

Concept Mobiliteitsplan Purmerend

Concept 1.2.1, 30 augustus 2022



Colofon

CONCEPT

30 augustus 2022

Studio Bereikbaar

Adres

Stationsplein 45 – E1.186

3013 AK Rotterdam

info@studiobereikbaar.nl

Noot Lay-out: Dit is een conceptversie. Beeld- en kaartmateriaal worden in de definitieve versie verder uitgewerkt en opgemaakt (inclusief hogere resolutie).

Inclusief uitvoeringsprogramma 2022-2040

CONCEPT Mobiliteitsplan Purmerend

Studio Bereikbaar

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
1.1	Doel van het mobiliteitsplan	7
1.2	Scope	7
1.3	Proces	7
2	Ambitie: woningbouw en leefbaarheid	9
2.1	Ambitie van Purmerend	9
2.2	Woningbouw tot 2040	10
2.3	Samenhang ruimte & mobiliteit	13
3	Analyse en opgaven	15
3.1	Daily Urban System Purmerend	15
3.2	Purmerend – Woonstad met auto-oriëntatie	16
3.3	Opgaven	26
4	Beleidsuitgangspunten voor de toekomst	30
5	Toekomstige mobiliteit en netwerken	33
5.1	Aanpak	33
5.2	Netwerk voetganger en fiets	34
5.3	Openbaar vervoersnetwerk	39
5.4	Autonetwerk	41
5.5	Centrumgebied	43
5.6	Slimme mobiliteit en gedragsmaatregelen	44
6	Maatregelen	45
6.1	Totaaloverzicht	45
6.2	Fiets en voetganger	45
6.3	Openbaar vervoer	51
6.4	Auto	54
6.5	Maatregelen gedrag	59
6.6	Samenhang van de maatregelen	60
7	Uitvoeringsprogramma	62
7.1	Maatregelpakketten	62
7.2	Kostenindicatie	67
7.3	Vervolg: programmatische aanpak	68

8	Bijlage 1 – ANALYSE	69
8.1	Huidige situatie	69

Noot conceptversie– Relatie met raakvlakprojecten

Purmerend is volop in ontwikkeling. Parallel aan het mobiliteitsplan lopen er diverse studies die aangemerkt kunnen worden als raakvlakproject, zoals de Binnenstadvisie, HOV Purmerend, ontwikkeling aan de Oostflank en meer. Het afstemmen en interacteren van de verschillende plannen is een continu proces. In dit plan wordt waar mogelijk geprobeerd de aansluiting te vinden met deze studies, ook al variëren soms de scope en doorlooptijden. In de eindversie wordt waar mogelijk de laatste stand van inzichten op deze verschillende projecten meegenomen en verwerkt.

1 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 er voor 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 doorgewerkt 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. Het plan gaat niet over reguliere maatregelen als beheer en onderhoud en het aanpakken van straten en wijken. Het gaat wel over 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.

Corona

Vanaf maart 2020 waren er vanwege COVID-19 – wisselend over de tijd – diverse beperkende maatregelen van kracht zoals lockdowns, 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 in dit mobiliteitsplan aandacht voor het (deels) vasthouden van verminderen van mobiliteit en faciliteren van een verschuiving naar fiets en OV.

1.3 Proces

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.

Raakvlakprojecten

Parallel aan het mobiliteitsplan lopen er diverse studies die aangemerkt kunnen worden als raakvlakproject, zoals de Binnenstadsvisie, HOV Purmerend en de ontwikkeling aan de Oostflank, waarbij zo veel als mogelijk is geprobeerd de aansluiting te vinden met deze studies.

2 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 vooralsnog 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.

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.

