. Hiervoor is het noodzakelijk dat er voldoende en adequate ruimte voor bedrijven wordt geschapen. Op dit moment is het aanbod aan bedrijfslocaties minimaal en ook voor de toekomst is er vrijwel geen aanvullende ruimte voorhanden.

De regio Waterland kent een verdeling van bedrijvigheid over de diverse marktsectoren (landbouw, industrie, bouw, handel en dienstverlening). Diensten, detailhandel en industrie hebben ongeveer een gelijk aandeel en nemen samen bijna drie kwart van de werkgelegenheid voor hun rekening. Bouw en groothandel zijn goed voor de overige 25%. Industrie en bouw zijn sterk geconcentreerd in Edam-Volendam, terwijl Purmerend een duidelijke concentratie vertoont van handelsactiviteiten en (zakelijke) dienstverlening.

De potenties voor werkgelegenheidsgroei van de regio Waterland worden in eerdere rapporten (onder andere NEI, 1999, Buck Consultants 2003) als positief beoordeeld en gunstiger dan die van de regio's Zaanstreek en Amsterdam. De werkgelegenheid in Waterland zou, zo blijkt uit de meest behoudende prognose, met 29% kunnen groeien tussen 1998 en 2020. Indien naar sectorale prognoses wordt gekeken, valt op dat de sector landbouw, alsmede de sector industrie, nutsbedrijven en bouwnijverheid flink teruglopen, terwijl de sectoren handel, horeca, transport (24%) en met name zakelijke en overige diensten (45%) flinke potentiële groeiers zijn. Teneinde deze groei te kunnen huisvesten is ruimte voor bedrijvigheid een absolute noodzaak. De bestaande bedrijventerreinen in de regio Waterland zijn bijna volledig uitgegeven.

Volgens het streekplan bedroeg de vraag naar gemengd lokaal/regionaal terrein 164 ha voor de periode 2000-2020. Een deel van de vraag is inmiddels gehonoreerd (Baanstee-Oost, Oosthuizenweg en Kolkweg-Zuid). De resterende planningsopgave zou volgens het streekplan 144 ha bedragen, waarvoor met name Baanstee-Noord in beeld is gekomen.

Kantoorruimte is vooral in Purmerend beschikbaar. Zo wordt er circa 30.000 m² kantoorruimte ontwikkeld in relatie tot het stationsgebied van Purmerend.

In de Regiovisie Waterland "Levend landschap met kwaliteit door contrast" is gesteld dat in ieder geval ruimte gevonden zou moeten worden voor de uitbreidingswensen van de in de regio gevestigde bedrijven. De regio heeft daartoe ingezet op ontwikkeling van het (regionale) bedrijventerrein Baanstee-Noord, uitbreiding van het terrein Oosthuizenweg in Edam-Volendam en een paar kleinere terreinen in de regio om ruimte te bieden aan de groei van de lokale en regionale bedrijvigheid. Daarbij gaat het onder meer om ruimte te scheppen voor verplaatsingen van

verkeersaantrekkende en milieubelastende bedrijven uit de diverse Waterlandse kernen.

Tabel 3.1 Nieuwe en bestaande bedrijfsterreinen die voor uitbreiding/ontwikkeling zijn aangewezen

locatie	bedrijventerrein	hectare	achtergrond
Purmerend	Baanstee-Noord	150 ha bruto, 80 ha netto	regionaal bedrijventerrein, dat ook opvang zal bieden voor (grotere) lokale bedrijven
Edam-Volendam	Oosthuizerweg	8 ha bruto, 5 ha netto	om herstructurering in de kern mogelijk te maken
Waterland	Dollard	3 ha bruto	-
Oostzaan	Kolksloot-zuid	4 ha bruto	ten behoeve van bedrijven Meijn en Rep

Bron: Streekplan Noord-Holland Zuid, 2003.

In het streekplan werd ervan uitgegaan dat, na realisering van in de in tabel 3.1 genoemde terreinen, er nog een tekort zou resteren van 24 ha tot 2020.

Plabeka (Platform Bedrijven en Kantoren Noordvleugel) heeft vanuit de Noordvleugel als opdracht gekregen te komen tot regionale afstemming op het gebied van onder andere bedrijventerreinen. Ten behoeve van het structuurschema Plabeka is een vraag-aanbodanalyse gedaan op basis van verschillende scenario's (gemeente Amsterdam, 2005). De Noordvleugel is bij deze analyse onderverdeeld in verschillende deelgebieden. Zo is Zaanstreek/Waterland daar een van. Dit deelgebied laat op basis van het hoge CPB-scenario het grootste absolute en relatieve tekort zien. Tot 2030 is er sprake van een vraag van 444 ha tegenover een aanbod van 194 ha. Dit levert een tekort op van circa 250 ha. Voor de periode 2020 gaat het om een vraag van 288 ha en een aanbod van 165 ha, met als resultaat een tekort van 123 ha. Voor dit structuurplan is het echter ook van belang te weten wat dit betekent

voor enkel de regio Waterland. Wanneer we uitgaan van de gegevens voor de periode 2006-2030 dan zien we voor regio Waterland een aanbod van 80 ha op Baanstee-Noord en nog maximaal circa 10 ha op lokale terreinen. Het overig deel van het aanbod is voor rekening van de regio Zaanstreek (Uitvoeringsstrategie Plabeka). Kijken we vervolgens naar de vraag dan zien we dat de regio Waterland, wanneer wordt uitgegaan van het hoogste CPB-scenario, uitkomt op een tekort van ongeveer 150 ha tot 2030. Zetten we het aanbod van Baanstee-Noord plus de lokale terreinen daar tegen af, dan constateren we voor de regio Waterland een tekort aan bedrijventerrein van ongeveer 60 ha tot 2030.

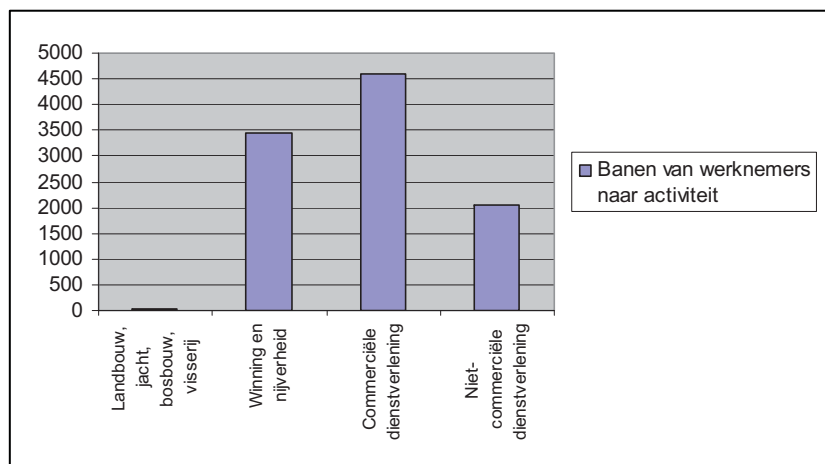
Uitgaande van een gemiddelde van de CPB scenario's (meest en minst gunstig economisch perspectief) dan is de verwachting dat er tot 2020 een vraag is van 80 ha en tot 2030 nog eens een vraag van circa 50 ha. Tegenover een aanbod van circa 80 ha van de Baanstee-Noord (plus de hectares op lokale terreinen) zou dit betekenen dat tot 2020 er geen sprake van een tekort is. Voor de periode daarna bestaat echter nog een zoekopgave.

Hoewel er verschillende verwachtingen zijn ten aanzien van de bedrijfsterrinbehoefte tot 2020 en verder (2030), is de conclusie dat de regio Waterland na realisering van de eerder genoemde bedrijfsterrinen (inclusief Baanstee-Noord) geconfronteerd wordt met nog een zoekopgave.

3.2. Economische karakteristiek Edam-Volendam

In figuur 3.1 is het totaal aantal banen naar activiteit in het jaar 2005 weergegeven. De sector commerciële dienstverlening is het sterkst vertegenwoordigd met een totaal van 4.600 banen. Daarop volgt de sector winning en nijverheid met ongeveer 3.500 banen en de sector niet-commerciële dienstverlening met circa 2.000 banen. Het aantal banen in de sector landbouw en visserij is gering.

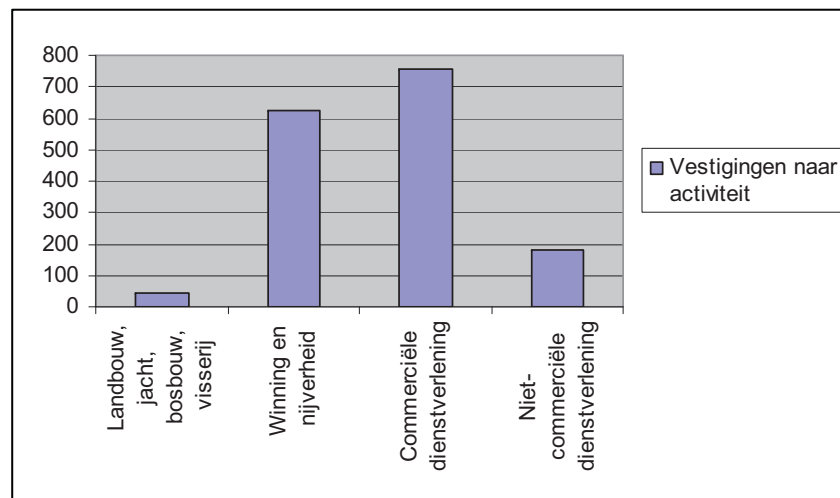
Figuur 3.1 Aantal banen van werknemers naar activiteit in de gemeente Edam-Volendam 2005



Bron: CBS, 2007.

Wat betreft het aantal vestigingen zien we een vergelijkbaar beeld. De sectoren commerciële dienstverlening en (bouw)nijverheid kennen de meeste vestigingen. De sector landbouw en visserij is het minst vertegenwoordigd.

Figuur 3.2 Aantal vestigingen naar activiteit in de gemeente Edam-Volendam 2006



Bron: CBS, 2007.

3.3. Bedrijfsterreinitgifte en toekomstige behoefte

Een aanzienlijk deel van de bedrijvigheid in de gemeente Edam-Volendam is geconcentreerd op de lokale bedrijventerreinen. De terreinen Edam-West en Julianaweg zijn het grootst, beiden met rond de 38 bruto ha. Slobbeland is met 4 ha bruto een klein terrein.

Tabel 3.2 Bedrijventerreinen in de gemeente Edam-Volendam

	bedrijventerrein Edam-West (Oosthuizerweg)	bedrijventerrein Slobbeland	bedrijventerrein Julianaweg
bruto opp.	38,6	4	38,79
netto pp.	27,6	3,7	22,11
netto uitgegeven	27,6	3,7	22,11

In het jaar 2000 was het laatst ontwikkelde terrein, Edam-West, volledig uitgegeven. In totaal is van 1987 tot en met 2000 ongeveer 17 ha uitgegeven (zie tabel 3.3).

Tabel 3.3 Bedrijfsterreinitgifte Edam-Volendam, 1987-2005

jaar	1987-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005
uitgifte in ha	3,6	6,21	7,7	0

Bron: IBIS, 2007.

Raming bedrijfsterreinbehoefte lange termijn

Om een globaal beeld te krijgen van de mogelijke toekomstige bedrijfsterreinbehoefte in de gemeente over een langere periode, kijken we naar de bedrijfsterreinitgifte in het verleden en bezien een tweetal varianten van (beredeneerde) extrapolatie.

Bezien over een langere periode lag de bedrijfsterreinitgifte in de gemeente in de orde van grootte van gemiddeld tussen 1 en 1,5 ha per jaar.

De eerste extrapolatievariant houdt rekening met de aanname van een inhaalslag (bij gebrek aan uitgeefbaar bedrijfsterrein vanaf 2001) en komt voor de periode tot 2020 uit op een behoefte van tussen de 19 en 28 ha. De tweede extrapolatievariant, rekenend vanaf 2007 zonder inhaalslag, komt uit op een behoefte van tussen de 13 en 20 ha tot 2020. Voor de planologische zoekopgave in het kader van de structuurvisie laten we de hoogste en de laagste uitkomst van de extrapolatie buiten beschouwing en rekenen als werkaanname met een behoefte van circa 20 ha.

Het onverkort doortrekken van bovenstaande redenering voor een doorkijk naar de nog verdere toekomst (2030/2040) zou uitkomen op nog eens een ruimteclaim van 20 ha. Echter, om een aantal redenen is op termijn een dalende lijn in de lokale bedrijfsterreinbehoefte aanneemelijk:

- optredende stabilisatie van bevolkingsaantal, vergrijzing en daling beroepsbevolking;
- een stabilisatie van afzetmarkten;
- een accentverschuiving in de aard van de bedrijvigheid: minder bedrijfsterreingebonden, meer werkgelegenheid in "schone" industrie, zorg en commerciële dienstverlening, waaronder toerisme.

Als werkaanname voor de periode vanaf 2020 gaan we uit van een ombuiging naar ongeveer een halvering van de behoefte. De doorkijk voor de periode 2020-2040 zou met deze aanname dan nog een extra behoefte opleveren van circa 10 ha.

Korte termijnvraag

Om een beter beeld te krijgen van de actuele bedrijfsterreinbehoefte heeft de gemeente onlangs een aanvraagformulier voor industriegrond bij de bedrijven uitgezet. Een tiental bedrijven heeft een concrete ruimtevraag kenbaar gemaakt in verband met gewenste uitbreiding of verplaatsing. De actuele bedrijfsterreinbehoefte ligt volgens deze recente inventarisatie rond de 4 ha¹⁾. Deze 4 ha maakt onderdeel uit van de hierboven geïndiceerde lange termijnbehoefte van 20 ha tot 2020.

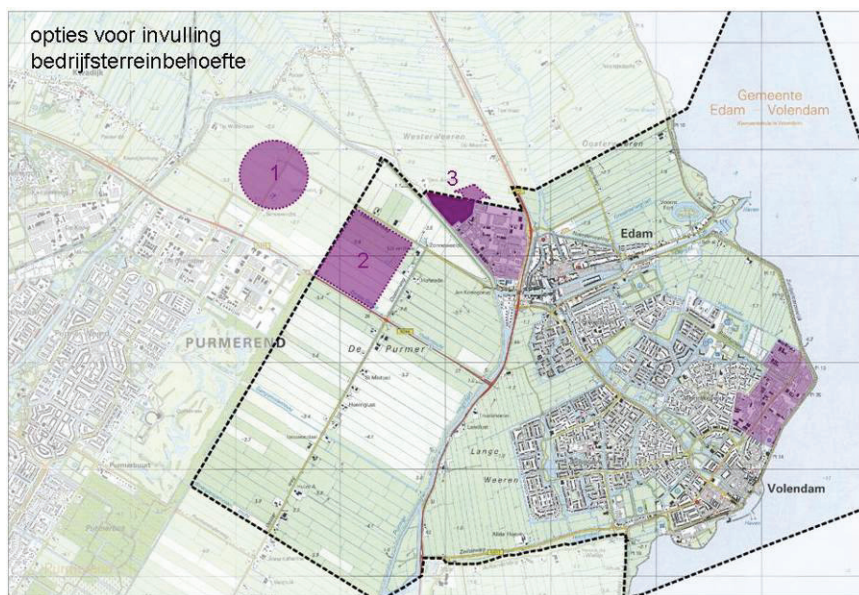
Ingeval van verplaatsing van de bedrijven Klaas Puul (Julianaweg) en HSB-Bouw (Slobbeland) loopt de actuele korte termijnvraag op naar 9 à 10 ha.

1) Korsnäs is in de inventarisatie meegenomen (11.000 m²). Klaas Puul en HSB-Bouw zijn niet in de berekening meegenomen. De zoekopgave voor deze bedrijven ligt rond de 5,5 ha, 4 ha voor Klaas Puul en 1,5 ha voor HSB-Bouw.

3.4. Opties voor ruimtelijke invulling

Afweging opties voor ruimtelijke invulling bedrijfsterreinbehoefte

1. Opvang op het regionale bedrijventerrein Baanstee-Noord.
2. Locatie in de Purmer-Oost.
3. Uitbreiding bedrijventerrein Oosthuizerweg (op gemeentegrond van Zeevang).



Bij de beoordeling van deze oplossingsmogelijkheden zijn de volgende overwegingen van belang.

Ad 1. Opvang op regionaal bedrijfsterrein Baanstee Noord

Het regionale bedrijventerrein Baanstee-Noord heeft een bruto ha van 150; netto uitgeefbaar is netto 80 ha.

In 2009 zal naar verwachting de realisatie van dit terrein starten. Het regionale bedrijventerrein Baanstee-Noord zal in drie fasen worden ontwikkeld:

- 1^e fase: 40 ha;
- 2^e fase: 40 ha;
- 3^e fase: 20 ha.

Het tempo van ontwikkeling en uitgifte is afhankelijk van de markt. Voorshands gaat de gemeente Purmerend uit van een voorzichtige aanname van gemiddeld (ten minste) 4 ha per jaar. Een uitgiftetempo van 4 ha per jaar zou betekenen dat de komende 20 jaar kavels zouden worden uitgegeven op Baanstee Noord.

Het terrein is primair bedoeld voor bedrijven uit de regio en staat dus uitdrukkelijk open voor bedrijven uit Edam en Volendam¹⁾. Wel van belang is dat de gemeente Purmerend bij de uitgifte criteria hanteert ten aanzien van duurzaamheid en arbeidsplaatsen.

Versillende bedrijven uit Edam-Volendam hebben inmiddels serieuze belangstelling getoond voor deze locatie.

De verwachting is dat deze locatie over een langere periode (mede) kan voorzien in de bedrijfsterreinbehoefte vanuit Edam-Volendam.

Ad 2. Uitbreiding bedrijfsterrein Oosthuizerweg

Verdere uitbreiding in noordelijke richting van het bedrijfsterrein Oosthuizerweg is eerder onderzocht in het kader van de gemeentelijke structuurvisie uit 2000.

Inzet was een beperkte uitbreiding deels op grondgebied van de gemeente Zeevang.

Het gemeentebestuur van Zeevang wilde destijds niet meewerken aan een uitbreiding over de gemeentegrenzen heen.

1) Dit is bevestigd in telefonisch overleg tussen RBOI en bedrijfscontactfunctionaris van Purmerend.

Afgezien van het knelpunt van de bestuurlijke medewerking zijn de volgende overwegingen bij de beoordeling van belang:

- een uitbreiding die qua volume werkelijk zoden aan de dijk zet zou een omvang moeten hebben van zo'n 15 á 20 ha;
- op zichzelf is een dergelijke oppervlakte op deze locatie ruimtelijk inpasbaar en te ontsluiten (NB Wel noodzaak van nieuwe aansluiting op N247);
- het legt onvermijdelijk een verder beslag op het open veenweidegebied dat tevens deel uitmaakt van het in de Nota Ruimte aangewezen Nationale Landschap Laag Holland.

Naar aanleiding van de overleg- en inspraakreacties wordt nu van deze uitbreidingsrichting afgezien.

Ad 3. Locatie in de Purmer-Oost

De Purmer-Oost is buiten het Nationale Landschap gehouden. Hier zijn voor de lange termijn vanuit de optiek van rijk, provincie en stadsregio bepaalde ontwikkelingen met stedelijke functies bespreekbaar.

Situering van een bedrijvenlocatie in het nu nog open deel van de Purmer tussen Edam en Purmerend is een ruimtelijk zeer ingrijpende beslissing.

Een goed ontsluitbare locatie in de Purmer-Oost die landschappelijk relatief het minst ingrijpt, ligt aan de noordkant van de N244 en zou aan kunnen sluiten op Baanstee-Noord/Oost.

Bij de beoordeling van deze optie zijn de volgende aspecten van belang:

- uitstekend te ontsluiten terrein op korte afstand van Edam-Volendam (en gelegen op gemeentelijk grondgebied);
- ingrijpende ruimtelijk-landschappelijke ingreep in de (nu nog) grootschalige open Purmer-Oost;
- verkleining van de groene buffer tussen het stedelijke gebied van Edam-Volendam en Purmerend;
- een eventuele bedrijfsterreinontwikkeling in de Purmer-Oost zou bij voorkeur gezien moeten worden in een totaalplan en niet als incident.

Conclusie: voorstel opvang lokale bedrijfsterreinbehoefte

Opvang van de lokale bedrijfsterreinbehoefte:

- benutten van de in voorbereiding zijnde uitbreiding Oosthuizerweg (netto 5 ha);
- op Baanstee Noord (netto 81 ha);
- op vrijkomende bedrijfskavels/panden in het gebied Julianaweg ingeval van verplaatsing van bedrijven.

Voor de lange termijn blijft er een zoekopgave, mede afhankelijk van de daadwerkelijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio en het uitgiftetempo op het regionaal bedrijventerrein Baanstee-Noord.

4. Verkeer, vervoer en infrastructuur

4.1. Gemotoriseerd verkeer

4.1.1. Huidige situatie en knelpunten

Edam-Volendam wordt regionaal ontsloten door de provinciale wegen N244 en N247. Deze wegen ontsluiten Edam-Volendam op bovenstedelijk niveau in de richting van Purmerend (N244) en in de richting van Amsterdam en Hoorn (N247/Monnickendammer Jaagweg). De Zeddeweg (N517), Singelweg, Westerbuiten en Lokkementjesweg sluiten aan op de regionale hoofdwegenstructuur en vormen de invalswegen van Edam-Volendam. De Zeddeweg is een provinciale weg N517 ligt buiten de kom Volendam en is niet in gemeentelijk eigendom of beheer. Binnen Edam vormen de Singelweg, Dijkgraaf Poschlaan en Zuidpolderlaan het stedelijk hoofdwegenet. Binnen Volendam wordt de stedelijke hoofdwegenstructuur gevormd door de Dijkgraaf Poschlaan, Jupiterlaan, Herculeslaan, Populierenlaan, Dijkgraaf de Ruiterslaan, Julianaweg en Kathamerzeedijk.

In het onderzoek¹⁾ naar de verkeersafwikkeling over het huidige wegennet in 2020, is een aantal verkeersknelpunten geconstateerd op het bestaande wegennet van Edam-Volendam.

Het belangrijkste knelpunt is: verkeersafwikkeling Singelweg-Dijkgraaf Poschlaan inclusief kruispunten met de Versteeghsingel en de N247.

De verkeersafwikkeling op de kruispunten Singelweg-N247 en Singelweg-Dijkgraaf Poschlaan-Burgemeester Versteeghsingel bepaalt de totale kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de streng Dijkgraaf Poschlaan-Singelweg. Zonder aanpassingen op deze kruispunten ontstaat naar verwachting in 2020 een overbelaste situatie.

Binnen Edam-Volendam geeft met name de verkeersdruk op de Julianaweg, de Singelweg en de Dijkgraaf Poschlaan leefbaarheidknelpunten

met betrekking tot geluidshinder, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Afgezien van de verkeersintensiteit, worden deze knelpunten voor een belangrijk deel veroorzaakt door de aanwezigheid van vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Julianaweg e.o. In het toeristische seizoen (april-oktober) is ook het toeristische (toeringcar) verkeer verantwoordelijk voor de overlast op de Julianaweg. Omdat de meeste verkeersrelaties van het bedrijventerrein ten zuiden van Edam-Volendam liggen, heeft vooral de Julianaweg een groot aandeel vracht- en busverkeer te verwerken. Bovendien staan de woningen aan de Julianaweg dicht langs de weg dan aan de Dijkgraaf Poschlaan en de Singelweg, zodat de verkeershinder op de Julianaweg relatief groot is.

4.1.2. Oplossing knelpunten en perspectieven

Om de genoemde knelpunten te verbeteren is er een plan van aanpak opgesteld. Om de verkeersafwikkeling op het kruispunt Singelweg-Dijkgraaf Poschlaan-Burgemeester Versteeghsingel te verbeteren, wordt de mogelijkheid van het aanleggen van een rotonde op dit kruispunt onderzocht. Indien een rotonde niet mogelijk is zal het kruispunt uitgevoerd worden met een verkeersregelinstantie. Bij de aansluiting van de Singelweg op de N247 zal de cyclustijd van de verkeersregelinstantie worden aangepakt ten behoeve van de prioriteit voor de bus.

