

2022

Mobiliteitsplan Purmerend



Mobiliteitsplan Purmerend samengevat

Ook in de toekomst willen we dat Purmerend een fijne stad is om in te leven. Daarom maken we keuzes voor de toekomst. Niet alles kan, de ruimte is maar beperkt. We geven voorrang aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. In en rond het centrum maken we ruimte voor extra groen, bankjes en plekken om elkaar te ontmoeten. We zorgen dat de stad goed bereikbaar blijft voor iedereen. Uiteindelijk werken we toe naar één doel: ervoor zorgen dat de stad ook in de toekomst een fijne plek is voor iedereen.

Waarom een mobiliteitsplan?

In dit plan staat hoe we ons nu en in de toekomst verplaatsen en hoe we de stad bereikbaar houden. Dit noemen we ook wel mobiliteit.

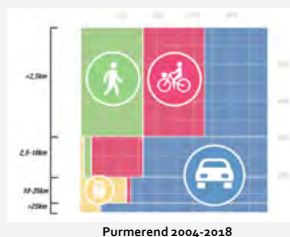
Purmerend ontwikkelt volop. Tot 2040 groeit de gemeente flink. Het aantal inwoners gaat stijgen en er komen meer banen. Daarnaast willen we de gemeente duurzamer maken en ervoor zorgen dat het in Purmerend fijn leven is. Met de agenda Purmerend 2040 denken we na over de toekomst. De Visie op Mobiliteit (2018) en het Verkeersplan (2019) zijn al vastgesteld. In de visie staan vooral algemene trends en ontwikkelingen beschreven over hoe we ons in de toekomst verplaatsen. Na het vaststellen van de visie heeft de gemeenteraad gevraagd om het Verkeersplan te schrijven. Daarin staan praktische maatregelen en plannen voor verkeer en parkeren in en rond de binnenstad. Nu zetten we de volgende stap: het mobiliteitsplan Purmerend.

Dit plan gaat over hoe we ons in de toekomst verplaatsen – hoe komen we over 20 jaar van A naar B? Dit plan laat zien welke gevolgen de groei van de stad heeft op de manier waarop we ons verplaatsen. En wat we moeten doen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Ook geeft het plan een doorkijk naar welke maatregelen we op welk moment moeten treffen om onze doelen te bereiken. Met deze maatregelen zorgen we dat Purmerend ook in de toekomst een fijne en bereikbare stad is.

Inspiratie – Het succes van de Koemarkt: Van parkeerplaats naar horecaplein



Purmerend 2022 - Hoe verplaatsen we ons nu?



Purmerend 2004-2018

- Veel korte ritten per auto, relatief weinig openbaar vervoer op lange afstand
- De helft van alle verplaatsingen wordt gemaakt met de auto
- Op de korte afstand (tot 2,5km) wordt 33% van de ritten met de auto gemaakt



Purmerend 2040 - Waar zetten we op in?



Referentiebeeld - (hoog-)stedelijk gebied

- Goede mogelijkheden om te wandelen en fietsen
- Van veel ruimte voor de auto naar meer ruimte voor lopen en fietsen
- Een buitenruimte waar het fijn is om te verblijven en je te verplaatsen
- Plekken waar je vaak komt zijn dichtbij en goed bereikbaar



Uitgangspunten

Purmerend wil niet alleen groeien, maar veranderen op een fijne en duurzame manier. Zo zijn we goed voorbereid op de toekomst. Daarom moeten we duidelijk weten waar we naar toe willen. Dit zijn de zeven uitgangspunten die we belangrijk vinden voor de manier waarop we ons in de toekomst door Purmerend verplaatsen.



1. Purmerend als 10-minutenstad: de basisvoorzieningen zijn lopend of fietsend te bereiken binnen 10 minuten.

Als de apotheek dichtbij is, pak je net zo makkelijk de fiets. Daarom zetten we in op 'nabijheid'. Door slim te kiezen waar we de komende jaren bouwen, zorgen we dat je school, werk, vrienden of de winkel in de buurt zijn. Daardoor hoef je minder ver te reizen. Ook zorgt het toevoegen van woningen binnen de bestaande stad ervoor dat meer mensen gebruik maken wordt dan 'van bestaand openbaar vervoer en voorzieningen, waardoor de stad steeds aantrekkelijker wordt. We zorgen ervoor dat de plekken waar je vaak komt binnen 10 minuten te bereiken zijn via een duidelijk netwerk van brede fiets- en wandelpaden.



2. Een leefbaar en bereikbaar centrumgebied gericht op kwaliteit voor voetgangers en fietsers en van de openbare ruimte.

Het wordt steeds drukker in de stad. We willen ook een fijn en leefbaar centrum. Niet alles kan, de ruimte is beperkt. Daarom maken we keuzes. Autoverkeer en parkeren brengen we zo veel mogelijk naar de randen. Daardoor maken we in het centrumgebied ruimte voor extra groen, om fijn te kunnen wandelen, elkaar te ontmoeten of op een bankje tot rust te kunnen komen. Daardoor ontstaat een fijne plek om te zijn die er goed verzorgd uitziet.



3. Een toekomstbestendig OV-netwerk voor Purmerend en de regio.

Openbaar vervoer is een redelijk schone en duurzame manier van verplaatsen. Daarom willen we het gebruik van het openbaar vervoer makkelijker maken. Dat doen we door te zorgen voor goede, voor iedereen bereikbare bus- en treinverbindingen met de regio. Daarnaast werken we aan goede knooppunten voor openbaar vervoer, genoeg openbaar vervoer in de buurt en een goed busnetwerk binnen Purmerend.



4. Verkeersafwikkeling van de auto focust zich op routes vanuit woonwijken naar de uitvalswegen.

Voor veel Purmerenders blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. Daarom zorgen we ervoor dat Purmerend goed per auto bereikbaar blijft. Vanuit de woonwijken kom je makkelijk naar de omliggende hoofdwegen (A7, N235 en N244). Daarmee voorkomen we ook dat er auto's onnodig dwars door de stad heenrijden.



5. Toegankelijke en betaalbare mobiliteit.

Purmerend moet bereikbaar zijn voor iedereen. Van jong tot oud, voor mensen met een beperking en voor mensen met een kleine portemonnee. Van binnenstad tot buitengebied. Daarom zorgen we voor goede fietsverbindingen (ook voor scootmobielen of rolstoelen), toegankelijke OV-opstapplaatsen (zoals in de Beemster) en een goed busnetwerk binnen de stad of vervoer voor bepaalde groepen mensen (doelgroepenvervoer).



6. Een veilige stad voor elke verplaatsing.

In Purmerend moet je veilig kunnen verplaatsen. Daarom zorgen we op straten met veel autoverkeer voor vrijliggende paden voor fietsers en voetgangers. Als de weg gedeeld wordt door voetganger, fietser en auto mag je hier maximaal 30 kilometer per uur rijden. Ook zorgen we voor plekken waar je veilig kunt oversteken.

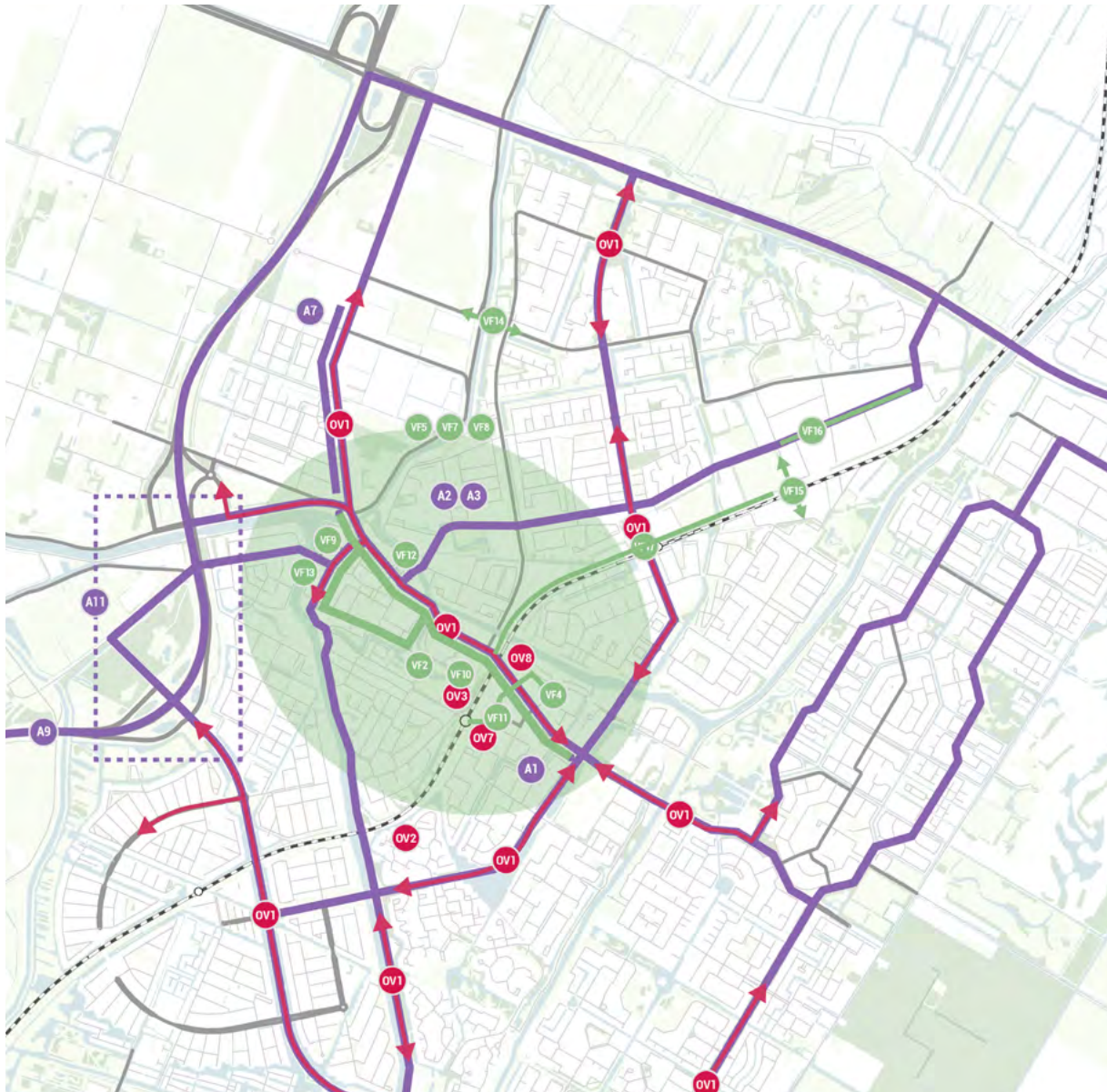


7. Duurzame mobiliteit.

We willen dat mensen zoveel mogelijk van A naar B gaan, zonder gebruik te maken van fossiele brandstoffen. Daarmee zorgen we ervoor dat onze verplaatsingen niet bijdragen aan klimaatverandering. Dat doen we door voorrang te geven aan fiets en voetganger (zie ook punt 1), duurzame en elektrische voertuigen, laadpalen en het delen van vervoermiddelen.

Overzicht maatregelen

Om onze doelen te bereiken moeten we maatregelen treffen. Met deze maatregelen zorgen we dat Purmerend ook in de toekomst een fijne en bereikbare stad is. In deze kaart zijn alle maatregelen te vinden die in dit plan worden voorgesteld. Een uitgebreide beschrijving van de maatregelen is te vinden in hoofdstuk 6. Niet alles kan tegelijk, daarom zijn in hoofdstuk 7 de maatregelen in pakketten gestopt.



- VF14** **Fietsmaatregelen**
Zoals ontwerpen op een manier die meer ruimte geeft voor fietsen dan voor auto's (omgekeerd ontwerpen) (VF1) en verbetering van fietsroutes (VF2).
- OV1** **OV maatregelen**
Zoals onderzoek naar een aanpak van (toekomstige) knelpunten uit de studie naar hoogwaardig openbaar vervoer (OV1) en onderzoek uitbreiding busnetwerk (OV2).
- A3** **Auto maatregelen**
Zoals het opnieuw inrichten van de doorgaande wegen in het centrumgebied (A1) en onderzoek naar hoe we auto's op een andere manier door de stad kunnen laten rijden (verkeerscirculatie) (A9).



Inhoud

o1 Inleiding	10
1.1 Doel van het mobiliteitsplan	11
1.2 Scope	11
1.3 Proces en participatie	12
o2 Ambitie: woningbouw en leefbaarheid	14
2.1 Ambitie van Purmerend	14
Visie op Mobiliteit en Verkeersplan Purmerend 2040	14
2.2 Woningbouw tot 2040	16
2.3 Samenhang ruimte & mobiliteit	18
o3 Analyse en opgaven	20
3.1 Daily Urban System Purmerend	20
3.2 Woonstad met auto-oriëntatie	22
3.3 Opgaven	37
o4 Beleidsuitgangspunten voor de toekomst	40
o5 Toekomstige mobiliteit en netwerken	43
5.1 Aanpak	43
5.2 Netwerk voetganger en fiets	44
5.3 Openbaar vervoersnetwerk	49
5.4 Autonetwerk	51
5.5 Centrumgebied	53
5.6 Slimme mobiliteit en gedragsmaatregelen	53
5.6 Slimme mobiliteit en gedragsmaatregelen	54
5.7 Logistiek	54
5.8 Verkeersveiligheid	55

o6 Maatregelen	56
6.1 Totaaloverzicht	56
6.2 Fiets en voetganger	60
6.3 Openbaar vervoer	66
6.4 Auto	70
6.5 Maatregelen gedrag	75
6.6 Samenhang van de maatregelen	76
o7 Uitvoeringsprogramma	80
7.1 Maatregelpakketten	80
7.2 Kostenindicatie en financiële dekking	86
7.3 Vervolg: programmatische aanpak	87

01 Inleiding

Purmerend is volop in ontwikkeling. Tot 2040 groeit de gemeente fors met een toename in onder meer inwoners en werkgelegenheid. Purmerend heeft in 2017 de ambitie uitgesproken om circa 10.000 woningen te bouwen. Die ambitie kwam voort uit de groeiende behoefte aan voldoende betaalbare en passende woningen en draagvlak voor behoud van voorzieningen.

Die ambitie is de afgelopen jaren verder uitgewerkt in visies onder Agenda Purmerend 2040 over verschillende thema's, waaronder mobiliteit. Een groei van het aantal inwoners zorgt ervoor dat meer mensen zich zullen verplaatsen in, van en naar de stad. Ook ontwikkelingen zoals het Programma Binnenstad zorgen voor een toename aan bezoekers en verkeersbewegingen rond de stad en daarnaast kent ook het huidige mobiliteitsnetwerk knelpunten.

Ook op gebied van leefbaarheid en verduurzaming spelen er belangrijke opgaven: Hoe zorgen we ervoor dat Purmerend ook in de toekomst een leefbare en toekomstbestendige stad is? Deze verschillende opgaven hebben gevolgen voor hoe de stad en haar mobiliteit er in de toekomst uitzien. Dit mobiliteitsplan beschrijft daarom welke keuzes we moeten maken om onze stad en onze dorpen leefbaar en bereikbaar te houden. Het plan beschrijft welke maatregelen daarbij horen, wanneer deze maatregelen nodig zijn en wat de bijbehorende investeringskosten zijn. Er wordt daarbij doorwerkt op de Visie op Mobiliteit (2018) en het Verkeersplan (2019).

Integraal, voor alle vervoerswijzen

Mobiliteit staat niet op zichzelf, maar is sterk verweven met een verscheidenheid aan andere thema's. We leggen in dit plan daarom ook de relatie tussen mobiliteit en andere relevante thema's als ruimtelijke ordening, economie, wonen, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. We kijken daarbij naar mobiliteit in de brede zin van het woord, waarbij we alle modaliteiten meenemen (voetganger, fiets, OV, auto, maar ook ketenverplaatsing en deelvervoer).

Mobiliteitsplan als versterking fundament, niet als eindpunt

Gemeente Purmerend en Vervoerregio Amsterdam (VRA) zijn samen opdrachtgever van dit mobiliteitsplan, vanuit de gedeelde verantwoordelijkheid die we hebben voor lokale- en regionale bereikbaarheid op een toekomstbestendige manier. Bij het komen tot dit plan willen we zo goed mogelijk aansluiten bij de actualiteit. Dit betekent dat we handelen naar wat we weten en willen, maar ook ruimte houden voor voortschrijdend inzicht. We zien dit plan daarom niet als het sluitstuk van een proces, maar juist als basis om de komende jaren uit te werken.

De stad is immers de komende jaren volop in ontwikkeling en ook buiten Purmerend verandert de wereld continu. Op concreet niveau zal een plan daarom altijd verdere uitwerking nodig hebben en aangepast moeten worden aan de specifieke context. Het plan bouwt voort op onder meer de Visie op Mobiliteit (2018) en het Verkeersplan (2019). Dit mobiliteitsplan legt, verder bouwend op bestaand beleid, de kaders en richtingen vast, geeft vorm aan de hoofdkeuzes voor de ontwikkeling van de infrastructuurnetwerken en komt met maatregelen. De komende tijd zullen deze maatregelen verder uitgewerkt, geconcretiseerd en uitgevoerd moeten worden.

1.1 Doel van het mobiliteitsplan

Dit mobiliteitsplan beoogt de ontwikkelambities van Purmerend op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid en verblijfskwaliteit te verbinden met de ambities op het gebied van mobiliteit. Hiertoe omvat dit document een analyse die beschrijft hoe het huidige mobiliteitssysteem in elkaar zit, welke opgaven er liggen richting de toekomst en welke maatregelen er nodig zijn de leefbaarheid en bereikbaarheid van Purmerend te waarborgen. Daarnaast omvat dit mobiliteitsplan een uitgewerkt uitvoeringsprogramma met maatregelen inclusief fasering en kosten.

1.2 Scope

Het mobiliteitsplan Purmerend gaat over het hele grondgebied van gemeente Purmerend. De focus ligt hierbij op de opgaven en maatregelen die nodig zijn om de woningbouwambities - met name de verdichtingsopgave - en leefbaarheidsambities van de gemeente mogelijk te maken. Er wordt daarom met name gekeken naar het gebied ten oosten van de A7: Zuidoostbeemster en Purmerend. Hier vindt de grootste groei plaats en brengt de grootste opgaven voor mobiliteit met zich mee. Ook voor kaartmateriaal geldt daarom dat deze zich met name richten op het meer stedelijke gebied van Purmerend (ook omwille van de leesbaarheid van de kaarten). Het plan gaat niet over reguliere maatregelen als beheer en onderhoud en het aanpakken van straten en wijken. Ook voor verkeersveiligheid geldt dat dit een belangrijke thema in dit mobiliteitsplan is, maar gedetailleerde uitwerking elders landt. Dit mobiliteitsplan richt zich op de hoofdlijnen, het toekomstige hoofdnetwerk voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en motorvoertuigen. Ook gaat het over de volgorde van de maatregelen: de fasering voor de komende tien tot twintig jaar.



Grondgebied gemeente Purmerend

Corona

Van maart 2020 tot en met april 2022 waren er vanwege COVID-19 – wisselend over de tijd – diverse beperkende maatregelen van kracht zoals lock-downs, thuiswerken en mondkapjesplicht. Dit bracht veranderingen met zich mee qua mobiliteitsgedrag als gevolg van de lockdowns en het thuiswerkadvies. Momenteel is onduidelijk in welke mate de effecten van Corona op het gedrag van mensen blijvend is. Zo was onder meer een afname van woon-werkverkeer, verschuiving naar thuiswerken en forse afname van OV-gebruik te zien. Het structurele aspect hiervan is lastig te voorspellen. Wel is er dit mobiliteitsplan aandacht voor het (deels) vasthouden van verminderen van mobiliteit en faciliteren van een verschuiving naar fiets en OV.

1.3 Proces en participatie

Dit mobiliteitsplan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam. Op inhoud is veelvuldig afgestemd met verschillende betrokkenen, zowel binnen als buiten de organisatie. Via diverse integratiesessies en werkoverleggen is er afgestemd met onder meer beleidsadviseurs, stedenbouwkundigen, projectmanagers en strategen vanuit diverse afdelingen binnen Purmerend en daarbuiten, waaronder de Provincie Noord-Holland. Ook is er gesproken met ondernemersverenigingen. Daarnaast is gebruik gemaakt van de input die is geleverd rondom de trajecten van Purmerend 2040, de mobiliteitsvisie, maar ook de reguliere omnibusenquêtes.

De procesaanpak kende drie onderdelen, waarbij een mix van inhoudelijke analyse en interactie de kern van deze aanpak vormde.

1. 'Analyse & opgaven', waarin de huidige mobiliteit in kaart is gebracht, inclusief de opgaven en speerpunten.
2. 'Toekomstbeeld netwerk & oplossingsrichtingen' is vervolgens geanalyseerd hoe het toekomstige netwerk van Purmerend er idealiter uit zou zien
3. 'Uitvoeringsprogramma': maatregelen zijn geïdentificeerd en geprioriteerd die nodig zijn om de leefbaarheid en bereikbaarheid van Purmerend te waarborgen, ook onder de groeiambities van Purmerend.

Dit plan bevat een uitvoeringsprogramma met maatregelen. De volgende stap hierin is het verder concretiseren en uitvoeren van de maatregelen uit dit plan. Hoofdstuk 8 geeft handvatten voor deze volgende fase.

Voor alle maatregelen uit het mobiliteitsplan geldt dat voor implementatie hiervan een uitwerkingsslag gemaakt zal moeten worden. Onderdeel hier is het uitwerken van een participatieplan. Elke maatregel is daarin uniek. Soms is de maatregel zelf nog niet meer dan een onderzoek, soms wordt in de maatregel een concrete aanpassing voorgesteld. Per maatregel zal daarom bekeken moeten worden of, en op welke manier inwoners, ondernemers en/of bezoekers betrokken worden, inclusief andere relevante partners van de gemeente Purmerend. Participatie en communicatie gebeurt daarbij op projectniveau. Afhankelijk van de maatregel zal dat soms een intensief traject zijn, in andere maatregelen kan het soms minder intensief. Hoe we het doen, hangt steeds af van de aard van de maatregel, en is een kwestie van maatwerk.



In dit plan hebben we het meermaals over het centrumgebied. Het centrumgebied zien we als de historische binnenstad, het Waterlandkwartier en het Wagenweggebied. We beschouwen dit gebied als geheel omdat dit het meest stedelijke gebied van de stad wordt. Hier zijn de meeste voorzieningen, de grootste dichtheid, beste functiemenging tussen wonen- en werken en meeste nabijheid van openbaar vervoer. Door de groei ontstaat er schaarste van de openbare ruimte. Meer dan op andere plekken. Dit roept de vraag op welke keuzes er gemaakt worden voor de openbare ruimte.

Raakvlakprojecten

Purmerend is volop in ontwikkeling. Parallel aan het mobiliteitsplan lopen er diverse studies die aangemerkt kunnen worden als raakvlakproject, zoals de Binnenstadsvisie, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Purmerend, ontwikkeling aan de Oostflank en meer. Het afstemmen en interacteren van de verschillende plannen is een continu proces. Waar mogelijk is geprobeerd aansluiting te vinden met deze studies, maar door verschillende doorlooptijden en voortschrijdend inzicht kan niet altijd voorkomen worden dat er accentverschillen ontstaan.

Wegverbreding A7 en parallelweg Purmerend

In 2020 is besloten de A7 te verbreden met een extra rijstrook. Hierdoor verbetert de doorstroming op de A7 en zal er minder file staan. Voor Purmerend betekent dit dat de aansluiting van ons wegennet op de snelweg verandert. De afritten 4 en 5 worden twee halve aansluitingen die verbonden zullen worden met een nieuw aan te leggen parallelweg. Het Rijk heeft bekend gemaakt dat vanwege het stikstofprobleem dit traject vertraagd is met enkele jaren. Dit kan betekenen dat maatregelen uit het mobiliteitsplan die samenhangen met de aanpassingen aan de A7, ook opschuiven in de tijd.

Oostflank

Ten oosten van de bestaande stad willen we een nieuwe woonwijk bouwen met diverse ambities. Dit op het terrein waar nu de golfbaan en het Purmerbos ligt. Samen met Staatsbosbeheer en BPD wordt een visie opgesteld. Ook in deze ontwikkeling gaan we uit van het principe dat voetgangers en fietsers de belangrijkste vervoermiddelen zijn. Openbaar vervoer wordt één van de pijlers van deze wijk. Na vaststelling van de visie op de Oostflank kunnen pas concrete maatregelen worden voorgesteld. De mobiliteitsoplossingen moeten altijd aansluiten bij de beleidsuitgangspunten uit dit Mobiliteitsplan.

02 Ambitie: woningbouw en leefbaarheid

Dit mobiliteitsplan staat niet op zichzelf, maar bouwt voort op bestaande visies en documenten. Daarnaast wordt aangehaakt op ontwikkelingen landelijk, regionaal en vanuit omliggende gemeenten.

2.1 Ambitie van Purmerend

Visie op Mobiliteit en Verkeersplan Purmerend 2040

In de Visie op Mobiliteit (2018) worden de hoofdlijnen van de toekomstige mobiliteit binnen Purmerend geschetst, inclusief trends en koers. Als uitgangspunt wordt er ingezet op een meer autoluwe binnenstad, met meer verblijfskwaliteit. De bestaande stad wordt geïntensiveerd: Een bereikbare binnenstad met meer ruimte voor wonen, groen, fiets- en wandelpaden. Doorgaand verkeer naar de A7 wordt geweerd en autoparkeren gebeurt aan de randen in plaats van in het centrumgebied, waardoor meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers en groen. Het Verkeersplan 2040 (2019) geeft vervolgens invulling aan de Visie op Mobiliteit, waarbij dit plan het effect van en de noodzakelijke maatregelen t.b.v. de Purmerendse woningbouwopgave op het parkeren en de verkeersafwikkeling voor autoverkeer in de (binnen)stad beschrijft. Het Verkeersplan benoemt een aantal concrete maatregelen, zoals parkeermaatregelen en vervolgonderzoeken voor verkeersafwikkeling. Een aangescherpt parkeerbeleid met onder andere betaald parkeren, een vergunningstelsel en de realisatie van de parkeergarage bij het stadhuis zijn de afgelopen jaren in gang gezet. Voor het onderdeel verkeersafwikkeling is voornamelijk geen budget gereserveerd noch uitvoering aan gegeven.

Purmerend 2040

Naast deze stukken op gebied van mobiliteit is ook op andere thema's koers uitgezet voor Purmerend 2040. Met de Agenda Purmerend 2040 is in 2016 een nieuwe weg ingeslagen om de stad in menig opzicht aantrekkelijker te maken. In de agenda werd onderkend dat woningen bouwen meer is dan stenen stapelen. Een grote bouwopgave gaat gepaard met wezenlijke keuzes voor de stad. De stad Purmerend wordt compacter, completer en gemengder met een leefbare en duurzaam ingerichte openbare ruimte. In de verschillende beleids- en uitvoeringsplannen van de agenda Purmerend 2040 heeft het aspect mobiliteit een belangrijke plaats. Het gaat daarbij onder meer om een openbare ruimte die uitnodigt om te bewegen, te ontmoeten en makkelijk toegankelijk is, gericht op een goede leefbaarheid met meer ruimte aan fietsers en voetgangers.

In de verschillende dorpsontwikkelingsvisies voor de Beemster wordt een toekomstbeeld voor de komende jaren geschetst, met veel aandacht voor kwalitatieve en leefbare dorpen: 'De kwaliteit van de ruimte is belangrijk, wandel- en fietsroutes worden uitgebreid en het wordt aantrekkelijk gemaakt vaker de fiets te pakken of te gaan wandelen als alternatief voor de auto' (Dit is Zuidoostbeemster, 2020).

MRA Verstedelijkingsconcept 2050, Stadshart Purmerend

De Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) voor dit gebied. Deze strategie geeft daarmee richting voor de ontwikkeling van de MRA, waar Purmerend onderdeel vanuit maakt. In het verstedelijkingsconcept wordt onder meer ingegaan op mobiliteit: "Er is een mobiliteitstransitie nodig om de MRA bereikbaar en de steden leefbaar te houden. Met een samenhangende aanpak van de verstedelijking en het mobiliteitssysteem dragen we niet alleen bij aan bereikbaarheid en leefkwaliteit, maar ook bij aan duurzaamheid, gezondheid en inclusiviteit." Het Stadshart Purmerend wordt daarbij genoemd als sleutelgebied. In een dergelijk sleutelgebied worden grote regionale opgaven opgelost (woningbouwopgave, efficiënt gebruiken van de ruimte en het tot stand brengen van de metropolitane verbinding). Dit betekent verdichten in de binnenstedelijke kernen, dichtbij knooppunten, voorzieningen en bedrijvigheid. In de samenwerking 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)' zet Purmerend in op het aanpakken van drie drukkende structuuropgaven voor de regio: 1) Transformatie (binnen)stedelijke mobiliteit; 2) Optimalisatie en verbetering van robuustheid van het regionale mobiliteitssysteem; 3) Ontlasting wegennet en efficiënter OV met beter benutten van de bestaande infrastructuur. Met dit Sleutelgebied wordt een regionaal knooppunt gerealiseerd, in de directe nabijheid van een woon-werkgebied waar leefbaarheid, innovatie, klimaatadaptatie en sociale inclusiviteit centraal staan.