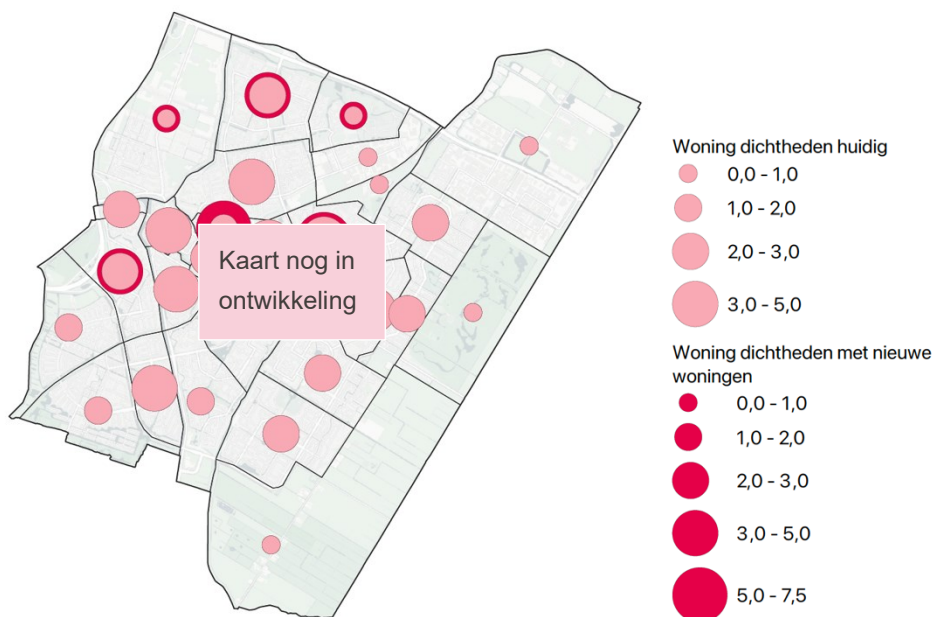
2.2 Woningbouw tot 2040

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 alvorens in de omliggende weilanden te bouwen, 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

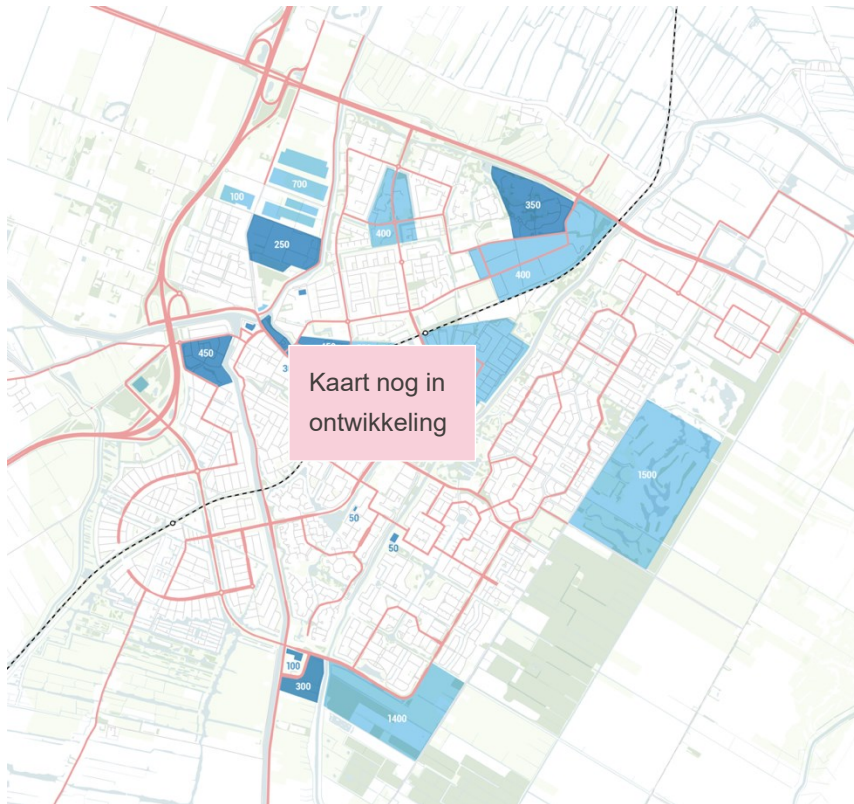
De groei van het aantal woningen betekent dat de dichtheid in de stad zal veranderen. Het figuur hiernaast laat zowel de huidige als de toekomstige dichtheid van Purmerend zien. Vooral in het Wagenweggebied, Gors-Noord (Waterlandkwartier), Molenkoog (Kwadijkerpark), Koog, Wheermolen-Oost, Zuidoostbeemster, Kop West, de Oostflank en Purmer-Zuid zal de dichtheid toenemen.



FIGUUR 1: TOEKOMSTIGE DICHTHEID VAN WONINGEN IN PURMEREND (WONINGEN PER 1000M²)

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.

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 Baansteede.