Verder zal er in regionaal verband studie worden verricht naar de capaciteit van de gehele N247. Een van de mogelijkheden om de capaciteit te vergroten is de busbaan gescheiden van de rijbaan aan te leggen. In de avondspits kan de bus dan tegendraads langs de N247 rijden. Ook zal worden bezien of optimalisatie van de verkeersregelinstanties op de N247 bij Monnickendam mogelijk is.

1) Ontwikkeling Zuidpolder, Beoordeling haalbaarheid verkeersafwikkeling over bestaande wegennet, Kenmerk EVD006/Adr/0122, d.d. 20 februari 2007.

Nieuwe stedelijke ontsluitingsweg

Over uitbreiding van het stedelijk hoofdwegennet is de afgelopen jaren overleg gevoerd tussen gemeente en provincie. Het voornemen is om de hoofdontsluiting van Edam-Volendam uit te breiden door het doortrekken van de N244 tot aan de Dijkgraaf Poschlaan¹⁾. De geprognosticeerde verkeersintensiteit bedraagt 14.000 tot 15.000 mvt/etmaal, rekening houdend met de verkeersproductie van de voorziene (woningbouw)ontwikkelingen. Bij deze verkeersintensiteiten kan worden volstaan met een 2*1 strooksweg.

Deze derde ontsluiting op het provinciale wegennet is wenselijk om in de toekomst de huidige hoofdverkeersstructuur te ontlasten. In 2020 zullen met name op de Dijkgraaf Poschlaan-Singelweg en in mindere mate de Julianaweg knelpunten ontstaan. De aanleg van een derde ontsluiting zal leiden tot een sterke ontlasting van de route via de Singelweg. De daar geconstateerde knelpunten worden effectief opgelost. Door het doortrekken van de N244 verschuift een grote autostroom van de route Dijkgraaf Poschlaan-Singelweg naar de derde ontsluitingsweg. Het gaat om circa 11.000 mvt/etmaal. Ook op de Julianaweg wordt het enigszins rustiger door de aanleg van de derde ontsluiting. Hier verschuift een (kleinere) autostroom van de route Julianaweg-Kathammerzeedijk-Zeddeweg naar de doorgetrokken N244. Het gaat om circa 3.300 mvt/etmaal.



Figuur 4.1 Verschuivingen door aanpassing ontsluiting

De aansluiting van de derde ontsluitingsweg op de N247 kan uitgevoerd worden met verkeerslichten (hoge cyclustijd) waarbij aparte rijstroken voor het busverkeer gerealiseerd moeten worden of als tweestrooks- of turborotonde, deze kunnen in tegenstelling tot een enkelstrooksrotonde de hoeveelheid verkeer goed afwikkelen. In een aparte projectgroep met de provincie Noord-Holland en stadsregio Amsterdam zal een keuze gemaakt worden uit de twee mogelijkheden. Voor de aansluiting op de Dijkgraaf Poschlaan zijn er een tweetal mogelijkheden, namelijk een drietaks kruispunt op enige afstand van de Zuidpolderlaan of een viertaks kruispunt waarbij tevens de Zuidpolderlaan wordt aangesloten. De exacte ligging van het tracé vormt onderwerp van studie voor de MER die momenteel door Royal Haskoning wordt uitgevoerd.

1) Derde ontsluiting Edam-Volendam, Verkenning verkeer, lucht en geluid, Kenmerk EVD008/Adr/0126, d.d. 23 maart 2007.

Uit een recente studie blijkt dat het verdubbelen van de N244 tussen de N247 en de Baansteede Noord niet noodzakelijk is. Wel wil de gemeente langs de N244 een fietspad aanleggen. Indien de derde ontsluiting aangesloten wordt door middel van een turborotonde of verkeersregelinstantie, kan het fietspad hier niet op aangesloten worden om reden van verkeersveiligheid (turborotonde) of vanwege een te lange cyclustijd die dan ontstaat. Er zal dan een fietstunnel aangelegd moeten worden. In het eerdergenoemde project kruising N244-N247 zal de mogelijkheid voor een fietstunnel (zowel technisch als financieel) onderzocht worden.

Aansluiting op het provinciale wegennet

Door Goudappel & Coffeng is een zogenaamde mobiliteitscan uitgevoerd. Onderzocht is hoe de afwikkeling van het verkeer op de regionale en gemeentelijke hoofdwegen binnen Edam-Volendam kan worden gewaarborgd na realisatie van alle ontwikkelingen die de structuurvisie voorziet¹⁾. Ook zijn verkeersveiligheids-, geluidshinder- en luchtkwaliteitsaspecten bezien. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage Analyse verkeer, geluidhinder en luchtkwaliteit Lange Weeren (Goudappel & Coffeng, 25 mei 2007). Het onderzoek is uitgevoerd op basis van het verkeersprognosemodel van de gemeente voor 2020, dat is gebaseerd op telcijfers uit het jaar 2006. Twee uiterste situaties zijn onderzocht:

- ontsluiting van Lange Weeren alleen via de noordzijde op de stedelijke invalsweg die de N244 met de Dijkgraaf Poschlaan verbindt;
- ontsluiting van Lange Weeren alleen via de zuidzijde naar de Zeddeweg.

Conclusie uit dit onderzoek is dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt van de N244 en de N247 bij enkelvoudige ontsluiting van Lange Weeren aan de noordzijde is gewaarborgd bij toepassing van een turborotonde of een verkeersregelinstantie²⁾. De verkeersafwikkeling op het kruispunt van de N247 met de Zeddeweg kan bij enkelvoudige ontsluiting van

Lange Weeren aan de zuidzijde voldoende worden gewaarborgd bij toepassing van een rotonde met bypass.

Over de doorstromingsproblematiek op de gehele N247 zal in regionaal verband een studie worden verricht.

Over de waarborging van de verkeersafwikkeling op het gemeentelijk hoofdwegennet kan het volgende worden opgemerkt. Uit bovengenoemde studie (Goudappel & Coffeng, 25 mei 2007) blijkt dat het interne wegennet van Edam-Volendam nauwelijks zwaarder wordt belast ten gevolge van de ontwikkeling van Lange Weeren, omdat het verkeer van/naar Lange Weeren vooral op de N247 en N244 is georiënteerd. De studie "Ontwikkeling Zuidpolder, beoordeling haalbaarheid verkeersafwikkeling over bestaande wegennet" (Goudappel & Coffeng, 20 februari 2007) maakt inzichtelijk welke maatregelen nodig zijn om de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het gemeentelijk wegennet te waarborgen (onder andere aanpassing het kruispunt Singelweg-Dijkgraaf Poschlaan-Burgemeester Versteeghsingel).

Maatregelen in het kader van de Zuidpolder

Op de Dijkgraaf de Ruiterslaan ter hoogte van Zuidpolder en op de Zuidpolderlaan zal stil asfalt toegepast worden. Uit onderzoek van Goudappel bleek dat door het extra verkeer van de nieuw te bouwen woningen in de Zuidpolder de geluidsbelasting aan de gevels meer dan 2 dB toe zal nemen. Door toepassen van geluidsarm asfalt wordt deze toename tenietgedaan. Ook op de Julianaweg neemt de geluidsbelasting toe, maar met minder dan 2 dB. Bezien zal worden of ook hier toepassing van geluidsarm asfalt mogelijk is.

Noordeinde

In de huidige situatie is het Noordeinde een eenrichtingsweg. Veel auto's en vooral touringcarbussen maken gebruik van het Noordeinde om te parkeren op de parkeerplaats bij Hotel Spaander. Vervolgens moeten de auto's en bussen via de Haven en Zeestraat rijden om het gebied te verlaten, dit leidt tot hinderlijke en gevaarlijke situaties tussen wandelende toeristen en het verkeer. Op dit moment wordt gestudeerd op realisatie van eenrichtingsverkeer (in twee richtingen bereden), tussen Goldfish en

1) Circa 1.200 woningen in Zuidpolder, 1.000 in Lange Weeren, diverse inbreidingslocaties, 8,5 ha uitbreiding industrieterrein Oosthuizenweg, realisatie nieuwe stedelijke invalsweg tussen N244 en Dijkgraaf Poschlaan.

2) In de structuurvisie is opgenomen dat hierover momenteel besluitvorming plaatsvindt in overleg tussen de gemeente, de provincie en de stadsregio Amsterdam.

het parkeerterrein van Hotel Spaander ingesteld. Daarbij zullen maatregelen worden getroffen waarbij het verkeer op toerbeurt van/naar Hotel Spaander kan rijden.

Zuideinde/Slobbeland

Er zijn per dag circa 1.000 auto's die over de dijk rijden, dit zorgt voor veel overlast. Op dit moment is er een werkgroep die het autoluw maken van het Zuideinde onderzoekt. Het parkeerterrein aan de Haven is in de huidige situatie via het Zuideinde te bereiken.

Verkeersontsluiting woningbouwlocatie Lange Weeren

Er is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid/leefbaarheid, geluidshinder en luchtkwaliteit door Goudappel Cofeng BV¹⁾ in relatie tot de woningbouwlocatie Lange Weeren. Daarbij is onder meer onderzocht wat de implicaties zijn van een nieuwe wijk met een omvang van circa 1.000 woningen.

De woningbouw van Lange Weeren zorgt voor een toename van de verkeersintensiteiten op de direct aansluitende wegen. Afhankelijk van de ontsluitingsvariant is dat de doorgetrokken N244 en /of de Zeddeweg. De verkeerstoenames zijn verder grotendeels extern gericht (N244 en N247). Binnen Edam-Volendam neemt bij een noordelijke ontsluiting vooral op de Dijkgraaf Poschlaan-Oost de intensiteit toe en bij een zuidelijke ontsluiting op de Zeddeweg richting Volendam.

Ontsluitingsalternatieven

Voor de verkeersontsluiting is gekeken naar een tweetal ontsluitingsvarianten. Het eerste alternatief is een noordelijke ontsluiting op de verlengde N244. Bij het tweede alternatief zal de wijk worden aangesloten worden op de Zeddeweg.

Noordelijke aantakking.

Alleen een ontsluiting via de noordkant levert geen extra toename op de Zeddeweg-Julianaweg. Deze ontsluiting heeft vooral effect op de nieuwe

derde ontsluiting en op de Dijkgraaf Poschlaan. De intensiteit op de Dijkgraaf Poschlaan zal toenemen tot maximaal 16.100 mvt/etmaal, een toename van ruim 1.200 mvt/etmaal. Dit effect verwatert langzaam in oostelijke richting. Op de Populierenlaan rijden nog ruim 300 mvt/etmaal extra. Zowel op de Julianaweg-Zuid als op de Populierenlaan gaat het om een toename van de verkeersintensiteit ten opzichte van de referentiesituatie van circa 5%. Op de Dijkgraaf Poschlaan komt er 8% verkeer bij.

Een aandachtspunt bij de aanleg van een noordelijke aantakking is dat de verkeersintensiteit op de Dijkgraaf Poschlaan boven het gestelde maximum van 15.000 mvt/etmaal bij een profiel met fietsstroken uitkomt. Indien de noordelijke aantakking zal worden aangelegd, dienen de fietsvoorzieningen op de Dijkgraaf Poschlaan te worden vervangen door vrijliggende fietspaden. De inpassing vormt een aandachtspunt en ontwerp-opgave.

Tevens is er gekeken naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten. Bij een noordelijke aantakking zullen de kruispunten zwaarder belast worden dan bij de zuidelijke ontsluiting. Een voorrangskruising bij de aansluiting van de ontsluitingsweg op de verlengde N244 is niet mogelijk, omdat de hoge verkeersintensiteit op de derde ontsluitingsweg te hoog is voor een verkeersveilige oversteek van voertuigen. Dit kruispunt dient daarom als rotonde te worden uitgevoerd.

Zuidelijke aantakking

Indien er alleen een aantakking aan de zuidzijde gerealiseerd zal worden, zal dit leiden tot 1.200 tot 1.300 mvt/etmaal extra op de Zeddeweg. Dit effect verwatert langzaam in oostelijke richting, maar toch komen er op het zuidelijk deel van de Julianaweg nog meer dan 500 mvt/etmaal bij. Hierdoor wordt de Julianaweg, waar de belasting toch al te hoog is in de bestaande situatie, enigszins zwaarder belast. Bij een zuidelijke aantakking wordt het aandachtspunt van de fietssituatie weer verergerd.

Kijkend naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten, kan gesteld worden dat bij een zuidelijke aantakking er kleinschaligere kruispunten gevormd kunnen worden. Tevens blijkt de belastinggraad van de bestaande kruispunten relatief laag.

1) Analyse verkeer, geluidshinder en luchtkwaliteit Lange Weeren, Kenmerk EVD013/Abm/0133, d.d. 25 mei 2007.

Conclusie ontsluiting Lange Weeren

Een ontsluiting aan beide zijden zal zorgen voor een spreiding van het verkeer over de noordelijke en zuidelijke route naar Volendam. Dit zal op de Dijkgraaf Poschlaan leiden tot ongeveer 15.000 mvt/etmaal. Deze oplossing heeft uitdrukkelijk de voorkeur.

Figuur 4.2 Etmaalintensiteiten 2020, noordelijke en zuidelijke ontsluiting



Een verkeersintensiteit van 14.000 tot 15.000 mvt/etmaal kan zonder meer over een weg met 2x1 rijstrook worden afgewikkeld. Maatgevend voor de afwikkeling is de vormgeving van de kruispunten. Hiernaar is door Goudappel & Coffeng onderzoek gedaan. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage "Analyse verkeer, geluidhinder en luchtkwaliteit Lange Weeren" (Goudappel & Coffeng, 25 mei 2007). Maatgevend is de situatie waarbij de voorziene woningbouw in Lange Weeren geheel wordt afgewikkeld via de nieuwe stedelijke ontsluitingsweg die de N244 met de Dijkgraaf Poschlaan verbindt. Het verkeer kan probleemloos worden afgewikkeld als het kruispunt met de N244 als turborotonde of met

een verkeerslichtenregeling wordt uitgevoerd. Ook de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de ontsluitingsweg van Lange Weeren en met de Dijkgraaf Poschlaan kan probleemloos worden afgewikkeld als deze kruispunten als enkelstrooksrotonde worden uitgevoerd. Overigens is van belang om op te merken dat de verkeersintensiteiten in Edam-Volendam redelijk gelijkmatig over het etmaal zijn gespreid. De spitsuurintensiteiten zijn hierdoor relatief laag zijn ten opzichte van de etmaalwaarden. Daardoor treedt er geen extreme piek op het wegennet op waarvoor ruim gedimensioneerde kruispunten noodzakelijk zijn¹⁾.

4.2. Langzaam verkeer

4.2.1. Huidige situatie en knelpunten

Binnen de kernen zijn een aantal hoofdonthutingswegen van fietsstroken of aanliggende fietspaden voorzien. Het betreft de Dijkgraaf Poschlaan, de Zuidpolderlaan, Jupiterlaan, Herculeslaan, Populierenlaan en de Julianaweg. Vanuit een duurzaam veilige weginrichting genieten – gezien de verkeersintensiteiten en rijsnelheden – vrijliggende fietspaden op belangrijke delen van deze wegen de voorkeur. (Nog) niet alle hoofdonthutingswegen zijn echter van vrijliggende fietsvoorzieningen voorzien. Vanuit een duurzaam veilig benadering zouden vrijliggende fietsvoorzieningen langs een aantal van deze wegen wel wenselijk zijn, gezien de functie en intensiteiten op deze wegen alsook de continuïteit en duidelijkheid van het wegprofiel. Fietspaden zijn echter niet overal binnen het wegprofiel inpasbaar. Met name het wegprofiel van de Julianaweg biedt hiervoor te weinig ruimte.

De overige wegenstructuur is zodanig dat binnen de gemeente sprake is van een redelijk dicht fietsnetwerk. Grote omrijafstanden voor het fietsverkeer komen dan ook niet voor. Vanuit Edam-Volendam zijn er verder een aantal mogelijkheden aanwezig om met de fiets het aangrenzende landelijk gebied te bereiken. Deze routes zijn echter niet van fietsvoorzieningen voorzien. Realisatie van fietsvoorzieningen zou de aantrekke-

1) Ontwikkeling Zuidpolder, Beoordeling haalbaarheid verkeersafwikkeling over bestaand wegennet, Goudappel & Coffeng, 20 februari 2007.

lijkheid alsmede de verkeersveiligheid van deze recreatieve routes vergroten.

De belangrijkste knelpunten voor het langzaam verkeer zijn:

- situatie fietsverkeer Singelweg-Dijkgraaf Poschlaan;
- situatie fietsverkeer Julianaweg;
- oversteekbaarheid Julianaweg-Noord;
- oversteekbaarheid Kathammerzeedijk (tussen de Heideweg en de Hoogedijk).

4.2.2. Oplossing knelpunten

Om de situatie van het fietsverkeer op de Singelweg te verbeteren zullen de bestaande aanliggende fietspaden fysiek gescheiden worden. Ook zal er ter hoogte van het Egbert Snijderplein een middeneiland aangelegd worden ten behoeve van de oversteekbaarheid van het fietsverkeer.

Het huidige knelpunt van het fietsverkeer op het zuid- en middengedeelte van de Julianaweg zal verbeterd worden door het verbreden van de fietsstroken ten koste van de relatief brede autorijbaan. De stroken voor het autoverkeer zullen 3,1 m worden waardoor de fietsstroken 2,25 m zullen worden. Ook aan de oversteekbaarheid op de Julianaweg-Noord en de Kathammerzeedijk zal aandacht worden besteed, de oversteekbaarheid zal hier verbeterd worden.

4.3. Openbaar vervoer

Edam-Volendam wordt momenteel ontsloten door vijftien buslijndiensten. Zes van de busdiensten doen alleen het busstation in Edam aan de overige diensten bedienen beide kernen. De lijnvoering is zodanig opgezet, dat vrijwel elk deel van Edam-Volendam door dit openbaar vervoer wordt ontsloten. Daarbij wordt veelvuldig gebruikgemaakt van de aanwezige stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen. Door de vrije busbaan langs de N247 kan een vlotte en stipte dienstregeling voor de buslijnen gericht op Amsterdam worden gegarandeerd. Hierbij zijn er diverse busverbindingen tussen Amsterdam en Edam met een rechtstreekse verbinding.

ding. Tevens zijn er verbindingen naar Purmerend, Hoorn en Monnickendam.

De buslijnen in Edam-Volendam behoren tot de best presterende buslijnen van de Stadsregio Amsterdam. In de toekomst zal het huidige bedieningsniveau minimaal gehandhaafd blijven en zal de hoofdwegenstructuur toegankelijk blijven voor het openbaar vervoer.

In het Uitvoeringsprogramma zal een onderzoek worden opgenomen naar de gewenste toekomstige openbaarvervoerstructuur in de gemeente. Dit onderzoek zal door de stadsregio Amsterdam en gemeente samen worden uitgevoerd.

Toeristisch verkeer

Volendam en in mindere mate Edam vormen een toeristische trekpleister. Tijdens het toeristisch (hoog)seizoen heeft dit tot gevolg dat de verkeersbelasting in de kern alsmede de parkeerdruk hoog zijn. Duidelijk is dat er door de omvang van het toeristisch verkeer sprake is van meer en grotere leefbaarheidsknelpunten. Door het relatief smalle dijkprofiel van het Noordeinde, Zuideinde en de Haven treden momenteel conflicten op tussen wandelende toeristen en het auto- en touringcarverkeer.

Figuur 4.3 Lijnenkaart Edam-Volendam



4.4. Parkeren

4.4.1. Parkeeronderzoek

De indruk bestond dat de parkeerdruk in de huidige woonwijken van Edam-Volendam hoog is. Om dit te kunnen kwantificeren, is per woonwijk een inventarisatie gemaakt van de parkeerdruk in de nacht van maandag 2 juli 2007 op dinsdag 3 juli 2007 (23:00 uur tot 3:00 uur). De inventarisatie had tot doel te achterhalen hoe momenteel het parkeren in

de wijken functioneert. Op basis van de inventarisatie is een beeld ontstaan van het huidige functioneren van het parkeren.

Per deelgebied is bekeken hoe het aantal geparkeerde voertuigen zich verhoudt tot het aantal parkeerplaatsen. Indien er weinig/geen vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kan er gesproken worden van een parkeerprobleem.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat op verscheidene straten en de directe omgeving parkeerproblemen voorkomen. De parkeerdruk wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de parkeerplaatsen op eigen terrein worden gebruikt als terras, waardoor er her en der op de trottoirs wordt geparkeerd. De smalle stratenstructuur en dubbel geparkeerde auto's brengen problemen in de verkeersdoorstroming met zich mee, zeker voor de hulpdiensten.

In de woonwijken Blokgroup 5, 6, 7, 8 en het westelijk deel van Blokgroup 3 doen zich problemen voor op delen van de Damcoogh, Hemmes, Kerkelant, Donata Steurhof, Getijdelaan, B. Guijstraat, Barkentijn, Tjalk en Jan Platstraat. Er zijn indicaties dat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Alles staat (op de late avond) vol. Ook zijn alle parkeerterreinen bezet. Verder is er veel last van foutparkeren. Het parkeren is voor het grootste deel gesitueerd vlak voor de woning.

In de woonwijken Blokgroup 4 en delen van 2 en 3 komen er parkeerproblemen voor op delen van de Wethouder Koningslaan, Meester Muhrenlaan, Leendert Spaanderlaan, Keteldroog, Willem Woutersstraat, Dick Tolstraat (oostelijk deel), Kartelling en Kust. Ook hier zijn de parkeerterreinen in de wijk vol.

In de woonwijk Korea zijn er geen parkeerplaatsen meer beschikbaar op het zuidelijk deel van de Prinses Beatrixstraat en de Prinses Marijkestraat. Tevens is er op de Meergracht en Schippersgracht ook geen mogelijkheid meer tot parkeren. Het verschil met de problemen in de andere wijken is dat er hier in de omgeving nog wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Het parkeren is gesitueerd als haaks of langs-parkeren langs de woningen.

In Edam is in de woonwijk Edam-West een hogere parkeerdruk geconstateerd dan in de omliggende wijken.

Geconstateerd is dat de parkeerdruk afneemt in de meer naar het oosten gelegen woonwijken (Volendam 3, Volendam West, Rozetten, Middengebied). Dit kan verklaard worden doordat de kinderen het huis uit zijn en er dus minder auto's voor de deur staan. De bewoners willen in plaats van de vele parkeerplaatsen weer groenvoorzieningen in de wijk hebben. Bij de westelijk gelegen woonwijken is dit precies andersom, hier zijn veel kinderen die ook een auto bezitten, de bewoners willen meer parkeervoorzieningen in plaats van groenvoorzieningen. De verwachting is dat in de wijken waar de kinderen nu nog jong zijn de parkeerdruk in de toekomst ook zal toenemen.

Op basis van de CBS-statistieken is onderzocht of het autobezit de hoge parkeerdruk kan verklaren.

In Nederland beschikt elk huishouden gemiddeld over 0,99 motorvoertuigen. In Edam-Volendam is dat aantal lager, namelijk 0,86 personenauto per huishouden. Echter, bij de schouw op 2 juli 2007 is gebleken dat binnen de woonwijken relatief veel bedrijfsbusjes staan geparkeerd. Indien aangenomen wordt dat alle van de in Edam-Volendam geregistreerde bedrijfsbusjes bestelauto's (1.964 in 2006) bij de woning worden geparkeerd en aangenomen wordt dat in Nederland gemiddeld 10% van de bestelauto's bij de woning wordt geparkeerd, dan blijkt dat het gemiddelde autobezit per huishouden in Edam-Volendam 3% hoger ligt dan in Nederland gemiddeld. Het autobezit is dus maar gedeeltelijk een verklaring voor de ondervonden parkeerdruk.

Verwacht wordt dat niet zozeer het autobezit een verklaring is voor de plaatselijk ondervonden parkeerdruk, maar meer het feit dat elke wijk een relatief homogene opbouw kent met inwoners in dezelfde leeftijdsklasse/levensfase (allemaal tegelijk thuiswonende kinderen met een eigen (bedrijfs)auto).

