

2040 purmerend

Visie op mobiliteit

PURMEREND



Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Wat is Mobiliteit?	5
1.2 Aanleiding	5
1.3 Leeswijzer	6
2 Huidige mobiliteit	8
2.1 Fiets	9
2.2 Bus	10
2.3 Trein	10
2.4 Auto	11
2.5 Duurzaamheid	12
3 Toekomstige ontwikkelingen en mobiliteit	15
3.1 Ontwikkelingen mobiliteit	16
3.2 Trends	21
3.3 Invloed van ontwikkelingen op mobiliteit en wat we al kunnen doen	22
4 Mobiliteit richting 2040	23
4.1 Projecten in uitvoering	24
4.2 Bestaande stad intensiveren	25
4.3 Randen verstedelijken	34
4.4 Nieuwe uitleglocatie zoeken	35
5 Actielijst	36

Inteiding





Inleiding

Voor u ligt een andere visie dan een gebruikelijke ‘verkeersvisie’. Dat komt omdat we ook op verkeersgebied op een kantelpunt staan. We gaan van anoniem ‘verkeer’, dat wij allemaal veroorzaken maar van ‘niemand is’, naar persoonlijke ‘mobiliteit’, waarbij we als gebruikers zelf kunnen kiezen. Er ontstaan in sneltreinvaart meer mobiliteitsopties maar ook opties om naar de winkel te gaan of spullen geleverd te krijgen. We hechten wellicht minder aan het autobezit, maar stellen wel eisen aan hoe en hoe snel we ergens komen waar we willen zijn. In deze visie kijken we daarom vooruit naar 2040, het jaar waarop we veel ontwikkelingen binnen onze gemeente richten. Tegelijkertijd gaan we zeker niet voorbij aan de jaren tot 2040 omdat er de komende jaren veel gebeurt met de stad en haar gebruikers. Omdat we in deze periode nieuwe ontwikkelingen mogelijk moeten maken, en ook omdat we in de tussenliggende jaren een leefbare, woonbare, werkbare stad willen zijn waarin mensen zich prettig van A naar B kunnen bewegen.

Deze visie is daarmee een visie op mobiliteit. De toekomst kennen we niet, maar we willen er wel op anticiperen. Wat we denken te weten, is dat we ons altijd zullen willen verplaatsen, gemakkelijk, comfortabel en liefst van deur tot deur. Of dat in 2040 nog zal gaan zoals we dat gewend zijn, is de vraag. Hebben we dan allemaal een eigen auto? Rijdt deze zelf, of hebben onze inwoners hun handen aan het stuur? Wat is er dan met onze fietsen gebeurd en wie maken daar dan gebruik van? Daarom: een visie op mobiliteit, de gemeente wil mobiliteit blijvend mogelijk maken voor inwoners van de stad.

Niet alleen onze inwoners, ook onze ondernemers vragen om oplossingen voor mobiliteitskwesties: De bereikbaarheid van ons stadshart, de doorstroming van de doorgaande routes, het toerisme, de scholen en zorgvoorzieningen, de ontsluiting van de gemeente voor forenzen en uiteindelijk het parkeren wanneer de bestemming is bereikt.

Deze visie is de start van een gesprek, dat in oktober van dit jaar is begonnen met een stadsgesprek over mobiliteit. Er staan concrete acties in voor de komende jaren, maar geeft ook inzichten in actuele veranderingen en beslispunten in de nabije toekomst.

1.1 | Wat is Mobiliteit?

Verkeer, mobiliteit en ook bereikbaarheid zijn termen die vaak door elkaar gebruikt worden. Onderstaand de definities volgens van Dale:

Mobiliteit

Het zich voortbewegen, m.n. met een vervoermiddel

Bijvoorbeeld: duurzame mobiliteit; zonder of met een beperkte uitstoot van broeikasgassen

Verkeer

De voertuigen en personen die langs de weg gaan en komen

Bijvoorbeeld: doorgaand verkeer of: langzaam rijdend en stilstaand verkeer

Bereikbaar

Bereikt kunnende worden, te bereiken

Bijvoorbeeld: onbereikbaar: een moeilijk bereikbare plaats

1.2 | Aanleiding

Onze gemeente kent een groot tekort aan woningen. Dertien jaar wachttijd voor een sociale huurwoning, doorstroming naar een ander woningtype stagneert, jongeren blijven noodgedwongen bij hun ouders wonen of verhuizen naar elders waar ze wel een (betaalbare) woning kunnen vinden. Dit zijn maatschappelijke ontwikkelingen waar we het hoofd aan willen bieden met de ambitie om richting 2040 circa 10.000 woningen bij te bouwen. Een ambitie die consequenties heeft voor de mobiliteit binnen Purmerend. Hoe kunnen we met deze ambitie de bereikbaarheid en veiligheid in de stad waarborgen? Hoe gaan we om met de huidige parkeernorm? En wellicht de belangrijkste vraag: hoe houden we de stad leefbaar?

Purmerend heeft met de visie 2040 gekozen voor intensivering van bestaand stedelijk gebied. Dat is een keuze voor verstedelijking en dat levert meer mogelijkheden op voor openbaar vervoer en gedeeld vervoer. Het betekent ook meer inwoners in en rond het centrum, vaak Purmerenders die doorstromen op de woningmarkt. Voor hen en voor onze bezoekers aan de binnenstad willen we werken

aan een leefbare stad waar het gezond leven en recreëren is. En hoe is de verbinding tussen de binnenstad en de randen van de stad? Of met het ommeland dat gebruik maakt van de functies in Purmerend? Daar geven we in deze visie richting aan vanuit het perspectief van mobiliteit.

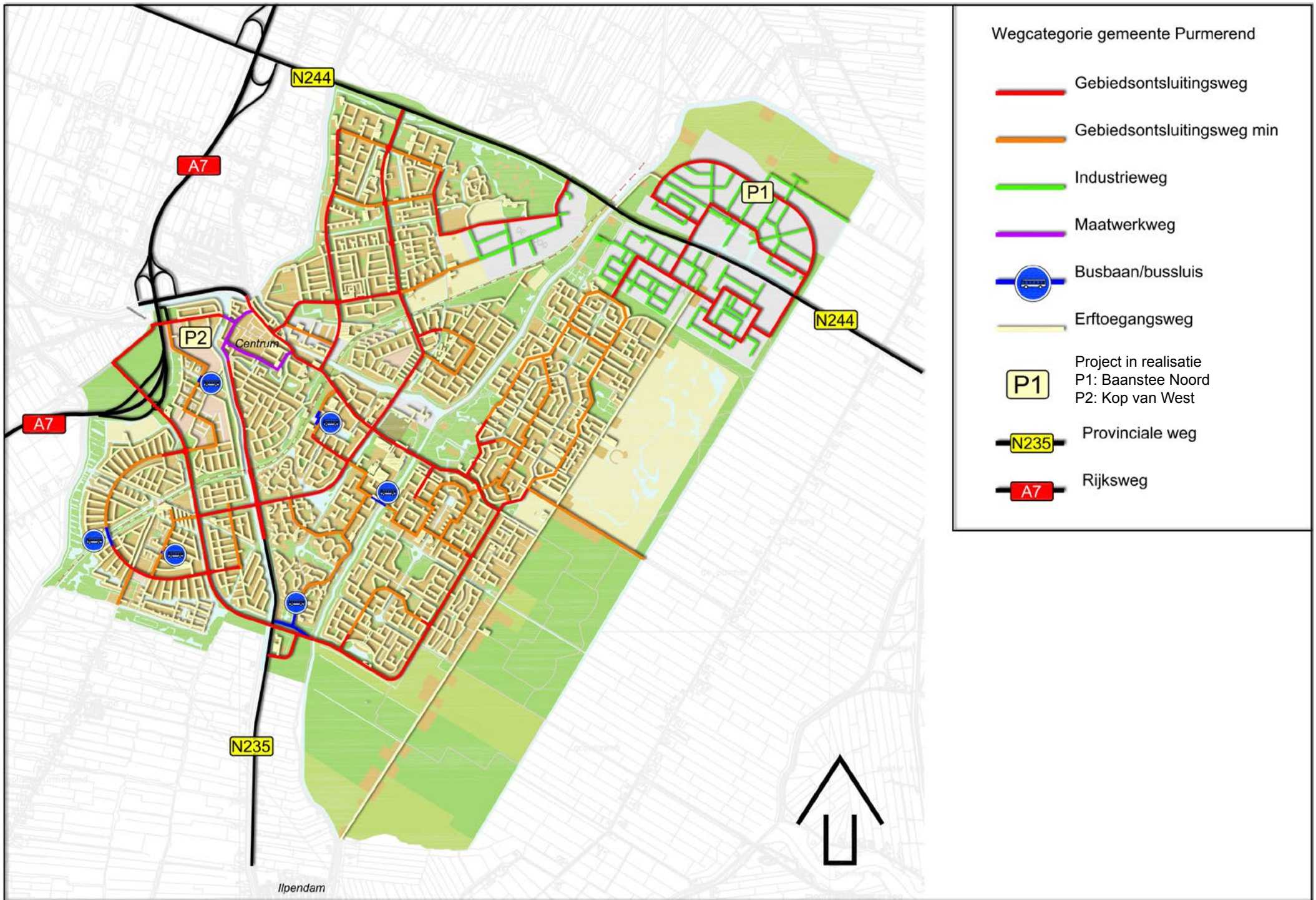
Op 20 april 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het uitwerken van het programma Purmerend 2040. Hiervoor is een Startnotitie Ruimte voor Purmerend geschreven. In deze notitie, de verstedelijkingsagenda, onderscheiden we 3 stappen die passen in de ladder van duurzame verstedelijking:

1. projecten in uitvoering
- 2.A bestaande stad intensiveren
- 2.B randen verstedelijken
3. nieuwe uitleglocatie zoeken

Per stap nemen we u mee in de bijbehorende mobiliteitsvraagstukken.