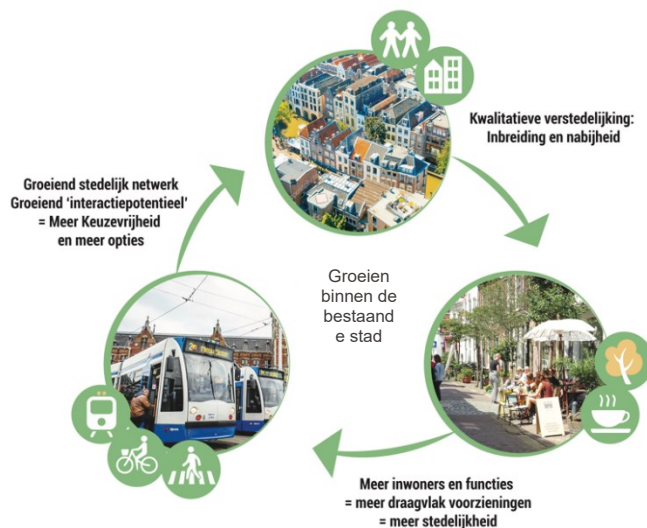
FIGUUR 2: WONINGBOUWAMBITIE PURMEREND BETREFT > 10.000 WONINGEN. DONKERBLAUW ZAL ALS EERSTE GEREALISEERD GAAN WORDEN, LICHTBLAUW OP DE LANGERE TERMIJN (MERK OP: FIGUUR IS MOMENTOPNAME, INMIDDELS ZAL EEN DEEL PLANNEN GEREALISEERD EN/OF BIJGESTELD ZIJN).

Groei aantal inwoners

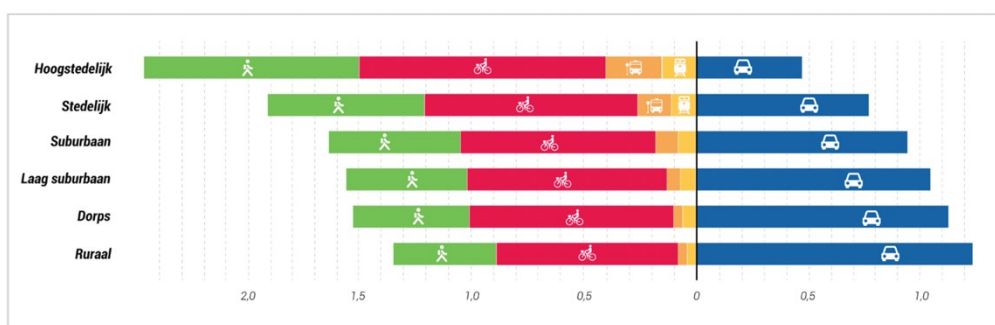
Het aantal inwoners is sinds 1995 gegroeid van 65.000 naar 81.000 in 2021 (CBS). Een groei van 16.000 (+26%). Deze cijfers zijn exclusief Beemster. De geplande woningbouw – in combinatie met de trend dat er steeds meer éénpersoonshuishoudens zullen komen – zorgt voor een groei van 10.000 – 20.000 inwoners 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 gebruiken 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.



Door te kiezen voor meer woningen in hetzelfde bebouwde 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.



Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag, per persoon per nabijheidsklasse.
(CBS, OVIn 2015-2017 / Dashboard Verstedelijking)

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.

3 Analyse en opgaven

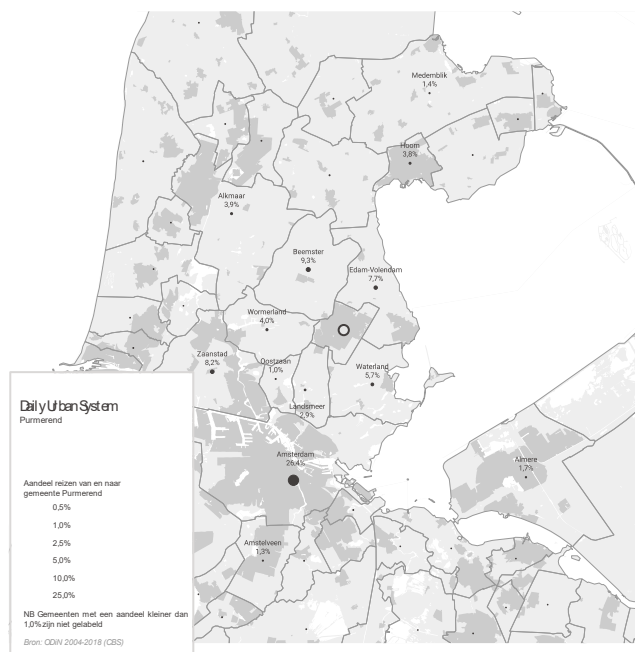
Purmerend heeft een groei-ambitie. Dit hoofdstuk laat zien hoe de huidige situatie van Purmerend in elkaar steekt en voor welke opgaven Purmerend staat. Een uitgebreide analyse is te vinden in de bijlage.