4.4.2. Parkeerterreinen

De parkeerplaatsen op het Europaplein blijken 's avonds en 's nachts (bijna) niet bezet te zijn. Overdag wordt de parkeerplaats op het Europaplein gebruikt voor kort parkeren door bezoekers van het centrum en de dijk. In zijn algemeenheid wordt er erg veel gebruik van het Europaplein gemaakt. Tevens parkeren bezoekers van het centrum en de dijk op de parkeerplaats Amvo. De parkeergarage Havenhof onder de winkelvoorzieningen is alleen overdag geopend van 8:00 tot 19:00 uur, hier wordt door het winkelende publiek goed gebruik van gemaakt.

Al geruime tijd wordt gesproken over het autoluw maken van het Europaplein. Voorwaarde voor realisatie hiervan is dat het Zuideinde ook autoluw wordt. De rotonde nabij het Europaplein dient te allen tijde te worden gehandhaafd, omdat deze fungeert als keerlus voor het openbaar vervoer. De inrichting van het Europaplein vormt een uitwerkingsopgave in het kader van de detailhandelsstructuurvisie.

Touringcars en auto's kunnen, naast de parkeerterreinen bij Hotel Spaander, Parallelweg, Amvo en de Haven, kort en lang parkeren bij de Roompot Marinapark. Hier zijn voor kortparkeerders 50 parkeerplaatsen voor het autoverkeer en 6 voor touringcars gesitueerd. Op het terrein voor lang parkeren zijn 260 parkeerplaatsen voor het autoverkeer en 14 voor de touringcars.

Op het voormalige Korsnästerrein worden circa 100 woningen gebouwd. Bij de ontwikkeling van het gebied zal ook het parkeerterrein Baanstraat met 65 parkeerplaatsen verdwijnen. Hier komt een plein met een openbaar karakter voor terug. De 65 parkeerplaatsen die verdwijnen zullen bij de ontwikkeling van het gebied elders in de openbare ruimte teruggebracht worden.

4.4.3. Parkeren woningbouwlocaties

Op diverse locaties in Edam-Volendam zijn ontwikkelingen voorzien. De verkeersproductie van deze ontwikkelingen is meegenomen in het verkeersmodel van Goudappel. Voor de nieuwe ontwikkelingen dient echter ook gekeken te worden naar het parkeren. Hierbij dient rekening te wor-

den gehouden met de aanwezige parkeerdruk in de gemeente en de effecten van de nieuwe ontwikkelingen op die parkeerdruk. Voor de grotere herstructureringslocaties is er een globale inschatting gemaakt van deze parkeerdruk en eventuele oplossingen.

Op basis van de parkeerkcijfers uit het ASVV 2004 wordt een aanbeveling gedaan voor de te hanteren parkeerkcijfers. Gezien het hogere gemiddelde autobezit per huishouden, waarop hierboven werd ingegaan, wordt aanbevolen van de maximumnorm uit te gaan die het ASVV noemt. De parkeerkcijfers, zie tabel 4.1, zijn gebaseerd op "matig stedelijk gebied" en inclusief bezoekersparkeerplaatsen.

Tabel 4.1 Parkeerkcijfers voor woningen

woning	centrum	schil/verloopgebied centrum	rest bebouwde kom
duur	1,7	1,9	2,1
midden	1,5	1,7	1,9
goedkoop	1,3	1,5	1,7

Het ASVV beveelt aan om eigen-erf-parkeren en garages als volgt in de parkeerkcijfers te verwerken:

Korsnäs

In dit gebied is de bouw van circa 100 woningen voorzien. Er is uitgegaan van een parkeerkcijfer van 1,5 pp/woning. Het parkeren gebeurt op een halfverdiept parkeerterrein, onder de woningen. Hier zullen 150 parkeerplaatsen voor de bewoners gerealiseerd worden.

Tabel 4.2 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen per woning

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit minimaal 5 m diep
lange oprit zonder garage/carport	2	1,0	oprit minimaal 5 m diep
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 4,5 m breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	oprit minimaal 4,5 m breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	oprit minimaal 4,5 m breed
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit minimaal 5 m diep
garage met lange oprit	3	1,3	oprit minimaal 5 m diep
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 4,5 m breed

Slobbeland

Op Slobbeland is woningbouw voorzien. Uitgaande van een aantal van 150 woningen (appartementen+eengezinswoningen) in de klasse middelduur/duur, zullen 255 parkeerplaatsen benodigd zijn. Gezien de ruimte zullen deze parkeerplaatsen op maaiveld onder de woningen aangelegd dienen te worden. Er dient rekening mee gehouden te worden dat een deel van de bewoners (30 tot 35 woningen) van het Zuideinde bij de herontwikkeling op Slobbeland kan parkeren. Ook dient rekening gehouden te worden met de aanleg van 53 extra parkeerplaatsen voor deze bewoners.

Plat Taze

In dit gebied zullen mogelijk (minimaal) 35 appartementen worden gebouwd. Uitgaande van de klasse middelduur moet gerekend worden met een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning. Naar verwachting zal het parkeren in gebouwde voorzieningen moeten worden ondergebracht.

Gouwwijk

Op deze locatie is de bouw van 57 woningen voorzien in de bereikbare klasse. Parkeernorm: 1,7 parkeerplaats per woning.

Harlingenlaan

Op deze locatie zullen 21 appartementen in de sociale sector worden gerealiseerd. Parkeernorm: 1,7 parkeerplaats per woning.

Julianaweg/Kielstraat

Hier zullen de bestaande 49 eengezinswoningen gesloopt worden en er zullen 89 appartementen worden teruggebracht. Uitgaande van bouw in de sociale sector zijn er 134 parkeerplaatsen benodigd. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zal parkeren ondergronds plaatsvinden.

Lange Weeren

Net als bij het project Zuidpolder, is er voor Lange Weeren een parkeercijfer van 2 parkeerplaatsen/woning in de openbare ruimte aan te houden. Hierbij is er voor een deel van de woningen voorts rekening te houden met parkeren op eigen erf.

5. Bodem en water

Waterstaatkundige indeling

De waterhuishoudkundige indeling van de gemeente Edam-Volendam is weergegeven in de figuur welke is opgenomen in hoofdstuk 3. De kernen Edam en Volendam liggen grotendeels in de Zuidpolder, het noordelijke deel van Edam ligt in polder De Zeevang. Het westelijke gedeelte van de gemeente maakt onderdeel uit van de Purmer. Het peilgebied de Blok-gouw (Lange Weeren) is een blokbemaling en staat waterhuishoudkundig gezien niet in verbinding met de Zuidpolder. In het stedelijk gebied van Volendam bevindt zich een onderbemaling (Volendammermeer), verdeeld in drie peilgebieden. Het westelijke deel van de Lange Weeren, langs het boezemwater van de Purmer, ligt een peilgebied welke een natuurgebied vormt; het Heitje van Katham.

Polderwater uit het Heitje van Katham wordt ingelaten in de polder Blok-gouw, vanuit deze polder wordt overtollig water afgevoerd naar een ander bemalingsgebied. Overtollig water uit de waterstaatkundige eenheid Zuidpolder wordt afgevoerd naar de Schermerboezem, daarnaast wordt een kleine hoeveelheid afgevoerd naar het Markermeer. Water voor doorspoeling kan worden ingelaten vanuit het Markermeer, in de onderbemalen Volendammer Meer kan water worden ingelaten vanuit de Zuidpolder.

Bodem en grondwater

In het plangebied komen voornamelijk waardveengronden voor, bestaande uit veenmosveen of zeggeveen. Net ten westen van de kern Volendam komen koopveengronden voor, bestaande uit veenmosveen. In het centrum van Volendam, nabij de ijsbaan, bevindt zich een smalle strook drechtvaaggronden, bestaande uit zware kalkarme klei. Het plangebied is grotendeels bebouwd, daarnaast is het voornamelijk in gebruik als weidegrond.

De maaiveldhoogte van het buitendijkse Slobbeland varieert tussen NAP 0 en +0,5 m. Het maaiveld in het landelijk gebied ligt op gemiddeld circa NAP -1,2 m. Aangezien het een veenbodem betreft, is de bodem gevoelig voor klink en oxidatie. De maaiveld daling is constant gaande en kan

oplopen tot circa 3 mm per jaar, als gevolg daarvan dienen ook circa elke 10 jaar de polderpeilen te worden bijgesteld. In het landelijk gebied bedraagt de drooglegging slechts enkele decimeters, tot maximaal circa 0,45 m. Het maaiveld in de Blok-gouw is rond 2002 opgehoogd, daardoor is een grotere ontwateringsdiepte en grotere drooglegging gerealiseerd. De drooglegging in de Blok-gouw varieert daardoor nu tussen 0,3 en 0,5 m. In de wijken Kom-Zuid en Kloosterbuurt, die afwateren op de Zuidpolder, is de drooglegging ook gering met circa 0,35 m. In de wijk Volendammer Meer is de drooglegging gering met circa 0,3 tot 0,5 m. In het plangebied komt overwegend grondwatertrap II voor. Dit betekent een gemiddeld hoogste grondwaterstand van minder dan 0,4 m beneden het maaiveld en een gemiddeld laagste grondwaterstand die varieert tussen 0,5 en 0,8 m beneden het maaiveld.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Het oppervlaktewater in het stedelijk gebied van Volendam is zoet, dat geldt ook voor Edam-Zuid. Het oppervlaktewater in de gehele gemeente is voedselrijk. Wel is de voedselrijkdom in Edam wat kleiner dan in Volendam. Het zuurstofgehalte is in de hele gemeente voldoende. Met behulp van de zogenaamde TEWOR-toets zijn berekeningen uitgevoerd om de waterkwaliteit te voorspellen ten gevolge van riooloverstorten. Hieruit blijkt dat met name in en rondom de Volendammer Meer de waterkwaliteit onvoldoende is. Door de riooloverstorten treedt onder andere zuurstofloosheid op.

Afvalwatersysteem

Het afvalwater van de gemeente Edam-Volendam wordt afgevoerd naar de zuiveringsinstallatie Katwoude. Het afvalwater wordt via vrij verval, enkele gemalen en persleidingen afgevoerd naar het eindgemaal bij de Torenvalkstraat. Vanaf het eindgemaal wordt het afvalwater middels een persleiding getransporteerd naar de zuiveringsinstallatie. Het stedelijk gebied bestaat gedeeltelijk uit een gemengd en gedeeltelijk uit een gescheiden stelsel. In totaal is binnen het plangebied uit 95,3 ha

aangesloten op het gemengde stelsel, terwijl 61,4 ha is aangesloten op het gescheiden stelsel. Vanuit het gemengde stelsel stort bij hevige neerslag vervuild water over op het oppervlaktewater.

Knelpunten

Een aantal polders binnen de gemeente Edam-Volendam kent een wateropgave, deze is weergegeven in tabel 5.1 Als gevolg van te hoge grondwaterstanden treedt schade op aan infrastructuur, worden groengebieden te nat en zorgen natte kruipruimtes voor vochtoverlast in woningen.

Om verdroging tegen te gaan, moet in de zomer veel water worden ingelaten. Inlaat van gebiedsvreemd water heeft nadelige effecten op de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit van het watersysteem. Ook riooloverstorten bij hevige regenval dragen bij aan de matige waterkwaliteit van het oppervlaktewater.

Tabel 5.1 Wateropgave binnen verschillende polders in de gemeente Edam-Volendam

peilgebied	code	wateropgave	binnen gemeente
Polder Zeevang	5701	10 ha	deels
Purmer landelijk Noord	5802	15 ha	deels
Zuidpolder	5761	32 ha	geheel ¹⁾
Blokgouw	5782	6 ha	geheel
Katwoude Hogendijk	5781	0 ha	deels

Bron: Raamplan bescherming tegen wateroverlast, 16 augustus 2005.

1) Overeenkomst gesloten met Hoogheemraadschap voor 25 ha.

6. Landschap en cultuurhistorie

Ontstaansgeschiedenis

Het landschap van Edam en Volendam is een overblijfsel van een uitgestrekt veenweidelandschap, dat ontsnapt is aan een catastrofe.

Oorspronkelijk lag hier een uitgestrekt veenmoeras, dat de gehele lagune tussen de Hollandse duinenrij en het hoge land van Oost-Nederland had gevuld. Vanaf de vroege middeleeuwen werd dit moeras ontgonnen; uit die tijd dateert de verkaveling van de polders van Edam en Volendam. In het noorden was de IJe de basis, in het zuiden van de gemeente werd het land verdeeld in grote, onregelmatige blokken, waarbinnen een min of meer evenwijdig slotenpatroon werd gelegd. In de IJe, de Volgersloot, de Broekgouw, de Blokouw en de Hovensloot zijn de oude ontginningsbasis en de blokgrenzen nog herkenbaar; daarbinnen schemert het oude slotenpatroon door in de richtingen van de straten van Edam en Volendam.

Rond het jaar 1000 sloeg de Noordzee de duinenrij bij Vlieland weg. Het zoute water drong het veenmoeras binnen en vormde de Zuiderzee. Een geweldige getijdenerosie ving aan. De Zuiderzee breidde zich uit, en drong via de veenkreken het land in. Uit die tijd dateren de huidige kustlijn en de meren, zowel de grote, zoals de Purmer, als de kleine, zoals het Volendammer Meer.

De voltooiing van de catastrofe werd voorkomen door de bouw van de Zeedijk, met dammen in de Ee en de IJe. Daardoor werd de kustlijn vastgelegd. Deze is heden nog herkenbaar in de kust van het Markermeer.

Tijdens het begin van de veenontginningen werd het veengebied dat zich aan de westzijde bevond vanuit de Purmer Ee ontgonnen. Door inklinking van het veen en het uitwaaien van deze veenstroom ontstond het Purmermeer, dat grote delen van ontginningen en nederzettingen wegspoelde. In 1622 werd de Purmer drooggemalen door molens in vijf molengangen, waarvan er twee gelegen waren in het grondgebied van de huidige gemeente Edam-Volendam. De molens en molengangen zijn alle verdwenen. Ook werden er vanaf de 17^e eeuw huizen gebouwd langs de Oosterweg.

De meren werden drooggelegd en in cultuur gebracht. De Purmer kreeg een rationele rechthoekige verkaveling, met een middentocht en twee evenwijdige ontsluitingswegen. De ringvaart vormt een grillig lopende grens die noch de belijning van het veenweideland, noch die van de polder zelf weerspiegelt. Van de Volendammer Meer zijn de contouren nog herkenbaar in de grachten van Volendam.

De historische stadskern van Edam is vermoedelijk ontstaan op een terp langs de IJe, mogelijk in de 12^e/13^e eeuw. Dit was een kleine op scheepvaart gerichte nederzetting. Omstreeks 1300 breidde de bewoning zich hier uit en werd een dam in de IJe gelegd en een haventje aangelegd. Na 1357 groeide Edam verder en werd een nieuwe haven gegraven naar de Zuiderzee. De rol als handelsnederzetting, waarbij de nadruk lag op de zuivelhandel vanuit Zeevang, ontwikkelde zich na een moeizame start in de 14^e eeuw, gunstiger in de 15^e eeuw. In de 16^e eeuw ontwikkelde zich het stedelijke karakter van Edam met de grotere koopmanshuizen, een stenen ommuring, een stadhuis en tehuizen voor behoeftigen.

De historische kern Volendam is voortgekomen uit een op visserij gerichte nederzetting gelegen aan de monding van de IJe. Aan het eind van de middeleeuwen was dit dorp nog maar klein, maar daarna heeft het zich al vóór de 19^e eeuw ontwikkeld tot een belangrijk Zuiderzeevissersdorp.

Edam en Volendam groeiden dus uit tot havensteden, waarbij het landschappelijke grondpatroon herkenbaar bleef in verkavelingsrichtingen en grachten.

In de twintigste eeuw ving een grote stedelijk groei aan, die tot uitdrukking kwam in de aanleg van woonwijken, industriegebieden en wegen. De landschappelijke omvorming die daarmee gepaard ging was radicaal, maar niet overal totaal: op veel plaatsen is in de stedelijke laag het patroon van het voorafgaande landschap nog herkenbaar.

Ruimtelijk-landschappelijke hoofdstructuur



Landschapstypen

Binnen de gemeente liggen als gevolg van deze ontstaansgeschiedenis die verschillende landschapstypen "naast elkaar": het oude veenweidelandschap, de Purmer en het IJsselmeer.

De karakteristieke verschillen tussen de landschapstypen staan weergegeven in het onderstaande overzicht.

Karakteristiek landschapstypen

veenweidelandschap:	
kavelpatroon	regelmatige strokenverkaveling, evenwijdige sloten van wisselende breedte, langgerekte veerverkaveling bij de IJ, afwisselend stroken- en blokverkaveling in zuidelijk deel
bebouwingspatroon	overwegend dijk- en lintdorpen, soms bebouwing op werpen, doorzichten naar open polders
wegenpatroon	bochtige wegen op stroomruggen en (voormalige) dijken
grondgebruik	grasland
bijzondere elementen	braken, langgerekte meren en moerassen
droogmakerijenlandschap:	
kavelpatroon	rationele blokverkaveling
bebouwingspatroon	kerndorpen op kruisingen van wegen of verbindingen naar het oude land en verspreide ligging boerderijen met erfbeplanting
wegenpatroon	rationeel, blokvormig
grondgebruik	divers en relatief intensief
wegenpatroon	rationeel, rechtlijnig wegenstelsel

Ontwikkelingen

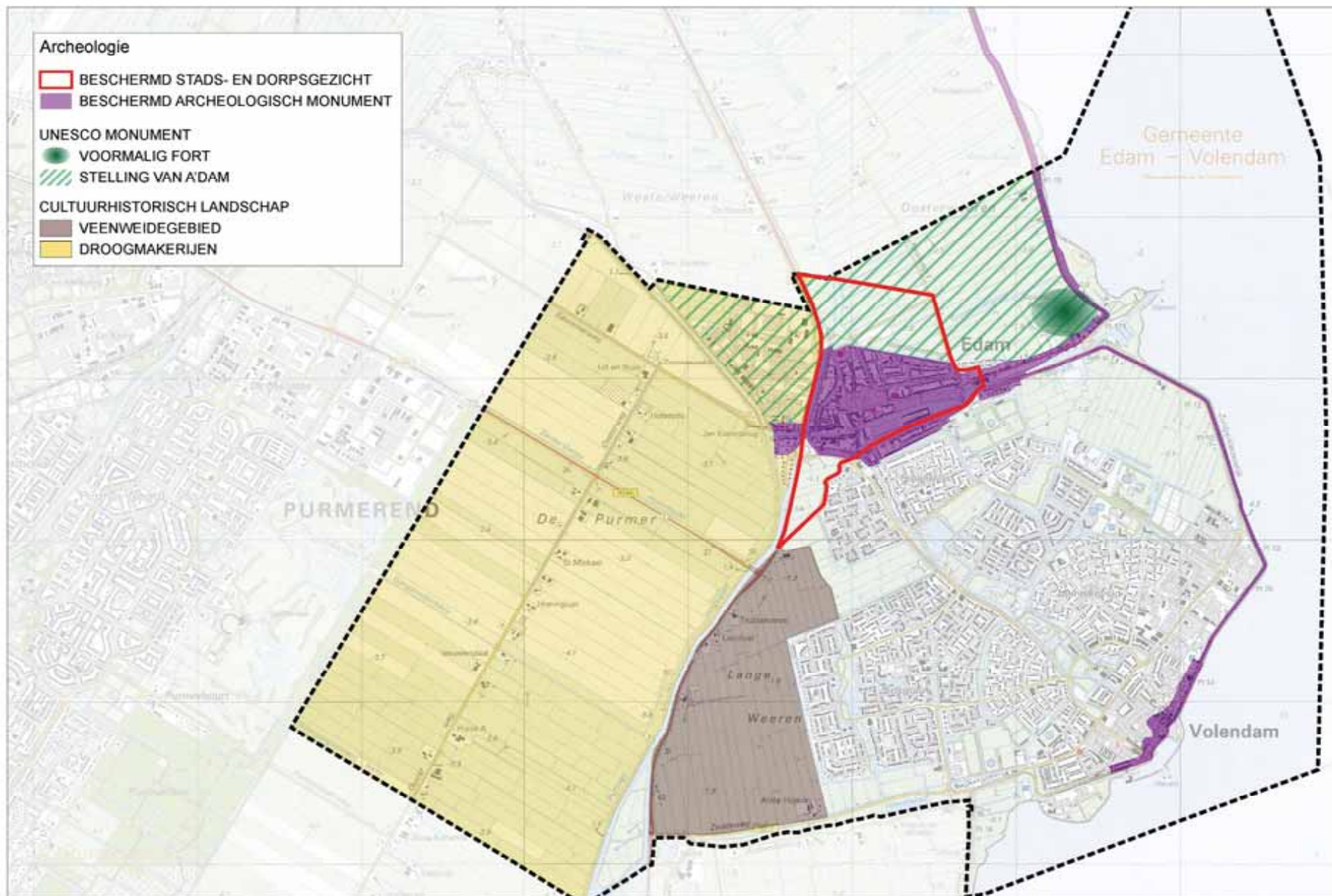
Een deel van het veenweidegebied binnen de gemeentegrenzen is aangewezen als toekomstige woningbouwlocatie (Lange Weeren).

In de droogmakerij van de Purmer is het beleidsuitgangspunt dat geen ingrijpende functieveranderingen plaatsvinden. Het open agrarische landschap blijft hier behouden en het gebied heeft redelijk tot goede agrarische perspectieven. Bodem en water maken hier een grote diversiteit aan agrarische teelten mogelijk en de rationele verkaveling en goede ontsluiting vormen optimale omstandigheden voor een flexibel en intensief agrarisch grondgebruik.

Ruimtelijk-landschappelijke structuur

De gemeente ligt in drie ruimtelijk verschillende zones: de open, diepgelegen Purmer, het verstedelijkte veenweideland van Edam en Volendam, en het open Markermeer. De zones worden van elkaar gescheiden door min of meer noord-zuidlopende dijken en waterlopen. Op het verstedelijkte veenweidenland zijn de kernen Edam en Volendam vrijwel aan elkaar gegroeid en ligt er een aaneengesloten stedelijk gebied, geleed door groene zones, die voor een deel de oude landschappelijke dragers bevatten. De oppervlakte van het resterende veenweidenland is sterk afgenomen en wordt visueel gedomineerd door het stedelijke gebied. In een deel van het resterende veenweidenland zijn de maten zo gering geworden dat voortzetting van het bedrijfsmatig agrarische gebruik twijfelachtig is; dit geldt met name voor de groene zones die overblijven als de toekomstplannen (Dijkwijk, Lange Weeren, aansluiting N247) plaatsvinden.

Met betrekking tot de toekomst kunnen de landschappelijke ontwerpgegevens voor de Purmer en het Markermeer gedefinieerd worden als gericht op behoud van openheid. Voor het veenweidelandschap geldt een transformatieopgave: vormgeving van opvolgend grondgebruik op zodanige wijze dat de oorspronkelijke landschappelijke structuur ("het geheugen van het landschap") herkenbaar blijft.



Cultuurhistorie

De gemeente Edam-Volendam kent verschillende cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren die jaarlijks honderdduizenden binnen- en vooral buitenlandse toeristen naar de gemeente trekken. Deze cultuurhistorische kwaliteiten hebben daarmee ook een zeer grote economische betekenis. De belangrijkste elementen en structuren zijn:

- beschermd stads-/dorpsgezicht van Edam;
- voormalig Fort Edam, onderdeel van de Stelling van Amsterdam en opgenomen op de werelderfgoedlijst van de Unesco;
- verschillende rijks- en gemeentelijke monumenten in de oude kerken.

Verder bepalen ook het karakteristieke waterfront en het omliggende historische landschap van droogmakerijen en veenweidepolders de cultuurhistorische waarde binnen de gemeente. Niet zichtbaar, maar zeker zo bijzonder zijn de archeologische monumenten in de ondergrond.