Gebiedsplan Purmerend - Ontwikkeling van de stadsharten

Purmerend is één van de MRA Sleutelgebieden (ook wel Stadsharten genoemd). In deze Sleutelgebieden worden grote regionale opgaven opgelost (woningbouwopgave, efficiënt gebruiken van de ruimte en het tot stand brengen van de metropolitane verbinding). Dit betekent verdichten in de binnenstedelijke kernen, dichtbij knooppunten, voorzieningen en bedrijvigheid. In de samenwerking 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)' zet Purmerend in op het aanpakken van drie drukkende structuuropgaven voor de regio: 1) De (binnen)stedelijke mobiliteit als geheel wordt getransformeerd zodat de wegen in het Sleutelgebied niet dichtslibben met autoverkeer wat ten koste gaat van de doorstroming en de leef- en luchtkwaliteit; 2) De optimalisatie en robuustheid van het regionale mobiliteitssysteem wordt significant verbeterd; 3) Het wegennet (binnenstedelijk en regionaal) wordt ontlast en het OV wordt efficiënter waarbij het beter benutten van de bestaande infrastructuur vooropgesteld wordt. Met dit Sleutelgebied wordt een regionaal knooppunt gerealiseerd, in de directe nabijheid van een woon-werkgebied waar leefbaarheid, innovatie, klimaatadaptatie en sociale inclusiviteit centraal staan.

Beleidskader Mobiliteit- Vervoerregio Amsterdam

Het Beleidskader Mobiliteit, vastgesteld in 2017, geeft richting aan de activiteiten van de Vervoerregio Amsterdam aan de hand van vijf strategische opgaven:

1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen
2. Naar een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid
3. Veilig en prettig van deur-tot-deur: meer aandacht voor comfort, beleving, toegankelijkheid, veiligheid en informatie
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven

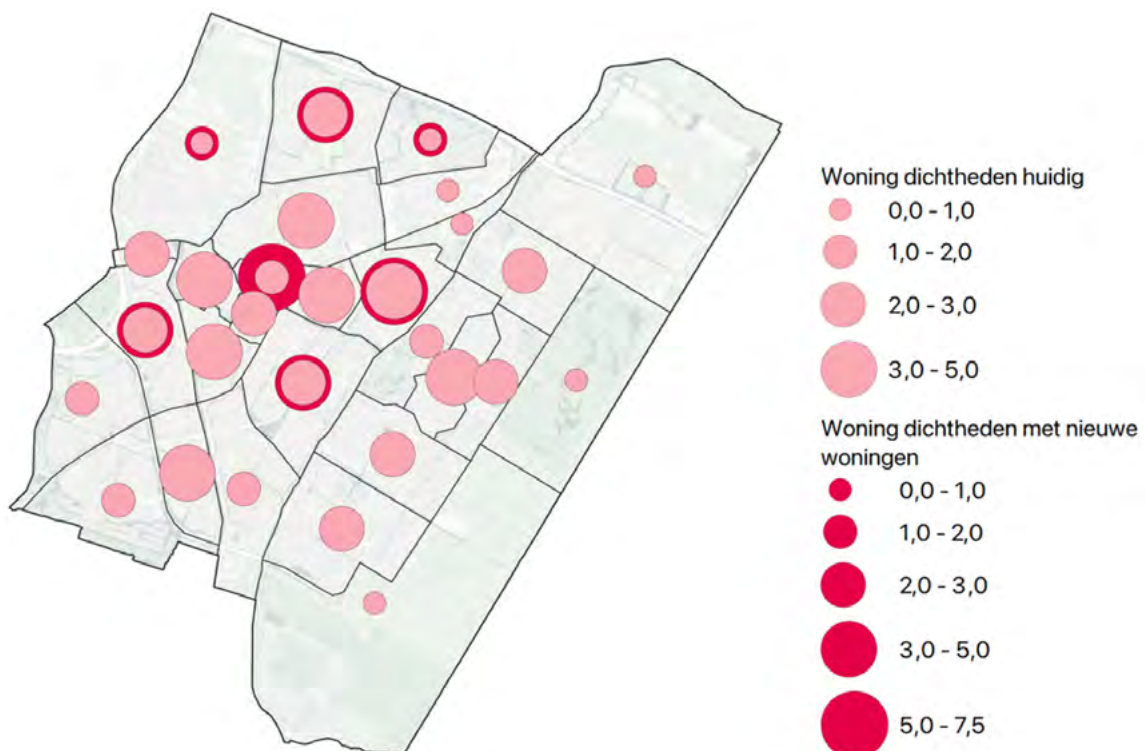
Dit beleidskader vormt de "paraplu" voor gemeentelijk beleid in de VRA en vormt ook de afweging voor het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio.

2.2 Woningbouw tot 2040

Op dit moment heeft het gebied van Purmerend (inclusief Zuidoostbeemster) bijna 39.000 woningen. De ambitie vanuit Purmerend 2040 is om daar tot 2040 10.000 woningen aan toe te voegen, om zo een voldoende betaalbare en kwalitatieve woningvoorraad te hebben, maar ook ruimte te bieden voor steeds kleinere huishoudens en regionale woningzoekenden. Een deel hiervan is al gerealiseerd. De gemeente verdicht eerst binnenstedelijk, om zo het landschap te beschermen en omdat er vraag is naar binnenstedelijk wonen: voorzieningen en andere functies zijn nabij. Ook kan hierdoor de bestaande infrastructuur en voorzieningen zo goed mogelijk benut worden. De Purmer Zuid-Zuid en het golfbaanterrein zijn wel aangewezen voor woningbouw, deze ontwikkeling wordt samen met een ontwikkelaar en Staatsbosbeheer nu opgepakt onder de noemer 'Oostflank'. Hierbij staat de kwaliteit van leven voorop, met groen tot aan de voordeur en veel ruimte voor ontmoeting met een bijpassend duurzaam mobiliteitsconcept.

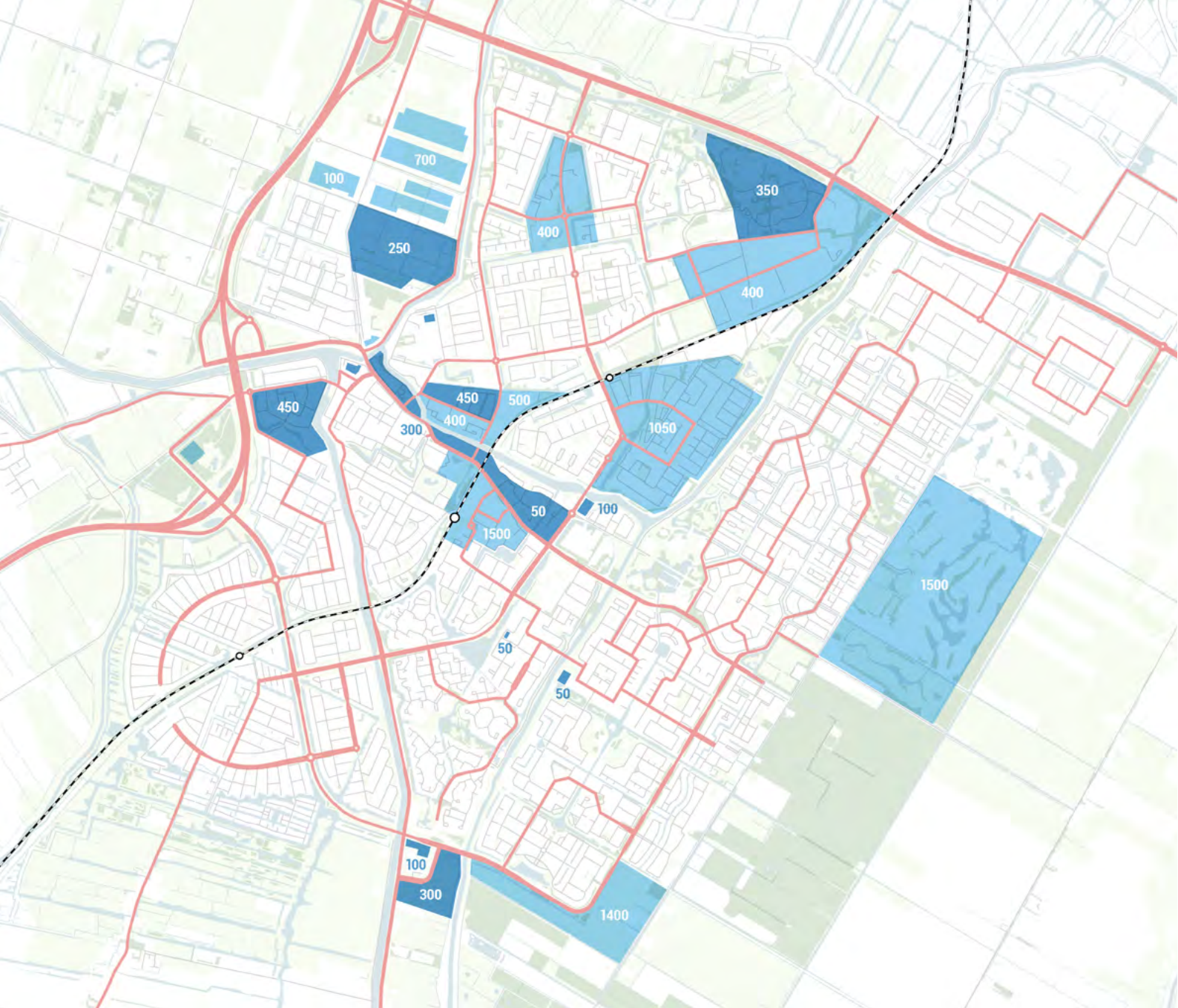
Toenemende dichtheid

De groei van het aantal woningen betekent dat de dichtheid in de stad zal veranderen. Het figuur hiernaast laat zowel de huidige als de toekomstige dichtheid van Puichtheid toenemen.



Toekomstige dichtheid van woningen in Purmerend (aantal woningen per km²) (data voor wijken in de Beemster was nog niet beschikbaar).

Noot: In de afbeelding met toekomstige dichtheid heeft de Oostflank en Purmer-Zuid nog steeds een lage dichtheid (aantal woningen per km). Op deze twee plekken staan wel woningen gepland, maar de getallen zijn nog niet verwerkt in dit figuur.



Woningbouwambitie Purmerend betreft > 10.000 woningen. Donkerblauw zal als eerste gerealiseerd gaan worden, lichtblauw op de langere termijn (merk op: figuur is momentopname, inmiddels zal een deel plannen gerealiseerd en/of bijgesteld zijn).

Het doel is ook om het aantal arbeidsplaatsen te laten groeien. De meeste arbeidsplaatsen zijn in het centrumgebied (binnenstad, Wagenweggebied, Waterlandkwartier), in de Koog en de Baansteeg.

Groei aantal inwoners

Het aantal inwoners is sinds 1995 gegroeid van 65.000 naar 81.000 in 2021 (CBS). Een groei van 16.000 (+26%). Deze cijfers zijn exclusief Beemster. De geplande woningbouw – in combinatie met de trend dat er steeds meer éénpersoonshuishoudens zullen komen – zorgt voor een groei van 10.000 – 20.000 inwoners tot 2040 (+14 tot 27%). Daarbij valt in de prognoses (CBS) op dat het aandeel oudere inwoners steeds verder zal toenemen.

2.3 Samenhang ruimte & mobiliteit

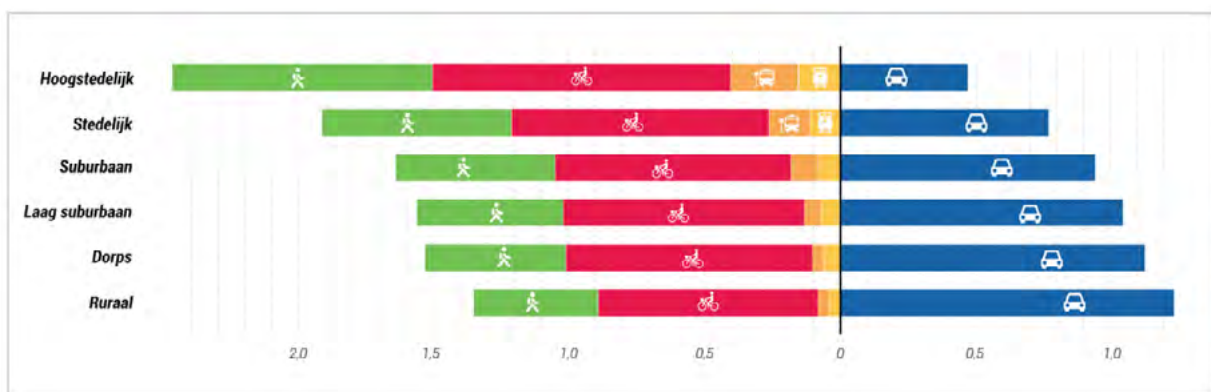
De stedelijkheid van een gebied, nabijheid van functies en voorzieningen en verplaatsingsgedrag van mensen hebben een sterke relatie met elkaar. Wanneer meer mensen bij elkaar wonen en deze collectief gebruik maken van voorzieningen, ontstaat er een groter (economisch) draagvlak voor diensten en voorzieningen. Afstanden nemen af en draagvlak neemt toe. Inbreiding en meer nabijheid leidt daardoor tot meer functies en bewoners op korte afstand en een groeiend potentieel voor wandelaars, fietsers en OV-gebruikers. Het gebruik van de auto zal per persoon afnemen.



De Virtueuze Cirkel: stedelijk netwerk (Studio Bereikbaar)

Door te kiezen voor meer woningen in hetzelfde bebouwd gebied van Purmerend (inbreiding) in plaats van nieuwe woonwijken op onbebouwd gebied (uitbreiding), zal ook de stedelijkheid van Purmerend toenemen. Meer woningen, meer inwoners, meer voorzieningen op hetzelfde aantal vierkante kilometers. In de data zien we deze bevindingen terug (zie figuur hieronder). **Hoe hoger de stedelijkheidsklasse, hoe minder de auto gebruikt wordt en hoe sterker het gebruik van fiets, lopen en OV.** Ook neemt het aantal ritten toe als gevolg van nabijheid. Wanneer er wordt gekozen voor het bouwen op onbebouwd gebied (uitbreiding), zal de dichtheid en stedelijkheidsklasse niet veranderen. Als gevolg zal ook het verplaatsingsgedrag niet wijzigen: de keuze voor de auto blijft daardoor vaak gemaakt worden.

De verandering van mobiliteit en verstedelijking gaat hand in hand met maatregelen van de overheid, zoals het aanpassen van de openbare ruimte en het aanbieden van alternatieven voor de auto. Met als doel om de leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid op orde te houden. Ook moet er kritisch gekeken worden naar locatie van voorzieningen en economie in relatie tot woningen en het mobiliteitsnetwerk. Oftewel: de kansen liggen er, maar de gemeente moet deze wel pakken.



Verplaatsingsgedrag naar stedelijkheidsklasse (aantal trips, per persoon, per dag)

03 Analyse en opgaven

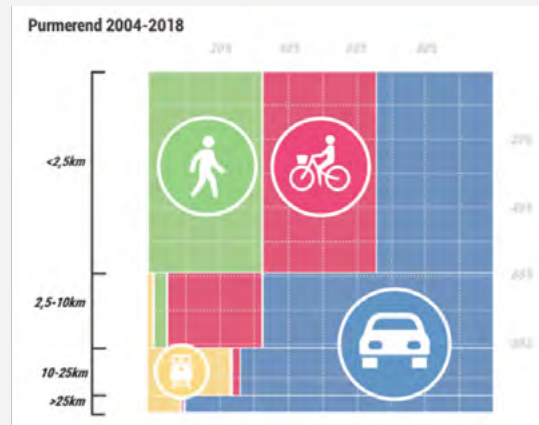
Purmerend heeft een groei-ambitie. Dit hoofdstuk laat zien hoe de huidige situatie van Purmerend in elkaar steekt en voor welke opgaven Purmerend staat. Een uitgebreide analyse is te vinden in de bijlage.

3.1 Daily Urban System Purmerend

Het Daily Urban System (dagelijks stedelijk systeem) laat zien waar de grootste reisrelaties liggen en geeft inzicht in hoe Purmerenders zich verplaatsen voor hun dagelijkse verplaatsingen (o.a. werk, boodschappen, recreatie). Veruit de meeste verplaatsingen van en naar gemeente Purmerend zijn gekoppeld aan de gemeente Amsterdam.

Veel korte ritten per auto, relatief weinig OV op lange afstand

In Purmerend wordt de helft van alle verplaatsingen gemaakt met de auto. Op de korte afstand (tot 2,5km) wordt 33% van de ritten per auto gemaakt. Dat aandeel is hoger dan in veel andere vergelijkbare gemeenten (o.a. Hoorn, Zaandam, Alkmaar, 27-31%). Daarbij is dit een afstand die relatief eenvoudig substitueerbaar is voor fietsen en wandelen. Opvallend is dat slechts 10% van de langste verplaatsingen (>25km) gedaan worden met het OV (bus en trein). In vergelijkbare steden is dit 15 -25%. Dit wordt grotendeels veroorzaakt doordat de grootste bestemming Amsterdam is; een stad die in de afstandscategorie 10-25 km valt.



Verplaatsingsgedrag (modal split) Purmerend (op basis van OViN 2004-2018, CBS).

DAILY URBAN SYSTEM

Purmerend

Aandeel reizen van en naar gemeente Purmerend

- 0,5%
- 1,0%
- 2,5%
- 5,0%
- 10,0%
- 25,0%

NB Gemeenten met een aandeel kleiner dan 1,0% zijn niet gelabeld

bron: OVIM 2004-2018 (DBS)



3.2 Woonstad met auto-oriëntatie

De openbare ruimte is veelal ingericht op de auto

Purmerend is vanaf de jaren 60 sterk gegroeid. Van historische binnenstad met ruimte voor de veehandel naar een kleine stad met veel eengezinswoningen met een tuin en een auto voor de deur. Bij elke uitbreiding van de stad werden wegen verlengd of toegevoegd. We zien de focus op autobereikbaarheid terug in de inrichting van de openbare ruimte. Bij elke voorziening is er de mogelijkheid om te parkeren voor de deur en nagenoeg elke straat – op de binnenstad na - is toegankelijk voor autoverkeer.



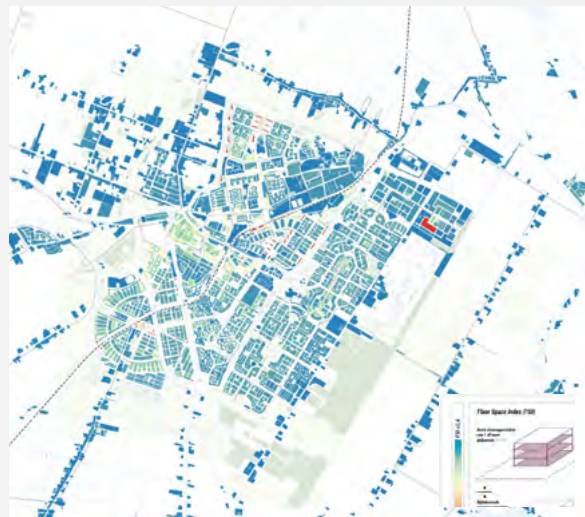
Entree van de bioscoop



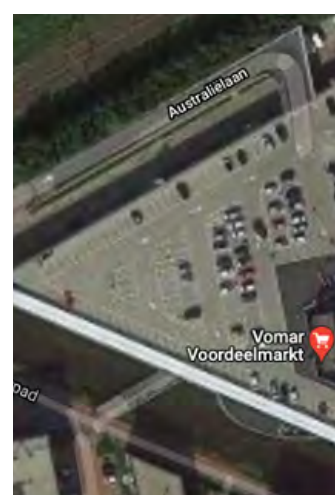
Entree van de bibliotheek

Purmerend is sterk gericht op wonen

Purmerend is erg gericht op wonen. Als we kijken naar de Mixed Use Index (een indicator voor functiemenging) zien we dat grote delen van Purmerend monofunctioneel zijn: Er wordt of gewerkt, of gewoond. Dat komt voort uit de functiescheiding die gehanteerd werd in het beleid in de jaren 70 en 80. Een gebied waar beide plaatsvindt, zien we vooral terug in en rond de historische binnenstad. Opvallend is dat de binnenstad niet midden in de stad geleden is. De functies van sporten en onderwijs zijn voornamelijk geconcentreerd in het noorden van de stad.



Entree van het zwembad. Groen, goed bereikbaar per fiets, maar ook goed bereikbaar per auto.



Parkeren op het dak bij Winkelcentrum Weidevenne

Het succes van de Koemarkt: van parkeerplaats naar horecaplein

Een plein midden in het centrum waar velen genieten van een drankje op het terras. Ook Purmerend kent zo'n plein met de Koemarkt. Deze vanzelfsprekendheid is echter nog maar van korte duur in vergelijking met andere steden. In 2009 is de Koemarkt op de schop gegaan. Daarvoor was het een parkeerterrein en een plek voor veehandel. De verandering kwam niet zomaar tot stand. Er was veel weerstand op de plannen om de Koemarkt anders in te richten. Het zou ten koste gaan van de autobereikbaarheid en dit zou nadelig zijn voor de ondernemers in de binnenstad. De Koemarkt is nu een fijne plek om te verblijven en om te winkelen. Een plek waar bezoekers en bewoners kunnen genieten van het zonnetje, het terras, de markt en de winkels. De verandering van de Koemarkt leek heel spannend, maar dit is een typisch voorbeeld van hoe veranderingen aan de openbare ruimte succesvol kunnen uitpakken.



Een groot contrast tussen de binnenstad (voetgangersgebied) en de ring eromheen

De binnenstad is gericht op verblijven, winkelen en wonen. Het is er prettig om te zijn en er is volle aandacht voor de voetgangers. Ook de fietsers mogen niet overal komen en er zijn strakke ventertijden voor laden en lossen. Dit vormt een groot contrast met de ring om de binnenstad. De maximale snelheid is 30 - 50 km/uur en de intensiteiten zijn hoog. Vrijliggende fietspaden ontbreken, behalve langs de Gedempte Where. De fietssuggestiestrook stopt soms abrupt en op de Gedempte Singelgracht fiets je tussen twee rijstroken van bussen en auto's in.

Station Purmerend is nu niet dé ontvangstplek van de stad met > 80.000 inwoners



De binnenstad (voetgangerszone) vs een drukke auto-weg.



Abrupte stop van fietsstrook en geen zebrapad richting binnenstad



Gedempte singelgracht. Parkeren, rijdende auto's, bussen en een fietspad in het midden. De drukke verbinding en de hoge snelheid zorgt voor (een gevoel van) onveiligheid bij fietsers.

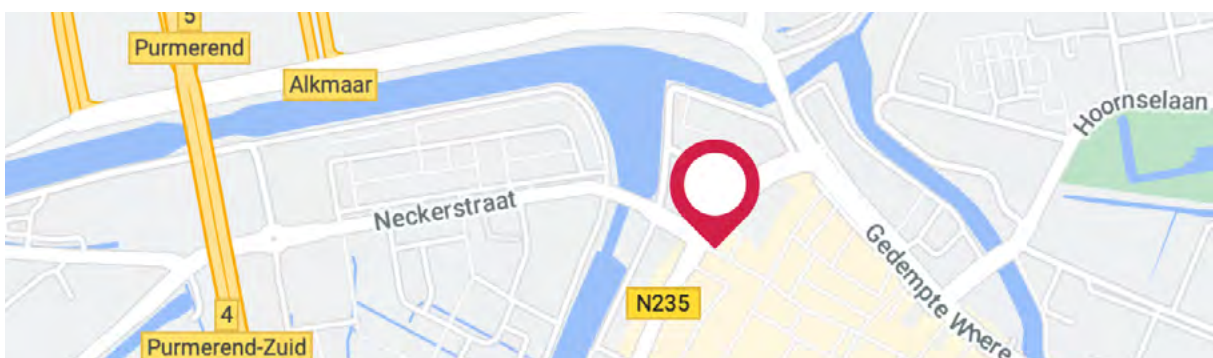


Veel ruimte voor parkeren op straat en rijdende auto's

In het centrumgebied wordt veel ruimte ingenomen voor het parkeren van auto's. Er zijn relatief weinig parkeergarages; parkeren doet men op straat. Er zijn diverse parkeerterreinen, maar ook langs de volledige ring langs de binnenstad kan geparkeerd worden, zoals langs de Nieuwstraat, Westerstraat en Weerwal. Kostbare ruimte die steeds schaarser wordt in een drukker wordende stad. De karakteristieke panden aan de Gedempte Where worden nauwelijks waargenomen door de vier rijen aan geparkeerde motorvoertuigen.

De schaarse ruimte vraagt om kwaliteit

Zoals men in diverse vastgestelde beleidsplannen van Purmerend al heeft geconcludeerd, is de ambitie om meer kwaliteit toe te voegen aan de openbare ruimte. In de groeiende stad ontstaat er een strijd om de openbare ruimte, doordat beslag op de ruimte intensiveert vanuit andere belangen (die soms dominant worden) t.o.v. mobiliteit. Daarnaast zal de ruimte ook anders gebruikt worden door de toenemende dichtheid en nabijheid.



Deze twee foto's zijn op dezelfde plek genomen. Links het zicht op de grote T-splitsing met de Sluisbrug op de achtergrond. Rechts de voetgangerszone van de binnenstad. Het contrast is groot.

3.1.1.3 Beemster

Beemster is sinds 2021 onderdeel van gemeente Purmerend. Het typeert zich door de polder, weilanden, agrarische sector en de karakteristieke dorpen van de Beemster. De verkavelde polder zorgt voor kaarsrechte wegen, waarbij de Beemster gekenmerkt wordt door een aantal woonkernen met lintbebouwing van vooral veel boerderijen. Elk dorp van de Beemster heeft zijn eigen Dorpsontwikkelingsvisie waarin de ruimtelijke ambitie en woningbouw staat geschetst tot en met 2040.

Aandachtpunten Beemster

- Veiligheid: automobilisten rijden harder dan is toegestaan. Dit wordt veroorzaakt door de bekendheid met het gebied en de kaarsrechte wegen. Op sommige plekken is geen apart fietspad (bv Purmerenderweg noordzijde, Zuiderweg) waar men graag er wel een ziet i.v.m. veiligheid.
- Inrichting 30 km/u-wegen dwars door het centrum. De belangrijkste doorgaande wegen gaan ook dwars door de dorpen van de Beemster heen, wat effect heeft op de leefbaarheid en veiligheid in deze kernen (o.a. Rijperweg en de Middenweg in Middenbeemster).
- Agrarisch verkeer. De Beemster is de voedselhuiskamer voor de MRA. Grote landbouwvoertuigen maken dan ook veelvuldig gebruik van de wegen.
- Openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is beperkt, maar wel belangrijk om in stand te houden, zodat zowel Purmerend als de regio (inclusief Amsterdam) goed bereikbaar blijven.