1.3 | Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de huidige mobiliteit. Daarna beschrijft hoofdstuk 3 de toekomstige ontwikkelingen en de effecten hiervan op de mobiliteit. Het laatste hoofdstuk 4 geeft per stap uit de verstedelijkingsagenda aan hoe de gemeente Purmerend met mobiliteit om wil gaan. Ook geeft hoofdstuk 4 verbeteropties die op korte termijn toepasbaar zijn. Tot slot geeft hoofdstuk 5 een samenvatting van de beleidsuitgangspunten en bijbehorende maatregelen.



→ diverse mobiliteit





Huidige mobiliteit

Dit hoofdstuk gaat in op de mobiliteit van dit moment. We doen dit per vervoerwijze. Verder gaan we in op duurzaamheid.

2.1 | Fiets

Purmerend is een compacte stad; het merendeel van de voorzieningen ligt binnen fietsafstand voor de meeste inwoners. Zij maken gebruik van een uitgebreid fietsnetwerk met

voor een groot deel vrijliggende fietspaden waardoor ze snel en veilig bij hun bestemming kunnen komen.

Afgelopen jaar heeft Purmerend de fietsnietjes (beugels om je fiets tegenaan te parkeren) in de binnenstad uitgebreid en is € 1 miljoen gereserveerd voor het asfalteren van de fietspaden langs de Purmersteenweg en de Waterlandlaan. Steeds meer fietsers gebruiken een elektrische fiets, zo kunnen zij ook langere afstanden goed overbruggen, bijvoorbeeld naar Amsterdam en Zaandam. Een belangrijk aandachtspunt voor de gemeente is de verkeersveiligheid van fietsers, op drukke verbin-

dingen en bij oversteken, maar ook als gevolg van de hogere snelheden door elektrische fietsen. Een ander aandachtspunt is de beperkte ruimte voor fietsers (en voetgangers) op een aantal bruggen in Purmerend, waaronder de Sluisbrug en Hoornsebrug. Op dit moment onderzoeken wij de mogelijkheid van een langzaam-verkeer-brug naast de Hoornsebrug. De fietser heeft aandacht in Purmerend en de voorzieningen worden steeds verbeterd.

2.2 | Bus

Purmerend staat bekend als ‘busstad’ vanwege de hoogfrequente verbindingen vanuit alle wijken van Purmerend naar Amsterdam; in de spijstijden circa 120 bussen per uur. Onze inwoners kunnen hierdoor op vrijwel elk moment gemakkelijk en snel naar Amsterdam reizen.

Een deel van de inwoners is minder tevreden over de bereikbaarheid van ons eigen centrum per bus. Idealiter rijden er vanuit alle wijken hoogfrequent rechtstreeks bussen naar ons centrum en de daar gelegen voorzieningen. Vanwege het, vooral in het weekend en/of tijdens de avonduren, beperkte aantal instappers zijn dergelijke buslijnen vaak niet rendabel. Bij een volgende busconcessie zal extra aandacht



voor de verbinding van de wijken met het centrum worden gevraagd.

Busconcessies

Een busconcessie is het recht dat een vervoerder krijgt om een pakket buslijnen uit te voeren. De busconcessie van de gemeente Purmerend staat onder beheer van de Vervoerregio Amsterdam. De concessie is in handen van EBS en loopt tot december 2021.

2.3 | Trein

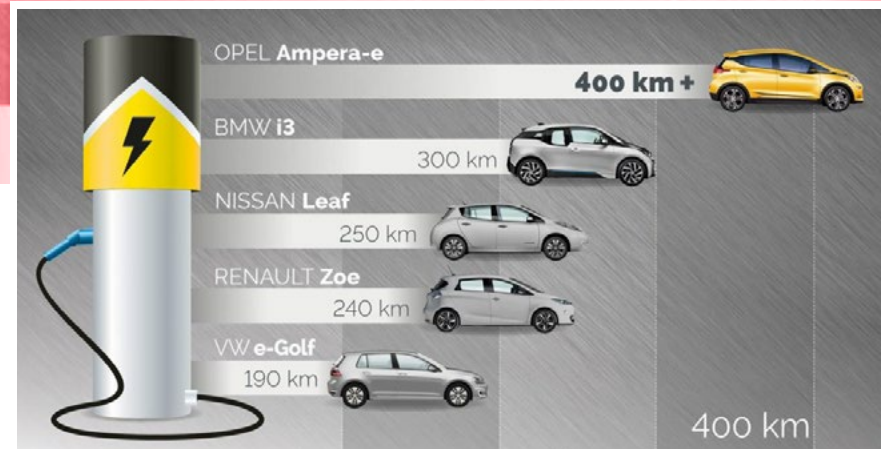
In Purmerend liggen drie stations waarlangs de Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Leiden rijdt en stopt. Hiermee hebben onze forenzen een directe treinverbinding naar bijvoorbeeld

Amsterdam Sloterdijk en Schiphol. Purmerend heeft geen rechtstreekse verbinding met Amsterdam CS. De trein rijdt met een lage frequentie (2x per uur). Als gemeente zouden we graag zien dat dit verandert. In de gesprekken die we de afgelopen jaren met NS en ook de Vervoerregio Amsterdam hebben gevoerd, stonden beide partijen op het standpunt dat Purmerend vanwege de goede busverbindingen met Amsterdam geen uitbreiding en of directe aansluiting op Amsterdam CS nodig heeft. De komst van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam verandert deze rechtstreekse aansluiting voor een aantal buslijnen. Dat maakt dat dit onderwerp van gesprek op de agenda blijft. De uitstraling van ons centraal station en de relatie tussen het station en het centrum heeft een verbeterslag nodig. Op dit moment is het vanuit het station Purmerend onlogisch om het stadshart te vinden. Ook vanuit de verdere verstedelijking van het stadshart is een verbeterslag van het station wenselijk. Mede

OPEL Ampera-e

BMW i3

400 km +



in het kader van de corridorstudie Amsterdam-Hoorn, wordt in de pakketten gepoogd om ook de intercity in Purmerend te laten halteren.

Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam (voorheen Stadsregio Amsterdam) is een bestuurlijk samenwerkingsverband van 15 gemeenten, waaronder Purmerend, in de regio Amsterdam en heeft een aantal (wettelijke) regionale verkeer- en vervoertaken, waaronder het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het realiseren en verbeteren van infrastructuur voor auto, OV en fiets. De Vervoerregio draagt hiermee bij aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio.

2.4 | Auto

Het hoofdwegennet in onze stad is goed, we hebben drie aansluitingen op de A7, de N244 en de N235. De N244 is onlangs verdubbeld. Langs de N235 is een busbaan gerealiseerd waardoor de doorstroming is verbeterd. De A7 staat in beide spitsen vaak vast, het Rijk onderzoekt de mogelijkheden van verbetering, onder meer door extra rijstroken. Purmerend is hierover in gesprek met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een echte ringweg heeft Purmerend niet. De belangrijkste doorgaande routes gaan dwars door de stad. Tijdens de ochtend- en avondspits is het druk op onze invalswegen. Zwaar belaste routes zijn de Laan der Continenten-Aziëlaan-Gorslaan,

Gedempte Where-Purmersteenweg-Waterlandlaan en in mindere mate de S. Allendelaan-Churchillaan. Tijdens de avondspits is het vooral druk op de Laan der Continenten door het autoverkeer dat vanaf de A7 de stad inrijdt en niet allemaal tegelijk afgewikkeld kan worden. Knelpunten zijn het spoorviaduct waar het verkeer van 2x2 naar 2x1 rijstroken moet en de verkeerslichten bij het winkelcentrum van Weidevenne. Sommige bewoners zien graag dat de bussluis tussen de Amazonelaan en Zambezilaan opengesteld wordt voor autoverkeer. Voor autoverkeer zou dat een oplossing kunnen zijn, maar de keerzijde is dat deze route daarmee een stuk drukker wordt en daarmee onveiliger op de Amazonelaan. Ook heeft een grotere drukte van doorgaand

verkeer effect op de leefbaarheid van de bewoners in dat deel van Weidevenne. Een nieuwe verbinding of verbeterde doorstroming Verzetslaan-Grotenhuysweg tussen de N244 en de Laan der Continenten-Verzetslaan zal worden onderzocht om tot een betere verdeling van de verkeersdruk te komen.

Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

De bereikbaarheid in het gebied tussen Amsterdam en Hoorn staat onder druk. Daarom is de corridorstudie Amsterdam-Hoorn opgezet. Dit is een onderzoek naar maatregelen die in de toekomst de bereikbaarheid in deze regio moeten verbeteren. Het gaat niet alleen om wegen zoals de A7 en A8, maar ook om fietsverbindingen en het spoor. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt in deze verkenning intensief samen met de betrokken regionale en lokale overheden, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en belangengroepen.



Op zaterdag is het druk naar en in de binnenstad en bij de nabij gelegen winkels in het Wagenweggebied. Door de week is er voldoende parkeercapaciteit in de binnenstad, dan is het juist druk bij het gemeentehuis en de wijk erachter. Op piekmomenten (koopavond en zaterdag) is het drukker in de binnenstad, maar dan is er nog wel ruimte beschikbaar bijvoorbeeld in parkeergarage Claxonate. Een parkeerverwijssysteem dat de beschikbare parkeerplaatsen per locatie aantoont, kan voor een betere verdeling van de druk op de parkeerplaatsen zorgen. In 2018 wil de gemeente dit nader onderzoeken. Verder onderzoeken we de mogelijkheid van semipermanente

parkeergarages (zoals 'het Lammetje') in het Wagenweggebied en achter het gemeentehuis.

2.5 | Duurzaamheid

Op het gebied van duurzaamheid zijn verschillende ontwikkelingen gaande, variërend van energie-opwekkend asfalt tot elektrisch vervoer. Veel is nog in de fase van experimenten wat toepassingen in onze gemeente risicovol maakt. Een aantal ontwikkelingen neemt al wel een hoge vlucht, zoals de elektrische auto en het autodelen.

Artikelen | Verkeersnet

Supermarkt test bakfietsen voor bezorgen boodschappen

Met de bakfiets Urban Arrow en een Stint Cargo test supermarkt PLUS nieuwe manieren om op duurzame wijze boodschappen te bezorgen. De vervoermiddelen worden ingezet voor de reguliere e-commerce service en voor PLUS Express, een service waarbij bestellingen van klanten nog dezelfde dag worden bezorgd.

Nieuwe Utrechtse stadsbussen stoten geen schadelijke stoffen meer uit

Op buslijn 1 in de stad Utrecht rijden sinds begin september tien elektrische zero-emissie-bussen van Qbuzz. Ze zijn in de plaats gekomen van exemplaren die op diesel rijden.

In Utrecht wordt zo ieder jaar 900.000 kilo CO₂ minder uitgestoten. De nieuwe bussen zijn daarnaast aanmerkelijk stiller. Een nieuwe oplaadtechniek zorgt ervoor dat de batterij tussentijds kan laden. Door deze techniek heeft de bus geen grote batterij nodig en blijft er meer ruimte over passagiers. In de batterij

gaat 100 procent Nederlandse windenergie. Naast laden heeft de batterij ook een ontlaadings-optie: de batterij kan 's avonds bij pieken in de stroomafname in de stad, stroom leveren aan het energienet.

Pakje pakt de bus

In Millingen aan de Rijn wordt het pakje van Bol.com of Wehkamp met de bus bezorgd. Het gaat om een proef met het zogenaamde 'cargo hitching'. Bestelde pakketjes worden centraal opgevangen en samen naar een afhaalpunt in Millingen aan de Rijn vervoerd. Het transport wordt verzorgd door mensen met een (arbeids)beperking en een grote afstand tot de arbeidsmarkt. Wie het pakket toch liever thuis bezorgd krijgt kan dat via een kleine vergoeding regelen. Een vrachtfiets brengt het naar de voordeur.

Plug-in hybrides lijken meer elektrisch te rijden

Het publieke laadnetwerk voor elektrische auto's wordt steeds beter gebruikt. In 2016 werd een record aantal schone kilometers geladen, zo'n 80 miljoen kilometers in totaal.

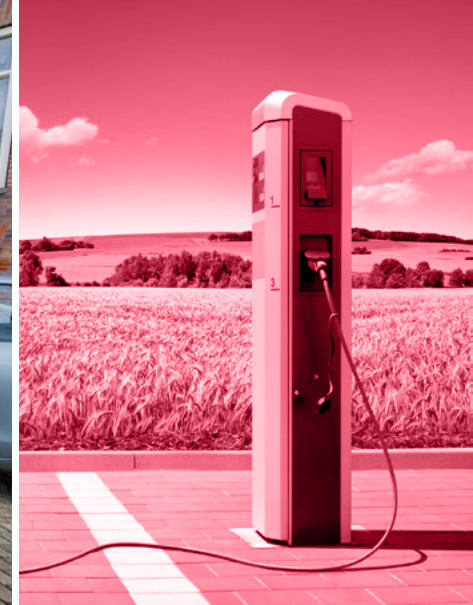
Dat is bijna 50% groei ten opzicht van het aantal elektrische kilometers in 2015. De helft van het aantal schone kilometers komt voor rekening van plug-in hybride voertuigen.

Van plug-in hybride voertuigen was het beeld dat deze vooral op benzine rijden en nauwelijks schone, elektrische kilometers rijden. Nu blijkt dat ze goed zijn voor meer dan de helft van alle schone kilometers in het onderzochte gebied, aldus de onderzoekers.

Je eigen zonneweg

Het zonnefietspad in Krommenie ligt er al weer een paar jaar. Er is nu ook een 'doe-het-zelf'-versie van beschikbaar voor kleinere projecten. Het gaat om de SolaRoad Kit: vier elementen SolaRoad met een oppervlakte van circa 10m² en daardoor voor overheden en bedrijven eenvoudig aan te schaffen en eventueel later uit te breiden.

Zo'n kit levert ongeveer 3500 kWh per jaar op, genoeg energie voor een gemiddeld huishouden voor 1 jaar. De kit kan energie leveren voor bijvoorbeeld wegverlichting, verlichting van een etalage, verwarming, een wifi punt of zoals nu in Groningen: als oplaadmogelijkheid voor elektrische fietsen of mobiele telefoons.



Oplaadpalen

In 2013 heeft de gemeente Purmerend zich aangesloten bij het project 'Elektrisch vervoer' van de Metropoolregio Amsterdam (MRA-E). Onderdeel van dit project is dat binnen de gemeente oplaadpalen worden geplaatst. Dit is onderdeel van de Green Deal die de metropoolregio met de Minister van Economische Zaken heeft afgesloten.

Wij kiezen ervoor om binnen de gemeente uitsluitend de elektrische oplaadpalen van de MRA te plaatsen. Momenteel zijn er 22 van deze oplaadpalen met twee aansluitingen beschikbaar. Elk jaar komen er nieuwe locaties bij. Wij verwachten dat het aantal oplaadpalen in de toekomst toeneemt.

Deelauto

In Purmerend zijn er twee commerciële aanbieders van deelauto's: Greenwheels en ConnectCar. Er zijn daarnaast diverse particuliere initiatieven om auto's te delen, SnappCar is daar een bekend voorbeeld van. Hoeveel gebruikers deze aanbieders hebben in Purmerend is onbekend. Interessant zijn de ontwikkelingen waarbij verkopers van auto's, of aanbieders van private lease concepten gebruik van deelauto's stimuleren. Als deze ontwikkelingen doorzetten, krijgt dat effect op de bezettingsgraad van parkeerplaatsen en het weggebruik.

Met de woningbouwcorporaties worden ook de mogelijkheden verkend om (bij nieuwbouw) het deelautogebruik te stimuleren.