Behoud van de samenhang, herkenbaarheid en identiteit van de cultuurhistorische kwaliteit dient kaderstellend en richtinggevend te zijn bij de ruimtelijke planvorming. Naast de wettelijke verplichting (onder andere de Monumentenwet) is behoud van deze kwaliteiten ook een historische plicht tegenover toekomstige generaties. Ten slotte zijn met het behoud van deze kwaliteiten ook grote economische belangen gemoeid.

Archeologiebeleid

Per 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz) in werking getreden. In deze wet is gemeenten een primaire verantwoordelijkheid toebedeeld met betrekking tot de archeologie (bevoegde overheid) en is het bestemmingsplan aangewezen als het meest geëigende instrument om het archeologisch erfgoed planologisch te beschermen. Uitgangspunt van de wet is – conform de uitgangspunten van het Verdrag van Valletta – dat archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in de bodem bewaard moet blijven (behoud in situ). Indien dit niet mogelijk is moet de informatie uit het bodemarchief, voor de vernietiging ervan, worden gedocumenteerd door middel van archeologisch onderzoek.

In de rol van bevoegde overheid draagt de gemeente zorg voor een goede afweging van de archeologische belangen in het ruimtelijke ordeningstraject. Na iedere stap in de archeologische monumentenzorgcyclus wordt de afweging gemaakt of voldoende informatie is verzameld om een weloverwogen beslissing te nemen voor een eventuele vervolgstap. In alle gevallen adviseert een archeologisch deskundige en heeft de gemeente een controlerende en begeleidende rol en neemt uiteindelijk het besluit.

De archeologische monumentenzorgcyclus wordt opgestart als er plannen gemaakt worden om de bodem van een gebied op zodanige wijze te roeren, dat hiermee eventuele archeologische waarden aangetast zouden kunnen worden. De eerste stap van deze cyclus is een archeologisch bureauonderzoek, eventueel vooraf gegaan door een archeologische risicoanalyse. Op basis van de uitkomsten van het bureauonderzoek neemt de gemeente het besluit of nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is of niet. In het laatste geval kunnen de plannen zonder meer uitgevoerd worden. Indien nader onderzoek noodzakelijk is zal (veelal) een inventariserend veldonderzoek worden uitgevoerd en soms een opgraving. Na iedere fase wordt besloten of verder onderzoek noodzakelijk is. In een aantal gevallen is het mogelijk de plannen op zodanige wijze aan te passen dat de nog in de bodem aanwezige waarden niet worden beschadigd.

Ten einde de zorg voor de archeologische waarden in het gemeentelijk grondgebied op een goede wijze te regelen, wordt een nota archeologie vervaardigd. De nota maakt het mogelijk de regie te voeren door het ontwikkelen van een eigen beleid voor het aspect archeologie in de planontwikkeling. Tevens wordt er duidelijkheid naar burgers, belangengroepen, provincie en rijk geboden omtrent de omgang met de archeologische waarden.

In de gewijzigde Monumentenwet 1988 wordt voorgeschreven dat de gemeenteraad bij het vaststellen van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen gronden, rekening moet houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. De gemeente zal alle nieuw vast te stellen bestemmingsplannen zodanig laten opstellen dat daarin en bij de voorbereidingsfase daar-

van, naast andere belangen, ook het archeologisch belang een volwaardige plaats krijgt. De op te stellen nota archeologie geeft handvatten om de archeologische waarden op een goede wijze mee te wegen in de bestemmingsplannen.

7. Ecologie

Beschermde gebieden

Natura 2000

Edam en Volendam grenzen aan het Natura 2000-gebied Markermeer dat zich kwalificeert op grond van de Europese Vogelrichtlijn (een 100 m brede strook buitendijks valt buiten het beschermde gebied, zie figuur 11.1). Aan de noordzijde van de gemeente ligt het Vogelrichtlijn-gebied Zeevang.

De Vogelrichtlijn is geïmplementeerd in de herziene Natuurbeschermingswet die per 2005 van kracht is. Ruimtelijke ontwikkelingen in of nabij Natura 2000-gebieden, die negatieve effecten kunnen hebben op de te beschermen vogelsoorten, dienen getoetst te worden aan de Natuurbeschermingswet. Afhankelijk van de uitkomsten van deze toetsing, dient bij de provincie vergunning in het kader van deze wet worden verkregen. Relevante ingrepen zijn bijvoorbeeld de realisering van jachthavens, windturbines, maar ook grote woningbouwprojecten aan het water. Indien significant negatieve effecten optreden, dient de zogenaamde ADC-toets te worden doorlopen, waarbij moet worden aangetoond dat alternatieven ontbreken, dat sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang en dat, voorafgaande aan de ingreep, afdoende gecompenseerd wordt.

De beoogde ontwikkelingslocaties zullen naar verwachting geen of slechts beperkte effecten hebben op Natura 2000. Significant negatieve effecten worden niet verwacht. De ontwikkelingslocaties die het dichtst bij het Natura 2000-gebied liggen zijn de locatie Zuidpolder en de transformatie van een deel van Slobbeland. De verwachting dat er geen of slechts geringe effecten zijn, is als volgt te motiveren.

De locatie Zuidpolder ligt gescheiden van het Natura 2000-gebied door de hooggelegen zeedijk, terwijl bovendien een bebouwingsvrije zone vanaf de dijk wordt aangehouden.

Ook op Slobbeland houdt de toekomstige woonbebouwing afstand van het Markermeer. Het gaat om transformatie van de bedrijvenstrook naar wonen – gelegen op afstand van het Markermeer – zodat door de voorgenomen ontwikkeling eerder sprake is van een verbetering van de si-

tuatie. Per ontwikkeling zal wel een toetsing moeten plaatsvinden waarbij in een aantal gevallen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet zal moeten worden verkregen.

PEHS

Het niet-bebouwde deel van het veenweidegebied is onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en is aangeduid als Agrarisch gebied met bijzondere natuurwaarden en kleine natuurreservaten, landgoederen en recreatiegebieden.

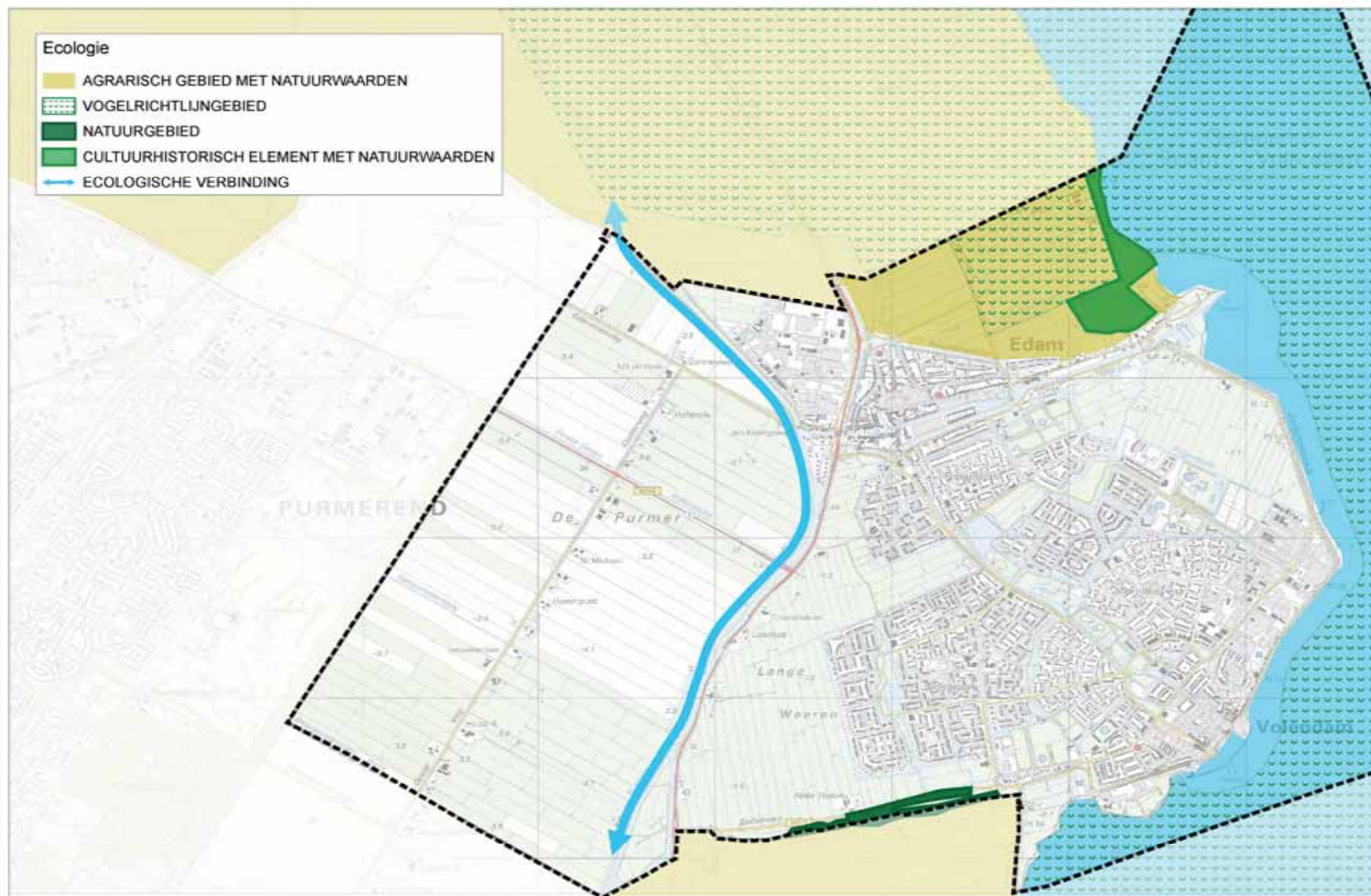
Heel bijzonder is het heitje van Katham, in eigendom en beheer bij Landschap Noord-Holland. Dit strookje land is een van de oudste veenheides van Nederland. Het ontstond door verlanding van de sloot en werd opgebouwd door veenmossen. Dit proces van hoogveenvorming gaat nog altijd door. In deze altijd vochtige en zure bodem groeien typisch hoogveenbijzonderheden: vier soorten hei, inclusief lavendelheide en varens.

Een ander waardevol natuurelement is het Fort Edam, onderdeel van de Stelling van Amsterdam en in beheer bij Staatsbosbeheer. Tussen Edam en Volendam is in 1995 een ecologisch park aangelegd met alle elementen die bij een veenweidegebied horen: drasse graslanden, bloemrijke oevers, open water en riet en enkele kleine bouselementen. De Ringvaart van de Purmer aan de westzijde van de bebouwde komen vormt een ecologische verbindingzone binnen de PEHS.

Beschermde soorten

Op enkele locaties komen verschillende diersoorten voor met een zware beschermingsstatus in het kader van de Flora- en faunawet rugstreeppad, ringslang en verschillende soorten vleermuizen.

Bij aantasting van het leefgebied van deze soorten moet ontheffing worden aangevraagd in het kader van de Flora- en faunawet.



Bij het verlenen van ontheffing worden eisen gesteld aan onder meer het alternatievenonderzoek en mitigerende en compenserende maatregelen ten behoeve van deze soorten. De beschikbare inventarisatiegegevens zijn grotendeels fragmentarisch en gedateerd. Voorafgaande aan ruimtelijke ontwikkelingen zal dan ook vrijwel overal een veldonderzoek moeten plaatsvinden. Verder zijn alle inheemse vogelsoorten wettelijk beschermd en dienen broedende vogels ontzien te worden; hiervoor wordt geen ontheffing verleend. Bij veel projecten bestaan er goede mogelijkheden om nieuwe natuurwaarden aan het gebied toe te voegen. Zo gaat uitbreiding van de waterberging uitstekend samen met de ontwikkeling van natuurwaarden van water en oevers. Inrichting en beheer dienen hier dan op te worden afgestemd.

Het agrarisch gebied van de Purmer zal als zodanig in gebruik blijven. De bestaande natuurwaarden zullen mogelijk behouden kunnen blijven. Verdergaande agrarische intensivering zal daarentegen ten koste gaan van de soortenrijkdom qua flora en fauna.

8. Milieuaspecten

Als onderdeel van de structuurvisie is een milieubelemmeringenkaart voor Edam-Volendam opgesteld. Door gebruikmaking van deze kaart is voor elke potentiële ontwikkelingslocatie in één oogopslag duidelijk welke milieubelemmeringen van belang zijn (en welke bronnen dit veroorzaken). Hieronder volgt per aspect een beknopte toelichting. Daarnaast komen ook kort een aantal milieuaspecten aan de orde die lastig zijn weer te geven in een figuur.

Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Voor externe veiligheid zijn in het algemeen, zowel bij bedrijvigheid als bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Vervoer gevaarlijke stoffen

In opdracht van de Regiobrandweer is een inventarisatie (telling) van het aantal transporten met gevaarlijke stoffen uitgevoerd. De uitkomst daarvan is verwerkt in het rapport: "Veiligheidsadvies Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg in de gemeente Edam-Volendam" uitgevoerd door de Regionale brandweer Zaanstreek-Waterland (RBZW), juni 2007.

De conclusie luidt als volgt.

De uitgevoerde berekeningen (uitgevoerd met rekenprogramma RBM II op basis van telgegevens) wijzen uit dat er momenteel binnen de gemeente Edam-Volendam geen overschrijdingen van de grenswaarde

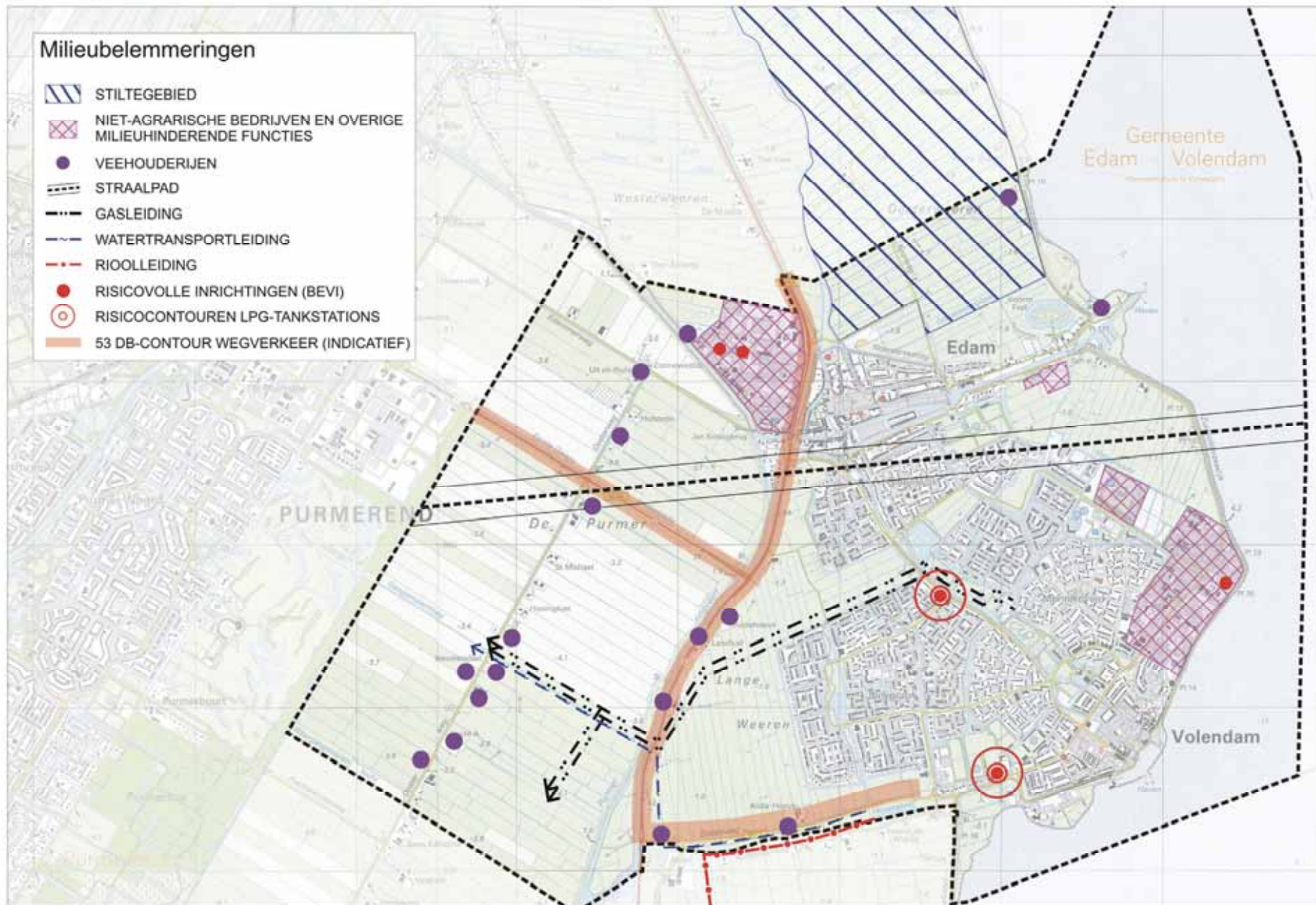
voor het PR en de oriëntatiewaarde voor het GR worden veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

Het wordt niet aannemelijk geacht dat zich in de toekomst een zodanige toename van het aantal transporten zal voordoen, dat alsnog maatregelen moeten worden genomen. Dit laatste is gebaseerd op de aard van zowel de huidige als bekende toekomstige bedrijfsmatige activiteiten.

Binnen het gebied ligt een planologisch relevante gasleiding. Voor de betreffende leiding gelden verschillende beschermings- en veiligheidsafstanden waar in de bestemmingslegging van onder andere nieuwe functies rekening mee moet worden gehouden. Momenteel worden de aan te houden risicoafstanden herzien.

Inrichtingen

Binnen het gebied bevinden zich diverse bedrijven die uit het oogpunt van externe veiligheid relevant zijn. De locatie van deze bedrijven (tabel 8.1) is weergegeven op de milieubelemmeringenkaart.



Tabel 8.1 Overzicht risicovolle bedrijven Edam-Volendam

naam	adres	bedrijfsaard	veiligheidsaspect
autobedrijf Molenaar	Julianaweg 1, Volendam	reparatie auto's + verkoop lpg	lpg (doorzet < 1.000 m ³ per jaar)
Arend Volendam	C. van Abkoudestraat 2, Volendam	reparatie auto's + verkoop lpg	lpg (doorzet < 1.000 m ³ per jaar)
Goldfish	Noordeinde 107, Volendam	visverwerking	ammoniak
Platvis Fileerderij Volendam b.v.	Hamerstraat 7, Edam	visverwerking	ammoniak
Klaas Puul Beheer	Hamerstraat 26, Edam	visverwerking	ammoniak

Voor de beide lpg-tankstations is sprake van een PR 10⁻⁶-contour van 45 m vanaf het vulpunt, waarbinnen geen nieuwe ontwikkelingen mogen worden gerealiseerd¹⁾. Het invloedsgebied voor het GR reikt tot 150 m vanaf het vulpunt. Wanneer binnen dit invloedsgebied ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die leiden tot een toename van de personendichtheid (en daarmee van het GR), dan dient deze toename te worden verantwoord. Wat betreft het drietal visverwerkingsbedrijven, is de hoeveelheid ammoniak dermate klein, dat er geen sprake is van een risicocontouren.

Milieuhinder bedrijven

Niet-agrarische bedrijven

Binnen het gebied zijn een tweetal relatief grootschalige bedrijventerreinen gelegen. Daarnaast liggen er verspreid over het plangebied diverse niet-agrarische bedrijven. Bij de realisering van nieuwe functies (met name woningen) dienen deze op de bestaande (bedrijfs)functies te worden afgestemd. Uitgangspunt daarbij is dat de bedrijfsvoering van de bedrijven niet wordt beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon en leefklimaat.

1) Voor bestaande situaties geldt een afstand van 5 m.

Wat betreft milieuhinder door bedrijven, zijn (in het algemeen) geluid en geur de maatgevende aspecten. Om milieuhinder te voorkomen handelt de gemeente Edam-Volendam over het algemeen geen algemene richtafstanden (VNG-lijst), maar wordt de voorkeur gegeven aan maatwerk. De gemeente beschikt over een geluidsmodel voor de bedrijventerreinen, daarnaast worden regelmatig metingen uitgevoerd. Ook is er onderzoek uitgevoerd naar het aspect geur. Bij het realiseren van gevoelige functies in de nabijheid van bedrijven, dient op basis van de resultaten van metingen en berekeningen (met inachtneming van de mogelijkheden die een bedrijf heeft op basis van de milieuvergunning of AMvB), te worden bekeken of het bedrijf door de ontwikkeling in zijn bedrijfsvoering wordt beperkt en of ter plaatse van de gevoelige functies een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

Agrarische bedrijven

Binnen het gebied bevinden zich verschillende agrarische bedrijven gelegen. Daarbij zijn (met het oog op eventuele milieuhinder) met name de veehouderijen van belang. De locatie van deze veehouderijen is weergegeven op de milieubelemmeringenkaart. Het formele toetsingskader wordt gevormd door de Wet geurhinder veehouderij (Wgv). Voor diercategorieën waarvan de geuremissie per dier is vastgesteld in de Regeling geurhinder en veehouderij (onder meer vleeskalveren en schapen), geldt een maximale geurbelasting op een geurgevoelig object. Voor andere diercategorieën (waaronder paarden) geldt een minimale afstand van de dierenverblijven tot geurgevoelige objecten. Wanneer nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd in de omgeving van veehouderijen, dienen deze ontwikkelingen te worden getoetst aan de normen en afstanden uit de Wgv.

Overige functies

Binnen het plangebied liggen diverse andere functies waarmee rekening dient te worden gehouden bij het mogelijk maken van nieuwe gevoelige bestemmingen. Met name de slibdepots en het zwembad zijn in dit kader relevant. Ook hiervoor geldt dat voor nieuwe gevoelige bestemmingen in de directe omgeving van deze functies aandacht dient te worden besteed aan mogelijke milieuhinder,

Kabels en leidingen

Over het plangebied loopt een straalpad (zie milieubelemmeringenkaart). In de zone van het straalpad geldt een hoogtebeperking van circa 40 m. Binnen het gebied liggen, naast de eerdergenoemde gasleiding (externe veiligheid), ook een watertransportleiding en een rioolpersleiding. Afhankelijk van de diameter van deze leidingen dient rekening te worden gehouden met een zakelijk rechtstrook van 4 of 5 m, waarbinnen geen enkele vorm van bebouwing toegestaan.

Stiltegebied

Het gebied aan de noordzijde van het plangebied is in de Provinciale milieuverordening van de provincie Noord-Holland (2001) aangewezen als milieubeschermingsgebied voor stilte (IJsselmeerkust Zeevang). Milieubeschermingsgebieden voor stilte zijn gebieden waar geen verstoring op mag treden als gevolg van geluidsbelasting. Het provinciale beleid is erop gericht om het geluidsniveau in dit gebied te beperken tot maximaal 45 dB(A). De provincie Noord-Holland wil binnen stiltegebieden geen of slechts een geringe verstoring van de natuurlijke geluiden toestaan, met uitzondering van activiteiten die noodzakelijk zijn en rechtstreeks verband houden met de bestemming of beheer van het terrein.

Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening is bij nieuwe ontwikkelingen, in die gevallen waar sprake is van een functiewijziging, onderzoek noodzakelijk naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Er dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Luchtkwaliteit

Nieuwe ontwikkelingen die kunnen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit moeten worden getoetst aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk) opgenomen grenswaarden. Het Blk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofdioxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningsprak-

tijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang.

Specifieke aandachtspunten per deellocatie

Slobbeland

Bij de locatie Slobbeland dient er extra aandacht te zijn voor het aspect bodem. Door het huidige grondgebruik kan er ter plaatse sprake zijn van bodemverontreinigingen. Wanneer op deze locatie woningen worden gerealiseerd, dient er met het oog op mogelijke milieuhinder (geluid) aandacht te worden geschonken aan de afstemming met de bestaande (recreatieve) functies in de omgeving.