3.1 Daily Urban System Purmerend

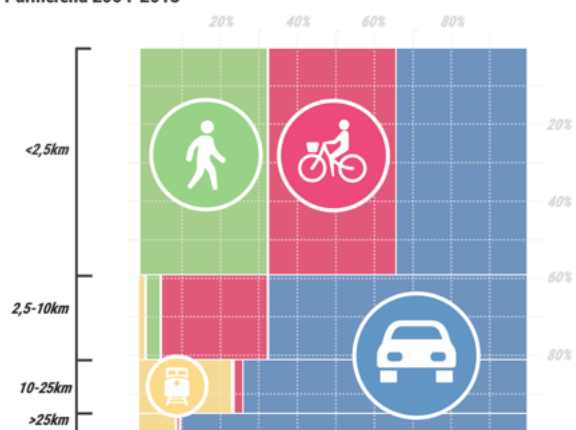
Het Daily Urban System (dagelijks stedelijk systeem) laat zien waar de grootste reisrelaties liggen en geeft inzicht in hoe Purmerenders zich verplaatsen voor hun dagelijkse verplaatsingen (o.a. werk, boodschappen, recreatie). Veruit de meeste verplaatsingen van en naar gemeente Purmerend zijn gekoppeld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



Purmerend 2004-2018



3.2 Purmerend – 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.

Huidige openbare ruimte nodigt uit om met de auto te gaan (o.a. door auto-parkeren)



Entree van de bioscoop



Entree van de bibliotheek



Winkelcentrum Weidevenne



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



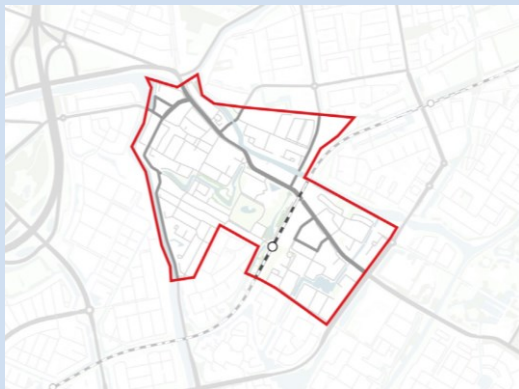
Purmerend is sterk gericht op wonen

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.



FIGUUR 3: MIXED-USE INDEX (LINKS) EN DE FLOOR SPACE INDEX (RECHTS)

Het centrumgebied bestaat uit 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.



Centrumgebied Purmerend

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 venstertijden 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.

De ring rondom de binnenstad is een groot contrast met de binnenstad zelf (1/2)



De binnenstad (voetgangerszone) vs een drukke autoweg.



Abrupte stop van fietsstrook + 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 onveiligheid bij fietsers.

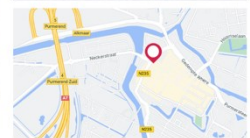


Tramplein

De ring rondom de binnenstad is een groot contrast met de binnenstad zelf (2/2)



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



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 dominanter worden) t.o.v. mobiliteit. Daarnaast zal de ruimte ook anders gebruikt worden door de toenemende dichtheid en nabijheid.

3.2.1.1 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.

Beemster:



Dankzij de polderlandschappen zijn er mooie recreatieve fietsroutes.



Zuidoostbeemster



Purmerenderweg in het noorden:
hoge snelheden, geen apart fietspad



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



Kruispunt Middenweg – Rijperweg in
Middenbeemster. Snelheid minderen.