Toekomstige ontwikkelingen en mobiliteit





Toekomstige ontwikkelingen en mobiliteit

Allereerst gaat dit hoofdstuk in op enkele belangrijke landelijke mobiliteitsontwikkelingen aan de hand van actuele voorbeelden uit het nieuws. Deze voorbeelden zijn sprekend en laten zien dat de ontwikkelingen mogelijk sneller gaan dan we ons kunnen voorstellen. Ook maken deze voorbeelden duidelijk dat de ontwikkelingen wellicht interessant zijn voor doelgroepen die nu minder mobiel zijn. Daarna zoomen we in op Purmerend. Hoe ontwikkelt onze bevolking, wat verwachten we daarvan? In de laatste paragraaf gaan we in op de betekenis van deze ontwikkelingen voor de mobiliteit van de Purmerender.



3.1 | Ontwikkelingen mobiliteit

De geschetste voorbeelden zijn een keuze, er zijn er meer. De voorbeelden halen we uit diverse publicaties in publieks- en vakbladen. Een enkele keer lijken ze op gespannen voet met elkaar te staan. Omdat we meerdere invalshoeken willen meenemen in deze visie, noemen we ze toch.

Wat ik wil, wanneer ik het wil

MaaS (Mobility as a Service) trekt momenteel volop de aandacht. Door de reiziger via een app gemakkelijk toegang te verschaffen tot alle mobiliteitsopties, ontstaat er een aantrekkelijk vervoersalternatief voor de eigen auto. Wat Spotify betekent voor de muziekbranche en Netflix voor de tv, is MaaS voor onze mobiliteit. Je krijgt wat je wilt, wanneer je het wilt. Openbaar vervoer, deelfietsen, taxi's, deelauto's, carpoolen en allerlei tussenvormen van mobiliteit worden met MaaS samengevoegd tot een aantrekkelijk, naadloos systeem dat je met je smartphone bereikt, plant, bestelt en betaalt. (*Mobycon*)



Amsterdam is alvast bezig met de files van de toekomst

Stel dat je een pas met 1.000 euro krijgt, om een maand lang te besteden aan vervoer. Daarmee kun je bijvoorbeeld in het weekend een Tesla huren. Of treinreizen in de eerste klas. Of een elektrische fiets huren en zo naar je werk gaan. En het geldt dat je aan het eind van de maand over hebt, mag je houden. Het enige wat je hiervoor moet doen? De autosleutels van je leaseauto een maand inleveren. Dit is een experiment dat Gemeente Amsterdam in oktober uitvoerde. Vijftig mensen die op de Zuidas werken en normaal met de leaseauto naar hun werk gaan, mogen dit concept een maand lang testen.

Het experiment is een onderdeel van een veel groter project waar de gemeente mee bezig is: Mobility as a Service. Waar de gemeente samen met werkgevers in Zuidas en daarbuiten naar toe wil, is dat we mobiliteit als een service gaan zien: je bezit niet een vervoersmiddel, maar gebruikt het en geeft het weer door. (*Verkeersnet*)

Met één app in tal van vervoersmiddelen: Whim komt naar Antwerpen

Inwoners en bezoekers van Antwerpen kunnen vanaf volgend jaar met één account met tal van vervoersmiddelen reizen. Ze mogen dan namelijk, als een van de eerste in de wereld, de Whim-app gebruiken. Antwerpen lijkt Amsterdam dus nèt voor.

Reizen met trein, tram en bus, en met taxi, fiets of deelauto, het kan straks heel makkelijk in Antwerpen. Het enige dat je nodig hebt: een Whim-app op je telefoon. Hierin staan alle mogelijke reisroutes en reistijden en zijn losse tickets en complete maandabonnementen te koop. Van deur tot deur reizen wordt straks zo makkelijk, dat niemand meer een eigen auto nodig heeft, verwacht de organisatie achter de app, het Finse MaaS Global. De Whim-app is Mobility as a Service ten voeten uit. (*Verkeersnet*)

Deelauto

In het voorjaar van 2017 waren er 30.697 geregistreerde deelauto's in Nederland. Dit betekent weer een sterke groei van 23% (ruim 5.700 auto's) ten opzichte van 2016. In de

gemeente Amsterdam staan de meeste deelauto's, gevolgd door gemeente Utrecht. Van alle deelauto's is 86 % te vinden bij een carsharing platform (peer-to-peer). Via zo'n platform kun je auto's van particulieren huren. Afgelopen jaar groeide deze deelvorm ook het snelst met 31%. (KpVV)

Lease een nieuwe Fiat 500 vanaf €99,- p/m* en deel 'm met je buurt

Waarom jouw SnappCar via privatelease.com? Bij SnappCar werken we er hard aan om te zorgen dat onze straten minder vaak vol staan met stilstaande auto's. Wij begrijpen echter dat voor velen een auto nog onmisbaar is. Juist voor deze mensen hebben wij een bijzondere deal gemaakt. Via privatelease.com kun jij als particulier een gloednieuwe en zuinige Fiat 500 Popstar leasen voor slechts €99,- per maand. Super voordelig dus! De voorwaarde daarbij is dat je de auto (minimaal) twee keer per maand verhuurt via SnappCar. Op deze manier gebruik jij een milieuvriendelijke auto die je kan delen op de momenten dat je hem zelf niet nodig hebt. Daarnaast help je anderen in jouw buurt met hun vervoersbehoefte. (SnappCar)

Elektrische deelauto voor bewoners Stadskade

TILBURG - De bewoners van het nieuwe complex Stadskade, aan de Piushaven, krijgen de beschikking over een elektrische deelauto. Daarmee gaat een proef 'anders denken in mobiliteit in de Piushaven' van start. Het gaat om een gezamenlijk initiatief van ontwikkelaar BPD, woningcorporatie Tiwos en de gemeente Tilburg. Een contract voor de introductie van Car2Use van Athlon is donderdag ondertekend. In drie jaar tijd moet blijken of de auto voldoende wordt gebruikt om ermee door te gaan. De bouw van Stadskade is onlangs gestart. Het complex krijgt 21 hoek- en rijwoningen, vier tweekappers, 11 appartementen en negen huurwoningen. Elke woning krijgt een parkeerplaats. (AD)

IONIQ CAR SHARING

Een smartphone en een geldig rijbewijs. Meer heb je niet nodig om in de 100% elektrische Hyundai IONIQ door Amsterdam en ver daarbuiten te rijden. Download de app via de Apple Store of Google Play, meld je aan en zoek met de app de dichtstbijzijnde Hyundai IONIQ. De deuren openen en sluiten doe je ook met de app. (Hyundai)

Elektrische deelfiets bij de parkeergarage

Q-Park biedt in samenwerking met 'e-bike to go' elektrische fietsen aan die via de smartphone te huren zijn. Hiermee kan eenvoudig de 'last mile' naar de eindbestemming in de binnenstad worden afgelegd. Het initiatief start in Amsterdam en Den Haag en wordt bij succes in heel Nederland uitgerold. De e-bikes hebben een actieradius van ruim zestig kilometer en worden met een handige krat beschikbaar gesteld. Op slot zetten kan overal, afmelden kan ook op andere 'e-bike to go' locaties. (Verkeersnet)

Zelfrijdende auto

De automobilist van vandaag kan zich een zelfrijdende auto misschien lastig voorstellen. Toch zijn de eerste voordelen al zichtbaar: auto's die zichzelf inparkeren bijvoorbeeld. De industrie is volop aan het experimenteren met vormen van zelfrijdend vervoer. Technisch is het al mogelijk, qua wetgeving zijn er nog hindernissen te nemen. En wanneer we dit concept gaan omarmen is lastig te voorspellen. De ontwikkelingen die we nu zien zijn:



Voetgangersgebied in Parijs

In het Parijse business district La Défence rijden sinds begin juli bestuurderloze shuttlebusjes. De busjes rijden drie verschillende routes, op de drukste uren met een 10-minuten dienstregeling. In een busje passen maximaal 15 personen. De topsnelheid ligt op 45 km/uur, maar in de praktijk zal de snelheid rond de 24 km/uur liggen omdat de shuttles ook door gebieden met veel voetgangers rijden. De eerste drie maanden rijdt er nog iemand mee om in de gaten te houden of het helemaal goed gaat. Maar daarna is de bedoeling dat de busjes echt zonder hulp van een toezichthouder gaan rijden.

Parkshuttle gaat autonoom de openbare weg op

Was de onbemande Parkshuttle in 1999 nog het eerste zelfrijdende systeem in Nederland, vanaf 2018 kan de shuttle ook autonoom over de openbare weg gaan rijden tussen het andere verkeer. In november besloot de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) al om de concessie van vervoersmaatschappij Connexxion te verlengen tot eind 2018. De gemeente Capelle sprak toen samen met 2getthere de ambitie uit om het huidige systeem te vernieuwen, de Parkshuttle over de openbare weg te laten rijden en de route uit te breiden.
Februari 2017

Testomgeving voor Smart Mobility in Noord-Brabant

Zelfrijdende auto's. Vrachtwagens die via wifi met elkaar verbonden zijn en in 'platoons' rijden. Verkeerslichten die communiceren met aankomend verkeer. Dit gebeurt onder de naam 'MobilitymoveZ.NL, Urban Mobility Testing Area', een traject van rijks-, provinciale en lokale wegen van Helmond via Eindhoven tot Tilburg.