Dankzij de polderlandschappen zijn er mooie recreatieve fietsroutes



Zuidoostbeemster



Purmerenderweg in het noorden - hoge snelheden, geen vrijliggend fietspad



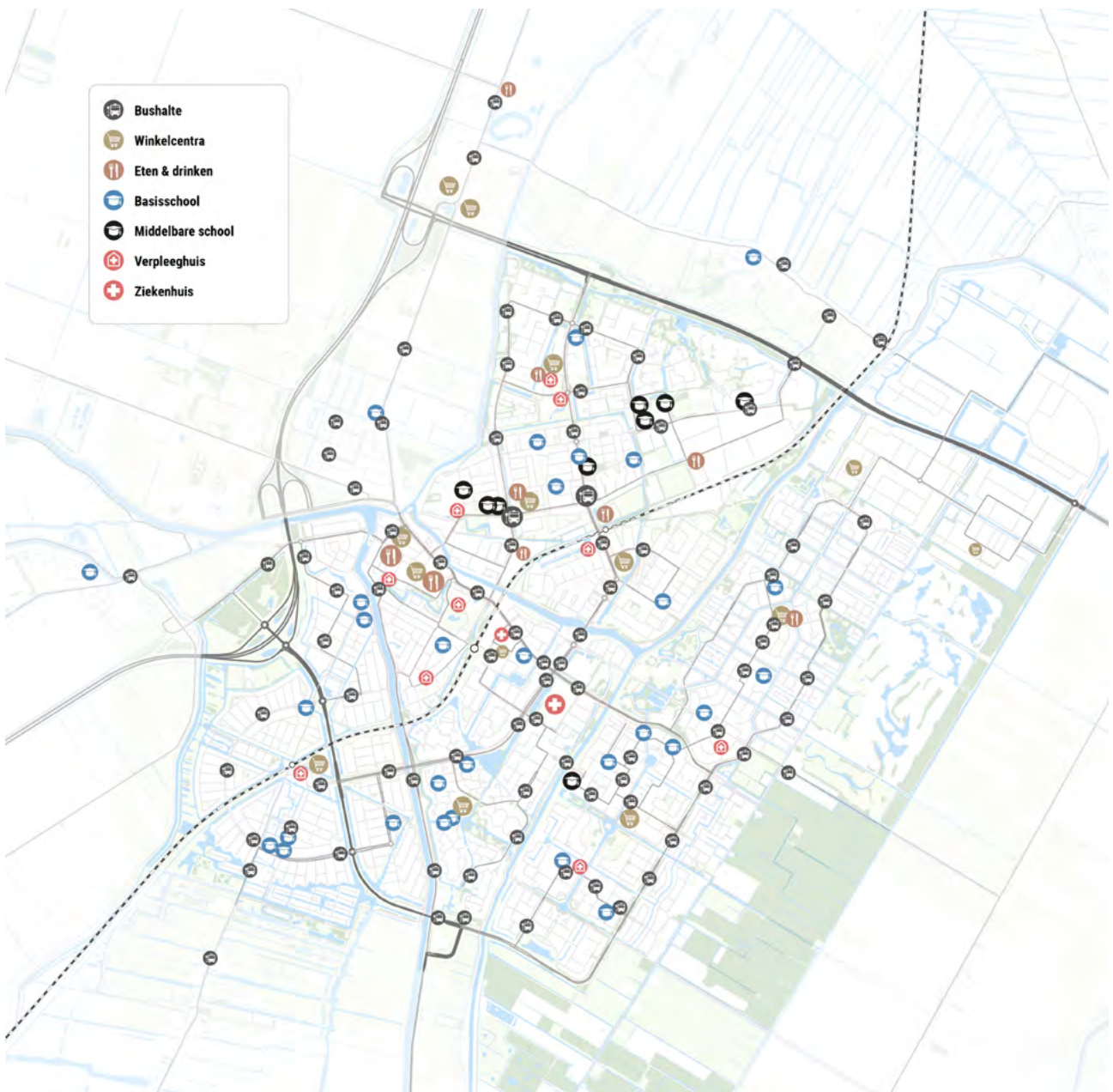
Purmerenderweg in Zuidoostbeemster - Drukke weg, geen apart fietspad en voetpad.



Kruispunt Middenweg – Rijperweg in Middenbeemster. Snelheid minderen.

3.2.2 Kansen voor verbetering voetgangersnetwerk

Er ligt momenteel een fijnmazig voetgangersnetwerk, waarbij vrijwel alle bestemmingen en voorzieningen goed te bereiken zijn. Tegelijkertijd is er in kwalitatieve zin nog een slag te maken. Bijvoorbeeld door versterking van voetgangersverbindingen inclusief routing, het aantrekkelijker maken van routes en verbeteren van de reis- en verblijfskwaliteit van voetgangers. Goed voorbeeld daarbij is de binnenstad: Dit is nu een kwalitatief hoogwaardig voetgangersgebied, waar wandelen veilig voelt, met genoeg ruimte, groen, verschillende zitplekken en op veel plekken een levendige plint. Voor zowel voetgangers als fietsers geldt daarbij dat het belangrijk is dat de verschillende voorzieningen (OV-haltes, winkels, (wijk)winkelcentra, horeca, scholen, zorglocaties) goed bereikbaar zijn. Dit zijn plekken die relatief vaak bezocht worden en vaak op relatief korte afstand liggen, waarmee deze ritten zeer goed per fiets en voet te bereizen zijn. Voorwaarde daarvoor is wel dat de fiets- en voetgangersvoorzieningen op orde zijn.



Nabijheid van voorzieningen in Purmerend



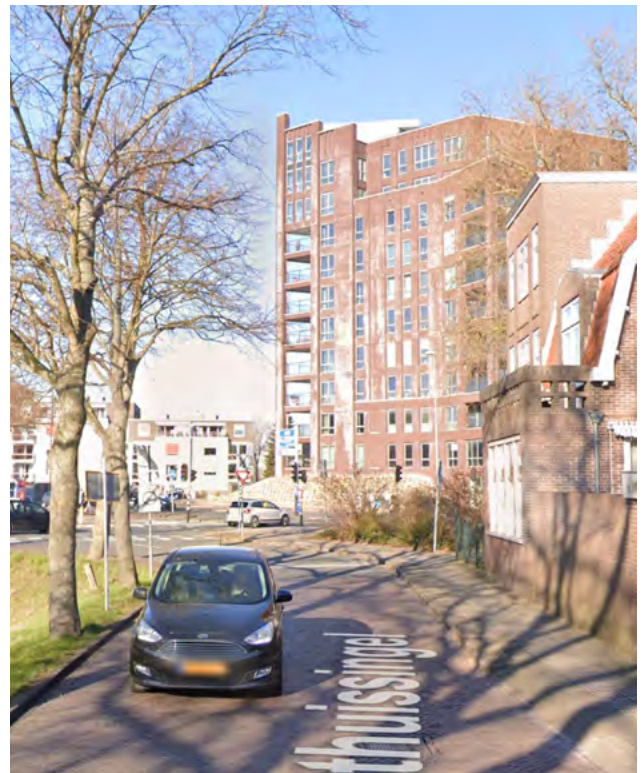
Goede wandelpaden, niet altijd een logische route (waar is de binnenstad?)



Wandelen kan, maar het voelt niet als wandelboulevard



Er is een voetpad, maar niet erg breed.



Weinig ruimte voor rolstoelen etc.

3.2.3 Comfort voor fiets blijft achter

In de basis ligt er een goed fietsnetwerk in Purmerend, met logische en directe fietsverbindingen. Tegelijkertijd vallen er aantal zaken op, waar verbetering wenselijk dan wel noodzakelijk is.

- **Goed fietsen in de wijken, maar beheer en onderhoud nodig** - In de woonwijken ligt er veelal een goed fietsnetwerk, met veel vrijliggende fiets- en wandelpaden. De basis is daar op orde, op enkele plekken is aandacht voor beheer en onderhoud nodig om de kwaliteit op het gewenste niveau te krijgen en daarmee de kwaliteit hoog te houden.
- **Barrières en ontbrekende schakels** - Langs de verschillende waterstromen in Purmerend is het vaak mooi fietsen, maar er zit ook een belangrijke keerzijde aan dit water, namelijk de barrièrewerking. Samen met het spoor zorgt dit voor onderbrekingen in het netwerk, omfietsen en langere reistijden. Op een aantal plekken in het netwerk is er sprake van ontbrekende schakels (o.a. over de Purmerringvaart, parallel aan de Verzetslaan) en langs het spoor. Kansen liggen er nog in bijvoorbeeld een doorfietsroute naar Volendam.
- **Routing en comfort** - Grote aaneengesloten lijnen met een continue, herkenbare uitstraling zijn slechts heel beperkt te vinden. Fietsroutes zijn daardoor een opstapeling van kris-kras routes, het is makkelijk verdwalen in het net.
- **Basis niet overal op orde (veiligheid, kwaliteit en capaciteit)** - Purmerend groeit en daarmee zal het de komende jaren alleen maar drukker worden op de fietspaden en -routes, waardoor er meer ruimte nodig is. Op verschillende plekken in het netwerk zal het nu misschien nog gaan, maar wordt dat met een toenemende intensiteit en diversiteit steeds lastiger.
- **Rondom de historische binnenstad winst te boeken** - Afgelopen jaren is er zichtbaar geïnvesteerd in de kwaliteit van het fietsnet in en rondom de binnenstad. Verbetering is met name mogelijk op de ring rond de binnenstad: De fietser moet hier zijn best doen om een goede, comfortabele en veilige route te vinden. Ook biedt de ring rond de binnenstad nu een schakeling van verschillende inrichtingen en regimes.



Nieuwstraat. Rood asfalt, maar heeft geen functie als fietsstraat. Er wordt geparkeerd op fietsstrook.



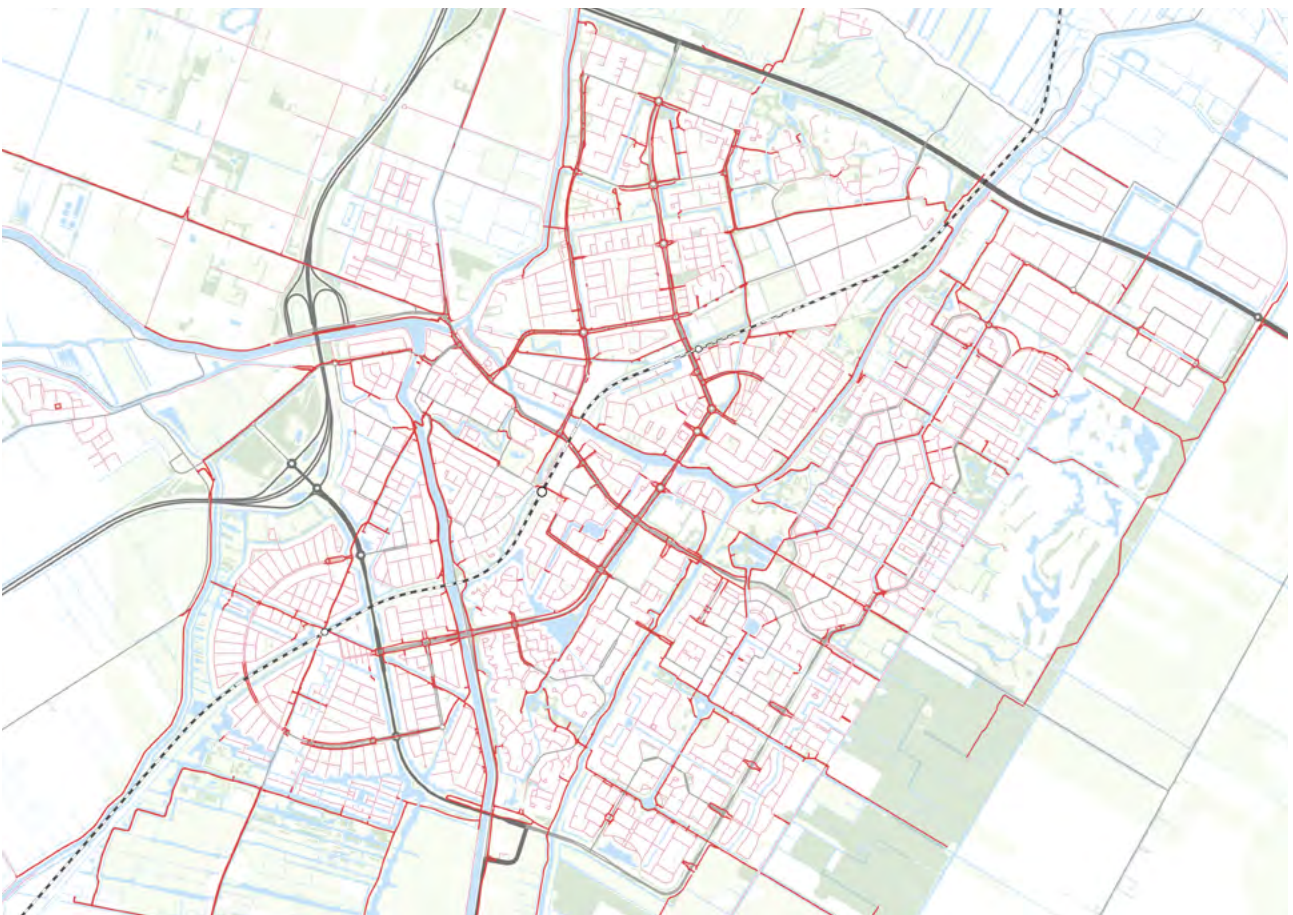
Deze fietser heeft moeite om de juiste route te vinden.



Beperkte opstelruimte bij verkeerslichten.



De fietser moet de weg delen met auto's, bussen en vrachtverkeer.

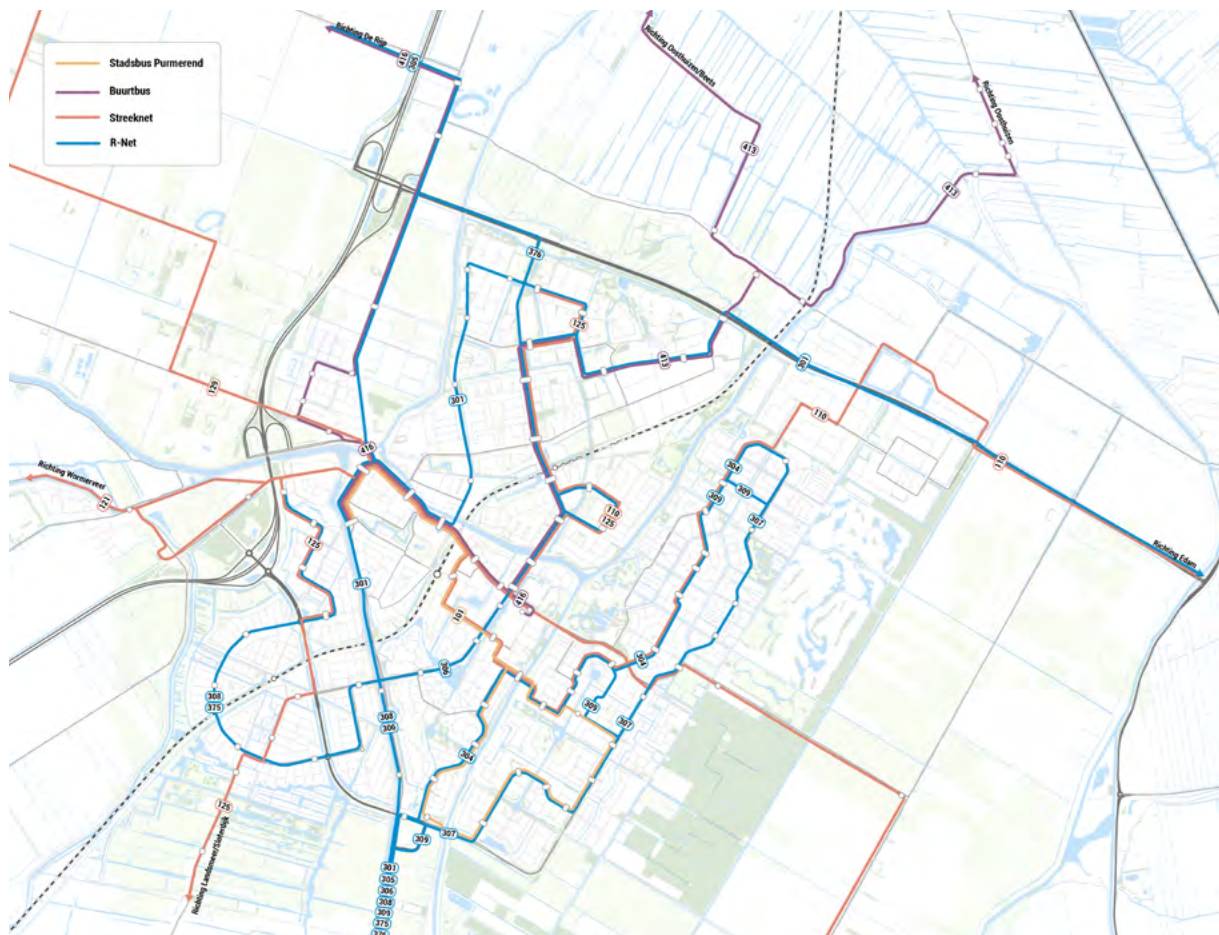


Huidige fietsnetwerk Purmerend

3.2.3.1 Openbaar vervoer

De spoorlijn Zaandam-Hoorn loopt centraal door Purmerend heen, met drie treinstations in Purmerend. Qua busnetwerk lopen er veel noord-zuid verbindingen, die bundelen aan de zuidkant van Purmerend, richting Amsterdam.

- **Het OV-netwerk van Purmerend is uniek** - Purmerend heeft een uniek OV-netwerk. Door de fijnmazigheid van het busnetwerk is de afstand tot een bushalte niet ver en daarmee is de verbinding naar – voornamelijk – Amsterdam dichtbij. In vergelijkbare steden is de fiets het grootste vervoermiddel naar een OV-halte, maar Purmerend kan dat lopend af.
- **Keerzijde en opgave huidige netwerk** - Door de hoge kwaliteit van het huidige busnetwerk is het mogelijk per bus met 20 minuten in Amsterdam te staan. Tegelijk brengt dit netwerk uitdagingen mee op gebied van schaalbaarheid. Uit de probleemanalyse naar het (H)OV in/rondom Purmerend (Arcadis/Goudappel, 2020) blijkt dat het huidige systeem de groei tot 2040 aan kan door de capaciteit van de bussen te vergroten. Wel wordt benadrukt dat dit zal leiden tot knelpunten in Purmerend zelf.
- **Intern busnetwerk** - Andere kanttekening van het huidige netwerk is de consequentie voor interne verbindingen. Het huidige net is sterk gefocust op de noord-zuid verbinding richting Amsterdam met inzet op lage reistijden. Consequentie is dat verschillende voorzieningen binnen Purmerend vanuit de wijken slecht bereikbaar zijn per OV.



Huidig OV-netwerk Purmerend



WELKOM

leen dienst

Good Supply

3.2.4 Autonetwerk

Purmerend is omgeven door drie belangrijke uitvalswegen voor de verbinding met de regio: de A7 naar Amsterdam en Hoorn, de N244 naar Volendam en Alkmaar en de N235 – waarover ook de snelbussen rijden – naar Amsterdam. Het stedelijk wegennet heeft meerdere ontsluitingswegen naar deze uitvalswegen.

- **Bestaande knelpunten** - Er zijn meerdere knelpunten in de stad, die ook in de HOV-studie in kaart zijn gebracht. Het gaat hierbij met name om de kruispunten op de hoofdroutes in Purmerend waar de doorstroming beperkt wordt (beperkte groentijden VRI's).
- **Groei stad leidt tot toename intensiteiten** - Door de groei van de stad, zullen de verkeersintensiteiten – zonder aanvullende maatregelen – verder toenemen. Dit zal een grote druk geven op de doorstroming aangezien de kruispunten deze toestroom niet aan zullen kunnen.
- **Verkeer door het centrumgebied** - Het doorgaande autoverkeer en het bestemmingsverkeer in het centrumgebied is een belangrijk aandachtspunt. Er rijdt relatief veel autoverkeer door de binnenstad. In de toekomst zal dit zonder maatregelen alleen maar toenemen. Hierdoor komt de leefbaarheid, kwaliteit, veiligheid en oversteekbaarheid van het centrumgebied onder druk te staan.



De waterlandlaan, Purmersteenweg, en Gedempte Where hebben een breed profiel met doorgaande wegen, veel verkeerslichten en ventwegen aan beide zijden met geparkeerde auto's. Weinig tot geen verblijfskwaliteit.



Straatparkeren. De iconische gevels worden nauwelijks waargenomen door de doorstroom functie.



Huidig autonetwerk Purmerend

3.3 Opgaven

Purmerend staat voor een aantal opgaven, waaronder het mogelijk maken van de woningbouwopgave van 10.000 woningen. Zonder maatregelen voor mobiliteit en openbare ruimte zal de bereikbaarheid en leefbaarheid onder druk komen te staan. Daarmee zal Purmerend niet het type stad worden dat het graag zou willen zijn.

Per gebiedsontwikkeling: bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en parkeren

De eerste opgave ligt voor de hand, maar is daarmee niet onbelangrijk. Per locatie waar nieuwe gebouwen gerealiseerd worden, zal er gekeken moeten worden hoe de dit ingepast wordt in de openbare ruimte. Hoe bereiken diensten de gebouwen: nood- en hulpdiensten, vuilniswagens en bezorgdiensten? Hoe gaat men van de woning naar de verschillende hoofdnetwerken (fiets- en voetpaden, OV en auto)? Hoe is de ontsluiting naar omliggende voorzieningen, wijkwinkelcentra en de binnenstad? Levert dit knelpunten op in het netwerk en zo ja, (hoe) moet dit worden opgelost? Hoe wordt parkeren voor motorvoertuigen en fietsen vormgegeven (in pandig, op straat, op afstand) en welke parkeernormen zijn hier acceptabel? De omvang van de benodigde maatregelen zal afhankelijk zijn van de locatie van het nieuwe vastgoed en het aantal woningen. Daarnaast moeten de maatregelen met elkaar samenhangen: als er bijvoorbeeld gekozen wordt voor een lage parkeernorm, dan moet er wel garantie zijn op een alternatief.

Leefbaarheid en kwaliteit van -met name - het centrumgebied komt onder druk

De gemeente heeft een ambitie voor de kwaliteit van de stad: vergroten van de leefbaarheid, duurzaamheid en kwaliteit in de openbare ruimte. Op dit moment is de openbare ruimte hier niet op ingericht. Uit de analyse (H3) blijkt dat de stad erg is ingericht op automobilititeit: met name de geparkeerde auto's verdringen de kwaliteit in de openbare ruimte. De Koemarkt is een geslaagd voorbeeld van hoe kwaliteit kan worden toegevoegd als er een alternatief wordt gevonden voor de geparkeerde auto's. Vele (top)locaties zullen moeten volgen om de ambities van de gemeente waar te maken. Met name in het centrumgebied waar het aantal bewoners en bezoekers het hoogste is en zal zijn. Om ruimte te maken voor de beoogde kwaliteit in de openbare ruimte, zal er vervolgens minder ruimte beschikbaar zijn voor parkeren op straat. Daar dient een oplossing voor te komen: het parkeren elders en/of de manier van verplaatsen veranderen (lees: met de fiets, lopend of met het openbaar vervoer).

Met de groei van aantal bewoners en (regionale) bezoekers zal de druk op de openbare ruimte verder toenemen. Als het verplaatsingspatroon hetzelfde blijft, zal dit betekenen dat er (te) veel autoverkeer zal zijn. Gevolg is onder meer toename van geluidsoverlast, overlast van uitlaatgassen en druk op verkeersveiligheid. De druk op de leefbaarheid en kwaliteit zal met name toenemen in het centrumgebied en op de doorgaande wegen als gevolg van de toename van het gemotoriseerd verkeer. De analyse laat zien dat 1/3 deel van de korte verplaatsingen (<2.5 km) met de auto gemaakt wordt. Als dit aandeel afneemt, zal dit al een groot deel van de overlast wegnemen. De keuze van binnenstedelijke verdichting draagt hier al deels aan bij: door het vergroten van de dichtheid en toename van (draagvlak voor) voorzieningen op loop- en fietsafstand, zal de noodzaak voor het gebruik van de auto afnemen.

Verkeersveiligheid neemt af

Door de toename van het aantal verplaatsingen in de stad en de huidige inrichting van de wegen, zal de verkeersveiligheid op sommige plekken afnemen. Dit heeft een aantal oorzaken:

- Diverse 50 km/u-wegen waar fietsers op dezelfde rijbaan rijden.
- Het aantal e-bikes neemt toe door autonome ontwikkelingen waardoor er een grotere snelheid wordt gehaald door (oudere) fietsers.
- Smalle fietspaden en weinig opstelcapaciteit bij verkeerslichten; blokkeren en botsingen gebeuren daarmee makkelijker.
- Smalle voetpaden
- Vergrijzing: meer oudere mensen actief in het verkeer.
- Afdleiding in het verkeer zoals Smartphonegebruik tijdens het rijden in de auto of op de fiets.

De opgave is om het mobiliteitssysteem vergevingsgezind te laten zijn: mensen maken fouten, hoe voorkomen we dat dat resulteert in ongevallen.

Vertragingen op het bus- en autonetwerk

Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat de woningbouwopgave zorgt voor (grote) knelpunten op het bus- en autonetwerk als er geen aanvullende maatregelen worden getroffen (zie ook paragraaf 3.2 en bijlage). Het bus- en autonetwerk zijn grotendeels hetzelfde netwerk: vertraging voor de een zal ook vertraging betekenen voor de ander. Ook treden capaciteitsknelpunten op binnen het stedelijk gebied van Purmerend. De knelpunten betekenen dat de reistijd op drukste tijdstippen aanzienlijk zal toenemen. Naast een toename van de reistijd zorgen deze knelpunten voor overlast in de stad door geluidsoverlast, CO₂-uitstoot, irritatie bij weggebruikers, druk op verkeersveiligheid en hinder voor het calamiteitenverkeer.

Keuzes maken om knelpunten op bus- en autonetwerk te verminderen

Er moet een keuze gemaakt worden hoe met de toenemende knelpunten wordt omgegaan. Een aantal opties op een rij:

- Inzetten op de mobiliteitstransitie: minder autoverplaatsingen, ander parkeerregime, meer mensen op de fiets en in het OV. Openbaar vervoer en fietsen moeten aantrekkelijkere vervoerswijzen worden.
- Inzetten verkeersmanagement: door keuzes te maken in het netwerk, kan de doorstroming op een paar routes verbeterd worden. Denk aan instellingen van VRI's (verkeersregelinstallaties) en (zachte) knips in het netwerk. Onderdeel hiervan is ook dat er keuzes worden gemaakt waar de doorstroming goed moet zijn, waar het autoverkeer wordt ontmoedigd en waar een minder goede doorstroming wordt geaccepteerd.
- Aanpassen van kruispunten om de doorstroming te verbeteren. Door aanpassing VRI's en/of aanpassing van de inrichting het kruispunt.
- Verbreden van autowegen, inclusief aanpassing van inrichting van kruispunten.
- Nieuwe autowegen of busbanen.

Bovengenoemde maatregelen kennen allen hun eigen complexiteit en kostenplaatje. Deze keuze geldt zowel voor het autonetwerk als het busnetwerk.

Bereikbaarheid voor bezoekers uit de regio

Door de woningbouw in het centrumgebied en de keuze voor nulvergunningregeling, zal de druk in de toekomst toenemen voor de beschikbare parkeerplekken in de openbare ruimte, waar geen parkeervergunning geldt. Doordat een deel van de nieuwe bewoners alsnog een auto in zijn bezit heeft waar geen (goedkope) parkeerplek voor gerealiseerd is. Zonder aanvullende maatregelen (fiets- en OV-netwerk op orde, deelmobiliteit en de nabijheid van voorzieningen) zal het autogebruik niet afnemen. Hierdoor blijven er minder plekken beschikbaar voor bezoekers uit de regio. Ook staat de bereikbaarheid in de stad onder druk (zie vorige punt) waardoor de bereikbaarheid ook als minder goed ervaren kan worden door de bezoekers uit de regio.

Realiseren van reeds gekozen aanpassingen van het mobiliteitsnetwerk

De laatste opgave is om de reeds gekozen aanpassingen van het mobiliteitsnetwerk ten uitvoer te brengen. Met het besluit voor de woningbouw in het centrumgebied (Waterlandkwartier, Wagenweggebied, Looyers, Brantjesoever en PostNL-locatie), is tevens onder andere via het bestemmingsplan vastgesteld de volgende mobiliteitsmaatregelen uit te voeren:

Generieke **snellheidsverlaging** op de volgende wegen in het centrumgebied:

- 30 km/h van Beemsterbrug tot Gorslaan: Gedempte Where, Purmersteen weg en Waterlandlaan tot aan Gorslaan (huidige snelheid: 50 km/u)
- 30 km/h op Gedempte Singelgracht (incl herinrichting)

Diverse maatregelen voor een **reductie** van het aantal autoritten van/naar binnenstad

- Verdichting centrumgebied: meer mensen, voorzieningen en functiemenging
- Stimuleren fietsgebruik en voetgangers: betere en veilige fiets- en wandelroutes naar binnenstad en oversteekmogelijkheden, voldoende fietsparkeermogelijkheden
- Parkeerbeleid en lagere parkeernormen: uitbreiden en gefaseerd invoeren parkeerbeleid binnenstad. Lagere parkeernorm bij nieuwbouw in het centrumgebied.

Ook staat de reconstructie A7 op het programma met Rijkswaterstaat als opdrachtgever. Hierbij wordt de capaciteit op de A7 vergroot en worden aansluiting 5 (Purmerend) en aansluiting 4 (Purmerend-Zuid) aangepast tot halve aansluitingen. Er wordt een parallelbaan gemaakt tussen deze twee aansluitingen om de bereikbaarheid van beide aansluitingen te borgen. Deze reconstructie heeft effect op de afwikkelingsmogelijkheden van de A7 en de ontsluiting van binnenstad naar de A7. Het Rijk heeft besloten het project van de wegverbreding A7 en A8 met minstens drie jaar te vertragen vanwege problemen met stikstof. Hierdoor zal besluitvorming over dit project op zijn vroegst in 2025 plaatsvinden.