5

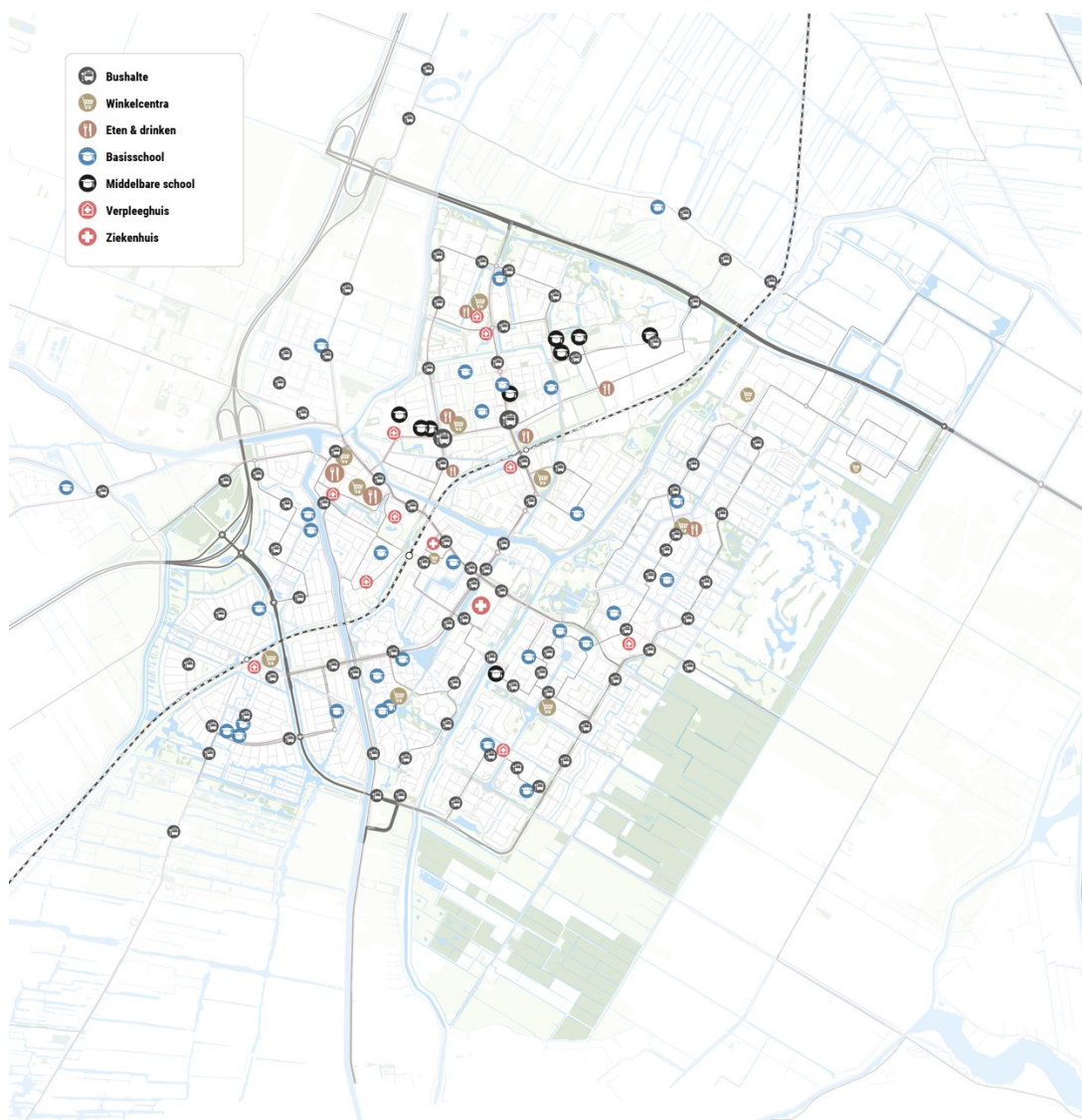
- Aandachtpunten Beemster
- **Veiligheid:** automobilisten rijden harder dan is toegestaan. Dit wordt veroorzaakt door de bekendheid met het gebied en de kaarsrechte wegen. Op sommige plekken is geen apart fietspad (bv Purmerenderweg noordzijde) waar men graag er wel een ziet i.v.m. veiligheid.
- **Inrichting 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.

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, 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 bereiken zijn. Voorwaarde daarvoor is wel dat de fiets- en voetgangersvoorzieningen op orde zijn.



Voorzieningen 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.