MobilitymoveZ.NL (er is nog geen website van het project) stelt naar eigen zeggen een gecontroleerd, beheersbaar deel openbare weg in Noord-Brabant ter beschikking aan (inter)nationale partijen om nieuwe technieken en



diensten op het gebied van Smart Mobility en innovatieve mobiliteitsdiensten te kunnen ontwikkelen en testen in praktisch verkeerssituaties. *Maart 2017*

Zelfrijdende busjes op proef in Eemshaven en Loppersum

In de Eemshaven en Loppersum wordt geëxperimenteerd met zelfrijdende busjes. De proeven komen voort uit de plannen van de provincies Groningen, Drenthe en Fryslân om van het Noorden een testgebied voor zelfrijdend vervoer te maken.

Het voertuig van EasyMile wordt tijdens de testperiode ook een aantal keren naar de

testomgeving gebracht van 5Groningen, dat experimenteert met 5G-techniek, op het Zerniketerrein. Later dit jaar worden deze tests ook in een praktijkomgeving in Loppersum uitgevoerd. De 5G-techniek kan volgens de initiatiefnemers de ontwikkeling van zelfrijdend vervoer sterk versnellen. *April 2017*

Met Big Data zelfrijdende auto's leren met fietsers om te gaan

Vanaf 2020 zullen er zelfrijdende auto's op de snelweg rijden die het toestaan dat de bestuurder zijn ogen langdurig van de weg houdt om bijvoorbeeld een smartphone te bedienen, bij 100 km/h en hoger.

Dat stelt prof. Darius Gavrila die 23 juni de leerstoel "Intelligent Vehicles" aanvaardt aan de TU-Delft.

Technieken die met behulp van big data automatisch leren hoe weggebruikers eruit zien en hoe ze zich doorgaans gedragen, kunnen helpen de verkeerssituatie beter in te schatten. Andersom moet het zelfrijdende voertuig ook zijn intentie aan de omgeving laten zien op een voor de andere weggebruikers begrijpelijke manier. *Juni 2017*

De mobiliteitsontwikkelingen zijn interessant en inspirerend, maar het is lastig te voorspellen wanneer ze zich voordoen, hoe precies en in welke mate ze geaccepteerd worden door de Purmerendse samenleving. Kunnen wij als gemeente daarin een inspirerende rol spelen?

Uit landelijke cijfers van het CBS blijkt dat van de huidige generatie jongeren (18-30 jaar) drie op de tien in het bezit is van een auto. Van de huidige generatie ouderen (65+) is dit zes op de tien. De volgende redenen worden hiervoor genoemd:

- De huidige generatie ouderen hecht aan bezit, jongeren hechten aan gebruik
- Jongeren willen wel een auto, maar hebben nog onvoldoende financiële middelen om een auto aan te schaffen

In deze visie gaan we uit van de behoefte aan mobiliteit die leeftijdsonafhankelijk is, binnen de volwassen populatie. Wanneer mobiliteit op afroep beschikbaar komt, tijd- en plaatsafhankelijk (MaaS), en voor een zeer gunstig tarief, kan ook de oudere generatie gaan kiezen voor gebruik in plaats van bezit. Betaalbare mobiliteit voor onze inwoners is een belangrijk criterium. In deze visie gaan we er daarom vanuit dat de beschreven technologische ontwikkelingen hun eigen tijdspad zullen ken-

nen, afhankelijk van factoren als economische welvaart en beschikbaarheid op de markt.

Om goed te kunnen monitoren wat de Purmerender verwacht van mobiliteit, gaan we het internetpanel inzetten. Hier gaan we vragen stellen naar de behoefte aan mobiliteit, gekoppeld aan leeftijd en financiële ruimte.

In het Wagenweggebied/Plateel wordt met de ontwikkelende partijen en mede op verzoek van de omwonenden onderzocht hoe parkeerregulering een positief effect op het autobezit kan hebben. Parkeerregulering zorgt voor een verlaging van de algemene kosten en meer ruimte voor ontwikkelingen en openbaar gebied. De parkeeropgave is bij ontwikkelingen een remmende factor vanwege de hoge kosten die ermee gepaard gaan. Ook is de weinig beschikbare ruimte een probleem. Passende oplossingen zijn bijvoorbeeld deelauto's in plaats van ruime parkeervoorzieningen.

3.2 | Trends

De fiets en de opkomst van de E-bike

In de verkopen van fietsen blijft de verkoop van E-bike doorgroeien. Een belangrijk effect van de opkomst van de E-bike is dat gebrui-



kers 2 x zoveel kilometers afleggen dan met een normale fiets, mede door het gemak en de hoge snelheid van de fiets. Naar schatting heeft 5% van de Nederlandse bevolking inmiddels een E-bike. Van de 60+ers is dit 10%. Omdat ook steeds meer jongeren voor een E-bike kiezen, is de verwachting dat de groei zal doorzetten. De inrichting van de infrastructuur vergt aandacht. Zo min mogelijk obstakels voor de (oudere) fietsers en genoeg ruime fietsvoorzieningen zowel voor de fietspaden als de stallingen.

Spitsuurgezin

De tijd van mensen is beperkt. Met name personen in de leeftijdscategorie tussen de 25 en 50 jaar combineren vaak verschillende verplichtingen: werk, zorg voor kinderen, zorg voor ouders. Vooral deze groep zit in het 'spitsuur van het leven', waardoor er een grotere mobiliteitsvraag is.

Groei van aantal actieve ouderen

Het aantal 65+ers in Purmerend neemt toe. De ouderen van nu en van de nabije toekomst zijn welvarender, fitter, 'digitaler' en mobieler. Vooral de jongere ouderen zijn bij uitstek een actieve, uithuizige en mobiele groep (Bron: *Actief ouder worden in Nederland, 2012*). Deze groep trekt erop uit: met de fiets, de auto en meer korte en lange vakanties.

Gebruik van internet

Onze samenleving kan nauwelijks nog zonder de mogelijkheden van internet. Woon-werkverkeer verandert doordat mensen vaker thuis werken of buiten de spits gaan reizen. Naast online winkelen, maken mensen gebruik van de online boodschappendienst als albert.nl of Picnic. De mogelijkheden om elkaar 'online' te ontmoeten, waar en wanneer je maar wilt, zijn inmiddels eindeloos. Deze nieuwe ontwikke-



lingen maken dat er op een andere manier met mobiliteit wordt omgegaan.

(KiM, *Mobiliteitsbalans 2012*, p75).

3.3 | Invloed van ontwikkelingen op mobiliteit en wat we al kunnen doen

Meer inwoners voor Purmerend betekent meer mobiliteit van, naar en binnen onze stad. Met name in het centrum verwachten we dat de inwonersstijging invloed heeft op verkeer en daarmee ook op de leefbaarheid. Hoe borgen we een goede bereikbaarheid en houden we toch ons leefbaarheidsniveau en onze woonkwaliteit op peil? Houden mensen vast aan autobezit of adopteren ze de genoemde mobiliteitsontwikkelingen als MaaS en de deelauto?

Naar verwachting hebben bovengenoemde ontwikkelingen zeker invloed op de mobiliteit, maar wat de netto-effecten hiervan zijn is moeilijk te voorspellen.

Als uitgangspunt hanteren we voor de korte termijn daarom flexibele /'no regret' maat-

regelen. Denk hierbij aan het stimuleren van deelauto's en een parkeergarage die op termijn op een andere wijze bestemd/gebruikt kan worden, bijvoorbeeld voor openbare ruimte, wonen of bedrijfshuisvesting.

Verder sturen we via parkeerregulering het parkeren in de openbare ruimte om hiervoor passende oplossingen te kunnen bieden.

Uitdaging: groei mobiliteit door meer inwoners in goede banen leiden, rekening houdend met een veranderende mobiliteit als gevolg van maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.

Mobiliteit richting 2040





Mobiliteit richting 2040

De verstedelijkingsagenda bestaat zoals aangegeven uit de 3 stappen:

1. projecten in uitvoering
- 2.A bestaande stad intensiveren
- 2.A randen verstedelijken
3. nieuwe uitleglocatie zoeken

In dit hoofdstuk belichten we hoe we om willen gaan met de mobiliteit bij elke stap. De stap bestaande stad intensiveren (verdichten) en randen verstedelijken is daarbij uit elkaar gehaald.