04 Beleidsuitgangspunten voor de toekomst

Om met de groei van Purmerend met 10.000 woningen mogelijk te maken én daarbij een duurzame, toekomstbestendige en een leefbare stad te zijn waar mobiliteit goed in het geheel past, dient gestuurd te worden op een aantal belangrijke punten. Op basis van de analyse en opgaven, komen we met 7 beleidsuitgangspunten voor de toekomstige mobiliteit van Purmerend.

1 Purmerend als 10-minutenstad: de basisvoorzieningen zijn lopend of fietsend te bereiken binnen 10 minuten

Nabijheid van voorzieningen stimuleert actieve mobiliteit als fietsen en lopen. De fiets is een gezond en duurzaam vervoersmiddel en neemt niet veel ruimte in. Om het fietsen en lopen te faciliteren, zetten we in op een hoofdstructuur met brede en toegankelijke fiets- en wandelpaden en comfortabele verharding, een goede oriëntatie, een bijbehorend fijnmazig netwerk inclusief slimme doorsteekjes en fietsparkeerplekken bij voorzieningen. De hoofdstructuur verbindt de woonwijken met voorzieningen als (wijk)winkelcentra, OV-knooppunten, zorg, sportfaciliteiten en horeca. Alle voorzieningen die je dagelijks nodig hebt kun je binnen tien minuten bereiken, soms lopend, maar in ieder geval binnen tien minuten fietsen. Door deze aanpak vermindert het aantal korte verplaatsingen met de auto per persoon en stimuleren we het gebruik van fiets en lopen. Er ontstaat hierdoor ruimte voor de groei van Purmerend. Op deze manier maken we Purmerend ook in de toekomst een leefbare en fijn bereikbare plek.

2 Een leefbaar en bereikbaar centrumgebied gericht op kwaliteit voor voetgangers en fietsers en van de openbare ruimte

Door de verstedelijking van het centrumgebied (historische binnenstad, Waterlandkwartier en Wagenweggebied) neemt de druk op de openbare ruimte toe. Leefbaarheid is een belangrijk thema voor Purmerend en daarom wordt er ingezet op kwaliteit van de openbare ruimte, voetgangers en fietsers: *"De openbare ruimte dient uit te nodigen om te bewegen, te ontmoeten en is makkelijk toegankelijk"* (Visie Leefbare Stad 2040). Ook is het centrumgebied goed aangesloten op het openbaar vervoernetwerk. De binnenstad blijft ook bereikbaar voor auto's, bussen en logistiek. De ruimte voor geparkeerde motorvoertuigen op de ring rond de binnenstad en de Waterlandlaan/ Purmersteenweg/ Gedempte Where wordt echter beperkt om de vrijgekomen ruimte te kunnen benutten voor een veilig en fijn leef- en verblijfsklimaat met een belangrijke plek voor goede fiets- en voetgangersverbindingen. De autobereikbaarheid van het centrumgebied wordt gefaciliteerd middels parkeren in garages, aan de randen van het centrumgebied, op afstand en deel beperkt door de inzet op deelmobiliteit. De parkeergarages staan op strategische plekken waardoor autoritten dwars door het centrum worden vermeden en er een goede aansluiting is op looproutes naar de eindbestemming.

3 Een toekomstbestendig OV-netwerk voor Purmerend en de regio

Het openbaar vervoer dient een goed alternatief voor de auto te zijn voor de belangrijkste relaties, met name op de langere afstanden. We zetten in op een groter aandeel van het gebruik van het openbaar vervoer omdat het een relatief schone en duurzame manier van verplaatsen is, er lage parkeernormen gebruikt worden bij de nieuwbouw in gereguleerd gebied en de optie om met de auto te gaan simpelweg voor sommigen niet voor handen is. Ook regionaal wordt de afhankelijkheid van het OV groter, omdat een belangrijke bestemming – Amsterdam – steeds meer auto's zal gaan weren.

- **Regionale groei:** De goede HOV-verbinding (bus) naar Amsterdam zal moeten meegroeien met de groei van het aantal inwoners en bezoekers van Purmerend en omstreken. Daarnaast zetten we in om het treinproduct te verbeteren. Meer halterende treinen per richting en snelheidsverhoging (intercity).
- **OV-knooppunten:** Er komt een integraal OV-netwerk waarbij gekeken wordt naar het huidige trein- en busnetwerk en de positie van OV-knooppunten. Het netwerk moet toekomstbestendig zijn waar het voldoende doorstroming heeft en de juiste herkomsten en bestemmingen bedient. Er wordt daarbij onderzocht of het huidige systeem in stand wordt gehouden of moet veranderen (zoals verplaatsen stations en aparte bus-infrastructuur). Een OV-knooppunt zorgt voor goede overstapmogelijkheden tussen OV, fiets, lopen of (in sommige gevallen) de auto. De focus hierbij ligt op een OV-knooppunt in het centrumgebied.
- **Veranderend aanbod door nieuwbouw:** Het aanbod van het OV groeit geleidelijk mee met het aantal woningen en werklocaties in de stad: er is daarmee een bepaald OV-aanbod aanwezig vanaf de oplevering van woningen en voorzieningen om mensen meteen gebruik te kunnen laten maken van het openbaar vervoer.
- **Intern busnetwerk:** Er wordt ingezet op een beter intern busnetwerk. Met als doel om ook intern het aantal autoverplaatsingen te verminderen én mensen zonder auto beter toegang te bieden tot de bepaalde bestemmingen. Buurtbussen of doelgroepenvervoer kunnen daar ook een onderdeel van zijn.

Om dit alles voor elkaar te krijgen wordt er door Purmerend intensief samengewerkt met de regio en Vervoerregio Amsterdam.

4 Verkeersafwikkeling van de auto focust zich op routes vanuit woonwijken naar de uitvalswegen

De autobereikbaarheid blijft voor Purmerend van belang van en naar de regio. Op diverse trajecten op de langere afstanden zal het OV of de fiets nog steeds geen geschikt alternatief zijn. De autobereikbaarheid van Purmerend focust zich daarom op een goede afwikkeling vanuit de woonwijken naar de uitvalswegen A7, N235 en N244. Op deze manier wordt tevens voorkomen dat motorvoertuigen onnodig dwars door de stad heenrijden. Er blijft daarmee meer ruimte over voor het openbaar vervoer en beperkt overlast. Ondanks de groei van het verkeer, zullen er geen wegen verbreed worden naar 2 rijstroken per rijrichting. Dit zorgt voor het oplopen van de reistijden in de spitsperiodes, maar houdt de leefbaarheid van de stad op orde.

5 Toegankelijke en betaalbare mobiliteit

De stad dient bereikbaar te zijn voor alle mensen uit Purmerend en Beemster. Van jong tot oud, voor mensen met een beperking en voor mensen met een kleine portemonnee. De goede fietsinfrastructuur zorgt meteen voor een goed netwerk voor scootmobiel, toegankelijke haltes zorgen voor een meer inclusief openbaar vervoer, het verbeterde interne busnetwerk of doelgroepenvervoer zorgt er ook dat belangrijke functies als ziekenhuis en winkelcentra voor deze groep bereikbaar blijft.

6 Een veilige stad voor elke verplaatsing

Veilig kunnen verplaatsen is een belangrijke randvoorwaarde voor elke vervoerswijze. Bij straten waar de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer hoog zijn, is er aparte infrastructuur voor fietsers, voetgangers en motorvoertuigen. Straten waar de infrastructuur gedeeld wordt met motorvoertuigen en fietsers, zal de maximale snelheid 30 km/h als uitgangspunt hebben. Veilige oversteekplekken zijn daarnaast ook een aandachtspunt.

7 Duurzame mobiliteit

We zetten in op een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem. Dit gebeurt als eerste doordat de korte ritten zoveel mogelijk worden afgelegd per fiets of te voet (zie ook speerpunt 1). Daarnaast zijn de motorvoertuigen (auto, bus en logistiek) verduurzaamt en elektrisch. De stad biedt voldoende laadpalen om dit mogelijk te maken. Ook wordt mobiliteit steeds meer gedeeld. Dit kan zowel privé georganiseerd worden als aangeboden worden door deelmobiliteit-aanbieders.

05 Toekomstige mobiliteit en netwerken

Vanuit de analyse en de beleidsuitgangspunten zeten we de stap naar de toekomst: Hoe zouden onze netwerken en er uit moeten zijn als we streven naar een duurzaam, toekomstbestendig en leefbaar Purmerend?

5.1 Aanpak

Toepasbaarheid van toekomstige netwerken

In dit hoofdstuk wordt het toekomstige netwerk geschetst per vervoersmiddel, inclusief de eigenschappen waar het toekomstige netwerk aan moet voldoen. Deze uitgangspunten van de toekomstige netwerken kunnen vervolgens worden gebruikt in hiernavolgende (beleids)plannen en planuitwerkingen van de gemeente.

Met deze toekomstige netwerken wordt de ambitieuze richting geschetst, waarbij we toewerken naar inclusieve, toegankelijke en veilige mobiliteit, in een stad die leefbaar en bereikbaar is. Het toewerken naar dit toekomstig netwerk zal een proces van de lange adem zijn, waarbij er continu stappen zullen moeten worden gezet. In dit Mobiliteitsplan wordt focus aangebracht, waarbij we stap-voor-stap toewerken naar de verbeteringen die noodzakelijk zijn.

Integrale keuzes maken voor de mobiliteitsnetwerken

Met de woningbouwambitie neemt de druk op de stad en de openbare ruimte toe. Vastgoed, parkeren, groen en water, mobiliteit en verblijven vechten om dezelfde vierkante meters. Welke kwaliteit wil je op welke plek? Mobiliteitsnetwerken dienen als geheel bekeken te worden. Kies je op de ene plek om minder ruimte te geven aan autoverkeer, dan zal het verkeer een andere route zoeken en het vervolgens daar drukker worden. Dit mobiliteitsplan maakt daarom keuzes over de hoofdnetwerken per vervoersmiddel.

Per gebiedsontwikkeling wordt er gewerkt aan goede bereikbaarheid vanaf het eerste moment

Op dit moment is de voortgang van de woningbouwplannen hoog, de stad ontwikkelt volop. Deze ontwikkeling van nieuwe plannen is bij uitstek het moment om stil te staan bij integrale keuzes in relatie tot mobiliteit: hoe wordt de openbare ruimte ingericht? Wat zijn de parkeernormen? Wat is het mobiliteitsaanbod? Wat zal de mobiliteitsvraag zijn? Is er geld gereserveerd om dergelijke maatregelen te kunnen treffen? Welke mobiliteitseffecten ontstaan er in de rest van de stad door deze gebiedsontwikkeling? Er worden mobiliteitsplannen per gebiedsontwikkeling opgesteld die inzichtelijk maken welke mobiliteitsmaatregelen op de schaal van de gebiedsontwikkeling nodig zijn om de bereikbaarheid te garanderen. Via een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) worden ruimtelijke uitgangspunten opgesteld die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling. De gebiedsontwikkeling krijgt daarmee kaders en eisen mee waar het aan moet voldoen en welke processtappen doorlopen dienen te worden. Daarmee wordt ook getoetst of de beoogde mobiliteit vanuit gebiedsontwikkeling voldoet aan de visie van de gemeente voor de hele stad.

5.2 Netwerk voetganger en fiets

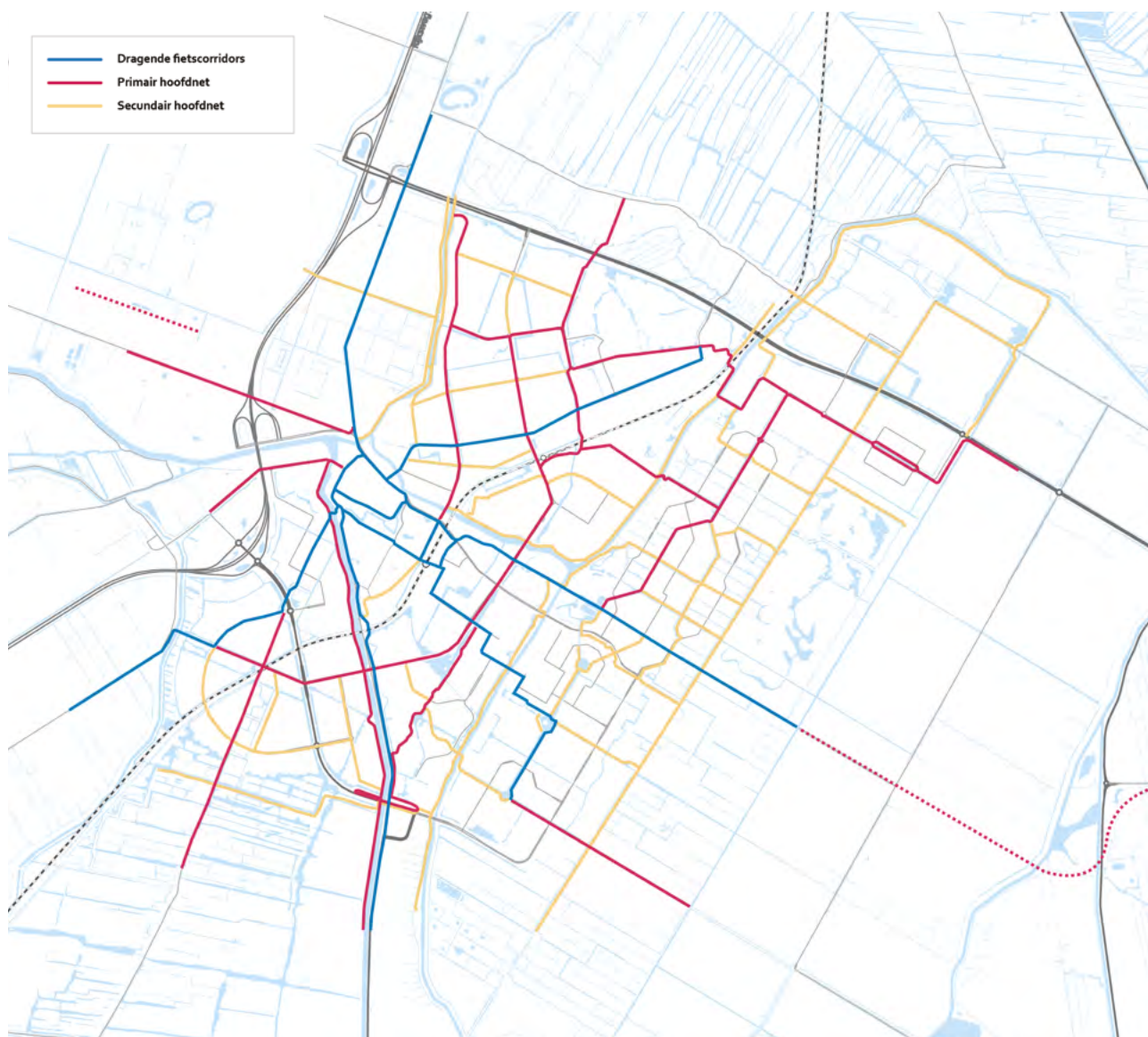
Vanuit de beleidsuitgangspunten (H4) komt er een duidelijk beeld naar voren hoe we fiets en voetganger komende jaren gaan faciliteren: De beschikbare ruimte wordt schaarser, terwijl we de Purmerendse groei-ambitie willen faciliteren. Dat betekent dat we integrale keuzes moeten maken op de mobiliteitsnetwerken, waarbij we sterk inzetten op fiets en voetganger. We realiseren een mobiliteitsverandering: de Purmerender reist vaker te voet of met de fiets. Daarbij werken we aan een leefbaar en bereikbaar centrumgebied gericht op kwaliteit van de openbare ruimte, voetgangers en fietsers. We zorgen voor goede fiets- en voetgangersverbindingen van deur tot deur, inclusief fietsparkeerplekken. Om dit alles mogelijk te maken zijn de volgende aspecten van belang.

Lopen en fietsen als vertrekpunt mobiliteit

Voetganger en fiets zien we als vertrekpunt van het mobiliteitssysteem. We benaderen het mobiliteitssysteem daarmee vanuit dat oogpunt: Hoe zorgen we dat we de fiets en voetganger zo goed mogelijk kunnen faciliteren. Vervolgens kijken we hoe OV en auto hierop aan kunnen sluiten. Bij komende (her)inrichtingen kijken we daarom allereerst hoe we de voetganger en fietser kunnen inpassen. Daarbij realiseren we waar mogelijk extra ruimte en kwaliteit voor voetganger en fietser. We ontwerpen daarbij van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto). We zorgen dat fiets- en looproutes aansluiten op voorzieningen (en vice versa).

Bij gebiedsontwikkeling vanaf de start inzet op voetganger en fiets

Zeker bij (nieuwe) gebiedsontwikkelingen geldt dat de fiets en wandelstructuren belangrijke dragers zijn voor de ontsluiting van deze gebieden. We zorgen daarom vanuit deze gebiedsontwikkelingen voor een goede aansluiting op het bestaande netwerk en de belangrijke voorzieningen. Daarom ontwerpen we in gebiedsontwikkelingen via een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPVE), waarbij onder meer goed wordt nagedacht over het realiseren van fietsvoorzieningen bij woningen (zodat een fiets veilig staat en makkelijk te pakken is).

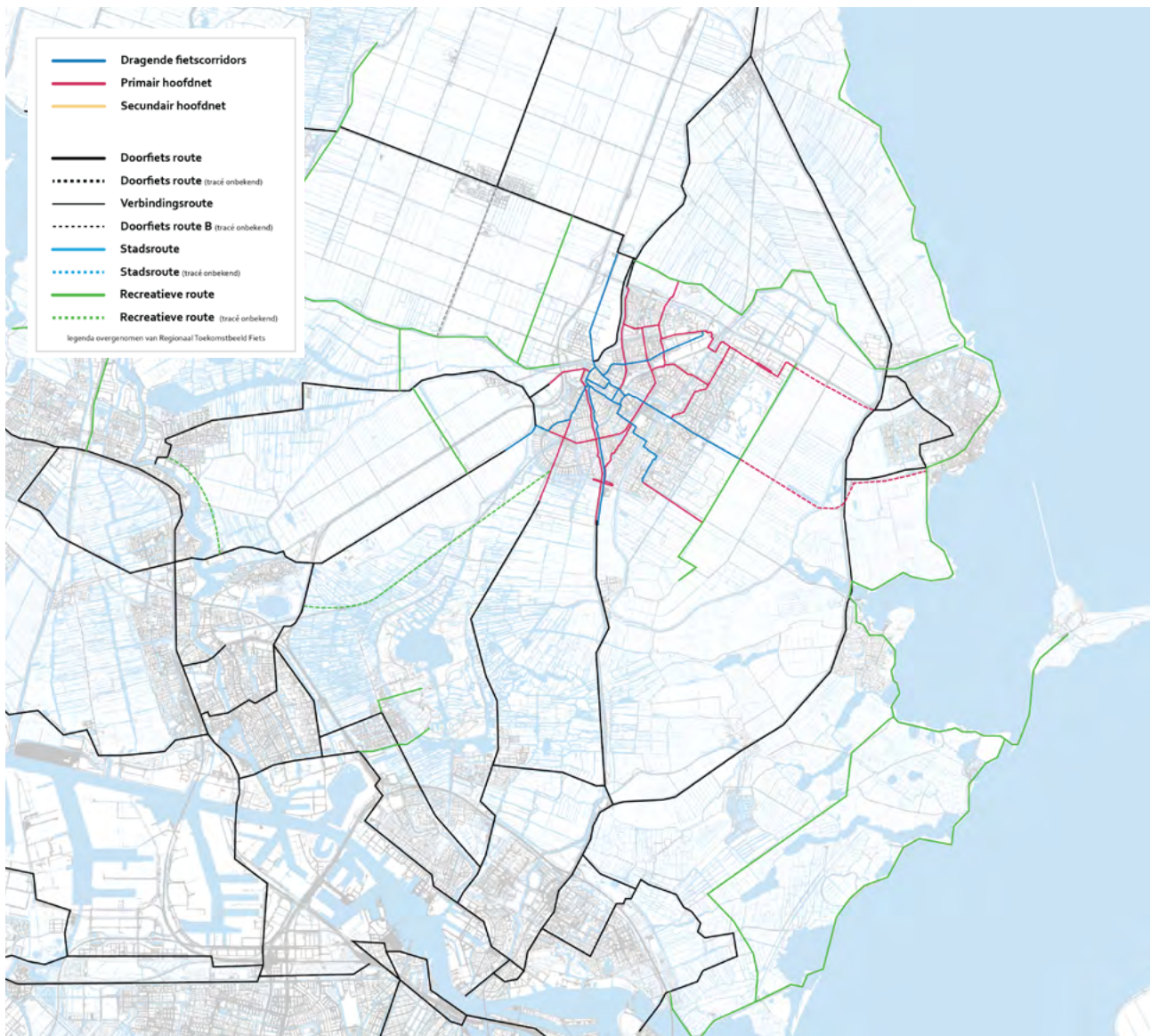


Gewenst toekomstig fietsnetwerk

Dragende fietscorridors

We streven naar brede, directe en herkenbare fietsroutes vanuit alle windrichtingen naar de belangrijke bestemmingen, aangevuld met een fijnmazig netwerk. Met het Beleidsplan fiets 2010-2015 ligt er een goede basis voor de fietsstructuur van Purmerend. Vanuit deze basis bouwen we voort. We onderscheiden drie categorieën:

- **Dragende fietscorridors (blauw):** Deze corridors vormen de verbinding tussen Purmerend en omliggende kernen, de verbinding de stad in als ook verbinding tussen delen van Purmerend, inclusief belangrijke bestemmingen zoals het centrumgebied, OV-stations en voorzieningen. Op deze corridors ligt er een fietsstraat of vrijliggend fietspad zonder barrières. Voor het grootste deel van dit netwerk is dat nu al geval, maar nog niet overal. Zo verbeteren we de aansluiting Purmerweg-Waterlandlaan, herinrichten we de Van IJssendijkstraat (ter hoogte van de Koog) en Waterlandlaan – Purmersteenweg – Gedempte Where en onderzoeken we hoe de Purmerenderweg in Zuidoostbeemster heringericht kan worden.

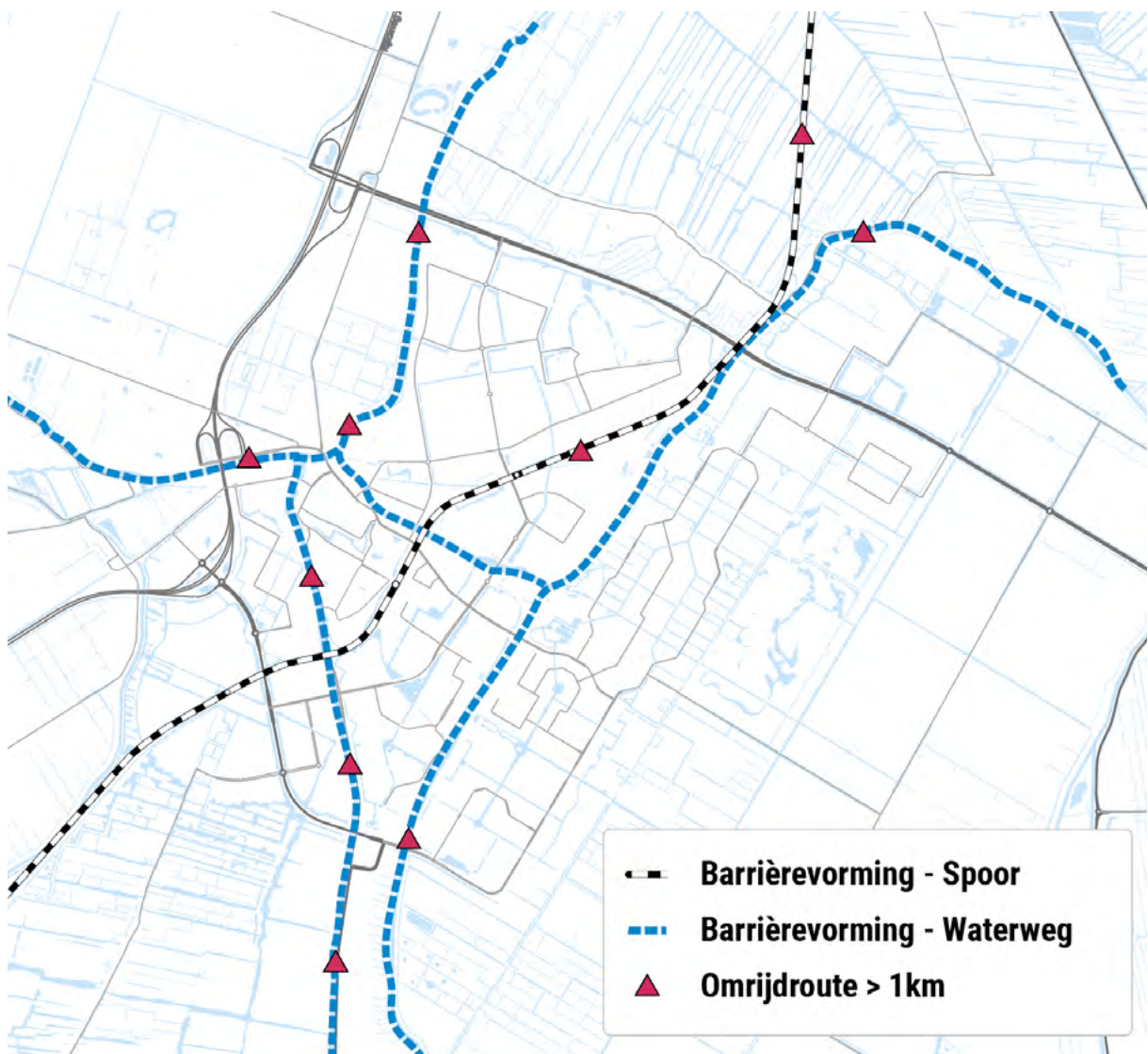


Gewenst toekomstig fietsnetwerk (regionaal)

- **Primair hoofdnet (rood).** De primaire routes zijn de lokale 'snelwegen' voor de fietser. Deze routes verbinden de woonwijken met de belangrijkste bestemmingen, maar verbinden ook woonwijken onderling. Dit net iets fijnmaziger dan de dragende corridors. Ook op dit hoofdnet realiseren we op termijn een fietsstraat of vrijliggend fietspad zonder barrières, maar dat pakken we wel gefaseerd aan, door slim te koppelen en werk-met-werk te maken (zoals bij beheer en onderhoud, rioleringswerkzaamheden en gebiedsontwikkeling). Zo wordt de komende decennia steeds verder gewerkt aan het verbeteren van de wegen en ruimte voor de fiets.
- **Secundair hoofdnet (geel).** Naast de dragende fietscorridors en primaire routes is er het secundaire fietsroutenetwerk. Dit is een fijnmaziger netwerk. De secundaire routes geven aansluiting op de primaire routes en zijn op zichzelf staande routes binnen en tussen woonwijken. Waar mogelijk voeren we verbeteringen door, maar dit heeft geen prioriteit.

Ontbrekende schakels

Er is een aantal belangrijke barrières die het fietsnetwerk doorsnijden, zoals het Noordhollandsch Kanaal en het spoor. Met het aanpakken van deze barrières en 'missing links' kunnen zowel comfort van verbindingen als reistijd worden verbeterd. In de ideale situatie zou omfietsen vrijwel niet meer nodig hoeven zijn, maar de aard van de barrières (spoor op maaiveld en waterwegen) maakt dat lastig realiseerbaar. Streven is daarom om niet meer dan 1000 meter om te hoeven fietsen. Tegelijkertijd geldt voor veel van deze ontbrekende schakels dat het niet altijd aannemelijk is dat deze verbindingen door veel fietsers gebruikt zullen gaan worden. We kijken hierbij daarom goed naar nut en noodzaak, zodat we met zo min mogelijk middelen een zo groot mogelijk effect bereiken.



Barrièrevorming door waterwegen en spoor

Sneller, comfortabel, veiliger

We willen dat de fiets vervoersmiddel nummer één is. Daarom zetten we de komende jaren in op het uitbouwen, versterken en verbeteren van het netwerk. Doel is een snel, comfortabel en veilig netwerk, waarbij rekening wordt gehouden met een brede variëteit aan fietsers (woon-werk, bakfiets, kinderen, minder-validen op scootmobiel). We streven daarom naar een vrijliggende infrastructuur voor fietsers; fietsstraten en/of losse fietswegen (niet gekoppeld aan andere infrastructuur). Op plekken waar dit nog niet het geval is werken we op termijn toe naar herinrichting. We passen hier wel prioritering toe: Allereerst op de dragende corridors, vervolgens op de primaire hoofdroutes.