Bedrijventerrein Julianaweg

Bij herstructurering van de bedrijvenstrook aan de Hyacintenstraat/Lupinestraat dient er aandacht te zijn voor de afstemming tussen bedrijvigheid, bestaande woningen en eventuele nieuwe woningen. Dit is met name van belang wanneer er nieuwe (burger)woningen worden gerealiseerd. In dat geval dient te worden aangetoond dat de in de omgeving aanwezige bedrijven door de realisatie van de woningen niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij kan onder andere gebruik worden gemaakt van het geluidsmodel van het bedrijventerrein en beschikbare meetresultaten.

Daarnaast is bij de functiewijziging van bedrijvigheid naar wonen ook de bodemkwaliteit ter plaatse een belangrijk aandachtspunt.

bijlage

Bijlage 1. Verslag consultatiegesprekken

1

In het kader van de voorbereiding van de structuurvisie zijn consultatiegesprekken gehouden met een aantal organisaties, toegespitst op de thema's economie en ruimtelijke ontwikkeling en wonen en ruimtelijke ontwikkeling. De verslaglegging van deze sessies is onderstaand opgenomen.

1. Verslag consultatiegesprek Economie en Ruimtelijke Ontwikkeling

Datum : 24 september 2007

Tijd : 14:00 – 17:00 uur

Locatie : Volendam, sector Grondgebied

Aanwezig:

Dhr. Visser	Ondernemersvereniging Edam
Dhr. Boer	Kamer van Koophandel Noord-West Holland
Dhr. Runderkamp	Winkeliersvereniging Edam-Volendam
Dhr. Veerman	Horeca
Dhr. Huber	IBEV
Dhr. Goedendag	Gemeente Edam-Volendam
Mevr. Leenstra	Gemeente Edam-Volendam
Dhr. Wals	Gemeente Edam-Volendam
Mevr. Klouwer	Gemeente Edam-Volendam
Dhr. Sluijs	RBOI
Mevr. Franken	RBOI

Dit verslag betreft een samenvatting van de belangrijkste punten die zijn behandeld en besproken tijdens het consultatiegesprek over het thema Economie en Ruimtelijke Ontwikkeling van donderdag 24 september 2007.

1. Verkeer & Ontsluiting

In de structuurvisie wordt uitgegaan van een derde ontsluiting. De N244 zal worden doorgetrokken tot de Dijkgraaf Poschlaan. Hoe dit tracé precies zal gaan lopen is op dit moment nog niet duidelijk. Er loopt nog een MER-procedure. De externe verkeersafwikkeling loopt via de N244 en de N247.

Vanuit de gespreksdeelnemers wordt opgemerkt dat de huidige verkeerssituatie vraagt om snelle en adequate oplossingen. De aanleg van een 3^e ontsluitingsweg wordt door sommigen niet voldoende geacht.

Dagelijks staan er files op de N247. Om de huidige problematiek op te lossen acht men het noodzakelijk om de N247 op te waarderen. De grootste bottleneck is Broek in Waterland. Geopperd wordt om een weg aan te leggen onder het maaiveld. Een andere suggestie is om de N247 te verbreden. Het probleem dient ook in groter verband te worden gezien. De A7 en de A8 zouden ook aangepast dienen te worden. De aanleg van een 2^e ringweg rond Amsterdam zou ook wel eens noodzakelijk kunnen blijken. Ook wordt het verstandig geacht om meerdere "sporen" te volgen, zoals bijvoorbeeld een snelle vaarverbinding van Volendam naar Amsterdam.

Een goede infrastructuur garandeert de bereikbaarheid voor zowel de bewoners van de gemeente, als voor bedrijven en toeristen.

Voor het verbeteren van de doorstroming zijn verschillende opties aangedragen. Een van de opties is om de scheve verhouding van de beroepsbevolking en de werkgelegenheid te verbeteren. Geprobeerd zou moeten worden om mensen dichterbij huis te laten werken. Op deze

manier draag je bij aan het verminderen van het pendelverkeer. Daarbij wordt wel de kanttekening geplaatst of dat echt zoden aan de dijk zet.

De categorie 'kleinschalige bedrijven in de dienstverlening' is weliswaar een groeimarkt, maar is te klein om verschil te maken. Ook wordt de optie aangedragen om het openbaar vervoer te verbeteren c.q. uit te breiden. Verder wordt aandacht gevraagd voor uitbreiding en verbetering van faciliteiten ten behoeve van het fietsverkeer, teneinde de kwaliteit hiervan te verbeteren.

2. Kom Edam

Men signaleert dat er een parkeerprobleem is. Er moeten mogelijkheden worden geboden om dicht bij winkels te parkeren.

Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor kwaliteitsbehoud van de openbare ruimte.

Tevens wordt aangegeven dat het niet wenselijk wordt geacht dat de kom van Edam een museumkarakter krijgt. Er is geen echte "trekker" zoals een grote supermarkt in het centrum van Edam; daar is wel behoefte aan. Van de zijde van de gemeente wordt aangegeven dat deze kwestie uitgebreid aan de orde is geweest bij de opstelling van de detailhandelsstructuurvisie.

3. Kom Volendam

Met betrekking tot de kom van Volendam komen de volgende punten naar voren.

Het Europaplein moet worden verlevendigd.

Ook voor de kom van Volendam wordt aandacht gevraagd voor verbetering van de openbare ruimte. Zo geeft men aan dat de straten er slecht aan toe zijn en de verlichting in slechte staat is.

Om Volendam aantrekkelijk te maken wordt genoemd de realisatie van een wandelboulevard over het Zuideinde. Er zijn momenteel weinig potenties voor dit gebied. Geopperd wordt dat de gemeente hier het voortouw in moet nemen. Verder wordt aangegeven dat er te weinig parkeergelegenheid is voor zowel de inwoners als de winkels. Genoemd worden ondergronds parkeren en beter gebruik maken van de bestaande parkeergarage onder het winkelcentrum "Havenhof".

Tevens wordt opgemerkt dat het rijden met bussen op de dijk aangepakt dient te worden.

In de detailhandelsstructuurvisie wordt ingegaan op genoemde problematiek; in deze nota worden aanbevelingen gedaan, voor zowel de kom Edam als de kom Volendam. RBOI geeft aan dat deze visie wordt opgenomen in de structuurvisie.

4. Bedrijventerreinen

De voorbereiders van de structuurvisie geven aan dat de locatie Julianaweg in aanmerking komt voor transformatie naar lichte bedrijvigheid. Op deze manier wordt bedrijvigheid en werkgelegenheid in de gemeente vastgehouden. Zware bedrijven die verhuizen naar bijvoorbeeld Baanste-Noord laten ruimte achter voor bijvoorbeeld woonwkeenheden. Opgemerkt wordt dat het niet de bedoeling is dat nieuwe zware bedrijven zich vestigen op deze locatie.

Vanuit de gespreksdeelnemers wordt aangegeven dat men het wenselijk vindt om de "economie" binnen de gemeente te houden. De bedrijventerreinen moeten blijven maar dienen geïntensiveerd te worden van groten naar kleine eenheden. De "zware jongen" verplaatsten naar het industriegebied Oosthuizerweg en Baanste Noord en de bestaande industrie gedeeltelijk invullen voor horeca en dienstensector (o.a. administratieve voorzieningen zoals notarissen, verzekeringskantoren e.d.). Ook wordt voorgesteld goed ontsloten plekken binnen het bestaand dorpsgebied te creëren voor bedrijfshuisvesting (voorbeeld Dijkgraag Poschlaan). Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor een goede economie. Telewerken dient te worden gestimuleerd. Tevens kan er gedacht worden aan het creëren van bedrijfshallen waarbij bedrijven bij elkaar naar binnen kunnen lopen en gezamenlijk gebruik kunnen maken van ruimtes.

2. Verslag consultatiegesprek Wonen en Ruimtelijke Ontwikkeling

Datum : 27 september 2007

Tijd : 10:00 – 13:00 uur

Locatie: Volendam, sector Grondgebied

Aanwezig:

Dhr. Leeuwaarden	Zorgcirkel
Mevr. Van Rooij	Wooncompagnie
Dhr. Schilder	Seniorenraad
Dhr. Breed	Seniorenraad
Dhr. Kuiper	Gemeente Edam-Volendam
Dhr. Bond	Nemass de Boer
Dhr. Kwakman	Makelaar Steur
Dhr. De Boer	De Vooruitgang
Dhr. Wals	Gemeente Edam-Volendam
Mevr. Klouwer	Gemeente Edam-Volendam
Dhr. Sluijs	RBOI
Mevr. Franken	RBOI

Dit verslag betreft een samenvatting van de belangrijkste punten die zijn behandeld en besproken tijdens het consultatiegesprek over het thema Wonen en Ruimtelijke Ontwikkeling van donderdag 27 september 2007.

1. Bevolkingsontwikkeling en woningbehoefte

In de structuurvisie is een aantal woningbouwlocaties opgenomen en gepresenteerd aan de aanwezigen. Opgemerkt wordt dat de locatie Julianaweg ontbreekt. Een aantal aanwezigen geeft te kennen dat deze locatie ideaal is voor woningbouw. Door RBOI en de gemeente (werkgroep structuurplan) wordt aangegeven dat voor deze locatie na zorg-

vuldig afwegen gekozen blijft worden voor een bedrijfsbestemming, wel met als inzet transformatie naar lichte bedrijvigheid. De ruimte die wordt geboden op Baansteede-Noord en de afronding van Oosthuizerweg is gezien de behoefte niet afdoende wanneer de locatie Julianaweg als bedrijventerrein wordt opgeheven. Een nieuw bedrijventerrein in de Purmer zou een oplossing zijn. Uit landschappelijk oogpunt is hiervoor echter niet voor gekozen. Gezien de behoefte aan bedrijfsterreinen is er dus gekozen voor handhaving van het gebied voor bedrijfsterreinruimte en niet voor transformatie naar woningbouw. Daarbij wordt aangetekend dat wanneer zware bedrijven weggaan deze ruimte beschikbaar is voor lichte bedrijvigheid (onder andere woon-werkeenheden). De vraag komt naar voren of er onderzocht is of de grote bedrijven wel willen blijven en wat hun visie is voor de komende 20 jaar.

Vanuit de verschillende partijen wordt aangegeven dat het mooiste gedeelte van de gemeente nu in beslag wordt genomen door zware industrie terwijl dit bij uitstek geschikt is voor de huisvesting van zowel de ouderen als de starters.

Ook komt de locatie van de sportvelden van voetbalvereniging RKAV aan de orde. Deze locatie wordt door enkele gesprekspartners gezien als een geschikte locatie voor woningbouw. Bovendien is een aantal mensen van mening dat de sportvelden centraler gelegen zijn, en daarmee beter bereikbaar voor gebruikers binnen de hele gemeente, wanneer deze zijn gesitueerd nabij de beoogde doorgetrokken N244. Door de voorbereiders van de structuurvisie wordt aangegeven dat ook voor de sportvelden verschillende locaties in beeld zijn gebracht en afwegingen zijn gemaakt. Uiteindelijk is op basis van een aantal criteria de conclusie getrokken dat de sportvelden van RKAV op dit moment niet in aanmerking komen voor verplaatsing. Deze keuze hangt samen met een aantal andere keuzes. Zo is er voor gekozen om de locatie nabij de N244 als groen buffer in stand te houden, waardoor de kern van Edam en de kern van Volendam ruimtelijk van elkaar te onderscheiden zijn en blijven. Door het openhouden van dit gebied blijft tevens het zicht op de historische kern Edam vanaf de N247 behouden. Vanuit de gespreksdeelnemers wordt ook nog de "Purmer" als een mogelijke locatie genoemd.

2. Woningbouwprogramma

Het in de conceptstukken voorgestelde woningbouwprogramma gaat voor de korte termijn uit van direct bouwen voor de vraag. Dat betekent dat de uitbreidingslocatie "De Dijkwijk" voor een groot deel zou moeten voorzien in de behoefte van starters. Het woningbouwprogramma van locatie de Lange Weeren is in de voorstellen sterker gericht op duurdere segmenten, waarmee de doorstroming wordt bevorderd. In deze gedachten kan men zich vinden. Er is een groot aantal starters dat wacht op de realisatie van De Dijkwijk. Aan deze starters moet onderdak worden geboden.

Een aantal mensen spreekt de zorg uit over de woningprijzen in de Dijkwijk. Zij vrezen dat deze te duur worden. Vanuit de makelaardij wordt opgemerkt dat een aantal jaren geleden het nog mogelijk was om een grote eengezinswoning relatief goedkoop te kopen. Gezien de huidige prijzen is dat echter niet meer mogelijk. Ondanks de wens van veel woningzoekenden (starters) naar een luxe en ruime woning, moet nu genoegen worden genomen met minder dan wat voorheen mogelijk was. Dit betekent dat mensen een omslag in hun denken moeten maken.

Wooncompagnie geeft aan dat de behoefte van 18-25 jarigen kan worden opgevangen door de bouw van zogenaamde containerwoningen die kunnen worden aangeboden onder de huursubsidiiegrens (rond de € 300). Deze woningen kunnen middels een artikel 17-procedure worden gerealiseerd. Ze zijn van tijdelijke aard. Op deze manier kan de markt zich ontspannen.

Over de differentiatie in het woningbouwprogramma wordt opgemerkt dat er rekening gehouden dient te worden met een grote groep alleenstaanden (zowel jong als oud). Naast starters en senioren is er een groep mensen die na een scheiding alleen komen te staan. Deze doelgroep van alleenstaanden zou in aanmerking dienen te komen voor huurwoningen van rond de € 500 à € 600.

Ook wordt gereageerd op het voorstel om terughoudend te zijn met de verkoop van huurwoningen. Volgens Wooncompagnie is verkopen een onderdeel van hun strategisch voorraadbeleid. De verkoop van huur-

woningen is nodig om nieuwbouw te realiseren. Wooncompagnie werkt met "Koop Zeker" een MGE-constructie. Dit betekent dat Wooncompagnie de mogelijkheid heeft om de woningen bij verkoop door de huidige bewoner weer als huurwoningen aan te bieden. Op deze manier kan flexibel worden ingesprongen op de vraag. Het aandeel huur kan op peil worden gehouden door bij te bouwen in de huursector. Hierbij zou gestreefd moeten worden naar ongeveer 20% huur en 80% koop.

3. Wonen en zorg

Vanuit de gespreksdeelnemers wordt aangegeven dat het een trend is dat senioren zo lang mogelijk in hun eigen woning willen blijven wonen. Als senioren verhuizen dan het liefst binnen de eigen wijk. De oude kom in Volendam zou ook voor deze doelgroep een geschikte woonlocatie zijn. Hierbij wordt nogmaals ingegaan op de locatie Julianaweg, die door een aantal aanwezigen wordt gezien als een zeer geschikte woningbouwlocatie. Ook wordt aangegeven dat senioren een diversiteit aan wensen hebben. Hier zou rekening mee gehouden moeten worden. Dit kan tot uitdrukking komen door een diversiteit aan woningtypen aan te bieden. Zo zou bijvoorbeeld op een bepaalde locatie zowel sociaal én duur als huur én koop kunnen worden aangeboden. Er wordt benadrukt dat er een groot tekort is aan seniorenhuisvesting. Tevens wordt er door de Zorgcirkel nogmaals benadrukt dat er binnen afzienbare tijd een hele grote groep 70-plussers ontstaat en verzoekt de gemeente hier rekening mee te houden.

Bij de realisatie van woningen voor senioren zou de mogelijkheid tot zorg moeten worden meegenomen, zowel bij koop- als bij huurwoningen. Zorgwoningen, waarbij de mogelijkheid tot 24-uurs zorg bestaat, zouden meer geclusterd moeten worden. Vanuit de gespreksdeelnemers wordt opgemerkt dat er woonzorgzones verspreid over de gehele gemeente moeten zijn. Op termijn zou dan ook een woonzorgcentrum/wijksteunpunt in de toekomstige wijk Lange Weeren moeten worden gerealiseerd.

STRUCTUURVISIE

EDAM-VOLENDAM



RBOI

adviesbureau ruimtelijke ordening

NOTA VAN BEANTWOORDING EN WIJZIGING

Inhoud

1

1. Inleiding en verantwoording	blz. 3
1.1. Verantwoording	3
1.2. Procedure	4
1.3. Overzicht ingekomen reacties	4
2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen	5
3. Samenvatting en beantwoording overleg- reacties	15

Bijlage:

1. Overzicht ingekomen reacties.

1. Inleiding en verantwoording

In de loop van 2007 is een ontwerpstructuurplan voorbereid. Dit ontwerp is behandeld in het Raadsplein van 24 januari 2008 en vrijgegeven voor overleg en inspraak.

De overleg- en inspraakprocedure is vervolgens begin maart 2008 gestart.

Onderstaand geven wij een toelichting en verantwoording van de gevolgde procedure en een overzicht van de binnengekomen reacties.

Aansluitend geven wij in hoofdstuk 2 en 3 een samenvatting en beantwoording van respectievelijk de ingekomen zienswijzen en de overlegreacties.

Hoofdstuk 4 bevat voorstellen voor wijziging of aanvulling van het ontwerp naar aanleiding van de binnengekomen reacties.

Het ontwerpstructuurplan is voorbereid en ter inzage gelegd tijdens de vigeur van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening. In verband met de in werking getreden nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008, is het ontwerp tevens omgebouwd en aangevuld om het te laten voldoen aan de eisen van de planfiguur structuurvisie conform de nieuwe wet. Een belangrijke aanvulling in dit verband is de aanvulling van het uitvoeringsprogramma met een verantwoording van de financiële uitvoerbaarheid en kostenverhaalsmogelijkheden. Het plandocument kan samen met de in deze Reactienota aangegeven aanvullingen en wijzigingen vast worden gesteld als **structuurvisie Edam-Volendam** op grond van artikel 1 Wro¹⁾.

Bij de beantwoording van de reacties wordt daarom de term structuurvisie gehanteerd.

¹ De structuurvisie is door de gemeenteraad vastgesteld op 26 februari 2009. De wijzigingen en aanvullingen zijn verwerkt in deel A en B van de structuurvisie.

1.1. Verantwoording

Op grond van artikel 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen naar voren te brengen naar aanleiding van het in procedure gebrachte ontwerpstructuurplan.

Tevens is op grond van artikel 10 van het Besluit ruimtelijke ordening 1985 overleg gepleegd met de navolgende instanties:

- Gastransport services, district West, Postbus 444, 2470 AK Waddinxveen;
- NV Continuon Netbeheer, Postbus 5086, 6802 EB Arnhem;
- Gemeente Purmerend, college van burgemeester en wethouders, Postbus 15, 1440 AA Purmerend;
- Gemeente Zeevang, college van burgemeester en wethouders, Postbus 1, 1474 ZG Oosthuizen;
- Stadsregio Amsterdam, Postbus 626, 1000 AP Amsterdam;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Postbus 130, 1135 ZK Edam;
- Kamer van Koophandel, Noordwest Holland, Postbus 68, 1800 AB Alkmaar;
- KPN Telecom, Postbus 30000, 2500 GA Den Haag;
- MKB Noordwest Holland, Basisweg 61, 1043 AN Amsterdam;
- PWN Waterbedrijf Noord-Holland, Postbus 2113, 1991 AS Velsbroek;
- Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, directie Subsidies, Handhaving en Vergunning, Postbus 3007, 2100 DA Haarlem;
- VROM inspectie Regio Noord-West, Postbus 1006, 2002 BA Haarlem;
- Gemeente Waterland, college van burgemeester en wethouders, Postbus 1000, 1140 BA Monnickendam;
- Rijkswaterstaat Noord-Holland, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem;
- IBEV Industrie en Bedrijvengroep Edam-Volendam, Postbus 138, 1135 ZK Edam;

- Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland, Postbus 188, 1440 AD Purmerend;
- Regionale Brandweer Zaanstreek Waterland, Postbus 150, 1500 ED Zaandam.

1.2. Procedure

Ter voldoening aan artikel 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is het ontwerpstructuurplan¹⁾ met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voorbereid en heeft het van 3 maart 2008 tot 15 april 2008 ter inzage gelegen. De kennisgeving van deze procedure is naast de gebruikelijke wijze van bekendmaking tevens in de Staatscourant geplaatst.

Deze Reactienota naar aanleiding van het overleg en de ingebrachte zienswijzen maakt onderdeel uit van de structuurvisie. De structuurvisie is op 26 februari 2009 vastgesteld door de gemeenteraad.

1.3. Overzicht ingekomen reacties

In totaal zijn 29 zienswijzen en 13 overlegreacties ingediend (zie bijlage 1).

1) In het vervolg aan te duiden als structuurvisie.

2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

Zienswijze 1

G. van der Laan, ontvangen 3 maart 2008

Samenvatting inhoud

Indiener reageert naar aanleiding van de voornemens ten aanzien van de inbreilocaties en met name vanwege de bouwplannen rond het Siriusplein. Indiener pleit ervoor het Siriusplein groen te houden en niet te bebouwen.

Reactie gemeente

Het gaat om een lopend project waar in ander verband besluiten over zijn/worden genomen.

Zienswijze 2

N.M.J. Mooijer, ontvangen 5 maart 2008

Samenvatting inhoud

- a. Indiener stelt dat het gemeentebestuur 40 jaar geleden een ernstige fout heeft gemaakt door bedrijvigheid rond de Julianaweg toe te staan. Als oplossing wordt voorgesteld om in langetermijnvisie in te zetten op wonen voor dit gebied en industriegrond te realiseren in de polder (achter de vaart bij het motel), waarbij de Lange Weeren als groene long kan dienen.
- b. Voorts is indiener van mening dat de noordelijke ontsluiting achter de hand moet worden gehouden en dat de weg onderlangs het Noordeinde allang gerealiseerd had moeten zijn.

Reactie gemeente

- a. De optie om op lange termijn het gebied Julianaweg en omgeving te transformeren naar wonen is serieus bekeken en afgewogen in de structuurvisie. De motieven om hier binnen de planperiode niet

voor te kiezen zijn verantwoord en toegelicht in het ontwerp (zie deel A, bijlage 2).

- b. De noordelijke ontsluiting is samen met de andere varianten onderwerp van onderzoek geweest in de MER voor de 3e ontsluitingsweg. Hieruit is de zuidwestelijke ontsluiting (doortrekking N244) als beter alternatief naar voren gekomen. Aan aanpassing van het verkeersregime op het Noordeinde en een verbeterde bereikbaarheid van het Kleiperk wordt voortvarend gewerkt.

Zienswijze 3

J.C. de Boer, ingediend 13 maart 2008

Samenvatting inhoud

De indiener geeft aan dat de bewoners aan de Dijkgraaf Poschlaan en de Jan Hoekstraat ontzettend veel overlast ervaren van de steeds toenemende verkeersdruk en al vele jaren wachten op de aanleg van de ontsluitingsweg tussen Edam en Volendam.

Daarnaast geeft indiener aan er absoluut tegen te zijn wanneer het bouwverkeer ten gevolge van de Zuidpolder Oost gebruik zou maken van de Dijkgraaf Poschlaan.

Hij verzoekt het college gelijktijdig met de zandopspuiting voor de woningbouwlocatie Zuidpolder Oost, te beginnen met de zandopspuiting van de ontsluitingsweg en deze als bouwweg te gebruiken.

Reactie gemeente

De planning van de nieuwe ontsluitingsweg is een ingrijpende beslissing die een zorgvuldige planvorming vereist. De gemeente streeft daarbij naar een voortvarende besluitvorming en uitvoering.

De realisatie van woongebied Zuidpolder (Dijkwijk) is zeer urgent en zal eerder in de tijd liggen dan de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg.

Zienswijze 4**F. Pelk, ontvangen 14 maart 2008****Samenvatting inhoud**

Indiener vraagt zich af hoe de ambitie van de gemeente om het bedrijventerrein uit te breiden in de richting van de gemeente Zeevang zich verhoudt tot de situatie dat op dit moment 18 bedrijfsgebouwen te koop of te huur staan.

Reactie gemeente

De structuurvisie heeft een tijdsperspectief tot 2020 met een doorkijk naar de lange termijn, en moet dus verder kijken dan een momentopname van te koop staande panden.