4.1 | Projecten in uitvoering

Dit zijn projecten in de pijplijn waar een bestemmingsplan voor is vastgesteld. Denk aan het laatste deel van Weidevenne, Kop West, Klein Where en de herstructurering van Wheermolen-west. Bij elk van deze projecten is, al dan niet in de ruimtelijke onderbouwing bij het bestemmingsplan, onderzoek gedaan naar een goede verkeersontsluiting en voldoende parkeerplaatsen om te voldoen aan de parkeernorm. Waar mogelijk kiezen we voor de plaatsing van oplaadpalen. Door deze oplaadpalen direct mee te nemen in de inrichting van nieuwe woonwijken, dragen we bij aan de duurzaamheid van deze nieuwe wijken en geven we invulling aan het uitgangspunt van deze gemeente om een duurzame stad te zijn.

Parkeernorm

Een parkeernorm is een objectieve berekening van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie zoals een woning, winkel, bedrijf of kantoor. Parkeernormen geven uitsluitend aan wat de theoretische parkeerbehoefte van een bouwinitiatief is. Zie de Nota Parkeernormen Purmerend 2016 voor de werking van dit instrument in onze gemeente.

4.2 | Bestaande stad intensiveren

We onderscheiden binnen deze stap de volgende ontwikkelingsgebieden: de Gedempte Where-Purmersteenweg (PostNL, Zijp en Brantjesoever), Schapenmarkt, het Wagenweggebied en het gebied Waterlandlaan. Het zwaartepunt van de verdichtingsopgave ligt langs de oost-westas. Hier worden bedrijven en kantoren getransformeerd naar een woongebied met ondergeschikte bedrijvigheid en kantoren. Dat betekent dat we ook anders kijken naar de inrichting van het openbaar

gebied en de mobiliteit. Er wordt immers gewoond en geleefd aan de straat en de verkeersstromen zullen veranderen.

Elke ontwikkeling regelt zijn eigen mobiliteitsbehoefte. Wens is om dit meer integraal en toekomstbestendig te benaderen. Daarom gaan we voor deze projecten concrete verkeersstudies uitvoeren. Deze vallen buiten de scope van de mobiliteitsvisie, maar zijn vanzelfsprekend wel in lijn met deze visie. Ook gaan we een tender uitschrijven bij de nieuwe ontwikkelingen om te kijken hoe we autodelen kunnen faciliteren. Hiermee dragen we bij aan de mobiliteitsmogelijkheden voor onze bewoners, aan het terugdringen van de parkeerdruk en aan een leefbare wijk. Bij de inrichting van nieuwe woonwijken kiezen we direct voor een toevoeging van oplaadpalen binnen de bestaande parkeerplaatsen.

Meer woningen betekent meer inwoners, waardoor meer (vraag naar) mobiliteit. In en om de binnenstad is het gedurende de spits nu al druk. Met het intensiveren komt er druk te staan op de autoafwikkeling en parkeren.

Dit blijkt ook uit ons verkeersmodel (prognosejaar 2030). Uit een simulatie van de route Gedempte Where - Purmersteenweg blijkt dat een aantal verkeersregelingen aan hun





grens zitten; in de spitsen treden wachtrijen op bij met name de verkeerslichten met de Hoornselaan en het Looiersplein. Dit komt niet zozeer door de individuele projecten (de beoogde ontwikkeling bij PostNL kan prima aangesloten worden op de Gedempte Where) maar door het totaal aan ontwikkelingen in de stad en de bijbehorende vraag naar (auto) mobiliteit. Vinden we dit acceptabel of willen we meer infrastructuur aanleggen om dit te op te lossen? Of zoeken we naar alternatieven die de stad leefbaarder maken?

Om te kunnen monitoren hoe ontwikkelingen effect hebben op de mobiliteit van inwoners en de leefbaarheid van de binnenstad, wordt een dynamisch verkeersmodel ontwikkeld. Een dergelijk model maakt inzichtelijk waar verkeersdrukke zich gaat voordoen en welke

mogelijkheden er zijn om deze drukte te beïnvloeden. Het dynamisch verkeersmodel kan daarnaast bij individuele projecten laten zien wat de effecten op de doorstroming zijn. Verder willen we nader onderzoeken hoe de verkeersregelinstallaties het autoverkeer beter kunnen afwikkelen (bv i-vri's zie kader).

Met het realiseren van woningen en uitbreiding van bedrijvigheid nemen de ruimtelijke claims voor parkeren ook toe. Er zijn zorgen over het parkeren in de toekomst als de woningen en nieuwe voorzieningen er staan. Neemt de parkeerdruk dan toe? Heeft elke woning een parkeerplaats nodig? Corporaties geven aan dat zij voor de prijs van vier parkeerplaatsen een woning kunnen bouwen. Verdere uitbreiding van parkeerregulering ligt voor de hand. Dit detailniveau valt buiten de scope

Smart Mobility

Om de bestaande infrastructuur beter te benutten wordt landelijk door overheden en marktpartijen ingezet op nieuwe informatie- en communicatietechnologieën. Deze inzet van innovatieve ICT-oplossingen heet Smart Mobility.

Zo kunnen intelligente verkeerslichten, de zogeheten iVRI's (verkeersregelinstallatie) communiceren met de weggebruiker. De data van weggebruikers (FCD) worden gebruikt om de verkeersregelinstallatie optimaler te regelen. Je weet immers met FCD eerder dat er een auto naar de iVRI toerijdt. Daarnaast stuurt de iVRI data terug naar de weggebruiker waardoor deze bijvoorbeeld weet hoe lang hij nog moet wachten totdat hij 'groen' of 'rood' krijgt ("time-to-green" en "time-to-red").



van deze visie maar wordt met de corporaties uitgewerkt, passend bij de betreffende locaties. Parallel aan de keuze voor verkeersonderzoeken op maat bij ontwikkelingen, wil de gemeente ook voor parkeren maatoplossingen onderzoeken. Per ontwikkeling is het denkbaar dat we andere keuzes op het gebied van parkeren en parkeerregulering maken, zelfs een nulvergunningenregeling is mogelijk als bewoners wel gebruik kunnen maken van enkele deelauto's. Zoiets is bijvoorbeeld denkbaar bij ontwikkelingen die vlakbij voorzieningen liggen. Elke keuze is vanzelfsprekend in lijn met deze visie en de opties die hierin staan beschreven.

Nulvergunningenregeling

De nulvergunningregeling is mogelijk bij de ontwikkeling van functies waarbij parkeerbehoefte op eigen terrein niet mogelijk is. De regeling houdt in dat er dan géén aanspraak kan gelden op parkeervergunningen voor straatparkeren. De ontwikkelaar heeft de informatieplicht deze voorwaarde aan toekomstige huurders/kopers te melden.



Toekomst centrum Purmerend

Cruciale vraag hierbij is hoe we aankijken tegen de ontwikkelingen in en rondom het centrum en de inrichting van onze infrastructuur. We schetsen twee uitersten:

Gaan we voor meer ruimte voor de auto in het centrum óf kiezen we een centrum met minder doorgaand autoverkeer?

Ruimte voor de auto betekent dat inwoners nog steeds met de fiets of bus naar de binnenstad kunnen maar dat wij een goede autobereikbaarheid het meest belangrijk vinden. Er zijn dan extra rijstroken nodig om het verkeer beter te laten doorstromen. Kruispunten richten we in conform het Largas principe (langzaam rijden gaat sneller) zoals bij de

Churchillaan of als rotondes. Verder leggen we extra opstelstroken aan bij verkeerslichten. De ruimte die we vinden in de verkeerslichtenregelingen gaat grotendeels naar het autoverkeer en dus niet of minder naar het fiets- en voetgangersverkeer. We houden bij nieuwe ontwikkelingen een parkeernorm van minimaal één parkeerplaats per woning aan. Een autobereikbaar centrum legt een flink beslag op de schaarse ruimte die we hebben. Dit gaat ten koste van andere mogelijke ontwikkelingen, zoals woningen, ruime fiets- en wandelpaden, groen.

We kunnen niet overal én langzaam- én snel verkeer faciliteren; we moeten keuzes maken. Als we ervoor kiezen de auto de ruimte te geven heeft dit consequenties.

Ruimte voor de auto in de binnenstad heeft de volgende voor- en nadelen:

- + Met de auto naar de stad en parkeren voor de deur; gemak!
- Voldoen aan de parkeernormen belemmert de komst van nieuwe woningen
- Optimalisatie van de verkeerslichten verlicht maar biedt nog even soelaas, maar meer wegcapaciteit is nodig, mogelijk ten koste van bomen, ruimte voor fietsen en lopen e.d.
- Ten koste van leefbaarheid. Voorrang aan de auto betekent minder verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en kwetsbare groepen. Ook betekent het een toename van verkeersgeluid en fijnstof.