Fietsvoorzieningen van begin tot eind

Een vervoerswijzekeuze start al op het moment dat je nadenkt over je reis, ook voordat je fysiek op de fiets stapt. Daarom zorgen we via het MPvE vanuit de gebiedsontwikkeling dat men snel de fiets kan pakken vanuit huis, maar we zorgen ook voor goede fietsvoorzieningen op de bestemming. We realiseren daarom voldoende fietsparkeerplekken, met name in de binnenstad, bij OV-haltes en belangrijke voorzieningen

Stimuleren actieve mobiliteit door ruimtelijk beleid

In verschillende stukken (zoals Visie op Mobiliteit, Verkeerplan) is de lijn ingezet om meer in te zetten op fiets en voetganger. Die lijn wordt doorgezet. We stimuleren actieve mobiliteit door goed ruimtelijk beleid. Door keuzes in de openbare ruimte zorgen we dat lopen en fietsen een aantrekkelijk en fijn alternatief is. Dat betekent levendigheid op oogniveau (plinten), sociale veiligheid en een aantrekkelijke openbare ruimte.

We versterken hierbij de voetgangersverbindingen en zorgen voor een duidelijke routing. Ook verbeteren we de aantrekkelijkheid van routes en de reis- en verblijfskwaliteit van voetgangers, zeker in en rondom het centrum, Wagenweggebied en Waterlandkwartier en OV-knopen. De parken zijn de 'parels van onze stad', daarom zorgen we voor een goede ontsluiting van onze parken (onder meer via koppeling met het Parkenplan). Als men de regio in wil, zorgen we dat het voor- of natransport via actieve mobiliteit kan. We zetten in op goede en toegankelijke fiets- en voetgangersverbindingen van en naar OV-locaties, inclusief passende voorzieningen zoals fietsparkeerplekken.

Gedragsverandering

Met al deze verschillende stappen willen we een gedragsverandering bewerkstelligen bij zowel de huidige bewoners als bezoekers om de verandering in vervoerswijzekeuze mogelijk te maken. Dat betekent niet dat we er met deze maatregelen zijn: De mobiliteitstransitie is een proces, waarbij we geleidelijk toewerken naar het vervangen van het bestaande systeem naar een nieuw systeem. Dat kost tijd en een verandering van denken, waar deze stappen in combinatie met auto- en OV-maatregelen aan bijdragen.

5.3 Openbaar vervoersnetwerk

Versterken kracht huidige structuur (H)OV-netwerk

We kiezen ervoor verder in te zetten op de kracht van het huidige OV-netwerk. Daarmee benutten we de hoge frequenties en snelle verbindingen richting Amsterdam optimaal. De voorspelde knelpunten op het busnetwerk in Purmerend vragen om aanpassingen in het netwerk, zoals het optimaliseren van de kruispunten (studie HOV Purmerend, 2022). We lossen deze knelpunten op, waardoor we ook de toekomstige groei kunnen faciliteren. Gecombineerd met het uitbreiden van het OV-netwerk bij gebiedsontwikkelingen zorgen we dat we de kracht van de huidige structuur van het netwerk versterken. Er zijn meerdere alternatieven voor een busnetwerk denkbaar, zoals een (ring-)radiaal netwerk of een ringlijn, die voordelen bieden ten aanzien van versterking van het huidige interne netwerk. Vooralsnog wegen deze voordelen niet op tegen de bezwaren, zoals het toevoegen van een overstap op een (groot) aantal reisrelaties (en dus tijd- en comfortverlies) en afname van frequentie richting Amsterdam. Daarnaast is de grootte van Purmerend dermate beperkt dat toevoeging van een dergelijke extra lijn lastig te rechtvaardigen valt dan wel rendabel is te krijgen: Veel van het voor- en natransport kan men prima lopend of per fiets af. Daarom optimaliseren en versterken we het bestaande netwerk en breiden dat uit bij gebiedsontwikkelingen.

Intern busnetwerk – Onderzoek haalbaarheid verbeteren lokaal busnet

Ook voor verplaatsingen binnen Purmerend moet het OV een goed alternatief zijn, inclusief goede verbindingen tussen de wijken. Daarom onderzoeken we de haalbaarheid van het verbeteren van het lokale busnet. Op kortere termijn wordt hieraan gewerkt door het opnemen van een zogenaamde ringlijn in de nieuwe concessie. Op de langere termijn onderzoeken en evalueren we of dit aansluit op de wensen en behoeftes, waarbij we de verschillende opties verkennen. Een van de mogelijke oplossingsrichtingen hierbij is bijvoorbeeld het inzetten op de vorming van een lokaal busnet met een servicebus-karakter. Met een lokaal busnet ontstaat een netwerk dat beter aansluit bij de doelgroep (zoals WMO-reizigers). Lijnvoering, haltes en frequentie worden daarbij afgestemd op de doelgroep. In rustige uren kan een flexibele dienstregeling nodig zijn of worden teruggegrepen op vraagafhankelijke exploitatie. Een dergelijk lokaal busnet past beter bij Purmerend dan een strikte koppeling met het bestaande busnet, omdat door de befietsbare schaal van Purmerend en lage reizigersvraag interne OV-verplaatsingen lastig exploitabel zijn. Ook lopen de doelen van een intern net en HOV-net uiteen. Met onderzoek naar het verbeteren van het lokaal busnet bekijken we hoe we een lokaal busnet het best vorm kunnen geven, ook qua exploitabiliteit en haalbaarheid.

Trein: inzet op intercitystop Purmerend en frequentieverhoging sprinters

Het treinnetwerk biedt potentie om beter benut te worden. Hiermee neemt de bereikbaarheid toe, zeker voor de bestemmingen buiten Amsterdam. Een van de opties om de trein een aantrekkelijker alternatief te maken is een frequentieverhoging naar een kwartierdienst, waarmee een beperkte reizigersgroei is te realiseren (totaal in-uitstappers neemt dan toe tot circa 9.000 in-en uitstappers). Kanttekening hierbij is dat deze reizigersvraag vooral ook sterk concurreert met de bus, waardoor dit op lange termijn ook gevolgen kan hebben voor de busdienstregeling (met zowel voor- als nadelen). Er zit vooral winst in het realiseren van een IC-stop in Purmerend. Daarmee wordt Purmerend beter bereikbaar vanuit verder weg gelegen steden, maar ook vanuit Amsterdam Centraal en Amstel. Er lijkt momenteel genoeg buffertijd in het rijschema te zitten om een dergelijke tussenstop te kunnen realiseren. Zeker wanneer dit gecombineerd wordt met verstedelijking in Purmerend rondom het station kan dit helpen meer reizigers te trekken. Hoewel de groei zelf onvoldoende zal zijn om op de noodzakelijke aantallen voor een IC-stop te komen, biedt zeker in de daluren en in de tegenspits een IC-stop geen grote nadelen en kan dit voor Purmerend sterk bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Daarom zetten we in op een IC-stop in Purmerend.

Kansen voor verdere ontwikkeling OV-knoop Purmerend

Vanuit het Masterplan Waterlandkwartier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterke, multimodale knoop aan de Waterlandlaan, waardoor het station een centrale plek in Purmerend krijgt en een stevige positie in het netwerk van de MRA. Deze knoop wordt daarmee toegangspoort van de stad. Er ontstaat daardoor sterke potentie voor het ontwikkelen van zowel de knoop- als plaatswaarde van het Waterlandkwartier.

Tegelijkertijd is de verknoping van het bus en treinnetwerk momenteel beperkt: Men reist vaak of per trein, of per bus naar omliggende bestemmingen, waarbij door de schaal van Purmerend de meerwaarde van verknoping ook beperkt is. Daarbij ligt het huidige station Purmerend op een plek die verknoping met HOV-bus moeilijk maakt. Verknoping met het station heeft vooral zin als de treinfrequentie hoger wordt (waardoor bus-trein aansluitingen verbeteren, met name vanuit de regio), of bij bediening door een Intercity (ook met name vanuit omliggende kernen van Purmerend, zoals Edam-Volendam). Vooralsnog is de vervoerkundige meerwaarde van een totale verplaatsing en verknoping gezien het hoogwaardige Purmerendse busnetwerk beperkt. Dit geldt niet voor het stedenbouwkundig aspect, daar kan verplaatsing van (grote) meerwaarde zijn.

We onderzoeken daarom de kansen voor verdere ontwikkeling van deze OV-knoop. We zien daarbij verschillende gradaties: Van het realiseren van een bushalteringsplek op de Waterlandlaan; het realiseren van een busstation ter hoogte van de Rabobank; verlenging van de perrons richting Waterlandlaan; tot aan verplaatsing van het station.

Goede aansluiting gebiedsontwikkelingen op OV

OV zien we als een belangrijke drager voor de ontsluiting van (nieuwe) gebiedsontwikkelingen. Hierdoor zorgen we dat inwoners vanaf het moment dat zij verhuizen een goed alternatief voorhanden hebben. Om dit te realiseren zorgen we dat we gebiedsontwikkelingen vanaf dag 1 goed integreren in het OV-netwerk, onder meer via het Mobiliteitsprogramma van Eisen.

5.4 Autonetwerk

Knelpunten uit de studie Toekomstbestendig HOV Purmerend (2022)

In de studie Toekomstbestendig HOV is onderzoek gedaan om inzicht te krijgen in knelpunten en kansrijke oplossingsrichtingen voor HOV Purmerend. Veel van deze knelpunten slaan direct ook op het autonetwerk, omdat het hier gaat om gedeelde infrastructuur. Uit deze studie blijkt dat in de toekomstige situatie op diverse locaties in Purmerend knelpunten ontstaan. Met name rond het centrum, de aansluitingen op de A7 en bij de drukke kruispunten ontstaan grote doorstromingsknelpunten. Belangrijke knelpuntlocaties zijn: Gorslaan Zuid; Gorslaan Noord/Churchillaan; Gedempte Where/ Waterlandlaan; Westerstraat; Laan der Continenten (rotondes); Verzetslaan Zuid; Jaagweg; Purmerenderweg.

Doorstroming

De nadruk van het autonetwerk komt te liggen op de woonwijken zo goed mogelijk ontsluiten naar de uitvalswegen A7, N244 en N235. Daarbij is het uitgangspunt dat deze route zo kort mogelijk is en daarmee zo min mogelijk voertuigkilometers in de stad veroorzaakt. Immers, als alle motorvoertuigen met de kortst mogelijke route de uitvalswegen A7, N244 en N235 bereiken, dan wordt de overlast in Purmerend zelf zo veel mogelijk beperkt. Vanuit deze drie uitvalswegen kan men vervolgens de regio én elk ander gebied in Purmerend bereiken.

Om een volledig netwerk te hebben waarbij de hele regio bereikbaar is vanuit elke woonwijk, **dient de Laan der Continenten als een volledig onderdeel van de N235 te worden gezien**. Dit betekent dat de functie van deze weg is om alle gebieden van Purmerend met de regio te ontsluiten en de doorstroming daarom op orde moet zijn. Er zal nader onderzocht moeten worden of er hiermee een verbreding nodig zal zijn in de toekomst – inclusief complexe verbreding van het viaduct onder het spoor – of dat de ene rijstrook per richting voldoende blijft.

De beoogde uitvalswegen per gebied en bijbehorende aansluiting:



1. N244 – aansluiting 1
2. N244 – aansluiting 2
3. N244 – aansluiting 3
4. A7 – aansluiting 5 (Purmerend)
5. Flexibel
6. N244 – aansluiting 4 en 5
7. Flexibel
8. N235 via Verzetslaan
9. N235 via Aziëlaan
10. N235
11. N235 via Amazonelaan

De gebieden zoals hierboven aangegeven zijn gebaseerd op hun geografische ligging. Ze zijn vaak omgeven door water en/of spoor. Het komt daarmee niet 1-op-1 overeen met de wijkindeling van Purmerend.

Met deze verdeling is er slechts één gebied dat gebruik maakt van aansluiting A7-Purmerend: het gebied dat bestaat uit de binnenstad, Wagenweggebied en het zuiden van Zuidoostbeemster (4). Dit beperkt daarmee het verkeer aanzienlijk op de Purmersteenweg en Gedempte Where. Om daadwerkelijk te zorgen dat de gebieden ook de beoogde uitvalswegen gebruiken zal er sturing plaats moeten vinden.

Verkeersmanagement, zachte knips en/ of harde knips

De kriskrasverbindingen door de stad zijn beschikbaar voor motorvoertuigen, maar het doel is niet om de doorstroming hier verder te optimaliseren voor de toename van het autoverkeer. We zetten in de stad in op meer gebruik van OV en actief vervoer. Als er maatregelen getroffen wordt aan het netwerk dwars door de stad, dan is dat om de doorstroming van de fietser, voetganger of openbaar vervoer te verbeteren.

Uitleg zachte en harde knips

Een knip in het autonetwerk betekent dat er een barrière is waardoor auto's geen doorgang meer kunnen vinden en krijgen daardoor een andere route. Een harde knip wordt gerealiseerd middels fysieke ingrepen (barriers/ slagboom/ herinrichting). Bij een zachte knip is de originele route feitelijk nog mogelijk, maar wordt dit onaantrekkelijk gemaakt. Een voorbeeld is dat er alleen toegang mogelijk is voor vergunninghouders of calamiteitenverkeermiddels pollers of handhaving met kentekenregistratie. Een knip kan ook tijdelijk wordt ingezet, zoals bij schoolzones waar geen auto's bij start- en eindtijden van scholen mogelijk is.

Bijbehorend netwerk

In de basis blijft het autonetwerk hetzelfde als de huidige situatie. Dat betekent dat het uitgangspunt is om geen nieuwe wegen te bouwen of om bestaande wegen volledig te verbreden naar 2 rijstroken per richting als gevolg van de beoogde woningbouw. Om bovenstaande visie te realiseren (automobilisten rijden een zo kort mogelijke route naar een uitvalsweg) is er wel sturing nodig. Dit kan op een zachte manier of op een harde manier, oftewel: met verkeersmanagement, zachte knips en/of harde knips. Een onderzoek naar de verkeersafwikkeling op het hoofdnetwerk i.c.m. met uitgangspunt om het verkeer voornamelijk te faciliteren naar de uitvalswegen en het autoverkeer door het centrumgebied te verminderen, zal moeten uitwijzen welke knip(s) het meest geschikt is/zijn. Een mogelijkheid hierbij is bijvoorbeeld het onderzoeken of een knip gewenst is voor het autoverkeer op de Waterlandlaan, bijvoorbeeld ter hoogte van het spoor, zodat er bewust gestuurd kan worden op autoverplaatsingen rond het centrumgebied. Deze knip kan dan bijvoorbeeld slechts voor autoverkeer gelden; niet voor bussen en mogelijk ook niet voor nood- en hulpdiensten. In het algemeen geldt dat bij dergelijke knips nut en noodzaak gewogen zullen moeten worden, met daarbij aandacht voor een passend participatietraject.

Knelpunten mogen er zijn op de drukkere tijdstippen

De onderzoeken laten zien dat de knelpunten zullen toenemen als gevolg van de groei van de stad. We verleggen het accent van bereikbaarheid naar de fietser, voetganger en openbaar vervoer. Niet alleen door deze vervoerswijzen aantrekkelijker te maken, maar ook door te accepteren dat het rijden per auto wat minder aantrekkelijk wordt als gevolg van de groei van het autoverkeer. We accepteren daarmee dat er op de drukkere tijdstippen knelpunten zijn.

Bereikbaarheid voor bezoekers uit de regio

Mensen van buiten Purmerend zijn voor een groot deel aangewezen op de auto om Purmerend te bereiken. OV-reizigers uit de regio zullen sneller naar steden reizen als Amsterdam, Zaandam of Alkmaar omdat deze steden makkelijker met de bus en trein te bereiken zijn. Mensen met een (e-)bike kunnen in een zekere straal Purmerend bereiken. We hebben als doel om de bereikbaarheid voor bezoekers te borgen. Dit betekent een goede bereikbaarheid via de bekende uitvalswegen en voldoende parkeervoorzieningen. Zie onderstaand: parkeren.

Parkeren

We willen kwaliteit toevoegen aan de openbare ruimte en meer ruimte maken voor fietsen en lopen. Met name in het centrumgebied. Deze ruimte creëren we door het parkeren van motorvoertuigen elders te realiseren. Daar zijn meerdere mogelijkheden in. Minder parkeervergunningen, inpandig oplossen (parkeergarages) en/of parkeren op afstand. Parkeren voor bezoekers gebeurt in parkeergarages op strategische locaties: de route naar een betreffende garage genereert zo min mogelijk voertuigkilometers in de stad. Oftewel: parkeren aan de randen van de stad, zoals nabij aansluiting A7-Purmerend.

5.5 Centrumgebied

In het centrumgebied van Purmerend wordt er verdicht: er komen meer woningen, voorzieningen en bezoekers. Er ontstaat hierdoor een druk op de openbare ruimte (schaarste) en een ambitie om hier meer kwaliteit toe te voegen. Het centrumgebied (binnenstad, Waterlandkwartier e.o.) wordt een gebied waar je graag wilt zijn. Kwaliteit zoals groen, zicht op het water en de karakteristieke panden van de binnenstad, voorzieningen, ontmoetingsplekken en ruimte voor wandelen en fietsen. Daarnaast is er meer ruimte nodig voor fietsen en lopen. Om dit te bereiken dient er ruimte vrij te komen. De tot nu toe grootste mogelijkheden om met de auto naar de binnenstad te komen, komen hierdoor onder druk te staan. Zowel de vele rijdende (in 2030 circa 20.000 voertuigen per etmaal op de Gedempte Where) als stilstaande auto's nemen veel **costbare ruimte in**.

Dit vraagt oplossingen voor:

- Minder autoparkeren in de openbare ruimte
- Minder (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Maar wel voldoende aandacht voor bussen, logistiek en bestemmingsverkeer
- Oplossingen voor knelpunten elders in het netwerk als gevolg van bovenstaande keuzes.

5.6 Slimme mobiliteit en gedragsmaatregelen

Mobiliteit verandert volop. Afgelopen jaren zijn er flinke ontwikkelingen geweest in vervoersmiddelen en vervoerdiensten. De verwachting is dat dit de komende jaren alleen maar doorzet. In de Visie op Mobiliteit (2018) wordt al een doorkijk gegeven naar toekomstige ontwikkelingen, waarbij tegelijkertijd wordt geconcludeerd dat het lastig te voorspellen welke mobiliteitsontwikkelingen zich voor gaan doen, hoe de precieze invulling is en in welke mate ze geaccepteerd worden door de Purmerendse samenleving. Bovenal is daarom te zorgen voor een adaptief uitvoeringsprogramma, waarbij we de mogelijkheid creëren in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Deelmobiliteit

Een van de ontwikkelingen die spelen is die van deelmobiliteit. Momenteel groeit landelijk het aanbod van deelsystemen (zowel auto, fiets als scooter), evenals het gebruik van deze systemen. Tegelijk is het aandeel in de totale mobiliteit nog steeds laag. Deelsystemen hebben een gunstig effect op vermindering van onder meer het autobezit, en kan daarbij een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. Deelmobiliteit zien we daarom als een van de pijlers waar we komende jaren op in zetten, bijvoorbeeld door het faciliteren van en experimenteren met deelmobiliteit via wijkhubs.

Gedragsmaatregelen

Purmerend is vanuit oudsher een stad met hoog autogebruik. Ook voor de korte afstanden wordt veelvuldig de auto gebruikt. Voor de noodzakelijke ritten blijft het gebruik van de auto mogelijk, maar voor de andere ritten wordt ingezet op fietsen, lopen en openbaar vervoer. Om deze verandering tot stand te doen komen, is er oog voor gedragsverandering. Diverse push- en pullmaatregelen en goede communicatie zorgen voor deze geleidelijke verandering. We zetten daarbij ook in op gedragscampagnes, zodat we fysieke ingrepen gepaard laten gaan met duidelijke communicatie.

5.7 Logistiek

Er wordt momenteel regionaal gewerkt aan een logistieke transitie. Dit in het kader van verduurzaming van de mobiliteit. Voor stedelijke distributie betekent dat onder meer dat wordt ingezet op minder verkeersbewegingen om goederen op de juiste plek te krijgen, maar ook schonere vervoerswijzen voor dit transport. Hierbij kan gedacht worden aan versterking van de Green Deal Stadslogistiek die is gericht op logistiek zonder emissie. Dat gaat zowel de ondernemers op onze bedrijventerreinen als de ondernemers in de binnenstad aan. Ook het verder verkennen van de mogelijkheden voor stadsdistributie en het werken met pakketpunten, bijvoorbeeld in combinatie met mobiliteitshubs hoort daar bij. Hierbij kan ook worden gekeken naar mogelijke ingrepen rondom bezorgservices aan huis (denk aan pakketbezorging, maaltijdbezorging). De maatregelen op dit thema worden onderdeel van de nog op te stellen duurzaamheidsagenda.

5.8 Verkeersveiligheid

Veilig kunnen verplaatsen is een belangrijke randvoorwaarde voor elke vervoerswijze. Purmerend moet een plek zijn waar iedereen veilig kan lopen, fietsen, autorijden of op pad kan gaan. Daarom werken we op verschillende manieren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door het implementeren van omgekeerd ontwerpen (vanuit fiets en voetganger), realiseren van fietsstraten of vrijliggende fietspaden en het herinrichten van wegen. Los daarvan loopt er al een verkeersveiligheidsonderzoek in Purmer-Noord en is het voornemen om ook in de andere wijken van Purmerend de verkeersveiligheid te onderzoeken. Doel van deze onderzoeken is een beeld te krijgen van de verkeersveiligheid in de wijk, zowel objectief (verkeersgegevens en de inrichting van de wegen) als subjectief (beleving bij weggebruikers). De concrete maatregelen volgend uit deze onderzoeken kunnen, afhankelijk van de omvang en context, opgenomen worden als maatregel in het mobiliteitsplan, maar ook als losstaande maatregel worden uitgevoerd.



o6 Maatregelen

6.1 Totaaloverzicht

Hoewel de maatregelen per modaliteit zijn uitgeschreven moeten de maatregelen in samenhang be- zien worden. In onderstaande kaart zijn de maatregelen voor alle modaliteiten samengevoegd.

Fiets en voetganger

VF1	Implementeren omgekeerd ontwerpen (vanuit voetganger en fiets)	VF11	Verbetering fietsroute langs spoor tussen station Purmerend en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde)
VF2	Schetsverkenning herinrichting centrumgebied	VF12	Fiets- en voetgangersbrug Hoornsebrug
VF3	Kwaliteitsverbetering corridors en primaire routes en realiseren vrijliggend fietspad naast 50km/u-wegen	VF13	Verbetering fietsroute langs spoor tussen station Purmerend en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde)
VF4	Purmerweg-Waterlandlaan logische route (Landsmeerstraat)	VF14	Onderzoek fiets- en voetgangersbrug tussen Volgerweg (Zui- doostbeemster) en Westerdraay
VF5	Hoogwaardige entrees binnenstad	VF15	Onderzoek aanleg fiets- en voetgangerstunnel Onderdoorgang Trimpad als de Koog verder ontwikkeld wordt (ontbrekende schakel)
VF6	Verruimen opstelvakken fiets bij verkeerslichten	VF16	Van IJssendijkstraat herinrichting naar vrijliggend fietspad
VF7	Aanleg fietsparkeervoorzieningen in en rond de binnenstad	VF17	Onderzoek verbeteren fietsverbinding De Koog/IT cam- pus-Centrum
VF8	Wandelboulevards in het centrumgebied	VF18	Onderzoek fietsroute Purmerend - Edam-Volendam
VF9	Herinrichting Beemsterbrug (comfort, breedte)		
VF10	Verbeteren bewegwijzering looproute station Purmerend – binnenstad		

Openbaar vervoer

OV1	Planstudie aanpak (toekomstige) knelpunten OV (studie HOV Purmerend, 2022)	OV5	Verbeteren fiets-, voetgangers- en reizigersvoorzieningen nabij treinstations en bushaltes (op basis van meldingen).
OV2	Onderzoek uitwerking uitbreiding busnetwerk (en nadere invulling daarvan)	OV6	OV-ontsluiting gebiedsontwikkelingen (zoals Oostflank) meen- emen in concessie
OV3	Lobby inzet op IC-stop in Purmerend.	OV7	Onderzoek mogelijkheden frequentieverhoging sprinter inclusief keerspoor
OV4	Onderzoek haalbaarheid verbeteren lokaal busnet	OV8	Onderzoek meerwaarde halteringsstop, busstation en/of OV- knoop Purmerend (Waterlandlaan)

Auto

A1	Schetsverkenning herinrichting doorgaande wegen centrumgebied	A7	Herinrichting Purmerenderweg (Zuidoostbeemster)
A2	Parkeerbeleid uitwerken	A8	Herinrichting Weerwal
A3	Monitoring parkeerdruk (continue proces)	A9	Onderzoek verkeerscirculatie hoofdnet auto en bus
A4	Nieuwe parkeerterreinen en/of garages	A10	Programma integraal verkeersmanagement
A5	Aantrekkelijke wandelroutes van parkeergarage	A11	Reconstructie A7 (opdrachtgever Rijkswaterstaat)
A6	Snelheidsverlaging naar 30 km/h in centrumgebied		

Gedrag

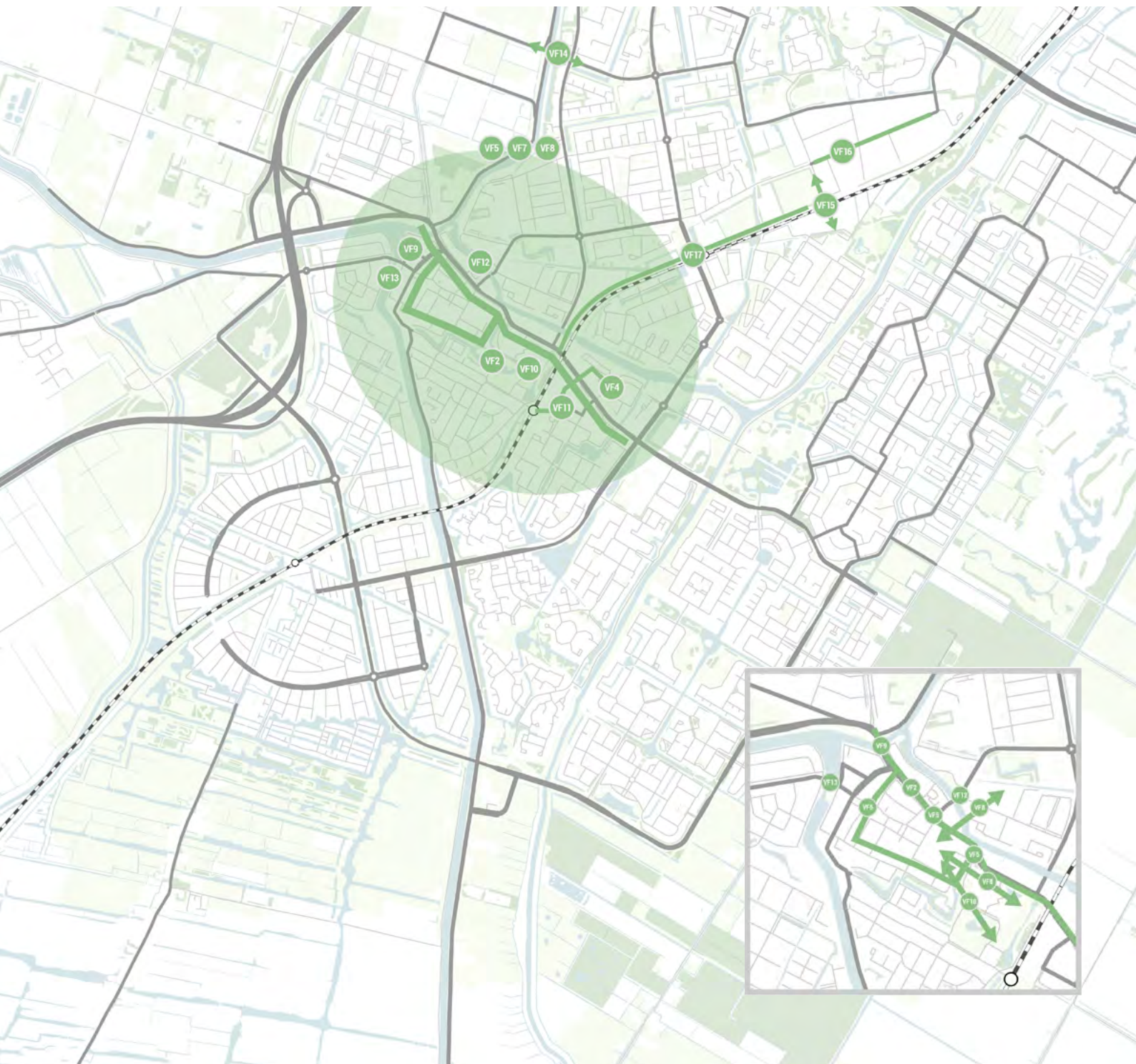
G1	Onderzoek wijkhubs deelmobiliteit	G3	Onderzoek Mobiliteitshubs (regiohubs)
G2	Gedragsaanpak mobiliteitstransitie		