Naar aanleiding van deze en andere reacties hebben wij desalniettemin de uitbreidingsoptie richting Zeevang heroverwogen en stellen voor op dit moment hier van af te zien.

Wel blijft er voor de lange termijn een zoekopgave, mede afhankelijk van de daadwerkelijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio en het uitgiftetempo op het regionaal bedrijventerrein Baanste Noord.

Zienswijze 5**J. Schilder, ontvangen 20 maart 2008 en 10 april 2008****Samenvatting inhoud**

- a. Indiener maakt bezwaar tegen het voornemen een studie te doen naar een afmeersteiger voor riviercruiseschepen aan de westzijde van Slobbeland. Men is onder meer bang voor stank en geluidshinder en verzoekt dringend van de studie af te zien. Als suggestie wordt voorgesteld het Noorderhavendijkje bij Van Diepen door te trekken zodat er een pier ontstaat waar aan de ene kant gesaneerde vissersschepen bestemd voor de palingkweek/reproductie hun eindbestemming hebben en aan de andere kant van de pier riviercruiseschepen kunnen afmeren.

- b. Ook wordt gevraagd om de passages over de transformatielocatie "Slobbeland" te schrappen, omdat de voorgestane ontwikkeling zich niet verdraagt met de mogelijkheid voor de bevolking in de zomer aldaar te recreëren en in de winter te worden benut als rustplaats voor foeragerende vogels. Een meer verantwoorde transformatie met een kleiner aantal woningen wordt nog wel aanvaardbaar geoordeeld.

Reactie gemeente

- a. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen, wordt voorgesteld af te zien van de studielocatie van de afmeersteiger bij het Slobbeland en in plaats daarvan de studie te richten op een situering van de afmeersteiger in het verlengde van het Havendijkje.
- b. De in de toekomst beoogde transformatie naar wonen heeft overwegend betrekking op de huidige bedrijvenstrook op Slobbeland. Het grootste deel van Slobbeland houdt een recreatieve bestemming.

Zienswijzen 6, 7, 9, 10, 11, 14, 16, 17, 18 19, 23, 25 en 26**A.R.M. Sinselmeijer e.a., allen ingekomen op of voor 15 april 2008****Samenvatting inhoud**

Indieneren hebben bezwaar tegen de parkeervoorziening, gesitueerd aan de locatie Singel Zuidzijde, al dan niet gecombineerd met een waterberging.

Indieneren vinden dat het vrije uitzicht vanaf de Provinciale weg op de Vestingwal en de daarachter gelegen stad gewaarborgd dient te blijven. Ook een enigszins verdiept aangelegde parkeergelegenheid zal onvolgende soelaas bieden omdat een bemalinginstallatie, lantaarnpalen, bomen, hekwerken en de terreinverharding het uitzicht zullen aantasten.

Bij de aanwijzing van Edam tot Beschermd Stadsgezicht in 1977 is het vrije uitzicht vanaf de zuidzijde op het stadsgezicht van Edam gewaarborgd.

Het voorstel door middel van opname in het structuurplan is in feite de 5^e keer in ruim 10 jaar om op die kwetsbare locatie een parkeervoorziening te realiseren.

Indieners verwijten daarbij het gemeentebestuur opnieuw een dergelijk voorstel te doen zonder alternatieven te onderzoeken. Van de kant van de indieners worden daarbij 2 alternatieven genoemd: de aanpassing van een bestaand parkeerterrein op de hoek Oosthuizerweg-Ambachtstraat (bij Boon BV) of de aanleg van ondergrondse parkeervoorzieningen als dan niet in combinatie met het invoeren van betaald parkeren.

De oplossing van een parkeerterrein in combinatie met een waterberging op een afstand van een paar kilometer ten opzichte van de Lange Weeren vindt men onbegrijpelijk. Enerzijds omdat onderhavige plek daarvoor ongeschikt is en anderzijds omdat andere plekken, bijvoorbeeld in de Zuidpolder beter geschikt zijn.

Om vorenstaande redenen verzoeken de indieners de optie voor een parkeerterrein op de locatie Singel Zuidzijde, eventueel in combinatie met een waterberging, definitief te schrappen. Voorts verzoekt men een gedegen studie te laten verrichten door een onafhankelijk, deskundig bureau naar het parkeren en vooral voor toeristisch bezoek aan Edam.

Reactie gemeente

De door de indieners gevraagde studie naar het parkeren komt er. Een van de vervolgacties op de structuurvisie is namelijk een onderzoek naar het parkeren, toegespitst op de centra van Edam en Volendam. Verwezen wordt naar het in deel A van het structuurplan opgenomen Uitvoeringsprogramma.

De voorgestelde studie is er met name ook op gericht om te onderzoeken of en zo ja op welke wijze een verantwoorde ruimtelijke inpassing van parkeren op deze kwetsbare locatie is te realiseren, en dus geen beleidsuitspraak dat er op de locatie Singel Zuidzijde een permanente parkeergelegenheid komt.

Naar aanleiding van deze en andere ingediende zienswijzen wordt voorgesteld om de studielocatie Singel Zuidzijde in een bredere context te bezien. Als vervolg op de structuurvisie zal voor het centrumgebied van Edam een integrale visie worden opgesteld, waarin behoud van

cultuurhistorische waarden, toerisme, verkeer en parkeren en detailhandelsontwikkelingen in het centrum worden meegenomen. Daarin zullen ook alternatieve oplossingen voor de parkeeropgave onder de loep worden genomen, waaronder de door indieners naar voren gebrachte mogelijkheden.

Bedoelde visievorming zal worden voorbereid in samenspraak met de meest betrokken partijen.

Zienswijze 8

Stichting "Ook vogels hebben bouwdrift", ontvangen 10 april 2008

Samenvatting inhoud

- a. Indieners vinden dat het structuurplan teveel denkt in termen van kwantiteit en capaciteitsvergroting in plaats van kwaliteit en kwaliteitsverbetering. De wens naar kwaliteitsverbetering van het woon- en leefmilieu van de mens krijgt te weinig aandacht.
- b. Overleg over het uitbreiden van het industrieterrein aan de Oosthuizerweg met de gemeente Zeevang acht men nutteloos. Enerzijds omdat het natuurbeschermingsregime eerder strenger dan soepeler zal worden en anderzijds omdat de hogere overheden een dergelijke uitbreiding toch zullen afwijzen.
- c. De Stichting acht het zinvol met het structuurplan in te spelen op de toekomstige schaalvergroting van de gemeente en eventuele mogelijkheden daartoe te presenteren. Met de keus voor verdergaande verstedelijking en het ontwikkelen van regionale voorzieningen, kiest het gemeentebestuur impliciet voor een toekomstig samengaan met Purmerend. De Stichting ziet vergaande samenwerking met Zeevang en Waterland als een wenselijker optie.
- d. Waar het gaat om bouwlocaties zijn indieners van oordeel dat kan worden volstaan met een bouwlocatie. Regionale opvang van woningzoekenden wijzen de indieners af. Het voorziene tekort zal betrekking hebben op woonruimten voor ouderen en een- en tweepersoonshuishoudens. Bij het woningbouwprogramma dient het accent te liggen op het realiseren van duurzame en comforta-

bele (gelijkvloerse, van een lift voorziene) wooneenheden. Wanneer een dergelijke herstructurering wordt doorgevoerd, dan kan zowel in de Zuidpolder als in de Lange Weeren worden volstaan met elk een afrondende schil van ongeveer 300 woningen. Beide schillen dienen tevens om de beroerde huidige landschappelijke inpassing van de grootschalige nieuwbouwwijken te verbeteren.

- e. Indieners zijn tegen de studie naar de mogelijkheid van parkeer-voorziening annex waterberging nabij de Singelweg. De oplossing moet worden gezocht in het betaald parkeren in combinatie met parkeerkelders/garages.
- f. Veel door het gemeentebestuur gewenste ontwikkelingen botsen volgens indieners met de kaders van natuur en landschap. Als voorbeelden worden genoemd het Markermeer dat niet als één blauwe vlek, maar als grootschalig en uniek natuurgebied zou moeten worden opgevat. Ander voorbeeld is de ecologische verbindingszone langs de Purmerringdijk die door indier wordt gemist. Indier stelt dat het gemeentebestuur onbewust of bewust kiest voor een confrontatie tussen verstedelijking en groenontwikkeling, boven gelijk opgaan van rood en groen.

Reactie gemeente

- a. De gemeente maakt, zeker gezien over een langere periode, juist een omslag van groei naar beheer. Kwaliteitsbehoud en kwaliteitsverbetering zijn wel degelijk inzet van het structuurvisiebeleid. Met name is dit terug te vinden in hoofdstuk 5 bij de planbeschrijving.
- b. Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 4.
- c. De structuurvisie is niet het beleidsdocument om uitspraken te doen over toekomstige samenwerking of samengaan, en deze structuurvisie doet dat dan ook op geen enkele wijze. Inzet van deze structuurvisie is om qua woningbouw en voorzieningen overwegend in te spelen op de lokale behoefte.
- d. De uitkomsten van de bevolkings- en woningbehoefteberekeningen laten zien dat, gerekend over een langere periode, beide uitbreidingslocaties nodig zijn, en dat de door de Stichting genoemde

afrondende schillen van 2x300 woningen verregaand onvoldoende zullen zijn.

Het is overigens een misverstand dat de gemeente in belangrijke mate zou bouwen voor de regio. Weliswaar is in het streekplankader (Waterlands Wonen) bepaald dat de Zuidpolder mede een functie heeft voor de regionale behoefte, waar Edam-Volendam overigens zelf deel van uitmaakt. Echter de prognoses laten zien dat de beoogde woningbouw in overwegende mate nodig zal zijn voor de eigen lokale woningbehoefte.

Om in te spelen op de lokale woningbehoefte is een gedifferentieerd woningbouwprogramma nodig dat inderdaad voldoende plaats inruimt voor de door de Stichting genoemde duurzame en comfortabele gelijkvloerse van een lift voorziene wooneenheden. Daarnaast is er een zeer groot tekort aan woningen voor starters, onder wie veel (aanstaande) jonge gezinnen. De structuurvisie voorziet daarom in een programma voor meerdere doelgroepen.

- e. Verwezen wordt naar het antwoord op de zienswijzen 6 e.a.
- f. Inzet van de structuurvisie is nadrukkelijk wel bescherming van natuur en landschap. Bovendien hebben groenblauwe recreatieve ontwikkelingen duidelijk hun plek gekregen in deze structuurvisie. Een prominent voorbeeld van samengaan van groen en rood is de geprojecteerde te ontwikkelen recreatieve groenstructuur. Verder is in de afweging tussen rood en groen nadrukkelijk gekozen voor het open en groen houden van de Purmer, voor het beschermen van de polder Zeevang en het Markermeer. Dat de hoofdstukken landschap en ecologie achter in het rapport staan is niet symbolisch voor het belang dat de gemeente hier aan hecht. Overigens stellen wij naar aanleiding van de zienswijze van de Stichting wel voor de structuurvisiekaart en beschrijving als volgt aan te passen:
 - het Markermeer krijgt een aanduiding "Water met natuurwaarden";
 - ter plaatse van de Purmerringvaart zal de aanduiding "ecologische verbindingszone" op de plankkaart en in de planbeschrijving worden toegevoegd.

Zienswijze 12

Ondernemersvereniging Edam, ontvangen 14 april 2008

Samenvatting inhoud

- a. In de kern van het structuurplan gaat het er volgens de indiener om voldoende industrieterreinen en de extra zoekopdrachten te realiseren. Indiener meent dat wanneer die zoveel mogelijk naar de Purmer worden verplaatst, dit zowel voor Edam als Volendam belangrijke verbeteringen teweeg kan brengen, met name met betrekking tot de kwaliteit van de woon-werkomgeving in de gemeente. De ruimte die vrij of beschikbaar komt zou benut kunnen worden voor woningbouw. Een verhouding van 10.000 tot 12.000 inwoners voor Edam ten opzichte van 25.000 tot 27.000 inwoners voor Volendam is daarbij een mooie gemeentelijke woonverhouding.
Het verplaatsen van het industrieterrein naar de Purmer is ook in ruimtelijk opzicht de beste oplossing. De gebouwen zouden daarbij uit milieuoogpunt moeten worden voorzien van een groen milieudak, hetgeen milieuvriendelijk is en leidt tot kostenbesparing.
- b. Naast de bewonersgroei die Edam ontbeert, ontbreekt ook nog steeds een trekker zoals een supermarkt in het centrum van Edam.
- c. Met betrekking tot het studieonderzoek naar de parkeergelegenheid bij de Singelweg verzoekt indiener ook de mogelijkheid van andere plekken voor wateropvang in ogenschouw te nemen. Daarnaast verzoekt indiener om naast de Singelweg ook andere plekken rondom Edam als parkeerplek te onderzoeken en aan te wijzen.
Het wat grotere parkeeraanbod op de Kaasmarkt en het toekomstige Baanplein kan nog versterkt worden met een uitbreiding van de ondergrondse parkeergarage bij het Korsnäs.
- d. Indiener is verder van oordeel dat er een plan moet komen waarmee de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers wordt vergroot.
- e. Verder verdient het waterfront van Edam extra aandacht om aantrekkelijker en verbeterd te worden ten behoeve van het groeiende

watertoerisme. De Nieuwehaven behoeft met betrekking tot dit onderwerp een opwaardering voor aanleggelegenheden voor de bootjes. Zo nodig met een kleine binnenhaven.

Reactie gemeente

- a. Transformatie van het huidige bedrijventerreinen (in casu het gebied Julianaweg en omgeving) naar wonen, is onderwerp van afweging geweest in de structuurvisie. Om meerdere redenen (onder andere economische uitvoerbaarheid, ontwikkelingsmogelijkheden van de "blijvers", belang van in stand houden groene buffer tussen Purmerend en Edam-Volendam) is hier niet voor gekozen. De door indiener aangegeven toekomstige inwonertallen voor Edam en Volendam gaan ver uit boven een autonome ontwikkeling en opvang eigen behoefte en beschouwen wij als weinig realistisch.
- b. De mogelijkheden ter zake zijn uitvoerig bekeken in de detailhandelsstructuurvisie. Inzet voor centrum Edam is behoud van het bestaande aanbod en handhaving van het huidige verzorgingsniveau. Realiteit is dat de fysiek-ruimtelijke mogelijkheden voor grootschalige winkelvoorzieningen, met daaraan gekoppeld een omvangrijke verkeers- en parkeerbehoefte, ontbreekt in het kwetsbare kleinschalige en beschermde stadsgezicht Edam.
- c. De structuurvisie geeft ook andere locaties die in ogenschouw genomen zullen worden voor het vervullen van de wateropgave. Wat betreft het parkeren wijzen wij op een van de geplande vervolgacties die in hoofdstuk 5 zijn genoemd: opstellen van gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP), met als 1e prioriteit het opstellen van een parkeernota, toegespitst op de centra van Edam en Volendam. Voor Edam-centrum zal bovendien, als vervolg en uitwerkingsopgave op de structuurvisie, een integrale visie voor Edam-centrum worden opgesteld (uitwerkingsopgave). Daarin zullen de door indiener genoemde suggesties worden meegenomen.
- d. De verkeersveiligheid is een permanent aandachtspunt en zal ook onderdeel vormen van genoemd verkeers- en vervoersplan.

- e. Het programmapunt verbeteren aanlegmogelijkheden voor plezier-
vaartuigen in de Nieuwehaven zal in de structuurvisie worden op-
genomen.

Zienswijze 13

D. Schouten, ontvangen 14 april 2008

Samenvatting inhoud

- a. Indiener citeert een passage uit het ontwerp, waarbij voor de agrarische bouwpercelen aan de Oosterweg de mogelijkheid wordt opengelaten te komen tot een transformatie naar een woonerf. Hij meent dat nu alleen de Oosterweg is genoemd, men is vergeten dit ook te doen voor de Edammerweg. Om te komen tot een gelijkmatige verdeling, zou de indiener graag zien dat zijn perceel aan de Edammerweg eenzelfde behandeling krijgt als de percelen aan Oosterweg.
- b. Tevens wordt aandacht gevraagd voor het verkeer aan de Edammerweg. Mocht Purmerend de Baanste Noord gaan realiseren, zal de weg Edammerweg, Westerweg en Kwadijkerlaantje worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De weg wordt ter hoogte van de Westerweg afgesloten en zal overgaan in een fietspad. Hierdoor wordt de Edammerweg "doodlopend" en kan alleen via de ringvaart ontsloten worden. Wanneer ook nog de kruising N244-Oosterweg wordt gereconstrueerd en afgesloten, dan is perceel van indiener alleen nog ontsloten via het Groot-Westerbuiten.

Reactie gemeente

- a. De hoofdinzet van beleid is continueren van de agrarische functie. De terugvaloptie ligt in de sfeer van ruimte voor ruimte. Deze benadering kan ook gelden voor de Edammerweg. De plankaart zal op dit punt worden aangepast.
- b. In het kader van de planvorming rond de N244 zal hier naar gekeken moeten worden; hierbij de kanttekening dat het Purmerends grondgebied betreft.

Zienswijze 15

Vereniging "Denken voor doen", ontvangen 10 april 2008

Samenvatting inhoud

- a. Indienen zijn van oordeel dat als je uitgaat van de wenselijkheid om de karakteristieken van Edam-Volendam als IJsselmeergemeente te behouden voor huidige en toekomstige generaties, dan een te sterke verstedelijking ongewenst is. Indienen adviseren het aanbod van woningen en bedrijfsterrein niet langer te laten groeien, maar juist te minimaliseren en wellicht zelfs te verkrappen om de eigen identiteit en kwaliteit te behouden.
- b. Voorts adviseren indienen om door te gaan met woningbouw op inbreilocaties. Om de cultuurhistorische waarden en bestaande groene ruimte te behouden, zijn indienen net als bij de Zuidpolder tegen woningbouw in de Lange Weeren. Bovendien vindt men dat bebouwing in de Lange Weeren het risico verhoogt dat de gemeente er niet in zal slagen om te bewerkstellingen dat De Purmer "een grootschalig open groen agrarisch gebied" blijft.
- c. Op het gebied van bedrijventerreinen adviseren indienen een totale stop in combinatie met een herziening van het beleid. Bevorder het vertrek van bedrijven die veel vierkante meters innemen in combinatie met een klein aantal werknemers, ongeacht hoe lang ze al in de gemeente zijn gevestigd. Bevorder de verhuizing van alleen de arbeidsintensieve bedrijven van locaties die geschikt zijn voor woningbouw naar de gerenoveerde bedrijventerreinen. Uitvoering van onze zienswijze kan leiden tot een significante versterking van de leefbaarheid voor huidige en toekomstige inwoners. Ook kan de gemeente aantrekkelijk blijven voor een belangrijke bedrijfstak in ontwikkeling: het kwaliteitstoerisme.
- d. De aanleg van een parkeerterrein aan de Singelweg achten indienen niet nodig en onwenselijk. Doorgaans is er voldoende ruimte bij de terreinen bij Boon, bij EVC en bij de Grote Kerk, allemaal op loopafstand van het historisch centrum. De oplossing moet vooral gezocht worden in het weren van het langsparkeren en in ondergronds parkeren waar mogelijk. Opval-

lend is dat toeristen op dit moment onvoldoende verwijzing krijgen naar parkeerterreinen aan de rand van Edam.

Reactie gemeente

- a. De structuurvisie is het resultaat van een afweging waarbij naast de groene kwaliteiten nadrukkelijk ook het belang van het voorzien in de eigen woningbehoefte en de behoeften van de bedrijven zijn meegenomen.
- b. De structuurvisie formuleert beleid voor de periode tot 2020, maar geeft ook een doorkijk naar de lange termijn. Wij achten wat betreft de toekomstige woningbouw in de gemeente een én/én beleid noodzakelijk en kwalitatief verantwoord: benutten van inbreidingslocaties en op een zorgvuldige en gefaseerde wijze bouwen in de Zuidpolder en (op langere termijn) in de Lange Weeren.
- c. Wat betreft de ruimte voor bedrijven, is in de structuurvisie gekozen voor een selectieve en niet-expansieve beleidslijn: slechts beperkt ruimte bieden voor meer bedrijventerrein binnen de gemeente, een belangrijke opvangfunctie van Baanste Noord voor zwaardere Edamse en Volendamse bedrijven die uit hun jasje groeien en transformatie van Julianaweg en omgeving naar lichtere bedrijvigheid.
- d. De nog op te stellen parkeernota zal zijn toegespitst op het parkeren in de centra van Edam en Volendam en meerdere oplossingsmogelijkheden onder de loep nemen. In de op te stellen integrale visie voor Edam-centrum zal het parkeervraagstuk worden meegenomen. In dit verband wordt ook verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen 6 e.a.

Zienswijzen 20 en 21

J. de Boer en J. Lankhorst, ontvangen 14 april 2008

Samenvatting inhoud

Indieners vragen aandacht voor de verkeershinder als gevolg van de hoge verkeersintensiteit op de Dijkgraaf Poschlaan. Ook is men bang

dat de verkeersdruk op de Dijkgraaf Poschlaan alleen maar zal toenemen als gevolg van het bouwverkeer van de toekomstige Zuidpolder.

Vanwege bovenstaande aandachtspunten wordt gevraagd:

- neem een versneld besluit over de aanleg van de ontsluitingsweg, voor aanvang van de bouwwerkzaamheden;
- probeer een tijdelijke aanvoerroute via de Zeddeweg te Volendam eens uit, het is natuurlijk geen vanzelfsprekendheid dat alle verkeer langs de Dijkgraaf Poschlaan moet;
- verwijder de verwijzingsborden die nu al/nog het vrachtverkeer via de Dijkgraaf Poschlaan leiden;
- doe nu een geluidsmeting bij de woningen in de buurt van de weg;
- zorg voor een goede controle van de naleving van de snelheidsbeperking van 50 km/h die op de weg geldt;
- doe een fijn stofmeting bij de woningen in de buurt van de weg.

Reactie gemeente

Uit het onderzoek van Goudappel & Coffeng blijkt dat de verkeersafwikkeling van de nieuw te realiseren wijk Zuidpolder op een verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld via Zuidpolderlaan, Dijkgraaf Poschlaan en Julianaweg.

De start van de ontwikkeling van de Dijkwijk ligt eerder in de tijd dan de realisatie van de 3^e ontsluitingsweg. Er kan dus niet op gerekend worden dat deze weg reeds bij aanvang een rol speelt bij de afwikkeling van het bouwverkeer. Overigens zal het bouwverkeer niet leiden tot een onaanvaardbare toename van de verkeersbelasting. Voor zover noodzakelijk en haalbaar, zullen bij de uitvoering van het "plan van aanpak infrastructuur Zuidpolder" aanvullende verkeersmaatregelen worden overwogen.

Zienswijze 22 **"Vereniging tot behoud van het Noordeinde", ontvangen** **14 april 2008**

Samenvatting inhoud

Indieners hebben ernstige bezwaren tegen de zogenaamde 100% bereikbaarheid voor toeristenbussen van het parkeerterrein achter Spaander vanwege de overlast die hierdoor wordt ondervonden. Indieners begrijpen niet dat bezoekers bij mooi weer geen 400 m over het Noordeinde naar het Havengebied zouden kunnen lopen.

Men heeft ook bezwaar tegen de genoemde mogelijkheid van een weg onderlangs het Noordeinde, waarover in het structuurplan wordt gesproken.

Indieners wijzen er verder op dat de authentieke en kleinschalige omgeving van de dijk ter plaatse een waardevol gebied is, dat door de aanleg van een afrit (afrit bij Wullempie) ernstig wordt aangetast. Dit is bovendien strijdig met het rijks- en provinciaal beleid ten aanzien van buitendijkse ontwikkelingen en het monumentale karakter van de dijk ter plaatse.

Samenvattend zijn indieners van oordeel dat het ontwerpstructuurplan voor wat betreft de uitgangspunten voor het Noordeinde en de voorgestelde verkeersoplossingen uitgaat van oneigenlijke argumenten, geen algemeen doel dient en schadelijk is voor het aanzicht en leefmilieu van een karakteristiek gebied in de gemeente.

Reactie gemeente

De keuze voor de afrit Noordeinde doorloopt een afzonderlijke procedure.