Het alternatief is een bereikbaar centrum waarin we de ruimte voor de doorgaande auto minder belangrijk vinden (autoluwe). Er zijn immers genoeg andere en milieuvriendelijkere alternatieven. Zoals de fiets, de bus óf deelauto. Oversteken, shoppen en fietsen wordt makkelijker. Er is nog wel bestemmingsverkeer, voor wie echt in of rond het centrum wil zijn, woont of werkt, maar het doorgaande verkeer wordt een andere route geboden die ook nog sneller is.

Als Purmerenders naar het centrum willen, zijn de fietsfaciliteiten goed. De verkeerslichten springen voor hen op groen en er zijn veel goede parkeervoorzieningen voor de fiets. Soms pakken zij nog wel eens de auto, of de deelauto natuurlijk. Hiervoor zijn garages beschikbaar aan de randen van het centrum. Soms is het wat drukker op de weg. Maar dat heb je nou eenmaal als je in de stad woont. Een meer autoluwe binnenstad betekent wel

minder parkeerplaatsen in het stadshart en smallere wegprofielen. Zo verbetert de leefbaarheid, maar wordt het eerst drukker. Het biedt onze stad kansen om door te groeien naar een groen centrum waar mensen met plezier wonen, winkelen en verblijven. Zo verhoogt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de binnenstad en verbetert de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers.

De voor- en nadelen van een autoluwe binnenstad zijn:

- + Geen belemmering voor nieuwe woningen.
- + Meer ruimte voor het verbeteren van de leefbaarheid (groen, fietsen en wandelen, recreëren).
- + Ontmoedigen doorgaand autoverkeer.
- + Minder geluidsoverlast, minder fijnstof, betere luchtkwaliteit.
- Autoverkeer naar de stad kan nog steeds, maar met minder gemak dan nu.

Artikelen | Verkeersnet

Ruim de helft openbare ruimte gereserveerd voor auto's

Fietsers en voetgangers krijgen aanzienlijk minder ruimte toebedeeld in de stad dan automobilisten. Dat stelt Milieudefensie op basis van een onderzoek van Adviesbureau Geodan.

In de onderzochte steden is 12% van de ruimte op straat is gereserveerd voor de fiets. Voor auto's is dat 55%, bijna 20% van deze ruimte voor auto's gaat op aan parkeerplaatsen. Voor voetgangers is door de bank genomen één derde van de straat beschikbaar.

NS biedt alternatief voor auto met SnappCar en Uber

NS gaat samenwerken met mobiliteitsaanbieders SnappCar en Uber in de hoop het particuliere autobezit terug te dringen. De drie partijen startten een tijdelijke campagne waarmee enkele Amsterdammers een NS Business Card en een budget van Uber en SnappCar krijgen.

Deze #DitchYourKeys-campagne begon op 15 september en eindigde al op 22 september. In de campagne is gekeken of mensen overgehaald kunnen worden om hun eigen auto te laten staan en in plaats daarvan gebruikmaken van andere modaliteiten.

De reden voor deze campagne is een internationaal onderzoek. Hieruit bleek dat ruim tweederde van de Amsterdammers deze 'mobility apps' als alternatief ziet voor eigen autobezit én data van Uber. Die informatie heeft uitgewezen dat een kwart van alle ritten in de ochtendspits in Amsterdam bij een van de NS-treinstations begint of eindigt.

“Het gebruik van apps zoals Uber, in combinatie met onder andere het openbaar vervoer, verbetert luchtkwaliteit, vermindert verkeerscongestie en geeft ruimte terug aan de stad doordat er minder parkeerplekken nodig zijn”, aldus Thijs Emondts, topman bij Uber Nederland.



Wat willen onze inwoners?

Stadsgesprek

Op 2 oktober 2017 organiseerden wij in het kader van Purmerend 2040 het stadsgesprek over mobiliteit. Aan tafel zaten experts van de Vervoerregio Amsterdam, EBS, Athlon, Sweco en de Wooncompagnie. Insteek was een open gesprek met hen en met onze inwoners over hoe zij aankijken tegen een meer autoluwe stad en technologische ontwikkelingen als de deelauto en zelfrijdende auto. De aanwezigen konden stemmen op vragen hierover.

In de bijlage staan de resultaten opgesomd.

Wat opvalt is dat de aanwezigen positief staan tegenover een meer autoluw stadshart met minder parkeerplaatsen en meer ruimte voor fietsen en wandelen. Ook zijn zij optimistisch over ontwikkelingen als de deelauto. Het stadsgesprek had geen hoge opkomst. De uitkomsten willen wij daarom niet persé als representatief beschouwen, wel geven ze een mogelijke ontwikkelrichting aan. De experts aan tafel schetsten een toekomst voor

Nederland waar juist dankzij ontwikkelingen in zelfrijdend vervoer ook kwetsbare en minder mobiele groepen invulling kunnen geven aan hun mobiliteitsbehoefte. Deze ontwikkelingen mogen dan nog in de toekomst liggen, ze bepalen voor marktpartijen als EBS, Athlon en zelfs een woningcorporatie hoe zij aankijken tegen mobiliteit.

Retailagenda verkeer en parkeren

Voor de binnenstad wordt een retailagenda opgesteld. In het kader van de gesprekken hierover hebben we twee keer gesproken met ondernemers over het thema verkeer en parkeren. Onze ondernemers geven aan dat 2040 nog ver weg is, dat zij met name willen inzetten op maatregelen voor de komende jaren. Belangrijke wensen die uit gesprekken met de ondernemers zijn gekomen:

- een dynamisch parkeerverwijssysteem (welke parkeervoorziening heeft nog vrije plaatsen).
- een goede autobereikbaarheid van de

binnenstad, ook voor bezoekers uit de regio.

- parkeerdifferentiatie naar locatie (lang parkeren in garages, kort parkeren op straat).

Uitgangspunt

Het uitgangspunt voor deze visie is dat er een uitbreiding is van het aantal woningen, in eerste instantie in de bestaande stad (intensiveren). Meer woningen betekent meer inwoners, dus meer en andere (vraag naar) mobiliteit. Onze oost-west route is druk en onze ruimte is schaars. Purmerenders willen graag in of aan het centrum van de stad wonen, dichtbij onze voorzieningen en openbaar vervoer. Daarom moeten we kiezen hoe we de ruimte verdelen. Een goede bereikbaarheid is belangrijk, maar vasthouden aan een goede autobereikbaarheid boven alles belemmert de komst van nieuwe woningen (o.a. door de parkeeropgave) en gaat op verschillende manieren ten koste van de leefbaarheid (geluid, milieu, ruimte voor wan-

delen, fietsen en verblijven). Het uitgangspunt is, mede op basis van de verwachting, en uitgesproken door experts tijdens het stadsgesprek, dat de mobiliteit veranderen gaat (o.a. door MaaS en delen), in te zetten op een meer autoluwe binnenstad, met meer verblijfskwaliteit.

Het wordt drukker; we zetten omwille van een goede leefbaarheid in op een meer autoluw centrum. We nemen alleen maatregelen waarvan we achteraf geen spijt hebben en die vernieuwende ontwikkelingen mogelijk maken.

Op welke manier realiseerbaar?

We kunnen en willen niet in één stap van de huidige situatie naar een meer autoluw centrum. We denken daarom aan een fasering in periodes. De snelheid van invoering is afhankelijk van de urgentie én externe veranderingen zoals de aanpassingen aan de A7, de busconcessies en andere vormen van mobiliteit. Daarbij kiezen we ervoor om aan te sluiten bij de ontwikkelingen, zowel voor wat betreft

woningbouw, als technologie als maatschappelijke acceptatie.

Daarmee maken we mobiliteit een gevolg van de vraag vanuit de samenleving en krijgen onze inwoners meer kwalitatieve keuzes.

Om de autobereikbaarheid in de spitsen en op zaterdag de komende jaren te waarborgen onderzoeken we mogelijkheden tot optimalisatie van de verkeerslichten (bv: I-VRI's) en een dynamisch parkeerverwijssysteem om de beschikbare parkeercapaciteit beter te benutten.



De parkeerplaatsen op ontwikkellocaties die gaan verdwijnen, worden gecompenseerd, maar we accepteren dat er minder terugkomen dan er nu zijn. Dit kan omdat we zien dat er op



piekmomenten nog parkeerruimte is en omdat we toe willen naar een meer autoluw centrum. De parkeeroplossingen die vanaf nu nog worden gerealiseerd hebben een tijdelijk karakter of kunnen we in de toekomst op een andere wijze bestemmen. We onderzoeken de mogelijkheid voor semipermanente parkeergarages (zoals het Lammetje) in het Wagenweggebied en bij het gemeentehuis. Verder onderzoeken we de mogelijkheid voor een parkeerverwijssysteem om de beschikbare capaciteit beter te benutten. Zo spelen we in op een mogelijke afname van de automobilititeit en parkeerbehoefte op de lange termijn (zie hoofdstuk 3). De parkeerplaatsen die we gaan realiseren bij ontwikkellocaties zijn deels bestemd voor elektrische voertuigen en voor deelauto's. Zo stimuleren we duurzame keuzes en dragen we bij aan een schoner klimaat.