Maatregelen kaart Fiets en voetganger

- VF1** Implementeren omgekeerd ontwerpen (vanuit voetganger en fiets)
- VF2** Schetsverkenning herinrichting centrumgebied
- VF3** Kwaliteitsverbetering corridors en primaire routes en realiseren vrijliggend fietspad naast 50km/u-wegen
- VF4** Purmerweg-Waterlandlaan logische route (Landsmeerstraat)
- VF5** Hoogwaardige entrees binnenstad
- VF6** Verruimen opstelvakken fiets bij verkeerslichten
- VF7** Aanleg fietsparkeervoorzieningen in en rond de binnenstad
- VF8** Wandelboulevards in het centrumgebied
- VF9** Herinrichting Beemsterbrug (comfort, breedte)
- VF10** Verbeteren bewegwijzering looproute station Purmerend – binnenstad
- VF11** Verbetering fietsroute langs spoor tussen station Purmerend en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde)
- VF12** Fiets- en voetgangersbrug Hoornsebrug
- VF13** Fiets- en voetgangersbrug Sluisbrug hernoemen naar 'Herinrichting Sluisbrug'
- VF14** Onderzoek fiets- en voetgangersbrug tussen Volgerweg (Zuidoostbeemster) en Westerdraay
- VF15** Onderzoek aanleg fiets- en voetgangerstunnel Onderdoorgang Trimpad als de Koog verder ontwikkeld wordt (ontbrekende schakel)
- VF16** Van IJssendijkstraat herinrichting naar vrijliggend fietspad
- VF17** Onderzoek verbeteren fietsverbinding De Koog/IT campus-Centrum
- VF18** Onderzoek fietsroute Purmerend - Edam-Volendam



6.2 Fiets en voetganger

1. Implementeren omgekeerd ontwerpen (vanuit voetganger en fiets)

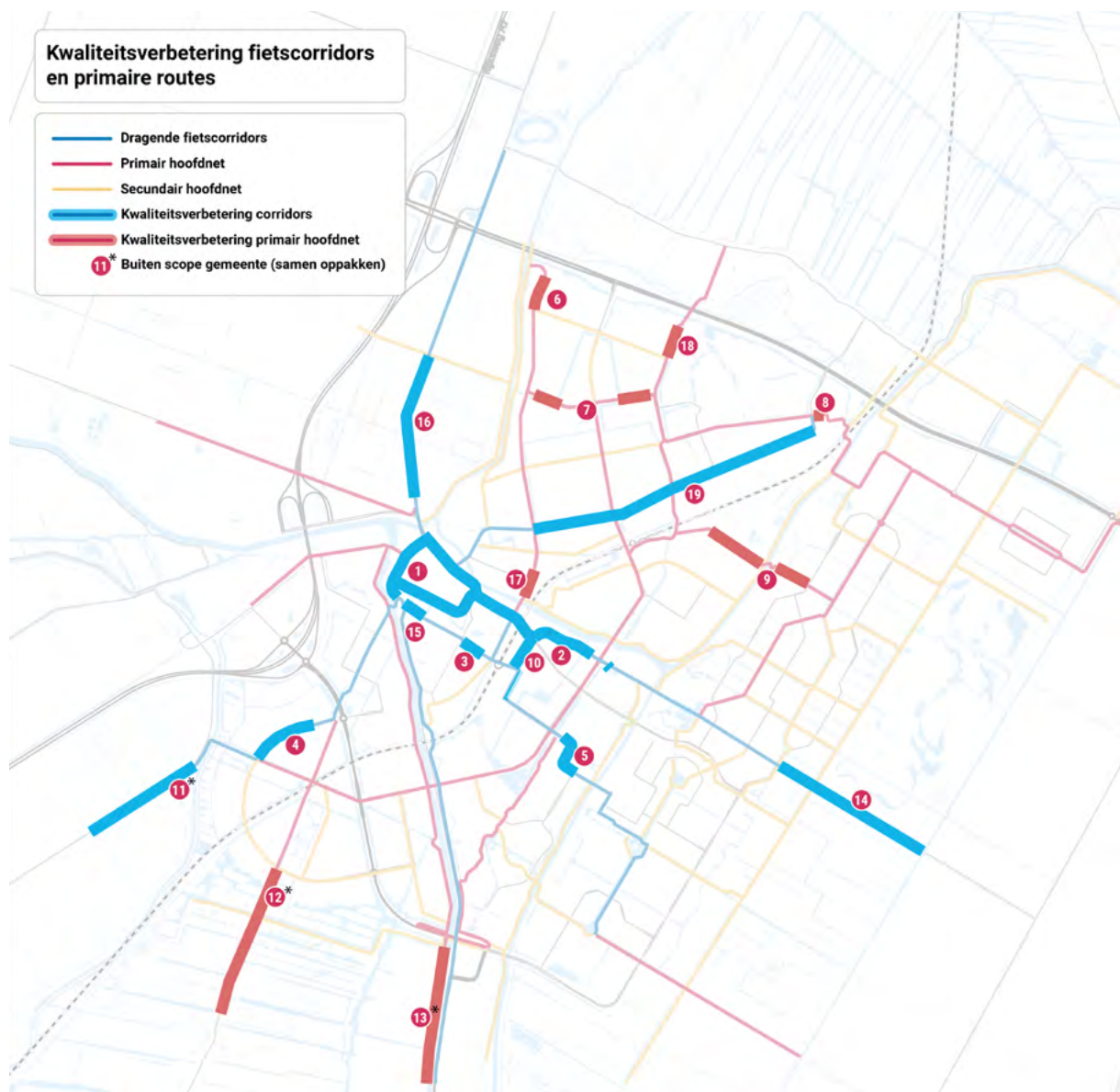
Bij komende (her)inrichtingen en grote onderhoudsprojecten wordt eerst de benodigde ruimte gecreëerd voor de fiets en voetganger, waarna vervolgens bekeken wordt hoe de beschikbare overgebleven ruimte ingericht wordt, voor onder meer de auto. Dat betekent bijvoorbeeld dat we bij komende herinrichtingen extra ruimte creëren voor fiets en voetganger, waarbij we de kwaliteit van fiets- en voetgangersroutes verbeteren (goede toegankelijkheid, paden met voldoende breedte, plekken om te verblijven, groen, bankjes) en zorgen voor goede fiets- en voetgangerontsluiting naar voorzieningen. Vanaf vaststelling van het mobiliteitsplan wordt het omgekeerd ontwerpen toegepast bij geplande herinrichtingsprojecten.

2. Schetsverkenning herinrichting centrumgebied

Zie automaatregel A1) Schetsverkenning herinrichting doorgaande wegen centrumgebied.

3. Aanpak kwaliteitsverbetering corridors en primaire routes en realiseren vrijliggend fietspad naast 50km/u-wegen

Fietsen stimuleren we. Daarom zetten we in op een sneller, comfortabel en veiliger fietsnetwerk. Hiermee maken we de fiets meer en meer een goed alternatief voor de auto. We streven hierbij naar vrijliggende fietsinfrastructuur op alle wegen waar 50km/u wordt gereden en verbeteren de kwaliteit van de dragende fietscorridors en primaire fietsroutes. Smalle fietspaden verbreden we, onlogische verbindingen pakken we aan en onveilige situaties lossen we op. We doen niet alles tegelijk, maar doen dit gefaseerd. Onderstaande kaart geeft daarmee richting voor komende jaren, waarbij we werk-met-werk maken: Wanneer er vanuit beheer en onderhoud gewerkt wordt, er sprake is van grootschalige gebiedsontwikkeling, er een slimme koppeling gemaakt kan worden met andere projecten (zoals het Parkenplan), of er een andere reden is om een bepaald gedeelte aan te pakken voeren we gelijk de herinrichting door. Uiteindelijk streven we naar het aanpakken van alle fietsroutes op onderstaande kaart, maar dat pakken we dus gefaseerd aan. Voor een aantal maatregelen geldt dat ze onderdeel zijn van de hoofdcorridors en/of sterk gekoppeld zijn aan een gebiedsontwikkeling. In die gevallen pakken we de maatregelen direct aan en zijn ze als aparte maatregel opgenomen.



Maatregel kwaliteitsverbetering fietscorridors en primaire routes

4. Purmerweg-Waterlandlaan logische route (Landsmeerstraat)

We versterken de dragende fietscorridors. Daarom realiseren we een goede aansluiting van de Purmerweg op de Waterlandlaan (t.h.v. Landsmeerstraat, inclusief een goede en logische aansluiting op de kruising) (zie ook Masterplan Waterlandkwartier). Momenteel is deze aansluiting wat verstopt en voelt dit niet als een logische, doorgaande route. We zorgen dat de infrastructuur hier de weg wijst, waarbij we een natuurlijke, logische en aansluitende route creëren. Hiermee ontstaat er een duidelijke en comfortabele doorgaande route van centrumgebied richting het oosten. We geven prioriteit aan deze verbinding omdat dit deel is van een dragende corridor, omdat de huidige aansluiting onlogisch is er veel gebruikt wordt gemaakt van deze verbinding.

5. Hoogwaardige entrees binnenstad

We maken de entrees van de binnenstad op vier plekken (Neckerdijk, Tramplein, Hoornselaan, Looiersplein) voetgangervriendelijker en meer uitnodigend voor langzaam verkeer. We creëren hier plekken waar verblijfskwaliteit voorop staat, met ruimte voor ontmoeting en groen, door middel van herinrichting van de openbare ruimte. We voegen groen, bankjes, fietsenstallingen en passende verharding toe en onderzoeken de mogelijkheden om, wanneer nodig, een beperkte aanpassing aan de kruising door te voeren. Hiermee zorgen voor een welkome entree van de binnenstad. We slaan hiermee een dubbelslag: We zorgen voor een aantrekkelijke binnenstad en we stimuleren om per fiets of voet de binnenstad te bereiken.

6. Verruimen opstelvakken fiets bij verkeerslichten

We inventariseren op welke kruispunten de fiets-opstelruimte bij verkeerslichten beperkt is. Beperkte opstelruimte voor een rood licht is voor fietsers oncomfortabel, belemmert de doorstroming en is soms zelfs onveilig. We streven naar een goed en comfortabel fietsnetwerk. Daarom pakken we een aantal kruispunten aan, waarbij we kruispunten beperkt herinrichten om zo de opstelvakken van fietsers te verruimen. Een voorbeeld hiervan is de kruising Gedempte Where/ Gedempte Singelgracht.

7. Aanleg fietsparkeervoorzieningen in en rond de binnenstad

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn essentieel, als we inwoners en bezoekers willen stimuleren om op de fiets naar de binnenstad te gaan. Zeker bij toenemende inwoners- en bezoekersaantallen is het belangrijk voldoende fietsfaciliteiten te hebben. We zetten daarom in op het toevoegen van extra fietsparkeernetjes op circa 10 plekken in en rondom de binnenstad. We inventariseren hierbij waar momenteel al een tekort is en onderzoeken waar we in de toekomst een tekort verwachten, waarbij we ook nadrukkelijk kijken naar de mogelijkheden voor een overkapte fietsenstalling (met zonnepanelen).

8. Wandelboulevards in het centrumgebied

We creëren wandelboulevards tussen het Wagenweggebied, Waterlandkwartier en de binnenstad. Hiermee stimuleren we inwoners en bezoekers van Purmerend bij voorkeur de hele reis, maar in ieder geval het laatste gedeelte lopend af te leggen. Wandelen is veel meer dan puur functioneel verplaatsen. Door een goede en fijne inrichting van de openbare ruimte, breed voetpad, in een groene en veilige omgeving, maken we lopen een aantrekkelijk alternatief.

9. Herinrichting Beemsterbrug (comfort, breedte)

De Beemsterbrug vormt een van de belangrijke toegangswegen naar de binnenstad. We willen bezoekers stimuleren om per fiets of voet de binnenstad te bereiken. Dat doen we onder meer door infrastructuur zodanig in te richten dat fietsen of wandelen comfortabel, veilig en snel kan. Op de Beemsterbrug is dat nu niet het geval. Daarom richten we de Beemsterbrug anders in: We versmallen het wegprofiel van de huidige drie rijstroken naar twee stroken (2x1). De vrijgekomen ruimte gebruiken we om de vrijliggende fietspaden en het voetgangerspad te verbreden. Deze herinrichting zal effect hebben op de omliggende wegen. Zo is het aannemelijk dat dit terugslag teweegbrengt op het autonetwerk, onder meer richting de A7. Vanuit de beleidsuitgangspunten wordt expliciet ingezet op wandelen en fietsen. Daarom accepteren we eventuele gevolgen voor het autoverkeer. Wel brengen we deze effecten in kaart, zodat we inzicht krijgen in de veranderingen en er een overwogen keuze gemaakt kan worden voor wat betreft de specifieke uitwerking. Eerste stap van deze maatregel is daarmee het onderzoeken van de inpasbaarheid (inclusief effect op opstelruimte voor de verkeerslichten).

10. Verbeteren bewegwijzering looproute station Purmerend – binnenstad

We verbeteren de vindbaarheid en connectie tussen station en de stad. We onderzoeken op welke manier we deze verbinding kunnen versterken. Hierbij denken we aan een beperkte herinrichting van het voetpad tussen station en stad zodat er ook ruimtelijk een logische verbinding ontstaat en/of verbetering van de bewegwijzering van de looproute van station naar de binnenstad. Hiermee ontstaat een logische en voetgangersvriendelijke verbinding.

11. Verbetering fietsroute langs spoor tussen station Purmerend en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde)

Station Purmerend vormt een belangrijke schakel in het OV-netwerk, al helemaal als Purmerend een IC-knoop wordt. Het is daarom essentieel dat er goede fiets- en voetgangersverbindingen liggen van en naar alle omliggende wijken. Er ontbreekt nu een goede fietsroute langs het spoor, tussen station Purmerend en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde). Nu fietst men hier over een semi-bedrijventerrein. Dit vormen we om tot hoogwaardig fietspad. Deze maatregel valt ook onder verbeteringen van de fietsroutes in het Masterplan Waterlandkwartier.

12. Fiets- en voetgangersbrug Hoornsebrug

De Hoornsebrug vormt een belangrijke verbinding tussen Overwhere en de binnenstad. Met de gebiedsontwikkelingen in het Wagenweggebied wordt deze verbinding nog belangrijker. Ook op deze verbinding zetten we in op een goede infrastructuur voor fiets en voetganger. Daarom realiseren we een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Where. Met deze extra verbinding ontstaat een sterke fiets- en voetgangerscorridor, waarbij we zorgen dat deze twee gebieden ruimtelijk in elkaar overvloeien. Deze maatregel wordt in samenhang met de ontwikkelingen rond het Wagenweggebied verder uitgewerkt.

13. Herinrichting Sluisbrug

Ook de Sluisbrug geldt als een belangrijke toegangsweg naar de binnenstad. We willen bezoekers stimuleren om per fiets of voet de binnenstad te bereiken. Dat doen we onder meer door infrastructuur zodanig in te richten dat fietsen of wandelen comfortabel, veilig en snel kan. Op de Sluisbrug is dat nu niet het geval. We onderzoeken hierbij twee varianten. In lijn met het verkeersplan is de ambitie de Sluisbrug toegankelijk te maken voor slechts langzaam verkeer en OV. In dat geval ontstaat er ruimte om de Sluisbrug anders in te richten. Als, bijvoorbeeld uit de automaatregel 9) 'Onderzoek verkeerscirculatie hoofdnet auto en bus', blijkt dat dit niet mogelijk is, zorgen we voor een alternatief. Dan realiseren we op deze plek een aanvullende fiets- en voetgangersbrug. We zorgen hierbij voor een goede aankoppeling op het bestaande netwerk, zodat hiermee ook daadwerkelijk een logische en snelle verbinding tussen deze twee stadsdelen ontstaat.

14. Onderzoek fiets- en voetgangersbrug tussen Volgerweg (Zuidoostbeemster) en Westerdraay

De komende jaren wordt er volop ontwikkeld in de Zuidoost-Beemster. Om de connectiviteit met de rest van Purmerend te versterken en de Purmerenderweg te ontlasten is het wenselijk een extra fiets- en voetgangersbrug te realiseren tussen ZO-Beemster en Overwhere. Hiermee worden ook de voorzieningen (zoals winkels, sport en onderwijs) in zowel Zuidoost-Beemster als Overwhere beter bereikbaar. We onderzoeken de meerwaarde en haalbaarheid van deze verbinding.

15. Onderzoek aanleg fiets- en voetgangerstunnel Trimpad als de Koog verder ontwikkeld wordt (ontbrekende schakel)

Bij grootschalige ontwikkeling in de Koog willen we de bereikbaarheid naar omliggende wijken en voorzieningen zoals sportparken versterken. We onderzoeken daarom de wenselijkheid en financiële haalbaarheid van een fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor door, ter hoogte van het Trimpad.

16. Van IJssendijkstraat herinrichting naar vrijliggend fietspad (thv de Koog)

Bij gebiedsontwikkeling zetten we vanaf het begin in op een goede ontsluiting per fiets en voet. De komende jaren zijn er gebiedsontwikkelingen gepland in en rondom de Koog. Waar het begin van de Van IJssendijkstraat nog fietsstroken heeft, houden deze ter hoogte van het Achterom op. Om een sterke fiets- en voetgangersverbinding te realiseren tussen dit gebied en de rest van de stad, richten we de Van IJssendijkstraat van de Achterom tot aan de Nieuwe Gouw opnieuw in: We streven hier naar realisatie van een vrijliggend fietspad of gelijkwaardig alternatief. Deze maatregel hangt samen met de ontwikkelingen rondom de Koog. In de verdere uitwerking van de plannen rondom de Koog werken we deze maatregel verder uit en kijken we naar de specifieke inpassing.

17. Onderzoek verbeteren fietsverbinding De Koog/IT campus-Centrum

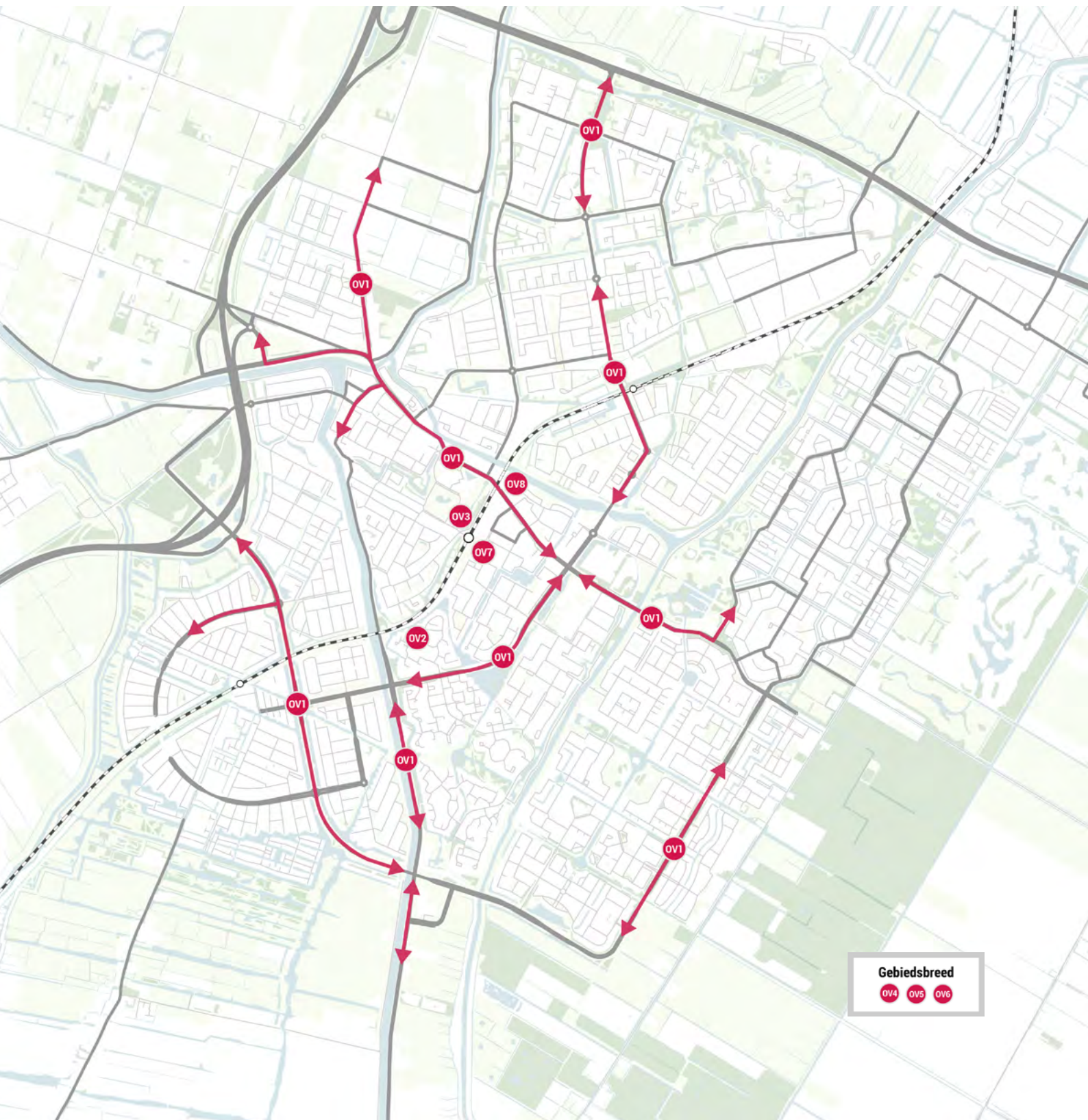
We onderzoeken de mogelijkheid en meerwaarde om een directe fietsverbinding te realiseren langs het spoor (noordzijde). Hiermee realiseren we een aantrekkelijke, veilige en directe fietsverbinding in noord-zuidrichting tussen de Koog en het centrumgebied, waarbij ook de esportcampus, sportvelden en parken worden gekoppeld.

18. Onderzoek fietsroute Purmerend - Edam-Volendam

We onderzoeken de mogelijkheden voor realisatie van een fietsroute Purmerend - Edam-Volendam inclusief verkennening naar mogelijke tracés. Hiermee zorgen we voor goede fietsverbindingen tussen Purmerend en regio.

Maatregelen kaart Openbaar vervoer

- OV1** planstudie aanpak (toekomstige) knelpunten OV (studie HOV Purmerend, 2022)
- OV2** Onderzoek uitwerking uitbreiding busnetwerk (en nadere invulling daarvan)
- OV3** Lobby inzet op IC-stop in Purmerend.
- OV4** Onderzoek haalbaarheid verbeteren lokaal busnet
- OV5** Verbeteren fiets-, voetgangers- en reizigersvoorzieningen nabij treinstations en bushaltes (op basis van meldingen).
- OV6** OV-ontsluiting gebiedsontwikkelingen (zoals Oostflank) meenemen in concessie
- OV7** Onderzoek mogelijkheden frequentieverhoging sprinter inclusief keerspoor
- OV8** Onderzoek meerwaarde halteringsstop, busstation en/of OV-knoop Purmerend (Waterlandlaan)



6.3 Openbaar vervoer

1. Aanpak (toekomstige) knelpunten OV uit studie HOV Purmerend (2022).

Vanuit de Probleemanalyse OV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam (Arcadis, 2020) werd geconcludeerd dat capaciteitsverhoging van het huidige busnetwerk naar Amsterdam mogelijk is, maar er wel knelpunten ontstaan, met name binnen de stad. Op basis hiervan is er vervolgonderzoek (HOV Purmerend - Knelpunten en oplossingsrichtingen, RHDHV) uitgevoerd. Hierin wordt een uitgebreide analyse gedaan naar de knelpunten die zullen optreden en mogelijke oplossingen daarvoor. We werken passende locatie-specifieke maatregelen uit per knelpuntlocatie, volgend uit deze studie. Daarbij wordt rekening gehouden met inpassing en impact, waarbij herinrichting of uitbreiden van de weginfrastructuur (al dan niet specifiek voor de bus) en/of aanpassingen in verkeersregelingen met relatief kleinschalige investeringen een belangrijke bijdrage levert aan het verbeteren van de doorstroming. Royal Haskoning DHV heeft vier kruispunten geïdentificeerd die richting 2030 voor grote vertraging zullen zorgen voor de bus. Deze kruispunten pakken we allereerst aan, daarna volgen de andere knelpunten. Eerste stap hierin is een vervolgonderzoek waarin een voorlopig ontwerp wordt gemaakt en investeringsplan.

2. Onderzoek uitwerking uitbreiding busnetwerk (en nadere invulling daarvan)

Voor de lange(re) termijn wordt in de studie HOV Purmerend - Knelpunten en oplossingsrichtingen, (RHDHV) geadviseerd het busnetwerk strategisch uit te breiden. Een schaa sprong biedt toegevoegde waarde voor de reiziger, daarbij is het van belang tijdig voor te sorteren op de "hoe-vraag"? Wat is het ideale lijnennet voor Purmerend en welke infrastructuur hoort daarbij? Een eerste stap hierbij is de uitbreiding van het busnetwerk (en nadere invulling daarvan) in een vervolgstap verder uit te werken. In de RHDHV-studie is een strategische netwerkvariant onderzocht. In de strategische netwerkvariant wordt een nieuw lijnennet gecombineerd met een aantal vrijliggende busbanen op de belangrijkste binnenstedelijke buscorridors. De variant heeft de potentie om de doorstroming te verbeteren en de netwerkpositie van Purmerend te verbeteren. Deze strategische netwerkvariant wordt in 2030, of eerder wanneer nodig, verder uitgewerkt.

3. Lobby inzet op IC-stop in Purmerend.

We willen reizigers verleiden schoon en duurzaam te reizen door het bieden van goede alternatieven. Met een Intercitystop in Purmerend verbetert de bereikbaarheid naar verder gelegen kernen sterk. De negatieve consequenties van een dergelijke stop voor de rest van het netwerk zijn slechts zeer beperkt, terwijl een dergelijke stop voor Purmerend sterk bij zal dragen aan een betere bereikbaarheid. Zeker wanneer dit gecombineerd wordt met verstedelijking in Purmerend rondom het station kan dit helpen meer reizigers te trekken, waarbij we een sterke vervoersstroom realiseren. We lobbyen daarom voor een IC-stop in Purmerend.

4. Onderzoek haalbaarheid verbeteren lokaal busnet

We onderzoeken de mogelijkheden voor het verbeteren van het interne busnetwerk. Purmerend heeft een sterk busnetwerk richting Amsterdam, maar slechts een beperkt intern netwerk. De vervoersvraag voor interne OV-verbindingen is relatief laag, wat een negatief effect heeft op exploitbaarheid. Ook de kracht van een hoogwaardige HOV-net (snelle verbinding, weinig stops), matcht slecht met de eisen van een intern gericht systeem (korte loopafstanden). Op korte termijn wordt gewerkt aan het opnemen van een ringlijn in de nieuwe concessie. We onderzoeken of deze ringlijn aansluit bij de behoeftes en wensen, en kijken daarbij ook naar alternatieven. Een relatief haalbaar alternatief is bijvoorbeeld het strekken van het busnet en vorming van een lokaal busnet met een servicebus-karakter. Daarmee ontstaat een netwerk dat beter aansluit bij de doelgroep, ook voor bijvoorbeeld WMO-reizigers. Het is hierbij wel zaak lijnvoering, haltes, en frequentie af te stemmen op de doelgroep. In rustige uren kan een flexibele dienstregeling nodig zijn of worden teruggegrepen op vraagafhankelijke exploitatie. We onderzoeken daarom de kansen voor structurele verbetering van het lokale busnet, bijvoorbeeld via een servicebus-karakter.

5. Onderzoek verbeteren fiets-, voetgangers- en reizigers-, en deelmobiliteitsvoorzieningen nabij treinstations en bushaltes (op basis van meldingen).

Goede fiets-, voetgangers-, reizigers- en deelmobiliteitsvoorzieningen nabij treinstations en bushaltes zijn essentieel voor het aantrekkelijk maken van openbaar vervoer. We zetten daarin in op het verbeteren van de OV-locaties. Naast een aantal concrete maatregelen, zoals het verbeteren van fiets- en wandelroutes naar de plekken, zoals nu al gebeurt door realisatie van de first en lastmile maatregelen bij stations Purmerend (centrum) en Overwhere, verbeteren we deze OV-locaties komende jaren ook op basis van meldingen: We inventariseren welke verbeteringen bij stations en bushaltes mogelijk en gewenst zijn voor voetgangers en fietsers, zoals extra fietsenstallingen (eventueel bewaakt en/of overkapt), wachtplekken of deelaanbod. We werken hierbij samen met onze partners (VRA, provincie, ProRail en NS).

6. OV-ontsluiting gebiedsontwikkelingen (zoals Oostflank) meenemen in concessie

Een van de grote gebiedsontwikkelingen die gepland staat, is de ontwikkeling rondom de Oostflank. Bij deze gebiedsontwikkelingen geldt dat we vanaf het begin willen zorgen voor een goede voetganger-, fiets- en OV-ontsluiting. Momenteel is nog onbekend hoe deze ontwikkeling er precies uit gaat zien. Uitgangspunt hierbij is dat we in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam zorgen dat deze nieuwe wijk vanaf het begin op een snelle en comfortabele manier ontsloten wordt, met een goede busverbinding naar Amsterdam.