Zienswijze 24 **Vereniging "Weg met die weg", ontvangen 15 april 2008**

Samenvatting inhoud

Primair stellen indieners tegen de aanleg van de zogenaamde 3^e ontsluitingsweg te zijn. Voor zover de aanleg uiteindelijk toch noodzakelijk wordt geoordeeld, dan willen indieners zich met hun zienswijze richten op:

- de ligging van de weg;
- de wijze waarop de weg landschappelijk wordt ingepast.

Met betrekking tot het eerste punt wil men de weg precies in het midden van het gebied hebben vanwege de belangen van de bewoners aan de beide zijden en verder recht aansluitend op de Dijkgraaf Poschlaan met aldaar een rotonde.

Ten aanzien van de landschappelijke inpassing is men van oordeel dat de weg verdiept/verzonken moet worden aangelegd, zonder geluidsschermen, met dicht aangesloten boombeplanting, als 50 km/h-weg en spaarzaam verlicht.

Indieners herhalen dat een aanleg in het midden van het gebied met gelijke afstanden naar beide randen, juist vanwege de grote verwachte verkeersstroom dat naar het oordeel van indieners bovendien ook voor een aanmerkelijk deel zal bestaan uit vrachtverkeer, zwaarder moet wegen dan een aanleg meer uit het midden om versnippering van de groene ruimte te voorkomen.

Reactie gemeente

De keuze voor het tracé doorloopt een afzonderlijke procedure.

Zienswijze 27 Scholtens Projecten, ontvangen 11 april 2008

Samenvatting inhoud

- a. Indiëners hebben er bezwaar tegen dat de Lange Weeren voor het eerst in 2014 in ontwikkeling wordt genomen en pleiten voor een tijdstip dat niet later dan 2010 zal liggen. Om dat te bereiken zal nog in deze raadsperiode met de bestemmingsplanprocedure moeten worden gestart.
- b. Daarnaast wordt de volledige gemeentelijke wateropgave in het kader van "Ruimte voor water" afgewenteld op het gebied van de Lange Weeren. Men vreest dat hierdoor de plancapaciteit van het gebied, met name de woningbouwreserve voor de toekomst, wordt aangetast. Ook zou in het structuurplan een grotere plancapaciteit kunnen worden opgenomen, zonder dat hiermee de landschappelijke randvoorwaarden geweld worden aangedaan.

Reactie gemeente

- a. De nog beschikbare woningbouwcapaciteit in de gemeente zal voor een langere termijn in de woningbehoefte moeten voorzien. Een gefaseerde ontwikkeling en een zorgvuldige woningbouwprogrammering zijn daarbij sleutelwoorden. Realisatie van de wijk Zuidpolder en een aantal strategische inbreidingslocaties liggen in de tijd vóór de locatie Lange Weeren.
- b. De structuurvisie geeft aan dat de locatie Lange Weeren een bijdrage moet leveren in de opvang van het waterbergingsstekort. Daarnaast noemt de structuurvisie ook andere locaties die bij het zoeken naar een oplossing van de wateropgave zullen worden betrokken.
De in de structuurvisie genoemde woningcapaciteit voor Lange Weeren (1.160 woningen) is indicatief en niet dwingend, uitgaande van een gedifferentieerd aanbod, met plaats voor groen- en/of watergebonden wonen. Overigens geldt als basisvoorwaarde voor het kunnen ontwikkelen van de locatie Lange Weeren dat deze locatie uit de begrenzing van de rijksbufferzone Waterland wordt gehaald.

Zienswijze 28 Vereniging "Oud Edam", ontvangen 1 april 2008

Samenvatting inhoud

- a. Monumentenzorg
In februari 2008 is door de Erfgoedinspectie een inspectierapport opgesteld over de instandhouding van de rijksmonumenten in de gemeente Edam-Volendam. In het rapport staan belangrijke aanbevelingen. Daarnaast is er de aanbeveling een integraal beleidsplan te ontwikkelen voor monumentenzorg en het beschermd stadsgezicht. Wij verzoeken het onderdeel Monumentenzorg, waaronder de afwikkeling van de aanbevelingen van de Erfgoedinspectie, op te nemen in het uitvoeringsprogramma genoemd in hoofdstuk 6.
- b. Parkeren
Indiëners missen een parkeeronderzoek voor het centrum van Edam. Het gevolg hiervan is dat er geen duidelijk beeld bestaat of het parkeren nu een bewonersproblematiek, bezoekersproblematiek of beide betreft.
De inrichting van een permanent parkeerterrein aan de Singelweg Zuidzijde is voor indiëners niet bespreekbaar. De reden hiervoor is dat dit gebied onderdeel uitmaakt van het Beschermd Stadsgezicht, zoals dat door de Minister van C.R.M. bij besluit van 24 augustus 1977 is aangewezen en later is vastgelegd in het bestemmingsplan Stadsgezicht Edam.
- c. Voor het Korsnäsgebied is men van oordeel dat deze woningbouwlocatie benut moet worden voor wonen met zorg. Er wordt verzocht deze visie voor te leggen aan de projectontwikkelaar.
- d. Met betrekking tot de aanpassing van de Singelweg in verband met de toename van het verkeer uit de Zuidpolder, willen indiëners benadrukken dat dit niet mag leiden tot een aantasting van de vesting.
- e. Eerder hebben indiëners verzocht een beleid te ontwikkelen met betrekking tot stolpboerderijen, die ook in de Purmer voorkomen.

- f. Indieneren verzoeken gezien de cultuurhistorische waarde en landschappelijke ligging voor dit deel van de Waterlandse Zeedijk een beschermingszone van 100 m te hanteren.
- g. Het bedrijventerrein Oosthuizerweg grenst aan het Beschermd Stadsgezicht en verdere uitbreiding is naar de mening van indieneren daarom niet wenselijk zolang de Baansteer nog mogelijkheden biedt tot vestiging van bedrijven.

Reactie gemeente

- a. Wij nemen de ontwikkeling van monumentenbeleid op in het uitvoeringsprogramma.
- b. Een van de in de structuurvisie opgenomen vervolgcacties is opstellen van gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP), met als 1^e prioriteit het opstellen van een parkeernota in 2009, toegespitst op de centra van Edam en Volendam. Daarin zullen de door indiener genoemde vragen aan de orde komen. Ook in de op te stellen integrale visie Edam-centrum zal het parkeren, inclusief de optie Singelweg Zuidzijde aandacht krijgen. Verwezen wordt ook naar de beantwoording van zienswijze 6 e.a.
- c. Circa 30 woningen worden gereserveerd voor senioren. Wellicht kan zorg geleverd worden vanuit de Meermin.
- d. Bij de eventuele aanpassingen van de Singelweg zal uiteraard rekening worden gehouden met de randvoorwaarden die gesteld worden vanwege het beschermd stadsgezicht.
- e. Bij het te ontwikkelen monumentenbeleid zal dit beleid worden meegenomen.
- f. Voor de Waterlandse Zeedijk geldt in beginsel een beschermingszone van 100 m vanaf de teen van de dijk (zie ook deel A van structuurvisie, paragraaf 3.7). Voor de Zuidpolder hebben de provincie en het Hoogheemraadschap ingestemd met 75 m.
- g. De structuurvisie wordt op dit punt aangepast. Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 4.

Zienswijze 29
Zeilmakerij Jan Schokker, ontvangen april 2008

Indiener ziet interessante herontwikkelingsmogelijkheden voor zijn locatie in de sfeer van bijvoorbeeld de horeca. Hoewel ons bedrijf in principe niet van plan is te verhuizen, hebben wij aan de heer Veerman voorgesteld om in ruil voor ons perceel onder voorwaarden te verhuizen naar een nieuw perceel op locatie de Parel. Dan kunnen de recreatieve doelstellingen aan de zuidkant van de Haven en de woondoelstellingen op Slobbeland gerealiseerd worden. Tevens wordt het vrachtverkeer langs het Zuideinde en de Zeestraat beperkt en komt een deel van de Oude Haven vrij voor nieuwe plannen. Wij willen hierover graag met u in gesprek.

Reactie gemeente

De structuurvisie maakt herontwikkeling van de locatie van indiener in principe mogelijk. Daarbij wordt aangetekend dat een eventuele herontwikkeling primair een zaak is van marktpartijen.

3. Samenvatting en beantwoording overlegreacties

15

1. Gemeente Purmerend

Samenvatting inhoud

- a. U kiest voor de periode 2020-2040 voor een kwantitatief bouwprogramma met als uitgangspunt bouwen voor de eigen bevolking. Voor de Purmer Oost is er geen aanleiding, ook op de langere termijn, om een verstedelijkingsclaim te leggen op de Purmer. In het kader van de huidige regionale visievorming, kiest Purmerend wel voor een woningbouwprogramma boven de eigen behoefte. De gemeente heeft ruimte gereserveerd voor compensatie in de Purmer Oost in de vorm van een recreatiegebied en/of bos ingeval woningbouw in het Purmerbos noodzakelijk is. De gemeente verzoekt rekening te houden met een recreatiegebied en/of bos in de huidige groene open buffer tussen Edam en Purmerend en de Purmer Zuid, richting IJpendam.
- b. U houdt rekening met verdere uitbreiding van bedrijventerrein Oosthuizerweg op grondgebied van Zeevang. Wij wijzen deze optie af, in verband met nationaal landschap, natuurwetgeving en als belangrijkste argument dat Baanstee-Noord in combinatie met herstructurering van bestaande bedrijfsterreinen voldoende ruimte biedt om in de behoefte te voorzien.

Reactie gemeente

- a. Conform de Visie Waterland kan er op termijn aanleiding zijn de groene bufferfunctie van het gebied ten noorden van de N244 tussen Edam en Baanstee-Noord te versterken, door bijvoorbeeld een groene recreatieve inrichting, in samenhang met eventuele toekomstige woningbouw in het Purmerbos. Dit is mogelijk aan de orde op lange termijn na 2020 en is afhankelijk van nader toekomstig onderzoek en overleg. Vooralsnog gaat de structuurvisie uit van continuering van de agrarische functie van de Purmer Oost en behoud van de openheid, met de aantekening dat de uitkomst van toekomstig overleg en onderzoek kan leiden tot een besluit tot wijziging van de structuurvisie op dit punt.

- b. Naar aanleiding van deze en andere reacties hebben wij de uitbreidingsoptie richting Zeevang heroverwogen en stellen voor op dit moment hier van af te zien.
Wel blijft er voor de lange termijn een zoekopgave, mede afhankelijk van de daadwerkelijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio en het uitgiftetempo op het regionaal bedrijventerrein Baanstee-Noord.

2. Gemeente Zeevang

Samenvatting inhoud

In het ontwerpplan wordt de mogelijkheid van een beperkte uitbreiding van het bedrijventerrein Oosthuizerweg nadrukkelijk opgehouden. Deze uitbreidingsrichting is beoogd in noordelijke richting en wel op grondgebied van de gemeente Zeevang. Reeds in 2000 heeft onze gemeente in reactie op de toenmalige structuurvisie aangegeven geen medewerking te zullen verlenen aan die beoogde uitbreiding van dit bedrijventerrein. Wij zien geen aanleiding tot een wijziging van dit standpunt en herhalen dat de gemeente Zeevang geen medewerking zal verlenen aan de uitbreiding van dit bedrijventerrein op Zeevangs grondgebied. Wij verzoeken u de Structuurvisie op dit onderdeel aan te passen en deze beoogde uitbreidingsrichting uit het plan te schrappen.

Reactie gemeente

Naar aanleiding van deze en andere reacties hebben wij de uitbreidingsoptie richting Zeevang heroverwogen en stellen voor op dit moment hier van af te zien.
Wel blijft er voor de lange termijn een zoekopgave, mede afhankelijk van de daadwerkelijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio en het uitgiftetempo op het regionaal bedrijventerrein Baanstee-Noord.

3. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Samenvatting inhoud

- a. Om de effecten van de verhardingstoename te compenseren zal het wateroppervlak moeten worden uitgebreid. Wij verzoeken u om tijdig in overleg met het Hoogheemraadschap te bepalen hoeveel het oppervlaktewater moet worden uitgebreid ter compensatie van de verhardingstoename. Het Hoogheemraadschap kan vrij eenvoudig per peilgebied bepalen met welk compensatiepercentage rekening kan worden gehouden. Het is niet verstandig om uit te gaan van een richtlijn van 10%, zoals die in het structuurplan wordt aangegeven. Voor elk watersysteem/peilgebied is de compensatieverplichting verschillend en kan daarom anders uitvallen dan verwacht. Over de exacte invulling van de compenserende maatregelen treden wij graag met u in overleg. Dempingen dienen één op één te worden gecompenseerd.
- b. Op bladzijde 4 van het structuurplan wordt gesproken over het combineren van parkeren en waterberging. Geparkeerde auto's kunnen voor een emissie van vervuilende stoffen (bijvoorbeeld in de vorm van oliën en PAK's) veroorzaken. Het is daarom zaak om te bepalen hoe deze twee gebruiken zorgvuldig op elkaar kunnen worden afgestemd. Aan de hand van gebruikgegevens en gegevens over de uitvoering van deze oppervlakken, kan vanuit waterkwaliteitsbelangen worden geadviseerd om een zuiverende randvoorziening voor een lozingspunt te plaatsen.
- c. In het structuurplan is de ligging van de waterkering niet aangegeven. Wij verzoeken u de ligging en de verschillende typen waterkeringen, zoals die is aangegeven in de bijlage, over te nemen in het structuurplan.
- d. In het structuurplan wordt gesproken over het reserveren van ruimte voor dijkverbeteringen. Voor de primaire waterkeringen rond Edam dient inderdaad rekening te worden gehouden met de extra ruimte die benodigd is voor de dijkversterking.
- e. In paragraaf 3.7 Wateropgave worden de waterkeringen behandeld. Het zou beter passen om de waterkeringen in een aparte pa-

ragraaf te behandelen, aangezien dit een heel ander taakveld behelst dan watersystemen.

Reactie gemeente

- a. Naar aanleiding van deze reactie zal de formulering van het compensatiebeleid worden aangepast in de structuurvisie. De eerdergenoemde richtlijn van 10% wordt geschrapt uit de structuurvisie. Als in de toekomst de genoemde ontwikkeling daadwerkelijk juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt, zal uiteraard water-toetsoverleg plaatsvinden met het Hoogheemraadschap.
- b. Bij het onderzoek naar de haalbaarheid van deze voorziening zal dit advies worden betrokken.
- c. De waterkeringen zullen in een figuur worden opgenomen in de structuurvisie.
- d. De ruimtereserveringen voor dijkverbeteringen zijn gewaarborgd in het vergunningentraject in het kader van de Keur. Ter plaatse van de locatie Zuidpolder is een zone van 75 m overeengekomen.
- e. Alle watergerelateerde aspecten zijn geclusterd in twee paragrafen; "wateropgave" en een toelichtende paragraaf "bodem en water". Gezien de uiteenlopende specialistische onderwerpen die in deze structuurvisie aan bod komen, houdt dit het document overzichtelijk en leesbaar. Om die reden hechten wij er aan dat de huidige indeling gehandhaafd blijft.

4. Industrie- en bedrijvengroep Edam Volendam (IBEV)

Samenvatting inhoud

- a. Van de locaties Oosthuizerweg en Baanste-Noord is bekend dat zij flink worden vertraagd in de uitgifte vanwege procedures. De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen zal die zelfde procedures moeten doorlopen en vergt dus heel veel tijd. Om deze reden zijn wij van mening dat het noemen van een verkenning naar nieuwe locaties te licht opgevat is. Om daadwerkelijk uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen haalbaar te maken voor 2010-2020

zullen daadwerkelijk locaties moeten worden aangewezen en de procedures daartoe moeten worden opgestart.

- b. Het geleidelijk transformeren van het bedrijventerrein Julianaweg naar lichtere bedrijvigheid mag er niet toe leiden dat zittende bedrijven op den duur worden belemmerd in de uitoefening van hun bedrijf. De te stellen randvoorwaarden voor intensivering/uitbreiding mogen derhalve niet te strikt worden gesteld. Wij stellen voor deze nader te stellen randvoorwaarden in overleg met de IBEV, Kamer van Koophandel en eventueel de betreffende zware bedrijven te bepalen.

Reactie gemeente

- a. Voor de periode 2010-2020 is een behoefte aan uit te geven bedrijfsterrain voorzien, die zal moeten worden opgevangen door een combinatie van het benutten van de mogelijkheden van het terrein aan de Oosthuizerweg, Baansteer-Noord en een transformatie van het bedrijventerrein aan Julianaweg en omgeving naar lichtere c.q. minder belastende vormen van bedrijvigheid door het benutten van kansen voor verplaatsing van zware bedrijven naar Oosthuizerweg en Baansteer-Noord.

Mede naar aanleiding van meerdere ingediende reacties wordt op dit moment afgezien van verkenning van de uitbreidingsrichting Zeevang. Wel zal de daadwerkelijke bedrijfsterrainbehoefte en -uitgifte in gemeente en regio op de voet worden gevolgd en stellen wij voor in 2012 een evaluatiemoment in te bouwen. Afhankelijk van de uitkomsten van deze evaluatie wordt dan besloten of er aanleiding is om over te gaan tot aanwijzing van meer bedrijfsterrain.

- b. In de structuurvisie wordt op hoofdlijnen de richting bepaald van de stedenbouwkundige randvoorwaarden, waarbinnen de herstructurering van dit gebied zich zal moeten voltrekken. Bij de verdere uitwerking hiervan, al dan niet in combinatie met een eventueel op te stellen plan van aanpak, zal nader overleg plaatsvinden met partijen en worden stilgestaan bij de vraag welke rol betrokken partijen daarbij kunnen spelen.

5. Kamer van Koophandel Noordwest-Holland

Samenvatting inhoud

- a. De visie op wonen/economische functies komt minder goed tot zijn recht. Wij staan een meer evenwichtige benadering voor. In de inleiding staat genoemd dat verschillende lopende en afgeronde beleidsstudies vragen om inpassing in een integraal ruimtelijk kader. Ons wordt niet duidelijk welke consequenties de genoemde beleidsstudies hebben voor het structuurplan. Ook missen wij hier een inhoudelijke beschrijving van de regiovisie Waterland 2040 die gevraagd is.
- b. U gebruikt in de beschrijving van de werkgelegenheid en bedrijvigheid verouderde cijfers uit het streekplan 2003. Actuelere cijfers zijn onder meer bij ons beschikbaar.
- c. Wij zien graag dat u een bedrijvenstrategie formuleert waar onderwerpen bedrijventerrein opgave, intensivering, herschikking en kwaliteitsverbetering openbare ruimte aan de orde komen.
- d. Het doortrekken van de N244 tot aan de Dijkgraaf Poschlaan is het belangrijkste infrastructurele project wat in het ontwerp wordt genoemd. Wij ondersteunen dit project omdat het een toekomstvaste oplossing biedt voor de afwikkeling van verkeer van en naar de kernen. Wij nemen aan dat u voor de "groene zone" tussen Edam-zuid en Volendam bovenwijkse voorzieningen voorstaat, zoals vermeld in paragraaf 4.5. Het wordt echter niet duidelijk om welke voorzieningen het gaat, wanneer stappen worden ondernomen om tot uitvoering te komen en waar deze globaal een plek zouden moeten krijgen. Ons standpunt is dat hier naast voorzieningen ook economische functies, mogelijk gecombineerd met wooneenheden, goed passen. Deze functies zouden zoveel mogelijk moeten aansluiten op de zone tussen de woonbebouwing en de Dijkgraaf Poschlaan en de door te trekken N244.
- e. U benoemt in dit ontwerpstructuurplan het Korsnästerrein als herstructureringslocatie voor woningbouw. Dit vinden wij een gemiste kans voor de binnenstad van Edam om het palet aan functies van de binnenstad duurzaam te versterken.

- f. Wij staan volledig achter de inrichting van een parkeerterrein aan de Singel Zuidzijde gecombineerd met een waterbergingsfunctie. Dit onderwerp wordt uitgewerkt in een nader onderzoek. Wij vinden dit te licht aangezet en zien graag een concreet stappenplan met planning.
- g. Slobbeland
Wij zijn met u van mening dat een opwaardering van dit gebied noodzakelijk is. Dit kan echter ook bereikt worden door herstructurering waarbij verschillende lichtere bedrijven op hun plek kunnen blijven zitten.
- h. Julianaweg en omgeving
Dit structuurplan zet in op transformatie naar lichtere c.q. minder belastende vormen van bedrijvigheid door het benutten van kansen voor verplaatsing van zware bedrijven naar Oosthuizerweg en Baansteer-Noord. Voor de lange termijn staat u deze transformatie voor het gehele bedrijventerrein voor, en voor de korte termijn op de bedrijvenstrook aan de Hyacintenstraat/Lupinestraat. De vrijgekomen ruimte in de zone langs de woonbebouwing zou dan benut kunnen worden voor lichtere bedrijvigheid mogelijk in combinatie met bedrijfswoningen en/of wooneenheden. Wij staan achter deze ontwikkeling, maar missen een concrete aanpak. Graag zien wij vermeld dat met de betrokken bedrijven, de IBEV en de Kamer van Koophandel een gezamenlijk plan wordt opgesteld.

Reactie gemeente

- a. In de structuurvisie wordt op een integrale wijze en vooral op hoofdlijnen de gewenste ontwikkelingsrichting van het ruimtelijke beleid van de gemeente voor de middellange en langere termijn geschetst. Dit impliceert dat daarmee voorshands de relatie wonen-werken voldoende is beschouwd. Voor zover de resultaten van gemeentelijke beleidsstudies beschikbaar zijn, is daarmee in de onderhavige structuurvisie rekening gehouden. Waar het gaat om de relatie tussen de onderhavige structuurvisie en de regiovisie Waterland 2040, is met de onderhavige structuurvisie vooral beoogd input te leveren voor deze regiovisie.

- b. De gehanteerde cijfers zullen worden vervangen door actuelere cijfers.
- c. Wij onderschrijven de mogelijke meerwaarde van een bedrijventerreinstrategie, maar vinden de uitwerking hiervan, mede gelet op het specifieke karakter van dit onderwerp en de gedetailleerdheid, niet passen binnen een structuurvisie.
- d. Op dit moment is het gebied langs de Zuidpolderlaan en de Dijkgraaf Poschlaan ingericht als een open gebied met een recreatieve gebruikswaarde en een accent op groenblauwe functies. Met de "groene zone" wordt het open gebied bedoeld tussen de woonbebouwing van Edam (Edam-Zuid) en Volendam (Blokrouw). Voor zover wordt besloten om in dit gebied de aanleg van de 3^e ontsluitingsweg, in casu een nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Dijkgraaf Poschlaan naar het kruispunt N244/247 te realiseren, dan gelden verder de volgende uitgangspunten:
- een plek geven (geheel of gedeeltelijk) aan de wateropgave;
 - voortzetten/doortrekken in oostelijke richting van de bestaande groenblauwe geleiding;
 - inrichten als "landschapspark";
 - streven naar een maximale maat van de open ruimte.

In dit gebied worden dus geen bovenwijkse voorzieningen voorgestaan anders dan de aangehaalde 3^e ontsluitingsweg en een nieuwe brandweerkazerne, in combinatie met een groenblauwe inrichting van genoemde zone. Er is geen ruimte voor economische functies.

- e. Inmiddels bevindt de herontwikkeling van het Korsnästerrein zich in een dusdanig vergevorderd stadium, dat de gememoreerde inrichting als boodschappencentrum met parkeervoorziening een gepasseerd station is.
- f. Wij achten het voornemen tot een nader onderzoek voldoende, omdat een stappenplan met planning, gelet op het specifieke karakter van dit onderwerp en de gedetailleerdheid, niet passen binnen een structuurvisie.
- g. In de structuurvisie worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden geschetst waarbinnen de herstructurering van dit gebied zich

bij voorkeur zou kunnen voltrekken. Gelet op feit dat het bedoelde gebied direct grenst aan de oude kom van Volendam (de Dijk en Haven met zijn toeristische functies), een dagrecreatiegebied en een terrein met stacaravans en recreatiewoningen, achten wij een transformatie van dit gebied met handhaving van lichtere bedrijvigheid minder passend.