Om de nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken en toekomstbestendig in te steken willen we anders omgaan met de parkeernormen. We laten de inschatting van de parkeervraag bij nieuwbouw in parkeergereguleerd gebied meer en meer afhangen van de vraag van huidige en nieuwe bewoners en staan open voor alternatieve mobiliteitsoplossingen waarbij minder parkeerplaatsen nodig zijn (bv door deelauto's). We gaan (bijvoorbeeld met de woningbouwcorporaties) onderzoeken

waar we deelauto's een impuls kunnen geven. We zien de stad als een mogelijke proeftuin. Om de huidige bewoners en bezoekers van de binnenstad te "beschermen" passen we de zogenaamde nulvergunningenregeling toe; bewoners van nieuwbouw komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Het vergunningengebied gaan we uitbreiden.

We blijven alert op het verbeteren van de fiets- en voetgangersverbindingen naar het centrum

en het station. Daarnaast zetten we in op goede stallingsmogelijkheden voor fietsers.

Met de Provincie, Vervoerregio, NS en ProRail gaan we in gesprek over de ontwikkeling van ons knooppunt station Purmerend. Dit moet leiden tot een aantrekkelijk station, een goede verbinding van het station met ons centrum, een goede aansluiting van fiets en bus op de trein en meer treinen naar Amsterdam, idealiter ook naar het Centraal Station.

Uiteindelijk willen we een meer autoluw inrichting van de ring om de binnenstad inclusief de Purmersteenweg en Waterlandlaan. Uitgangspunt is dat OV, de fiets en bestemmingsverkeer hier goed kunnen komen, maar doorgaand autoverkeer andere routes neemt. Hiermee verbeteren we de leefbaarheid voor onze inwoners en bezoekers. Ook dragen we hiermee bij aan de aantrekkelijkheid van de stad voor verblijfsaccommodatie. De belangrijkste thema's voor de toekomst zijn woonkwaliteit, veiligheid, gezondheid, duurzaam en klimaatbestendig. Een meer autoluw stadshart brengt dit dichterbij.

We onderzoeken opnieuw de mogelijkheid van een herinrichting van de ring om de binnenstad met eenrichtingsverkeer. Het voordeel

van het rotondemodel is dat het doorgaand autoverkeer ontmoedigd wordt, dat kleinere kruispunten volstaan en dat er meer ruimte is voor langzaam verkeer, groen en verblijven/recreëren. We onderzoeken daarbij de mogelijkheid van een flexibele inrichting (bijvoorbeeld parkeerruimte die op termijn anders bestemd kan worden) om de transitie van een autobereikbaar naar meer autoluw stadshart op goede wijze te begeleiden en afhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteit te kunnen bijsturen.

We onderzoeken de mogelijkheden voor een parkeer- en/of mobiliteitsfonds om de investeringen in een nieuwe weginrichting en parkeeroplossingen beter haalbaar te maken.

4.3 | Randen verstedelijken

In de vorige paragraaf hebben we aangegeven naar een meer autoluw centrum toe te willen gaan en ons knooppunt station Purmerend te willen ontwikkelen met meer treinen. Het is daarom belangrijk om de ontwikkellocaties 'aan de randen', bijvoorbeeld Purmer-Zuid/Zuid, Vurige Staart en het golfcomplex, op



een goede wijze met de fiets en bus te verbinden met het centrum en station. Maar deze oostelijk gelegen wijken, deels nog te ontwikkelen, willen we tevens goed ontsluiten voor autoverkeer. We gaan daarom onderzoeken of we dit met een nieuwe verbindingsweg aan de oostzijde van de stad mogelijk kunnen maken. Buiten het centrum houden we (vooralsnog)

vast aan een goede autobereikbaarheid en accepteren we een grotere parkeerbehoefte. We onderzoeken hoe we de verkeerslichten op de hoofdwegen kunnen optimaliseren zodat het autoverkeer beter afwikkelt. Volgende stap is de capaciteit van de kruispunten te vergroten (door meer of langere opstelstroken of andere kruispuntvormen). Uiteindelijk willen

we toe naar meer capaciteit op de wegvakken van onze hoofdwegen. Met ons gemeentelijk verkeersmodel onderzoeken we wat de consequenties zijn van de nieuwe woningbouw op het (hoofd)wegennet en welke maatregelen er nodig zijn om een goede autobereikbaarheid buiten het centrum te waarborgen, bijvoorbeeld het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang op de Churchillaan en/of de verdubbeling van de gehele Laan der Continenten.

4.4 | Nieuwe uitleglocatie zoeken

Uitbreiden, aan de oost- of westzijde, is een ontwikkeling voor de lange termijn. Ondanks dat we denken dat de afhankelijkheid van de privé auto tegen die tijd is afgenomen, gaan we ervan uit dat perifere woningbouw nog steeds een grote individuele mobiliteitsvraag kent. Uitbreiding aan de oostzijde (ook binnen de grenzen van Purmerend) is goed mogelijk als er inderdaad aan de oostzijde een nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd, mogelijk in combinatie met een zuidelijke randweg. Vanuit een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in onze stad is er een voorkeur voor uitbreiding aan de westzijde. Uitbreiding kan dan plaatsvinden binnen bereik van ov-knooppunten en bestaande weginfrastructuur. Daarnaast kan worden voorzien in een goede fietsverbinding met het centrum en Amsterdam.

Actielijst



5 | Actielijst

In het voorgaande hoofdstuk zijn onze uitgangspunten gedefinieerd. Hieronder noemen wij ze kort en gekoppeld aan concrete maatregelen.

In samenspraak

Maatregelen die we voorstellen zijn onderwerp van gesprek met onze partners. Onze inwoners nemen hierbij een belangrijke plaats in, maar ook partijen als de vervoersregio Amsterdam, Rijkswaterstaat, MRA, Provincie Noord-Holland, NS, Prorail en verkeersadviesbureaus.

1. Projecten in uitvoering

Uitgangspunt

De verkeerskundige aspecten (verkeersgeneratie, parkeerbehoefte) van de projecten zijn geborgd in de desbetreffende bestemmingsplannen (reguliere procedure)

Maatregelen

- Plaatsen van oplaadpunten voor elektrische auto's op nieuwbouwlocaties
- Uitbreiden parkeerregulering
- Faciliteren en stimuleren gebruik deelauto's
- Dynamisch parkeerverwijssystem

2.A Bestaande stad intensiveren

Uitgangspunt

Een bereikbare binnenstad met meer ruimte voor wonen, groen, fiets- en wandelpaden

Maatregelen

- In gang zetten verkeersstudies voor projecten in en rondom binnenstad
- Plaatsen van oplaadpunten voor elektrische auto's
- Het ontwikkelen van een dynamisch verkeersmodel
- Optimaliseren verkeersregelinstallaties (bv i-vri)
- Hanteren van lagere parkeernormen met mogelijke alternatieve parkeer-oplossingen
- Onderzoek semipermanente parkeergarages in Wagenweggebied en bij gemeentehuis
- Aandacht voor fiets- en voetgangersverbindingen naar centrum en station
- Inzetten op verbeteren en uitbreiden goede fietsstallingsmogelijkheden
- Verbeteren stationsgebied en verbindingen (fiets, bus en trein)
- Onderzoek herinrichting ring binnenstad voor eenrichtingsverkeer
- Onderzoek parkeer- en/of mobiliteitsfonds

2.B Randen verstedelijken

Uitgangspunt

Goede bereikbaarheid voor alle vervoer

Maatregelen

- Onderzoek naar verbindingsweg oostzijde van Purmerend
- Optimaliseren verkeersregelinstallaties
- Capaciteit kruispunten vergroten.
- Inzet van verkeersmodel om inzichtelijk te maken welke maatregelen een goede auto-bereikbaarheid veilig stellen
- Verbeteren fietsverbindingen naar centrum/station met fiets-parkeerplaatsen
- In nieuwe busconcessie inzetten op goede busverbindingen naar het centrum

3. Nieuwe uitleglocatie

Uitgangspunt

Goede bereikbaarheid voor alle vervoer

Maatregelen

- Onderzoek haalbaarheid randweg Purmerend
- Verbeteren fietsverbindingen naar het centrum/station met fietsparkeerplaatsen
- In nieuwe busconcessie inzetten op goede busverbindingen vanuit de nieuwe uitleg-locaties naar het centrum