7. Onderzoek mogelijkheden frequentieverhoging sprinter inclusief keerspoor

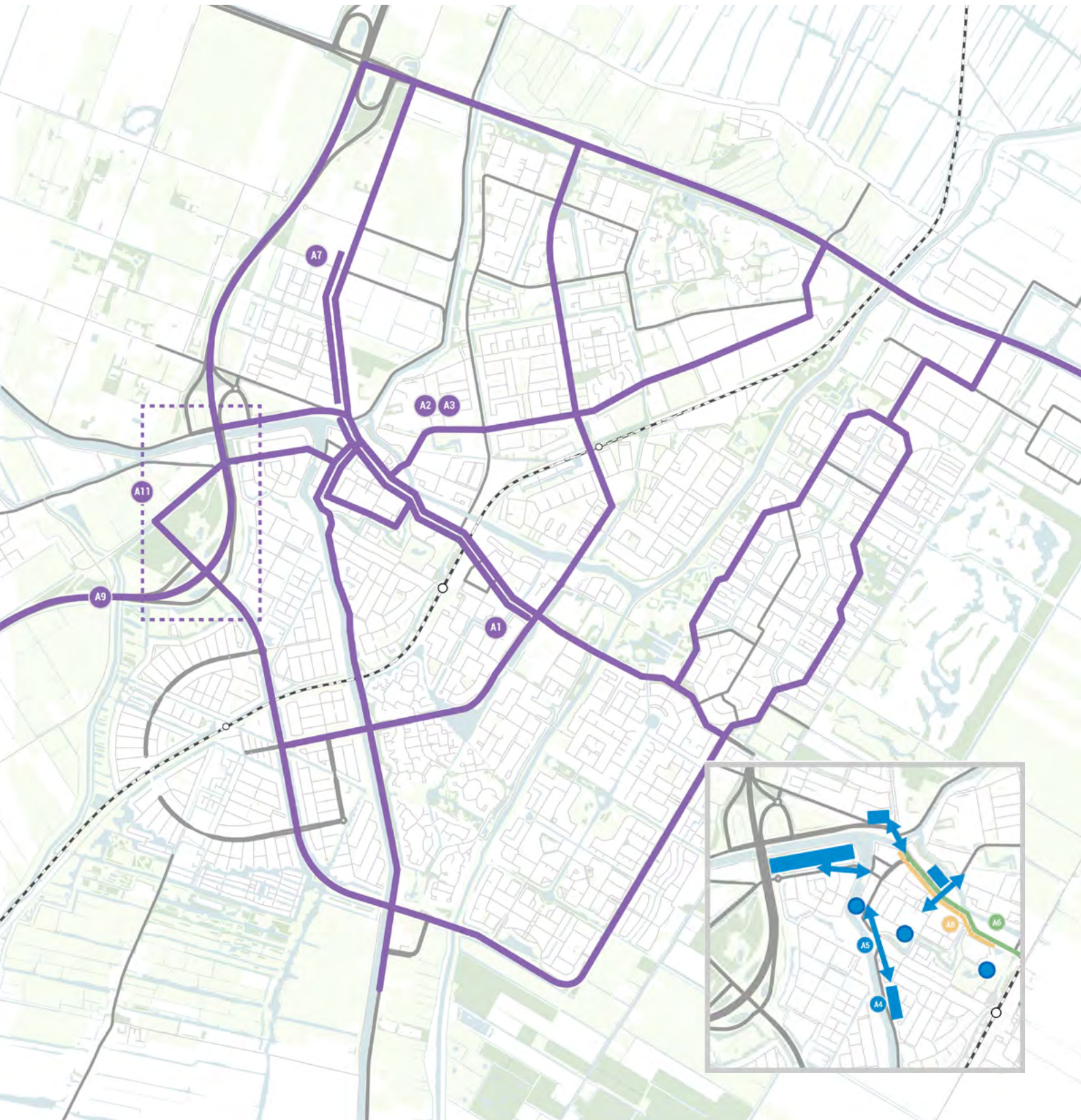
Een van de oplossingsrichtingen uit de studie Hoornse Lijn is het toevoegen van een extra sprinterdienst op de Hoornse Lijn. Om dit te kunnen realiseren dient er rekening te worden gehouden met de realisatie van een keerspoor. Het is momenteel nog onduidelijk of deze zich moet bevinden in Purmerend of in Hoorn-Kersenboogerd. We onderzoeken wat er nodig is om de frequentieverhoging mogelijk te maken, waarbij we wenselijkheid en haalbaarheid afwegen.

8. Onderzoek meerwaarde halteringsstop, busstation en/of OV-knoop Purmerend (Waterlandlaan)

Momenteel vormt het Tramplein het belangrijkste busknooppunt van Purmerend. Vanuit de visie Waterlandkwartier is een gedeeltelijke verplaatsing van de knooppuntfunctie naar het Waterlandkwartier voorgesteld. Gecombineerd met de sterke ontwikkeling rondom het Waterlandkwartier zorgt dit voor een sterke OV-knoop in het Waterlandkwartier. Er zijn hierbij meerdere scenario's denkbaar, waarbij een busverbinding naar de Waterlandlaan de meest eenvoudige optie is en verplaatsing van het station de meest vergaande. We onderzoeken de meerwaarde en haalbaarheid van verschillende opties. We onderzoeken hierbij in ieder geval de kansen voor een bushalteringsplek op de Waterlandlaan, een busstation en de verlenging van de perrons richting Waterlandlaan.

Maatregelen kaart Auto

- | | | | |
|-----------|---------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------|
| A1 | Schetsverkenning herinrichting doorgaande wegen centrumgebied | A7 | Herinrichting Purmerenderweg (Zuidoostbeemster) |
| A2 | Parkeerbeleid uitwerken | A8 | Herinrichting Weerwal |
| A3 | Monitoring parkeerdruk (continue proces) | A9 | Onderzoek verkeerscirculatie hoofdnet auto en bus |
| A4 | Nieuwe parkeerterreinen en/of garages | A10 | Programma integraal verkeersmanagement |
| A5 | Aantrekkelijke wandelroutes van parkeergarage | A11 | Reconstructie A7 (opdrachtgever Rijkswaterstaat) |
| A6 | Snelheidsverlaging naar 30 km/h in centrumgebied | | |



6.4 Auto

1. Schetsverkenning en kader herinrichting doorgaande wegen centrumgebied

Om integrale keuzes te maken over de hele route en openbare ruimte door het centrumgebied – Waterlandlaan, Purmersteenweg en Gedempte Where en de ring om de binnenstad – is een schetsverkenning nodig. Deze schetsverkenning gaat gepaard met het opstellen van een kader, waarin de dilemma's en randvoorwaarden worden geschetst. De ruimtelijke visie voor het centrumgebied is volop in ontwikkeling met dit Mobiliteitsplan, het Programma Binnenstad, Gebiedsontwikkeling Waterlandkwartier en Wagenweggebied. Nu moet de visie concreet uitwerkt worden in ontwerpen van de openbare ruimte. Welke kwaliteit van de openbare ruimte streven we na voor het centrumgebied in 2030/ 2040? Hoeveel ruimte is daarvoor nodig? Hoeveel ruimte blijft er dan over voor stilstaande en rijdende auto's? Wat is de rol van de oost-west route? Hoe snel moet de bus erdoorheen kunnen rijden? Hoe worden de effecten elders in het netwerk opgelost? En hoe gaan we vervolgens het beoogde masterplan (gefaseerd) realiseren? Deze studie wordt integraal opgepakt met de bepalende spelers in de openbare ruimte zoals groen, water, visie binnenstad, mobiliteit en stedenbouw. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

1. De oost-westverbinding: Gedempte Where (inclusief ventwegen Weerwal), Purmersteenweg en Waterlandlaan;
2. Rondje binnenstad: Gedempte Singelgracht, Westerstraat, Nieuwstraat en Plantsoengracht.

Op basis van deze analyse wordt geconcludeerd hoeveel ruimte voor laden- en lossen en parkeren er beschikbaar zal zijn. Daar dient vervolgens het parkeerbeleid op worden aangepast. Vanuit de schetsverkenning zal naar voren komen welke specifieke inrichting gewenst is. Voor fiets en voetganger geldt daarvoor als belangrijk uitgangspunt dat de huidige fietspaden heringericht worden, waarbij de inzet is om minimaal vrijliggende fietspaden en/of een fietsstraat te realiseren. Eerdere onderzoeken op dit traject leren dat een dergelijke herinrichting soms complex is. Daarom onderzoeken we de kansrijkheid van de verschillende mogelijke oplossingsrichtingen (inclusief bijvoorbeeld afwaardering van de auto-intensiteit en toepassing van innovatieve methoden zoals streetprint), met expliciet aandacht voor kosteneffectiviteit en haalbaarheid. Er wordt hierbij toegewerkt naar een zo eenduidig mogelijk inrichtingsregime, zodat er een logische en natuurlijke fietsring rond de binnenstad ontstaat.

Met deze maatregel zetten we een belangrijke stap om lopen en fietsen rondom het centrumgebied aantrekkelijker te maken. De uitwerking hiervan zal gepaard gaan met dilemma's: Zo is de beschikbare ruimte beperkt en heeft een keuze voor de ene modaliteit effect op de andere modaliteiten. We zetten hierbij bewust in op fiets en voetganger, wetend dat dit effect zal hebben op de gewenste auto-intensiteit, waarbij de dilemma's inzichtelijk worden gemaakt. Na het opstellen van het kader, de schetsverkenning en besluiten over de dilemma's die daaruit volgen, kan het ontwerp verder uitgewerkt worden voor uitvoering.

Om op korte termijn al meerwaarde in de openbare ruimte te realiseren en de veranderingen tastbaar te laten zijn, is maatregel 8 'Herinrichting Weerwal' de eerste die hieruit volgt.

2. Parkeerbeleid uitwerken

Om de groei van de stad te faciliteren en om ruimte te creëren voor de functies lopen, fietsen en verblijven stellen we parkeerbeleid op. Omdat de ruimte schaars is, het parkeren nu domineert in het straatbeeld én het aantal inwoners en bezoekers – en daarmee het aantal verplaatsingen – zal groeien, ligt het voor de hand dat er een pro-actieve aanpak moet zijn voor het reguleren van parkeren en het beperken van straatparkeren op diverse plekken in het centrumgebied. De laatste paar jaar zijn daar al concrete stappen mee gezet. Hier wordt een vervolg aan gegeven dat aansluit bij de ambities van de stad. Hieronder een opsomming van onderdelen waar dit parkeerbeleid uit kan bestaan:

1. Parkeerregulering. Uitbreiden vergunningparkeren en -tarieven, proactief met behulp van monitoring, evaluatie en prognoses.
2. Lage parkeernorm op straat bij nieuwbouw en/of toepassen van nulvergunningenregeling. De vrijgekomen ruimte moet dan benut worden voor kwaliteit van de openbare ruimte.
3. Verlagen aantal beschikbare vergunningen voor bewoners. Bijvoorbeeld door bij verhuizingen geen vergunning meer af te geven voor parkeren op straat.
4. Tarieven verhogen. Voor zowel vergunningen als bezoekersparkeren, eventueel in combinatie met aanpassingen aan parkeertijden.
5. Parkeren voor bewoners in garages
6. Parkeren op afstand. Er is een parkeerplek beschikbaar, maar een bewoner zal ernaartoe moeten lopen of fietsen. Een voorbeeld is het realiseren van (tijdelijke) bovengrondse parkeervoorzieningen aan de rand van de wijk (inclusief mogelijkheden om dit later om te vormen naar andere functies) en het gebruiken van bedrijventerreinen: overdag staan er werknemers geparkeerd, 's avonds en in het weekend bewoners.
7. Parkeren in de bestaande wijken. Hoe om te gaan met extra parkeerbehoefte, kiezen we voor parkeren of kiezen we voor groen?

3. Monitoring parkeerdruk (continue proces)

Om continue de juiste maatregelen te treffen op het gebied van parkeren, wordt er een aanpak voor monitoring van de parkeerdruk uitgewerkt en geïmplementeerd. Periodiek wordt er in kaart gebracht hoe hoog de parkeerdruk is en of daar maatregelen voor getroffen dienen te worden.

4. Onderzoek nieuwe parkeerterreinen en/of garages aan de randen van de stad voor bezoekersparkeren

Om een verbeterslag te kunnen realiseren voor de leefbaarheid van de stad, is er ruimte nodig. Parkeren voor bezoekers van Purmerend organiseren we daarom aan de randen van het centrum. Inwoners van de gemeente stimuleren we om zoveel mogelijk per fiets en te voet naar het centrumgebied te komen. Bezoekers die vanwege de reisafstand, fysieke beperkingen of vanwege het type bezoek genoodzaakt zijn om met de auto te komen faciliteren we in de mate die daar bij past. Zo faciliteren we ten alle tijde voldoende nabijgelegen parkeerplekken voor mensen met een handicap. Parkeervoorzieningen worden gesitueerd op plekken waarbij zo min mogelijk autoverkeer door de stad hoeft te rijden. We zorgen dat automobilisten zo vroeg mogelijk afgevangen worden in de buurt van de aanrijroutes. Vervolgens zijn er vanaf de parkeergarages aantrekkelijke wandelroutes naar de (binnen)stad. Het huidige parkeerverwijssysteme dient te worden aangepast indien er nieuwe parkeerterreinen / -garages worden gebouwd zodat men en de parkeerplaatsen gemakkelijk weet te vinden. We willen voorkomen dat we bouwen voor leegstand. Bij het realiseren van extra parkeergelegenheid onderzoeken we daarom allereerst de daadwerkelijke parkeerbehoefte en bestaande voorraad, inclusief effect van de nog op te leveren parkeerplekken (zoals Stadhuispleingarage).



Zoekgebied parkeren

5. Aantrekkelijke wandelroutes van parkeergarage naar binnenstad

Om continue de juiste maatregelen te treffen op het gebied van parkeren, wordt er een aanpak voor monitoring van de parkeerdruk uitgewerkt en geïmplementeerd. Periodiek wordt er in kaart gebracht hoe hoog de parkeerdruk is en of daar maatregelen voor getroffen dienen te worden.

6. Snelheidsverlaging naar 30 km/h in centrumgebied

We voeren een snelheidsverlaging door naar 30 km/u op diverse straten in het centrumgebied om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten.

- Van Beemsterbrug tot Burgemeester D. Kooimanweg: Gedempte Where en Purmersteenweg (huidige snelheid: 50 km/h). De bussen blijven gebruik maken van deze route. De Beemsterbrug wordt heringericht om meer ruimte te creëren voor fietsers.
- Gedempte Singelgracht (inclusief herinrichting)

Keerzijde van het invoeren van een snelheidsverlaging is het negatieve effect op de reistijden van de bussen. Bij het verder uitwerken van deze maatregel kijken we daarom ook kritisch naar het effect op de doorstroming van de bussen. Deze maatregel hangt samen met de ontwikkeling van Waterlandkwartier, Wagenweggebied, Looyers, Brantjesoever en PostNL-locatie. De voortgang van de ontwikkeling van deze woningen bepaalt o.a. wanneer deze snelheidsverlaging uiterlijk gereed moet zijn.

7. Onderzoek Herinrichting Purmerenderweg (Zuidoostbeemster)

Vanuit de dorpsontwikkelingsvisies zijn verschillende verkeerskundige vraagstukken naar voren gekomen (o.a. onderzoek Marktpllein en Duurzaam Veilig inrichten Rijperweg en Middenweg; uitwerking fietscarré Middenbeemster; Parkeren Middenbeemster (binnen het fietscarré); en Verkeersafwikkeling Zuidoostbeemster). Belangrijk element in het onderzoek naar de Verkeersafwikkeling Zuidoostbeemster is de Purmerenderweg. Deze weg kenmerkt zich door de gecombineerde doorgaande functie en de erfontsluitingsfunctie van de weg. Hierdoor ontstaan knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern van Zuidoostbeemster. Met dit onderzoek wordt binnenkort gestart. Afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek zullen er maatregelen rondom herinrichting naar voren komen.

8. Herinrichting Weerwal

Via maatregel 2) 'Parkeerbeleid uitwerken' wordt een alternatief gezocht voor de geparkeerde auto's op de Weerwal. Door autoparkeerplekken weg te halen ontstaat de kans om daadwerkelijk meer kwaliteit in de openbare ruimte toe te voegen, inclusief ruimte voor fietsen en lopen. De Weerwal en ook de Achterdijk worden ingericht met een brede stoep en als fietsstraat voor beide rijrichtingen. Er blijft aandacht voor laad- en losmogelijkheden voor de winkels. Door de nieuwe inrichting komt er meer zicht op de karakteristieke panden aan de Weerwal en de Achterdijk en wordt lopen en fietsen verder gestimuleerd. Deze maatregel wordt voorgesteld om zo snel mogelijk uit te voeren: hiermee wordt laten zien welke kwaliteitsslag er te behalen valt in het centrumgebied.

Een extra kans is om er een pilot van te maken door er in de zomermaanden een living lab van te maken: samen met bewoners en ondernemers elke paar weken de inrichting van de straat veranderen om te onderzoeken wat wel en wat niet werkt.

9. Onderzoek verkeerscirculatie hoofdnet auto en bus (inclusief variantenstudie)

We voeren een onderzoek uit naar de toekomstige verkeerscirculatie van het hoofdnetwerk van auto en bus. We starten hier zo snel mogelijk mee, ook omdat dit onderzoek groot effect heeft op andere maatregelen. Auto en bus worden hierbij integraal beschouwd, omdat ze voor het grootste deel gebruik maken van hetzelfde hoofdnet. Uit het onderzoek volgt welke maatregelen moeten er getroffen moeten worden om de stad in 2030 – 2040 bereikbaar te houden. De achtergrondinformatie voor het onderzoek is te vinden in eerdere onderzoeken, zoals dit Mobiliteitsplan en de studie HOV Purmerend (2022). Daarnaast dienen de input voor een gedegen verkeersanalyse beschikbaar te zijn, zoals huidige verkeerscijfers, huidige en toekomstige woningvoorraad en een up-to-date verkeersmodel.

Voor de uitvoering dient richting gegeven te worden door middel van de uitgangpunten waar het toekomstige netwerk aan dient te voldoen.

- Een goede doorstroming voor het busverkeer;
- Het autoverkeer stimuleren om de kortste route naar de uitvalswegen te nemen, in plaats van een route dwars door de stad.
- Minder doorgaand verkeer door de binnenstad.

Het resultaat van deze studie zal leiden tot planuitwerking en realisatie van maatregelen aan het auto- en busnetwerk. In de **gemeentebegroting** dient al rekening gehouden te worden met de kosten van deze maatregelen. Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met de ruimteclaim van minimaal het verbreden van kruispunten op het hoofdnet van bus en auto. Zonder deze **ruimteclaim** zullen de mogelijkheden van het verbeteren van het hoofdnet nog zeer beperkt zijn.

Er zijn diverse maatregelen mogelijk om het aantal (doorgaande) voertuigen af te laten nemen door de binnenstad. Een vervolgonderzoek moet uitwijzen welke maatregelen daadwerkelijk getroffen dienen te worden. Hieronder de opsomming van de diverse mogelijkheden. De maatregelen worden steeds complexer.

In de variantenstudie worden de volgende type maatregelen onderzocht:

- VRI's: door de verkeerslichten anders in te stellen kan er meer prioriteit worden gegeven voor bepaalde richtingen, bussen, fiets en voetganger. Dit zal dan ten kosten gaan van de groentijd van de andere richtingen.
- Snelheidsverlaging. In verschillende steden speelt de discussie om de snelheid te verlagen naar 30 km/u om te leefbaarheid en veiligheid te vergroten. Dit heeft ook direct invloed op de doorstroming van de bussen. Daarom integraal beschouwen.
- Infrastructuur: herinrichting kruispunten. Door extra opstelvakken (voor bus en/of auto) of lange opstelvakken kan de doorstroming verbeterd worden.
- Infrastructuur: verbreden. Het vertrekpunt op basis van dit Mobiliteitsplan is dat we géén verbredingen doorvoeren van het hoofdnet ten gunste van de autodoorstroming. De uitzondering hierop is de Laan der Continenten omdat dit een schakel vormt tussen de A7 en de N235 / Jaagweg.
- Infrastructuur: ongelijkvloerse kruising spoor. De Churchillaan heeft momenteel nog een gelijkvloerse kruising en Doctor J.M. Den Uyllaan bestaat uit vele rotondes. Er is een wens om de kruising met het spoor ongelijkvloers te maken. Deze studie dient de nut- en noodzaak daarvan te onderzoeken en te bepalen wat het effect van deze maatregel is. Onze verwachting is dat een ongelijkvloerse kruising zorgt voor (lokaal) betere doorstroming, meer verkeer zal aantrekken en dat dit vraagt om ook de relatief kleine rotondes op de Doctor J.M. Den Uyllaan om te bouwen naar grotere kruispunten.
- Infrastructuur: aparte busbanen. Dit kan er voor zorgen dat de bus alsnog kan doorrijden op plekken waar veel vertraging is voor het doorgaande verkeer.
- Infrastructuur: afsluitingen door zachte of harde knips. Omdat we relatief minder (doorgaand) verkeer willen in de binnenstad en de auto's willen stimuleren om direct naar de uitvalswegen te rijden in plaats van dwars door de stad, is het denkbaar dat gebruik gemaakt wordt van zachte en/of harde knips in het netwerk. Enkele voorbeelden: zachte knip: de binnenstad alleen toegankelijk maken voor vergunninghouders of calamiteitenverkeer (d.m.v. kentekenregistratie) en verkeerslichten zo instellen dat een bepaalde route onaantrekkelijk wordt. Harde knips: zoals aansluiting A7 - Purmerend-centrum, Sluisbrug, knip bij Waterlandlaan ter hoogte van het spoor en knip bij Hoornselaan – rotonde. Dergelijke maatregelen hebben veel invloed in het netwerk en zullen daarom in samenhang met het hele netwerk bekeken moeten worden.

10. Programma integraal verkeersmanagement

We willen de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk gebruiken. Door middel van multimodaal verkeersmanagement kunnen we zorgen we ervoor dat verkeersvraag zo efficiënt mogelijk over de netwerken wordt afgewikkeld. Ook kunnen we hierbij actief sturen op alle modaliteiten, waarbij we enerzijds de beschikbare ruimte optimaal te benutten en anderzijds kunnen sturen op gedrag, onder meer door het locatie-afhankelijk prioriteren van modaliteiten. Binnen dit programma kijken we ook naar de kansen voor innovatieve toepassingen, zoals het meer prioriteit geven aan fietsers bij verkeerslichten door het verkeersmanagementsysteem te koppelen aan smartphones.

Extern project:

1.1. Reconstructie A7 (opdrachtgever Rijkswaterstaat).

Door Rijkswaterstaat wordt de A7 aangepast en daarmee ook de aansluiting Purmerend-Zuid (4), Purmerend (5) en de realisatie van een parallelbaan tussen deze twee aansluitingen. Het is van belang om goed aangehaakt te blijven bij dit project om de raakvlakken te kunnen borgen met het hoofdnet van Purmerend.

6.5 Maatregelen gedrag

1. Onderzoek wijkhubs deelmobiliteit

Zowel bestaande als nieuw te ontwikkelen wijken willen we omvormen naar schone, bereikbare en leefbare wijken. Een mobiliteitshub kan daar een belangrijke rol in spelen. Een mobiliteitshub is een fysieke plek in een wijk waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen, zoals openbaar vervoer, de auto en (elektrisch) deelfervoer zoals fietsen en scooters. Hiermee ontstaan verschillende reisopties en kan de reiziger verschillende vervoersmiddelen afwisselen tijdens één reis (ketenreis). We introduceren buurt/wijkhubs, waar verschillende vormen van deelmobiliteit beschikbaar zijn. We combineren dit met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en onderzoeken daarbij ook andere mogelijkheden voor slimme koppelingen (zoals met pakketpunten). We doen dit stapsgewijs via een pilot-aanpak. Hierdoor gebruiken we onze leerervaringen voor een passende uitrol.

2. Gedragsaanpak mobiliteitstransitie

Fysieke aanpassingen aan de stad en het veranderen van regelgeving laten we gepaard gaan met een gedragsaanpak. De mobiliteitstransitie is namelijk voor een belangrijk deel afhankelijk van het gedrag van mensen. Om een mobiliteitstransitie voor elkaar te krijgen, is het daarom ook erg belangrijk om een gedragsaanpak te ontwikkelen en over een langere termijn toe te passen. Eerste stap in een effectieve gedragsbeïnvloeding is het achterhalen wat de doelgroepen zijn, in welk stadium van de mobiliteitstransitie zij zich bevinden en wat hen wel/niet beweegt om hierin een volgende stap te zetten. We gaan daarom gestructureerd onderzoek doen naar het gedrag inwoners en bezoekers, zodat we de mobiliteitstransitie steeds een stap verder kunnen brengen. We stellen hierbij een gedragsaanpak, waarin we via verschillende gedragscampagnes een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie. Te denken valt aan een campagne waarbij we Purmerenders stimuleren de fiets te pakken, een werkgeversaanpak of een campagne rond het haal- en brenggedrag rond scholen, zodat we ouders ook stimuleren hun kinderen te voet of met de fiets naar school te brengen.

3. Onderzoek mobiliteitshubs (regiohubs)


Naast de buurt/wijkhubs onderzoeken we ook de mogelijkheden voor stads/regiohubs. Met deze hubs kunnen regionaal openbaar vervoer, stedelijk openbaar vervoer en deelmobiliteit aan elkaar worden gekoppeld. Ook kan het bijdragen in het realiseren van een overstap tussen met name auto en OV richting de stad. Deze hubs zijn daarmee deels vergelijkbaar met bestaande P+R-voorzieningen. Samen met de regio onderzoeken we de kansen en mogelijkheden voor het realiseren van dergelijke hubs.

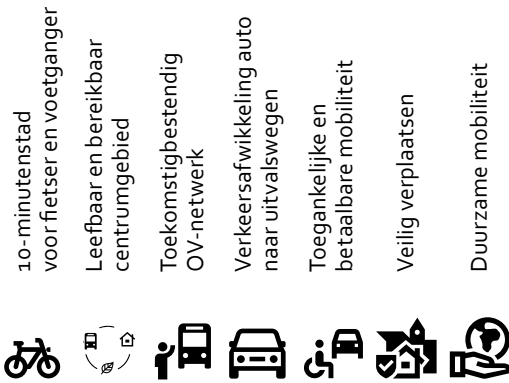
6.6 Samenhang van de maatregelen

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de maatregelen weer, waarbij inzichtelijk is gemaakt hoe de verschillende maatregelen bijdragen aan de zeven uitgangspunten. Dit overzicht laat ook de samenhang van maatregelen zien. De diverse maatregelen (fiets en lopen, auto, OV en gedrag) vullen elkaar aan. Juist de combinatie van maatregelen zorgt dat op de verschillende uitgangspunten progressie geboekt kan worden, omdat de kracht zit in slim combineren: Maatregelen waarin we bepaald mobiliteitsgedrag stimuleren worden gecombineerd met maatregelen waarin we ongunstig gedrag afremmen. Hiermee bieden we goede alternatieven aan, waardoor verandering van gedrag gemakkelijker wordt.

Bij veel maatregelen komt deze samenhang ook fysiek heel concreet terug, zo zal het implementeren van omgekeerd ontwerpen (vanuit voetganger en fiets) direct impact hebben op de resterende ruimte die voor de auto beschikbaar is en zal de schetsverkenning herinrichting centrumgebied op alle modaliteiten effect hebben. Hoewel de maatregelen nu gegroepeerd zijn per modaliteit, zal dit in praktijk vrijwel altijd in samenhang met de andere modaliteiten bezien moeten worden. Uiteindelijk zal dit brede palet aan maatregelen toewerken naar een toekomstbestendig Purmerend.