- h. De gevraagde vermelding waarmee een uitspraak wordt gedaan over het opstellen van een plan van aanpak, achten wij gelet op het specifieke karakter van dit onderwerp en de gedetailleerdheid niet passen binnen een structuurvisie.
Op termijn zal (al dan niet) in het kader van een bestemmingsplanherziening opnieuw worden nagegaan in hoeverre het wenselijk is dat een gezamenlijk plan wordt opgesteld.

6. NV PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland

Samenvatting inhoud

- a. Een zeer belangrijke voorwaarde is die van het beschikbaar stellen van voldoende ruimte in de openbare grond voor het ondergronds verkeer. Deze ruimte dient vrij te zijn van bomen en steekelige planten, terwijl de overige beplanting van dien aard dient te zijn dat ons leidingnet te allen tijde goed bereikbaar blijft. Ingeval de leidingenstrook voorzien wordt van verharding, dient deze verharding "open" te zijn. Tevens dient het leidingtracé vrij te blijven van opslag en dergelijke.
- b. Het PWN distributienet ten behoeve van de te realiseren nieuwbouw wordt ontworpen op de drinkwatervraag. Vervolgens wordt in overleg met de brandweer (gemeente) bestudeerd of het verzoek om bluswater (op de diverse locaties in het plan) in het ontwerp kan worden ingepast. In de gevallen dat dit niet kan worden gehonoreerd, dient de brandweer (gemeente) naar een alternatieve bluswatervoorziening uit te zien.
Wij attenderen u erop dat alternatieven, naar onze inschatting, in een zeer vroeg stadium ontwikkeld dienen te worden zodat er voldoende financiële middelen voor vrijgemaakt kunnen worden.

- c. Wij vragen u eveneens aandacht voor het standaard document VANN. Dit document is door de nutsbedrijven in Noord-Holland opgesteld ten behoeve van de aanleg van voorzieningen in nieuwbouwingebieden.

Reactie gemeente

- a. De noodzaak voor een goede ondergrondse infrastructuur wordt onderschreven. De wijze waarop daaraan invulling kan worden gegeven is een zaak van uitwerking en gebruiksvoorschriften. Dergelijke zaken passen meer op het bestemmingsplanniveau.
- b. Bij de verdere planvorming van de nieuwbouwlocaties zal tijdig met dit onderdeel van de reactie rekening worden gehouden.
- c. Bij de verdere planvorming van de nieuwbouwlocaties zal met dit document rekening worden gehouden.

7. Regionale Reizigers Advies Raad voor de stadsregio Amsterdam

Samenvatting inhoud

- a. Bij het bestuderen van het concept plan heeft het de RAR verbaasd dat er zo weinig aandacht wordt besteed aan het openbaar vervoer. Dit terwijl de gemeente ontsloten wordt door een groot aantal buslijnen.
De RAR zou het op prijs stellen indien het gemeentebestuur zich de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer zou aantrekken en in het structuurplan ook zou aangeven welke rol voor de toekomst van het openbaar vervoer wordt verwacht."
- b. Binnen de gemeente Edam-Volendam is sprake van twee te ontwikkelen uitbreidingsgebieden van elk ruim 1.000 woningen. Dat zijn geen geringe aantallen en vallen daarmee ook onder de, in regionaal verband, afgesproken omvang waarvoor goede openbaar vervoer ontsluiting wordt geëist. Daaraan wordt in het plan niet of nauwelijks aandacht geschonken. De RAR vindt dat aangegeven moet worden hoe de gemeente denkt beide locaties voor het openbaar vervoer te gaan ontsluiten en met welke ambitie.

Bovendien dient in het plan ook te worden aangegeven welke infrastructuurle voorzieningen daarbij nodig zijn. Onderdeel daarvan behoort ook het toegankelijk maken van de haltes te zijn.

Reactie gemeente

- a. In de structuurvisie is aangegeven dat Edam-Volendam bediend wordt door vijftien buslijnen en dat de lijnvoering zodanig is opgezet dat vrijwel elk deel van Edam-Volendam door openbaar vervoer wordt ontsloten. Door de vrije busbaan langs de N247 kan een vlotte en stipte dienstregeling voor de buslijnen gericht op Amsterdam worden gegarandeerd.
Deze tekst zal aangevuld worden met de opmerking dat de buslijnen in Edam-Volendam tot de best presterende buslijnen van de Stadsregio Amsterdam behoren, dat in de toekomst het huidige bedieningsniveau minimaal gehandhaafd zal blijven en dat de hoofdwegenstructuur toegankelijk zal blijven voor het openbaar vervoer.
- b. De locatie Zuidpolder zal worden bediend door het openbaar vervoer dat in de huidige situatie reeds gebruikmaakt van de Dijkgraaf de Ruiterslaan. In een overleg met de openbaarvervoermaatschappij is reeds een gewenste route bepaald. Bij vaststelling van het definitieve verkavelingsplan, zal definitief advies ingewonnen worden bij de openbaarvervoermaatschappij en de Stadsregio Amsterdam. De gewenste route is via de Dijkgraaf de Ruiterslaan, Harlingenlaan, woonwijk Dijkwijk en via de secundaire ontsluiting van de woonwijk weer naar de Dijkgraaf de Ruiterslaan.

Ook voor de locatie Lange Weeren zal in nader overleg met de openbaarvervoermaatschappij en de Stadsregio Amsterdam moeten worden gezien hoe het openbaar vervoer Lange Weeren het beste kan ontsluiten. De definitieve ontsluiting voor het openbaar vervoer van Lange Weeren zal bepaald worden wanneer de woningbouwlocatie in ontwikkeling wordt genomen.

De verkeersparagraaf van de structuurvisie zal worden aangevuld met bovenstaande visie op de ontsluiting van de locaties Zuidpolder en Lange Weeren per openbaar vervoer. Bovendien zal aan

het uitvoeringsprogramma worden toegevoegd een onderzoek naar de gewenste toekomstige openbaarvervoestructuur in de gemeente. Dit onderzoek zal door de Stadsregio Amsterdam en gemeente samen worden uitgevoerd.

8. Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland

Samenvatting inhoud

- a. Wij adviseren in dit structuurplan en (toekomstige) onderliggende bestemmingsplannen nadrukkelijk een paragraaf op te nemen hoe om te gaan met externe veiligheid.
- b. Rekening te houden met reeds nu te voorziene ontwikkelingen op het gebied van de Buisleidingen (AMvB buisleidingen).
- c. Nota te nemen van het rapport "Veiligheidsgeïntegreerd Ontwikkelen versie 4.0 d.d. 20 december 2007" van het Ministerie van VROM en de aanbevelingen uit dit rapport toe te passen.
- d. Een zodanige inrichting van de openbare ruimte te kiezen dat op het gebied van fysieke veiligheid ontsluiting en bluswater optimaal geregeld is.
- e. Voor meervoudig (ondergronds) ruimtegebruik de veiligheidsconcepten "Ondergrondse Parkeergarages" en "Veiligheidsconcept Ondergrondse Winkels" van het Nederlands Kenniscentrum voor Ondergronds Bouwen en Ondergronds Ruimtegebruik toe te passen.
- f. "Voor ontwikkelingen in de openbare ruimte het procesinstrument "Watertoets" toe te passen.

Reactie gemeente

- a. De structuurvisie bevat een milieubelemmeringenkaart waarop ook aspecten van externe veiligheid zijn aangegeven en een beschrijving van de externe veiligheidsaspecten die spelen. Bij de uitwerking van de structuurvisie in bestemmingsplannen zal in de plantoelichting een paragraaf externe veiligheid worden opgenomen.

- b. De AMvB buisleidingen is nog niet in ontwerp gepubliceerd, dus nog niet openbaar. In de structuurvisie wordt daarom uitgegaan van het vigerende beleid voor buisleidingen.
- c. De aanbevelingen om veiligheidsgeïntegreerd te ontwikkelen op stadsniveau en veiligheidsgeïntegreerd te ordenen op wijkniveau onderschrijven wij. Gelet op de beperkte aanwezigheid van inrichtingen met een externe veiligheidscontour en hun locatie alsmede de geringe aanwezigheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen, verwachten wij niet dat het aspect externe veiligheid een wezenlijke invloed op stads- of wijkniveau heeft voor de mogelijke functies.
- d. Bij nieuw in te richten gebieden zullen aspecten van een fysieke veilige ontsluiting en bluswatervoorzieningen een duidelijke rol spelen.
- e. Voor zover van toepassing zullen de genoemde veiligheidsconcepten worden betrokken bij de ontwikkeling van concrete projecten.
- f. Voor alle ruimtelijke plannen wordt een watertoets uitgevoerd. Met dit advies wordt in de dagelijkse praktijk dus (al) rekening gehouden.

9. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland

Samenvatting inhoud

Gedeputeerde Staten constateren in hun reactie dat het structuurplan past binnen de ruimtelijke kaders van het streekplan en de latere partiële herzieningen

Volledigheidshalve wijst men op een brief van het Ministerie van VROM van 13 augustus 2007 naar aanleiding van de partiële herziening van het Streekplan Noord-Holland Zuid "Actualisering", in het bijzonder paragraaf 1.3.

Daarin stelt VROM dat de woningbouwlocatie "De Lange Weeren" strijdig is met het rijksbufferzone beleid uit de Nota Ruimte.

Reactie gemeente

De gemeente toetst aan het vastgestelde Streekplan Noord-Holland Zuid en Waterlands Wonen, waarin Lange Weeren als uitleglocatie is opgenomen.

10. Rijkswaterstaat, dienst Noord-Holland

Samenvatting inhoud

- a. De ontwikkelingen die in het structuurplan zijn opgenomen veroorzaken een forse toename van het verkeer. Het grootste deel van dit verkeer is extern gericht en gaat naar provinciale wegen. In deze paragraaf geeft u aan, dat Goudappel Coffeng een verkenning heeft gedaan naar de effecten van de toename van het verkeer op het lokale wegennet en de op dit net noodzakelijke verbeteringen. In de beschrijving van het onderzoek geeft u niet aan hoe de aansluitingen op de ontsluitende provinciale wegen worden belast en of deze de toename van verkeer kunnen afwikkelen.
- b. Slobbeland is een buitendijks gebied. Op de ontwikkeling van dit gebied is het beleid voor buitendijkse ontwikkelingen van toepassing dat in onderdeel 4.6.4.3 van de Nota Ruimte is opgenomen. Ik adviseer u de tekst van dit onderdeel aan te vullen met dit beleid en bij de verdere uitwerking van het plan hiermee rekening te houden.
- c. Het hoofddoel van beleid in de Nota Ruimte komt in de beschrijving niet duidelijk naar voren. Ook het beleid voor het IJsselmeer-gebied, waartoe ook het Markermeer behoort en dat voor dit plan relevant is ontbreekt nog in de beschrijving.
- d. Dijkversterkingen
In verband met de stijging van het IJsselmeerpeil is het noodzakelijk de waterkeringen te verhogen. Om de daarvoor noodzakelijke ruimte beschikbaar te houden zijn in de nota vrijwaringzones van 100 m binnendijks en 175 m buitendijks opgenomen. In deze zones mag bebouwing niet worden uitgebreid met uitzondering van windmolens. Voor deze zones treedt de voor de verhoging van de

- waterkering door de waterkeringbeheerder, de provincie en het Rijk vastgestelde ruimte in de plaats.
- e. Voor de nieuwe stedelijke ontsluitingsweg geeft u aan, dat de prognosticeerde verkeersbelasting 14.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt, die op 2x1 rijstrook afgewikkeld zou moeten worden. Naar mijn mening zullen er in de spits bij deze verkeersbelasting op een weg met 2x1 rijstrook problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan.
- f. Het is niet duidelijk of de waterbeheerders in het plangebied in het kader van de watertoets bij de planontwikkeling betrokken zijn geweest. Het is naar mijn mening noodzakelijk alvorens dit plan in ontwerp ter visie te leggen voor dit plan een watertoets uit te voeren en de resultaten daarvan in deze paragraaf samengevat te beschrijven.
- g. Bij het verder uitwerken van de planonderdelen, die raakvlakken hebben met het water van het Markermeer, is het mede in verband met de vergunningverlening noodzakelijk overleg te plegen met mijn ambtgenoot van de dienst IJsselmeergebied.
- h. Natura 2000
In de laatste alinea van dit onderdeel geeft u aan dat de beoogde ontwikkelingslocaties naar verwachting geen of slechts beperkte effecten hebben op Natura 2000. Deze stelling zou mijns inziens onderbouwd moeten zijn, bijvoorbeeld met een verkennend onderzoek."

Reactie gemeente

- a. Wij nemen nota van de opmerking dat onvoldoende is beschreven of de aansluitingen op de ontsluitende provinciale wegen het verkeer kunnen afwikkelen na realisatie van de in de structuurvisie omschreven ontwikkelingen. De structuurvisie zal hiertoe met het onderstaande worden aangevuld.

Door Goudappel & Coffeng is een zogenaamde mobiliteitscan uitgevoerd. Onderzocht is hoe de afwikkeling van het verkeer op de regionale en gemeentelijke hoofdwegen binnen Edam-Volendam kan worden gewaarborgd na realisatie van alle ontwikkelingen die

de structuurvisie voorziet¹⁾. Ook zijn verkeersveiligheids-, geluidshinder- en luchtkwaliteitsaspecten bezien. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage Analyse verkeer, geluidhinder en luchtkwaliteit Lange Weeren (Goudappel & Coffeng, 25 mei 2007). Het onderzoek is uitgevoerd op basis van het verkeersprognosemodel van de gemeente voor 2020, gebaseerd op telcijfers uit het jaar 2006. Twee uiterste situaties zijn onderzocht:

- ontsluiting van Lange Weeren alleen via de noordzijde op de stedelijke invalsweg die de N244 met de Dijkgraaf Poschlaan verbindt;
- ontsluiting van Lange Weeren alleen via de zuidzijde naar de Zeddegeweg.

Conclusie uit dit onderzoek is dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt van de N244 en de N247 bij enkelvoudige ontsluiting van Lange Weeren aan de noordzijde is gewaarborgd bij toepassing van een turbotronde of een verkeersregelinstantie²⁾. De verkeersafwikkeling op het kruispunt van de N247 met de Zeddegeweg kan bij enkelvoudige ontsluiting van Lange Weeren aan de zuidzijde voldoende worden gewaarborgd bij toepassing van een rotonde met bypass.

Over de doorstromingsproblematiek op de gehele N247 zelf is in de structuurvisie verder opgemerkt dat hiernaar in regionaal verband een studie wordt verricht.

Over de waarborging van de verkeersafwikkeling op het gemeentelijk hoofdwegenet kan het volgende worden opgemerkt. Uit bovengenoemde studie (Goudappel & Coffeng, 25 mei 2007) blijkt dat het interne wegennet van Edam-Volendam nauwelijks zwaarder wordt belast ten gevolge van de ontwikkeling van Lange Weeren, omdat het verkeer van/naar Lange Weeren vooral op de N247 en N244 is georiënteerd. De studie "Ontwikkeling Zuidpol-

1) Circa 1.200 woningen in Zuidpolder, 1.000 in Lange Weeren, diverse inbreidingslocaties, 8,5 ha uitbreiding industrieterrein Oosthuizenweg, realisatie nieuwe stedelijke invalsweg tussen N244 en Dijkgraaf Poschlaan.

2) In de structuurvisie is opgenomen dat hierover momenteel besluitvorming plaatsvindt in overleg tussen de gemeente, de provincie en de stadsregio Amsterdam.

der, beoordeling haalbaarheid verkeersafwikkeling over bestaande wegennet" (Goudappel & Coffeng, 20 februari 2007) maakt inzichtelijk welke maatregelen nodig zijn om de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het gemeentelijk wegennet te waarborgen. Hierover is reeds in de structuurvisie opgenomen welke maatregelen zijn voorzien (onder andere aanpassing het kruispunt Singelweg-Dijkgraaf Poschlaan-Burgemeester Versteeghsingel).

- b. Dit specifieke onderdeel van het beleid uit de Nota Ruimte wordt opgenomen in het beleidskader van de structuurvisie. Met dit beleid is reeds rekening gehouden in het structuurplan.
- c. Het hoofddoel van het beleid in de Nota Ruimte zal duidelijker worden verwoord in het beleidskader van de structuurvisie.
- d. Het uitgangspunt met betrekking tot de vrijwaringszones zal expliciet worden opgenomen in het beleidskader van de structuurvisie, met de aantekening dat voor de wijk Zuidpolder bebouwingsvrije zone van 75 m is overeengekomen.
- e. Een verkeersintensiteit van 14.000 tot 15.000 mvt/etmaal kan zonder meer over een weg met 2x1 rijstrook worden afgewikkeld. Maatgevend voor de afwikkeling is de vormgeving van de kruispunten. Hiernaar is door Goudappel & Coffeng onderzoek gedaan. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage "Analyse verkeer, geluidhinder en luchtkwaliteit Lange Weeren" (Goudappel & Coffeng, 25 mei 2007). Maatgevend is de situatie waarbij de voorziene woningbouw in Lange Weeren geheel wordt afgewikkeld via de nieuwe stedelijke ontsluitingsweg die de N244 met de Dijkgraaf Poschlaan verbindt. Het verkeer kan probleemloos worden afgewikkeld als het kruispunt met de N244 als turbotronde of met een verkeerslichtenregeling wordt uitgevoerd. In de structuurvisie is opgenomen dat hierover momenteel besluitvorming plaatsvindt in overleg tussen de gemeente, de provincie en de stadsregio Amsterdam. Ook de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de ontsluitingsweg van Lange Weeren en met de Dijkgraaf Poschlaan kan probleemloos worden afgewikkeld als deze kruispunten als enkelstrooksrotonde worden uitgevoerd. Overigens is van belang om op te merken dat de verkeersintensiteiten in Edam-Volendam redelijk gelijkmatig over het etmaal zijn gespreid. De

spitsuurintensiteiten zijn hierdoor relatief laag zijn ten opzichte van de etmaalwaarden, Daardoor treedt er geen extreme piek op het wegennet op waarvoor ruim gedimensioneerde kruispunten noodzakelijk zijn¹⁾.

De structuurvisie zal met bovenstaande informatie worden aangevuld.

- f. Er heeft schriftelijk overleg plaatsgevonden met de waterbeheerders. Daarnaast is meerdere malen telefonisch overlegd gevoerd met zowel het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier als met Rijkswaterstaat IJsselmeergebied. De opmerkingen van de waterbeheerders zijn verwerkt in het structuurplan. Dit zal expliciet worden opgenomen in de waterparagraaf van de structuurvisie.
- g. Van deze opmerking wordt goede nota genomen.
- h. De ontwikkelingslocaties die het dichtst bij het Natura 2000-gebied liggen zijn de locatie Zuidpolder en de transformatie van een deel van Slobbeland. De verwachting dat er geen of slechts geringe effecten zijn is als volgt te motiveren.
De locatie Zuidpolder ligt gescheiden van het Natura 2000-gebied door de hooggelegen zeedijk terwijl bovendien een bebouwingsvrije zone vanaf de dijk wordt aangehouden.
Ook op Slobbeland houdt de toekomstige woonbebouwing afstand van het Markermeer. Het gaat om transformatie van de bedrijfstrook naar wonen – gelegen op afstand van het Markermeer – zodat door de voorgenomen ontwikkeling eerder sprake is van een verbetering van de situatie. De structuurvisietekst zal op dit onderdeel worden aangevuld.

11. N.V. Nederlandse Gasunie

Samenvatting inhoud

- a. Anders dan in hoofdstuk 8 "Milieuaspecten" van de toelichting staat aangegeven, ligt binnen het gebied twee regionale aardgas-transportleidingen van ons bedrijf.

1) Ontwikkeling Zuidpolder, Beoordeling haalbaarheid verkeersafwikkeling over bestaande wegennet, Goudappel Coffeng, 20 februari 2007.

Bijgaand doen wij u een afdruk uit ons Geolink-systeem toekomen waar, in rood, de ligging van onze regionale aardgastransportleidingen op staan aangegeven.

- b. Geadviseerd wordt om een groepsrisicoberekening uit te laten voeren.
- c. De belemmerde strook is de strook die de Gasunie nodig heeft voor het veilig kunnen bedrijven van de leiding. Tevens is deze strook nodig voor inspectie- en onderhoudswerkzaamheden. Binnen deze strook dienen bestemmingsplanvoorschriften te gelden ter bescherming van de leiding en haar omgeving. Bij de onderhavige leidingen geldt een vrijwaringzone met een breedte van 4 m ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. Wij verzoeken u om hoofdstuk 4 van "Deel B toelichting" aan te vullen door gebruik te maken van de bovenstaande informatie."

Reactie gemeente

- a. Ook de tweede leiding zal in de figuur Milieubelemmeringen worden opgenomen.
- b. Het betreft hier een structuurvisie, waarin richting wordt gegeven aan de ruimtelijke ontwikkeling. Aan de gevraagde groepsrisicoberekening wordt uitvoering gegeven.
- c. De informatie is relevant voor toekomstige bestemmingsplannen. In deel B van de structuurvisie wordt volstaan met de beperkte informatie zoals opgenomen in het ontwerp.

12. Gemeente Waterland

Samenvatting inhoud

Wij onderstrepen het belang van een goede verkeersafwikkeling op de N247. Ons college heeft in dit verband de voorkeur voor 1 ontsluiting van Lange Weeren op de N247 en dus niet via de Zeddeweg op de N247.

Reactie gemeente

Uit verkeersonderzoek is naar voren gekomen dat een tweezijdige ontsluiting van Lange Weeren de beste oplossing is; deze zal dan ook uitgangspunt zijn bij de verdere planvorming.

Over de doorstromingsproblematiek op de gehele N247 zelf is in de structuurvisie verder opgemerkt dat hiernaar in regionaal verband een studie wordt verricht.

13. Stadsregio Amsterdam

Samenvatting inhoud

- a. Mist in de inleiding een korte benoeming van de ruimtelijke beleidskaders, zoals te vinden in deel B.
- b. In deel B ontbreekt een verwijzing naar het beleid vanuit de Stadsregio (RVVP, Programma van eisen voor het openbaar vervoer in Waterland en de OVV visie 2020-2030 in voorbereiding.
- c. Edam wordt niet door 15 maar door 13 buslijnen ontsloten, waarvan 3 nachtlijnen.
- d. Wij missen aandacht voor mogelijke en wenselijke aanpassingen voor openbaar vervoer en de aantakking van het fietsnetwerk hierop, mede in relatie tot de geplande uitbreidingslocaties voor woningbouw en de voorkeursafwikkeling via de N244 naar de A7.

Reactie gemeente

- a. Wij zullen een verwijzing naar de beleidskaders in deel B opnemen.
- b. In deel B zal een verwijzing komen naar het RVVP en de OV Visie 2010-2030. Bij deze verwijzing zal tevens vermeld worden dat de gemeente in aansluiting op het RVVP en de OV Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam een GVVP en een gemeentelijke OV Visie in 2009 op zal stellen in samenwerking met de Stadsregio Amsterdam.
- c. Edam wordt wel ontsloten door 15 buslijnen. Dit zijn 7 reguliere buslijnen, 3 nachtlijnen, 3 Q-lijners en 2 schoollijnen.

- d. Wij willen samen met de Stadsregio een onderzoek naar de OV-structuur uitvoeren, in verband met de geplande woonuitbreidingen en de in de toekomst aangepaste wegenstructuur. Dit nemen wij op in het uitvoeringsprogramma.

bijlage

Overlegreacties

1. Gemeente Purmerend
2. Gemeente Zeevang
3. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
4. Industrie- en bedrijven groep Edam Volendam (IBEV)
5. Kamer van Koophandel Noordwest-Holland
6. NV PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland
7. Regionale Reizigers Advies Raad voor de stadsregio Amsterdam
8. Regionale Brandweer Zaanstreek-Waterland
9. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland
10. Rijkswaterstaat, dienst Noord-Holland
11. N.V. Nederlandse Gasunie
12. Gemeente Waterland
13. Stadsregio Amsterdam