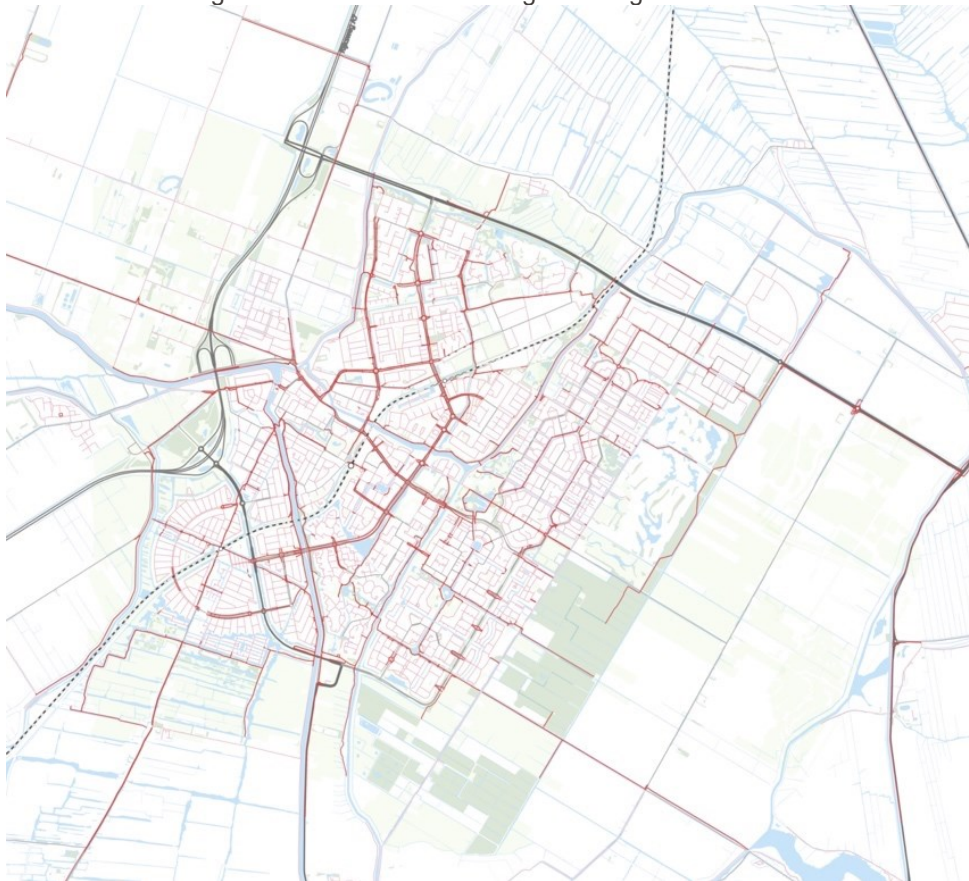
Weinig ruimte voor rolstoelen etc.

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.



Fietspaden Purmerend



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



Deze fietser heeft moeite om de juiste route te vinden.



Bepaalde opstelruimte bij verkeerslichten



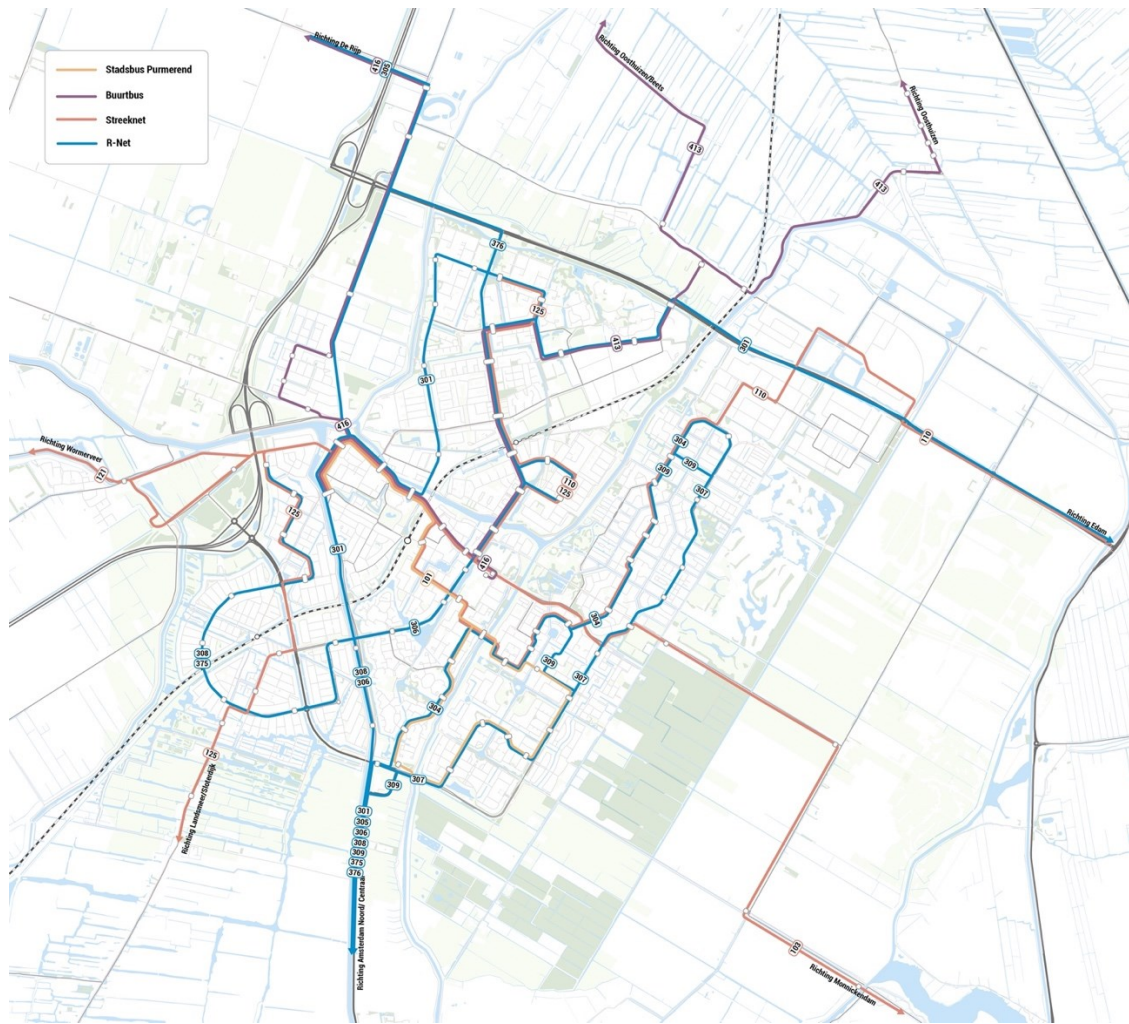
De fietser moet de weg delen met auto's, bussen en vrachtverkeer.