Nr	Maatregel	Thema								
			1	2	3	4	5	6	7	
VF 1	Implementeren omgekeerd ontwerpen (vanuit voetganger en fiets)	Voet/ fiets	x	x				x	x	x
VF 2	Schetsverkenning herinrichting centrumgebied	Voet/ fiets	x	x		x		x	x	x
VF 3	Kwaliteitsverbetering fietsroutes en realiseren vrijliggend fietspad	Voet/ fiets	x	x				x	x	x
VF 4	Purmerweg-Waterlandlaan logische route (Landsmeerstraat)	Voet/ fiets	x	x						x
VF 5	Hoogwaardige entrees binnenstad	Voet/ fiets	x	x						x
VF 6	Verruimen opstelvakken fiets bij verkeerslichten	Voet/ fiets	x	x				x	x	x
VF 7	Aanleg fietsparkeervoorzieningen in en rond de binnenstad	Voet/ fiets	x	x						x
VF 8	Wandelboulevards in het centrumgebied	Voet/ fiets	x	x					x	x
VF 9	Onderzoek verbeteren voorzieningen OV-locaties	Voet/ fiets	x	x				x	x	x
VF 10	Verbeteren routing looproute stat. Purmerend – binnenstad	Voet/ fiets	x	x	x			x	x	x
VF 11	Verbetering fietsroute langs spoor tussen station Purmerend en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde)	Voet/ fiets	x	x	x			x		x
VF 12	Fiets- en voetgangersbrug Hoornsebrug	Voet/ fiets	x	x					x	x
VF 13	Fiets- en voetgangersbrug Sluisbrug hernoemen naar 'Herinrichting Sluisbrug'	Voet/ fiets	x	x					x	x
VF 14	Onderzoek fiets- en voetgangersbrug tussen Volgerweg - Westerdraay	Voet/ fiets	x							x
VF 15	Onderzoek aanleg fiets- en voetgangerstunnel Trimpad	Voet/ fiets	x							x
VF 16	Van Ijssendijkstraat herinrichting naar vrijliggend fietspad	Voet/ fiets	x						x	x
VF 17	Onderzoek verbeteren fietsverbinding De Koog/IT campus-Centrum	Voet/ fiets	x	x	x					x
VF 18	Onderzoek fietsroute Purmerend - Edam-Volendam	Voet/ fiets	x	x	x					x

Nr	Maatregel	Thema								
			1	2	3	4	5	6	7	
OV1	planstudie aanpak (toekomstige) knelpunten OV (studie HOV Purmerend, 2022)	OV		x	x					x
OV2	Onderzoek uitwerking uitbreiding busnetwerk	OV			x		x			x
OV3	Lobby inzet op IC-stop in Purmerend	OV	x	x	x					x
OV4	Onderzoek haalbaarheid verbeteren lokaal busnet	OV			x		x			x
OV5	Onderzoek verbeteren voorzieningen OV-locaties	OV	x	x	x		x			x
OV6	OV-ontsluiting gebiedsontwikkelingen meenemen in concessie	OV			x		x			x
OV7	Onderzoek mogelijkheden frequentieverhoging sprinter	OV		x	x		x			x
OV8	Onderzoek meerwaarde haltering/ busstation/ OV-knoop Waterlandlaan	OV	x	x	x		x			x
A1	Schetsverkenning herinrichting doorgaande wegen centrumgebied	OV	x	x		x	x	x		x
A2	Parkeerbeleid uitwerken	Auto	x	x		x				x
A3	Monitoring parkeerdruk (continue proces)	Auto		x						
A4	Nieuwe parkeerterreinen en/of garages randen van de stad	Auto		x		x				
A5	Aantrekkelijke wandelroutes van parkeergarage naar binnenstad	Auto	x	x			x	x		x
A6	Snelheidsverlaging naar 30 km/h in centrumgebied	Auto	x	x		x	x	x		x
A7	Herinrichting Purmerenderweg (Zuidoostbeemster)	Auto					x	x		
A8	Herinrichting Weerwal	Auto	x	x			x	x		
A9	Onderzoek verkeerscirculatie hoofdnet auto en bus	Auto		x		x				
A10	Programma integraal verkeersmanagement	Auto		x		x				
A11	Reconstructie A7 (opdrachtgever Rijkswaterstaat)	Auto				x				
G1	Onderzoek wijkhubs deelmobiliteit	Gedrag	x				x			x
G2	Gedragsaanpak mobiliteitstransitie	Gedrag	x	x	x	x	x	x	x	x
G3	Onderzoek Mobiliteitshubs (regiohubs)	Gedrag	x	x	x	x	x	x	x	x

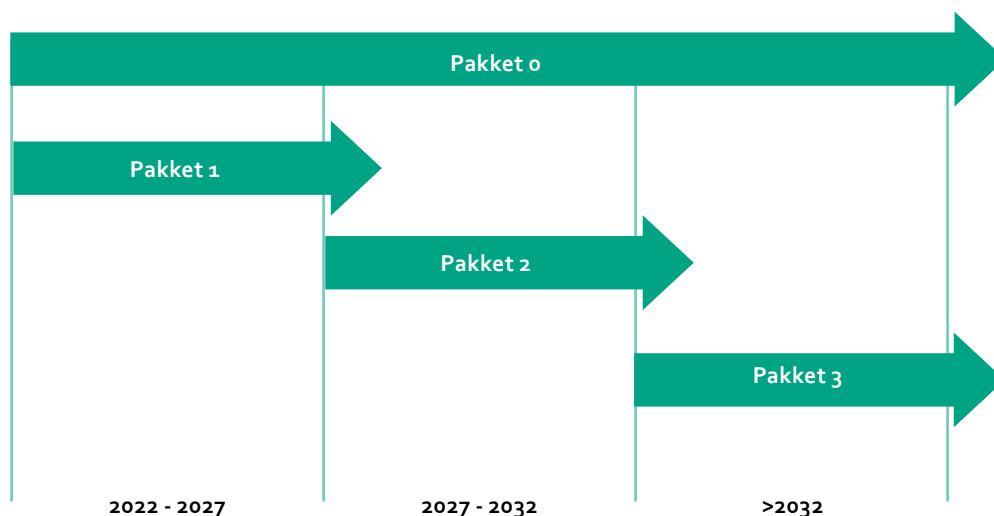


07 Uitvoeringsprogramma

7.1 Maatregelpakketten

De verschillende maatregelen zijn gecombineerd in vier pakketten. Deze vier pakketten zijn gefaseerd in de tijd. Pakket 0 valt hier deels buiten: Dit zijn maatregelen die nu gestart moeten worden, maar waarvan de looptijd vaak over de verschillende pakketten heen zal vallen. Pakket 1 omvat maatregelen tussen 2022 en 2027, pakket 2 gaat over de periode 2027-2032 en pakket 3 omvat de maatregelen die na 2032 landt. Met het totaal aan maatregelen binnen deze drie pakketten wordt op het gebied van mobiliteit de mogelijkheid gecreëerd om de Purmerendse ontwikkelambities op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid en verblijfskwaliteit te realiseren. In de opbouw van deze pakketten speelt met name de fasering van de ontwikkelambities een grote rol (op welke plekken worden welke plannen op welke termijn gerealiseerd). Daarnaast wordt ook gekeken naar bestaande ontwikkelingen en raakvlakprojecten, als wel als bestaande maatregelen en al ingezet beleid.

- **Pakket 0:** Maatregelen die nu ingezet moeten worden, maar waarvan geldt dat dit doorlopende maatregelen zijn (proces, monitoring).
- **Pakket 1:** Maatregelen die op korte termijn ingezet moeten worden, om de huidige woningbouwontwikkeling met bijbehorende impact op het mobiliteitssysteem te kunnen faciliteren en de basis van Purmerend op orde te brengen.
- **Pakket 2:** Maatregelen die zeer gewenst zijn om de verschillende gebiedsontwikkelingen in Purmerend goed te kunnen faciliteren en om de leefbaarheid en bereikbaarheid van Purmerend te borgen, ook met een sterke toename van inwoners.
- **Pakket 3:** Maatregelen die aangemerkt worden als grote ingrepen, niet urgent noodzakelijk, maar wel sterk bijdragend aan een verdere ontwikkeling van Purmerend en daarmee belangrijk voor de lange termijn. Het gaat hierbij om maatregelen na 2032.










Adaptieve pakketten

De pakketten zijn adaptief, wat betekent dat maatregelen op basis van onder meer de monitoring en de voortgang van de gebiedsontwikkeling naar voren gehaald kunnen worden, naar achteren kunnen schuiven, aangepast worden of vervallen. Ook zullen uit de diverse onderzoeken vervolgmaatregelen volgen die nu nog niet genoemd staan in de maatregelpakketten. Bijvoorbeeld: uit het onderzoek verkeerscirculatie hoofdnet auto en bus volgen concrete aanpassingen aan het hoofdnet; deze maatregelen zoals de reconstructie van kruispunten, ontbreken nog.

De kracht van de pakketten zit in de combinatie van verschillende maatregelen: We combineren maatregelen waarin we bepaald mobiliteitsgedrag stimuleren met maatregelen waarin we ongunstig gedrag afremmen. Hiermee bieden we goede alternatieven aan, waardoor verandering van gedrag gemakkelijker wordt.

7.1.1 Pakket o (2022-2040)

In dit pakket vallen maatregelen die nu ingezet moeten worden, maar waarvan geldt dat dit doorlopende maatregelen zijn (proces, monitoring). Ook de looptijd zal daardoor vaak over de verschillende pakketten heen vallen. Met dit pakket leggen we de basis om de verschillende pakketten goed in te kunnen voeren, zorgen we dat ook de proceskant versterken en zetten we de eerste stap naar een mobiliteitstransitie.

Nr	Pakket o Maatregel	Thema	<div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 0.8em;"> <div style="text-align: center;">10-minutenstad voor fietser en voetganger</div> <div style="text-align: center;">Leefbaar en bereikbaar centrumgebied</div> <div style="text-align: center;">Toekomstigbestendig OV-netwerk</div> <div style="text-align: center;">Verkeersafwikkeling auto naar uitvalswegen</div> <div style="text-align: center;">Toegankelijke en betaalbare mobiliteit</div> <div style="text-align: center;">Veilig verplaatsen</div> <div style="text-align: center;">Duurzame mobiliteit</div> </div>						
									
P1	Inrichten programmaorganisatie	Proces	x	x	x	x	x	x	x
P2	Opzet en uitrol van monitoring en evaluatie	Proces	x	x	x	x	x	x	x
P3	Gebiedsontwikkeling - MPVE	Proces	x	x	x	x	x	x	x
VF1	Implementeren omgekeerd ontwerpen (vanuit voetganger en fiets)	Voet/Fiets	x	x			x	x	x
VF3	Kwaliteitsverbetering fietsroutes en realiseren vrijliggend fietspad	Voet/Fiets	x	x			x	x	x
OV3	Lobby inzet op IC-stop in Purmerend	OV	x	x	x				x
G2	Gedragsaanpak mobiliteitstransitie	Gedrag	x	x	x	x	x	x	x
	Indicatieve kostenraming pakket								10 - 20 mio + pm








7.1.2 Pakket 1 (2022-2027)

In dit pakket vallen maatregelen die op korte termijn ingezet moeten worden, om de huidige woningbouwontwikkeling met bijbehorende impact op het mobiliteitssysteem te kunnen faciliteren en de basis van Purmerend op orde te brengen. Pakket 1 gaat over maatregelen die we tussen 2022 – 2027 realiseren.

Bij alle pakketten werken we vanuit de speerpunten toe naar de stad die we voor ogen hebben, inclusief realisatie van ontwikkelambities, met behoud van leefbaarheid en bereikbaarheid. Voor het eerste pakket betekent dit dat we ons sterk focussen op het voorsorteren op de ontwikkelambities. We zetten nu de lijnen uit voor hoe we op gebied van mobiliteit omgaan met de gebiedsontwikkelingen, onder meer door te ontwerpen vanuit het ontwerpprincipe STOMP en bij gebiedsontwikkeling te ontwerpen via een Mobiliteitsprogramma van Eisen. De binnenstad pakken we aan. De al ingezette weg naar maatregelen rondom de Gedempte Where zetten we door: Dat betekent het afwaarderen van de Gedempte Where – Purmersteenweg naar 30km/u. Hiermee creëren we ruimte voor meer leefbaarheid, wordt het snelheidsverschil verkleind en zetten we stappen richting een meer leefbaar centrumgebied. Gecombineerd met het terugbrengen van parkeerplekken maaiveld creëren we de ruimte om onze fietsinfrastructuur rond de binnenstad te versterken.

Stappen, Trappen OV, Maas, Priveauto

Met STOMP wordt in het ontwerpproces prioriteit gegeven aan duurzame mobiliteitsvormen en minder prioriteit aan minder duurzame vormen. Hierdoor komen de duurzame mobiliteitsvormen meer centraal in het ontwerpproces te staan en worden vaker keuzes gemaakt in het belang van deze duurzame vormen.

Pakket 1			10-minutenstad voor fietser en voetganger	Leefbaar en bereikbaar centrumgebied	Toekomstigbestendig OV-netwerk	Verkeersafwikkeling auto naar uitvalswegen	Toegankelijke en betaalbare mobiliteit	Veilig verplaatsen	Duurzame mobiliteit
Nr	Maatregel	Thema	 1	 2	 3	 4	 5	 6	 7
VF 2	Schetsverkenning herinrichting centrumgebied	Voet/ fiets	x	x		x	x	x	x
VF 4	Purmerweg-Waterlandlaan logische route (Landsmeerstraat)	Voet/ fiets	x	x					x
VF 5	Hoogwaardige entrees binnenstad	Voet/ fiets	x	x			x		x
VF 6	Verruimen opstelvakken fiets bij verkeerslichten	Voet/ fiets	x	x				x	x
VF 7	Aanleg fietsparkeervoorzieningen in en rond de binnenstad	Voet/ fiets	x	x					x
OV1	Aanpak (toekomstige) knelpunten OV uit studie HOV Purmerend	OV		x	x				x
OV2	Onderzoek uitwerking uitbreiding busnetwerk	OV			x		x		x
OV4	Onderzoek haalbaarheid verbeteren lokaal busnet	OV			x		x		x
OV5	Onderzoek verbeteren voorzieningen OV-locaties	OV	x	x	x		x		x
A1	Schetsverkenning herinrichting doorgaande wegen centrumgebied	Auto	x	x		x	x	x	x
A6	Snelheidsverlaging naar 30 km/h in centrumgebied	Auto	x	x		x	x	x	x
A7	Herinrichting Purmerenderweg (Zuidoostbeemster)	Auto					x	x	
A8	Herinrichting Weerwal	Auto	x	x			x	x	
A9	Onderzoek verkeerscirculatie hoofdnet auto en bus	Auto		x		x			
A10	Programma integraal verkeersmanagement	Auto		x		x			
G1	Onderzoek wijkhubs deelmobiliteit	Gedrag	x		x		x		x
G3	Onderzoek Mobiliteitshubs (regiohubs)	Gedrag	x	x	x	x	x	x	x
Indicatieve kostenraming pakket					10 - 50 mio + pm				


7.1.3 Pakket 2 (2027-2032)

In dit pakket vallen maatregelen die zeer gewenst zijn om de verschillende gebiedsontwikkelingen in Purmerend goed te kunnen faciliteren en om de leefbaarheid en bereikbaarheid van Purmerend te borgen, ook met een sterke toename van inwoners. Dat betekent dat we in dit pakket doorbouwen op de ingezette koers, waarbij we onder meer de kruispunten waar het komende jaren gaat knellen aanpakken. Ook zetten we in op het verder stimuleren van fiets en voetganger, door het aanleggen van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug (Sluisbrug), wandelboulevards richting het centrumgebied en het realiseren van hoogwaardige entrees van de binnenstad. Pakket 2 gaat over maatregelen die we tussen 2027 – 2032 realiseren.

Nr	Maatregel	Thema	Pakket 2							
			1	2	3	4	5	6	7	
VF 8	Wandelboulevards in het centrumgebied	Voet/fiets	x	x				x	x	x
VF 9	Herinrichting Beemsterbrug (comfort, breedte)	Voet/fiets	x	x				x	x	x
VF 10	Verbeteren routing looproute stat. Purmerend – binnenstad	Voet/fiets	x	x	x			x	x	x
VF 11	Verbetering fietsroute langs spoor tussen station Purmerend en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde)	Voet/fiets	x	x	x					x
VF 12	Fiets- en voetgangersbrug Hoornsebrug	Voet/fiets	x	x					x	x
VF 13	Fiets- en voetgangersbrug Sluisbrug hernoemen naar 'Herinrichting Sluisbrug'	Voet/fiets	x	x					x	x
VF 18	Onderzoek fietsroute Purmerend - Edam-Volendam	Voet/fiets	x	x	x					x
OV6	OV-ontsluiting gebiedsontwikkelingen meenemen in concessie	OV			x			x		x
OV7	Onderzoek mogelijkheden frequentieverhoging sprinter	OV		x	x			x		x
A2	Parkeerbeleid uitwerken	Auto	x	x		x				x
A3	Monitoring parkeerdruk (continue proces)	Auto		x						
A4	Nieuwe parkeerterreinen en/of garages randen van de stad	Auto		x		x				
A5	Aantrekkelijke wandelroutes van parkeergarage naar binnenstad	Auto	x	x				x	x	x
A11	Reconstructie A7 (opdrachtgever Rijkswaterstaat)	Auto				x				

Indicatieve kostenraming pakket

25 - 75 mio + pm

Nr	Maatregel	Thema								
			1	2	3	4	5	6	7	
VF 14	Onderzoek fiets- en voetgangersbrug tussen Volgerweg - Westerdraay	Voet/ fiets	x							x
VF 15	Onderzoek aanleg fiets- en voetgangerstunnel Trimpad	Voet/ fiets	x							x
VF 16	Van Ijssendijkstraat herinrichting naar vrijliggend fietspad	Voet/ fiets	x						x	x
VF 17	Onderzoek verbeteren fietsverbinding De Koog/IT campus-Centrum	Voet/ fiets	x	x						x
OV8	Onderzoek meerwaarde haltering/ busstation/ OV-knoop Waterland	OV	x	x	x			x		x

1.0-minutenstad voor fietser en voetganger

Leefbaar en bereikbaar centrumgebied

Toekomstigbestendig OV-netwerk

Verkeersafwikkeling auto naar uitvalswegen

Toegankelijke en betaalbare mobiliteit

Veilig verplaatsen

Duurzame mobiliteit

Pakket 3

Indicatieve kostenraming pakket

10 - 20 mio + pm

7.2 Kostenindicatie en financiële dekking

Bij voorgaande pakketten is een eerste indicatie gegeven van de kosten per pakket. Hiervoor is een indicatieve kostenraming gemaakt. Er is een raming gemaakt waarbij risico's en onzekerheden op basis van een inschatting (ervaring, eerdere projecten, 'expert judgement') worden opgenomen in de kosten.

7.2.1 Kostenindicatie en PM

Waar mogelijk zijn de maatregelen uit het mobiliteitsplan voorzien van een indicatieve kostenraming. Daarbij is gebruik gemaakt van kengetallen. Dat wil zeggen dat er gekeken is naar de gemiddelde kosten van vergelijkbare maatregelen op andere plaatsen. Zo kun je bijvoorbeeld voor een kilometer fietspad, een schatting maken van de te maken kosten.

Echter, zulke schattingen hebben grote onzekerheden. Veel hangt af van welke eisen je stelt aan een maatregel en welke lokale omstandigheden een rol spelen bij de kosten. Moet je bijvoorbeeld voor voornoemd fietspad een stuk grond verwerven of hoeft dat niet? Dat maakt natuurlijk enorm uit voor de kosten. Dat betekent dat de bedragen die zijn opgenomen in het mobiliteitsplan een grote marge van onzekerheid hebben. De maatregelen zijn simpelweg nog niet ver genoeg in uitvoering om al een nauwkeurige kosten raming te kunnen doen. Toch is het wél zinvol om indicatieve kosten in beeld te brengen: zo krijgen we gevoel bij de totale kosten van alle maatregelen.

Sommige maatregelen zijn zelfs niet indicatief te schatten. In dat geval nemen we een "pro memorie" of PM post op. Voor de bedragen bij de maatregelpakketten betekent dat dus dat die in alle gevallen hoger zullen zijn dan hier indicatief wordt weergegeven.

Belangrijk is tenslotte dat het bij het overwegen van de kosten niet alleen gaat over investeringsmiddelen, maar ook over structurele uitvoeringsmiddelen. De kosten van het programma bestaan uit investeringskosten en jaarlijks terugkerende kosten. Investeringskosten bestaan vooral uit de kosten voor het aanleggen van infrastructuur fietspaden, herinrichting van wegen, busstroken en opstelstroken. De jaarlijks terugkerende kosten zijn exploitatiekosten van het openbaar vervoer en de kosten voor de uitvoering van programma's, en organisatiekosten. Daarnaast zijn er ook meerdere onderzoeken opgenomen in het mobiliteitsplan waarvoor studiekosten voor gereserveerd dienen te worden. Een ander belangrijk aandachtspunt is dat de verschillende maatregelen in het mobiliteitsplan vragen om structurele ambtelijke capaciteit.

7.2.2 Financiële dekking

Voor de financiële dekking van de maatregelen gaan we uit van het volgende uitgangspunt: 1/3 gemeente Purmerend (mobiliteit), 1/3 gemeente Purmerend (gebiedsontwikkeling/GREX) en 1/3 Vervoerregio Amsterdam (vanuit de Brede Doeluitkering (BDU)) (mits aansluitend bij de doelen uit het beleidskader Mobiliteit). Als ook een buurtgemeente, provincie of rijksbelangen spelen bij maatregelen, dan kan bijvoorbeeld als 4 keer 1/4 als uitgangspunt genomen worden. Dit zal incidenteel voor komen en dan per maatregel bekeken worden.

Maatregelen met een bovenwijks mobiliteitsrendement kunnen deels worden betaald via de nota Gkp. Maatregelen waar een ontwikkeling rechtstreeks van profiteert kunnen deels verhaald worden via aanvullingsbesluiten en anterieure overeenkomsten. Een groot gedeelte van de kosten komen terecht bij de gemeente. Via de PenC cyclus maken we inzichtelijk welke middelen we reserveren voor welke maatregel. Via de PenC cyclus blijven college en gemeenteraad aan het financiële stuur, en kunnen de kosten de gevolgen daarvan voor de begroting tijdig worden besproken.

7.2.1 Exploitatiekosten en onderhoud

De benodigde middelen voor investeringen zijn eenmalig. Een deel van de projecten brengt echter ook periodieke kosten met zich mee. Deze zijn onder te verdelen in verschillende categorieën. Het is raadzaam om deze kosten vooraf mee te nemen in de daarvoor relevante programma's.

Onderhoud

Nieuw aan te leggen wegen, busbanen of fietspaden dienen opgenomen te worden in het Meerjaren Onderhoudsprogramma van de betreffende wegbeheerder. Ook voor gebouwde voorzieningen als hubs en stallingsvoorzieningen voor de fiets moet hier rekening mee worden gehouden.

Beheer

Voor gebouwde faciliteiten, zoals inbandige fietsenstallingen of hubs kan gelden dat deze ook beheerd moeten worden. Dit is het geval op het moment dat hier fysieke diensten plaatsvinden of toezicht noodzakelijk is. Dit zijn kosten die jaarlijks terugkomen.

Exploitatie

Wijzigingen in de dienstregeling van het (H)OV zorgen voor een verandering in de exploitatiekosten van het openbaar vervoer. Dit hoeft echter geen kosten met zich mee te brengen. Bij een versneling van de route kan de exploitatie van het openbaar vervoer ook goedkoper worden. De financiële consequenties van dergelijke wijzigingen wordt meegenomen in de concessieovereenkomst tussen de Vervoerregio of de provincie en de vervoerder.

7.3 Vervolg: programmatische aanpak

Nu het Mobiliteitsplan Purmerend afgerond is, dient er vervolg gegeven te worden aan de uitvoering van de maatregelen.

7.3.1 Toelichting aanpak

Het mobiliteitsplan omvat een groot aantal maatregelen, die een verschillend karakter hebben. Grote investeringen vragen veel aandacht bij het uitwerken. Als gemeente sluiten we hierbij aan bij de projectfasering die de Vervoerregio gebruikt om projecten beheersbaar te houden. Bij elke overgang naar een volgende fase leggen we afspraken vast over (onder meer) de scope, effecten, voortgang, planning, kosten, risico's en financiering van de projecten. Gedurende de fasering worden de gemaakte afspraken steeds concreter en gedetailleerder.

We onderscheiden hierin zes fasen: initiatief, verkenning, planstudie, planuitwerking, realisatie en beheer. Zo onderzoeken we in een verkenningsfase de verschillende oplossingsrichtingen en belangen van de projectpartners. In een planstudie wordt dan een voorkeursoplossing gekozen, welke in de planuitwerking verder wordt uitgewerkt. Hierin worden dan de planologische procedures en de aanbesteding voorbereid en worden er definitieve financiële afspraken tussen de projectpartners gemaakt. Niet elk project zal elke fase doorlopen, bij kleine en eenvoudige projecten kunnen er fases overgeslagen worden zodat er snel gestart kan worden met de realisatie.

Naast de projectfasering dient er ook aandacht te zijn voor de uitvoering en de daar bijhorende organisatie. Hoe gaan we dat aanpakken? We kiezen bij de uitvoering voor een programmatische aanpak. Met het vaststellen van dit mobiliteitsplan worden de doelen duidelijk en wordt ook duidelijk welke maatregelen we zien om die doelen te halen. Bij een programmatische aanpak stel je de doelen voorop, en ga je die maatregelen prioriteren die de meeste bijdrage leveren aan het halen van die doelen. Het mobiliteitsplan is dan ook adaptief. Het kan nodig zijn maatregelen te versnellen of juist te vertragen. Het kan zijn dat een gewenste maatregel aangepast wordt. Het is denkbaar dat er nog nieuwe maatregelen nodig zijn, of dat we maatregelen in de toekomst schrappen. Nieuwe ontwikkelingen in de samenleving, financiële randvoorwaarden, draagvlak bij stakeholders kunnen hiervoor aanleiding geven. Het programma blijft echter sturen op de doelen.

De uitvoering van maatregelen gaan vaak hand in hand met de verschillende gebiedsontwikkelingen in de stad. Deze maatregelen willen we in goed gesprek met onze inwoners, ondernemers en andere stakeholders uitvoeren.

7.3.2 Programmaorganisatie

Centrale regie en sturing op de voortgang van het mobiliteitsplan en een goede onderlinge samenhang van maatregelen is essentieel. Hiervoor hebben we een stevige programmaorganisatie nodig. Hieronder staat de opzet van de programmaorganisatie weergegeven, gevolgd door een korte uitleg.

Programmamanager/programmamateam

De programmamanager zorgt voor de regie, verbinding en overzicht op het mobiliteitsplan en stuurt daarbij het programmamateam aan. Het programmamateam houdt de ontwikkeling van de mobiliteit in de gaten en geeft aan wanneer welke maatregelen (projecten) of bijsturing nodig zijn om de programmadoelen te bereiken. De voorbereiding en uitvoering van de maatregelen vallen niet onder het programmamateam. Dat heeft zijn eigen ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgevers binnen de organisaties en afdelingen. Per project wordt bepaald welke organisatie aan zet is om dit te organiseren.

Als er ontwikkelingen zijn die het noodzakelijk maken dat de planning van een of meerdere maatregelen gaat schuiven, is de programmamanager diegene die dat signaleert en er aandacht voor vraagt. Het programmamateam bestaat in ieder geval uit de programmanager, programmasecretaris, adviseur mobiliteit (Purmerend), adviseur mobiliteit (Vervoerregio), adviseur ruimte (Purmerend) en een communicatieadviseur.

Management/opdrachtgevers

De programmamanager rapporteert aan een management overleg mobiliteitsplan. In dat MT hebben de gemeente (mobiliteit en ruimte) en de VRA zitting. Bij start uitvoering van een maatregel bekijken we welke organisatie trekker is van de maatregel en welke besluiten moeten worden voorgelegd binnen de eigen organisatie, mede met het oog op de bekostiging. De individuele MT leden dragen verantwoordelijkheid voor de projecten die bij hun organisatie belegd zijn. Het MT is verantwoordelijk voor de samenhang en afstemming van de projecten. De individuele MT leden rapporteren aan elkaar over de voortgang van projecten en leggen knel- en bespreekpunten voor. Het MT neemt ook besluiten over die knelpunten, of zorgt er voor dat zulke besluiten bestuurlijk worden voorgelegd.

Bestuurlijk overleg

Minimaal 1 maal per jaar, maar zo vaak als nodig is, vind daarom ook bestuurlijke afstemming plaats tussen gemeente en VRA. Daarin word minimaal besproken wat de stand van zaken is van projecten (1) en mogelijke nieuwe inzichten (2) (nieuwe maatregel, het aanpassen van een maatregel, het aanpassen van de planning, etc) worden besproken.

7.3.3. Monitoring en bijsturing

De programmatische aanpak en het adaptieve karakter van de maatregelen maken monitoring nodig. Monitoring heeft drie doelen:

1. Het controleren van de voortgang van de programmadoelen
2. Inzicht verschaffen in mogelijke trends
3. Inzicht verschaffen in toekomstige knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en de mogelijke oorzaken hiervan.

Een van de eerste acties in pakket o is om een opzet en uitrol van monitoring en evaluatie te organiseren. Streven is om de monitoring jaarlijks plaats te laten vinden, waarbij telkens aan het einde van de cyclus gekeken wordt of er wijzigingen plaats moeten vinden op de monitor.



Mobiliteitsplan Purmerend

Studio Bereikbaar,
Gemeente Purmerend,
Vervoerregio Amsterdam
November 2022

Bezoekadres

Purmersteenweg 42 1441
DM Purmerend

Postadres

Postbus 15
1440 AA Purmerend

Telefoon & e-mail

(0299) 452 452
info@purmerend.nl

purmerend.nl