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 vervoersmiddel 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

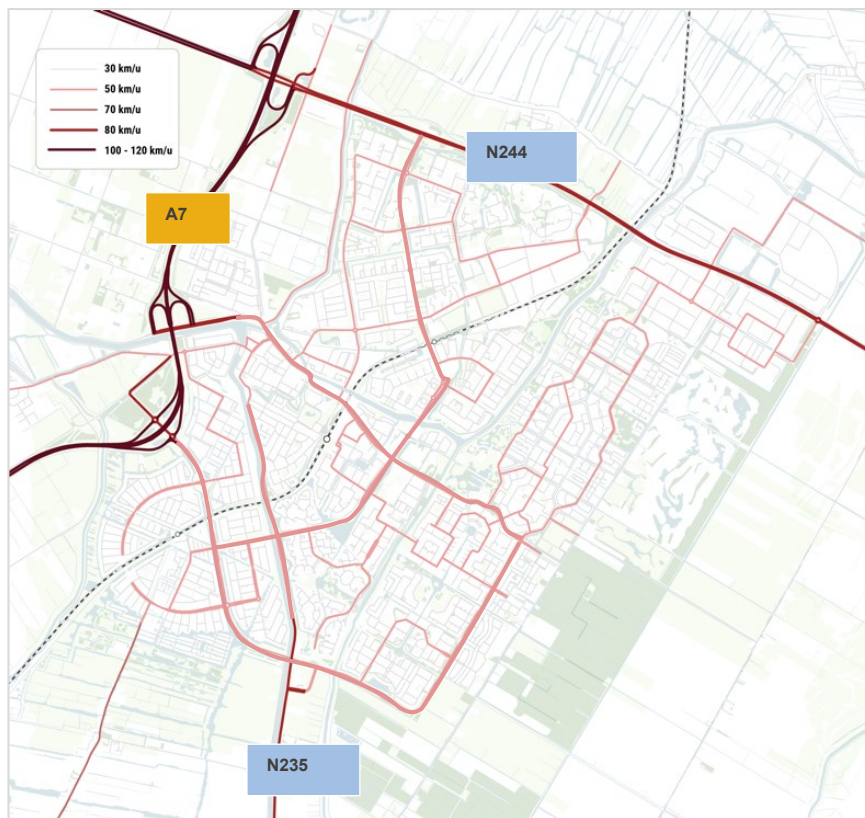
Amsterdam met inzet op lage reistijden. Consequentie is dat verschillende voorzieningen binnen Purmerend vanuit de wijken slecht bereikbaar zijn per OV.



Huidig OV-netwerk Purmerend

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.

Verkeersader Waterlandlaan, Purmersteenweg en Gedempte Where



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 doorstroombaan.

37

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, vuilniswagen en bezorgdiensten? Hoe gaat men van de woning naar de verschillende hoofdnetwerken (fiets- en voetpaden, OV en auto)? 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 automobieliteit: 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.
- Afleiding 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 en druk op verkeersveiligheid.

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 (verkeersregelininstallaties) 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:

1. Generieke **snellheidsverlaging** op de volgende wegen in het centrumgebied:
 - 30 km/h van Beemsterbrug tot Gorslaan: Gedempte Where, Purmersteenweg en Waterlandlaan tot aan Gorslaan (huidige snelheid: 50 km/u)
 - 30 km/h op Gedempte Singelgracht (incl herinrichting)
2. 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.

Beleidsuitgangspunten voor de toekomst

Om 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 te bereiken binnen 10 minuten fietsen of lopen.

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 fiets- en wandelpaden en comfortabele verharding, een goede oriëntatie, een bijbehorend fijnmazig netwerk en fietsparkeerplekken bij voorzieningen. De hoofdstructuur verbindt de woonwijken met voorzieningen als winkelcentra, OV-knooppunten, zorg, sportfaciliteiten en horeca. 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 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 scootmobiels, toegankelijke haltes zogen 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.

4 Toekomstige mobiliteit en netwerken

Vanuit de analyse en de beleidsuitgangspunten zetten 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?

4.1 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.

4.2 Netwerk voetganger en fiets

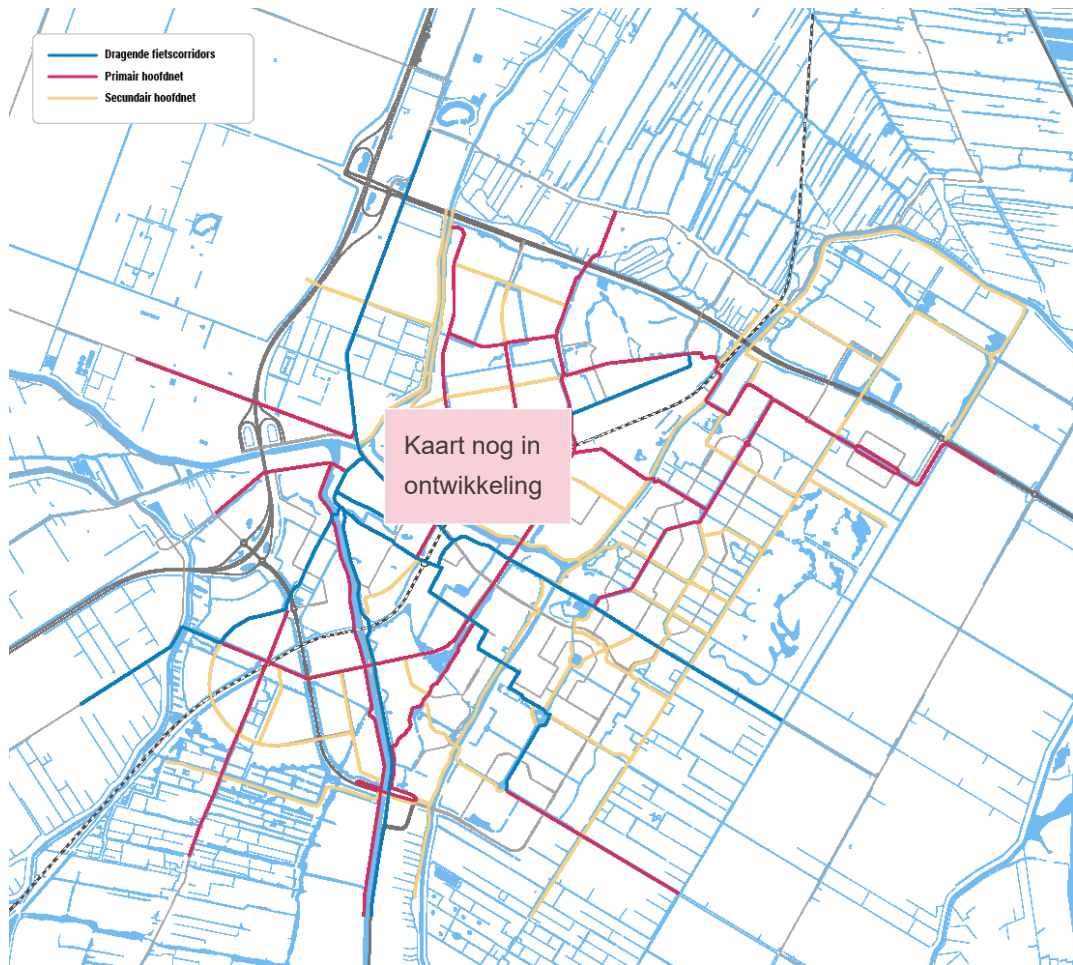
Vanuit de speerpunten (H4) komt er een duidelijk beeld naar voren hoe we fiets en voetganger komende jaren gaan faciliteren: De beschikbare ruimte wordt schaarser, terwijl we de Purmerendse groei-ambitie willen faciliteren. Dat betekent dat we integrale keuzes moeten maken op de mobiliteitsnetwerken, 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

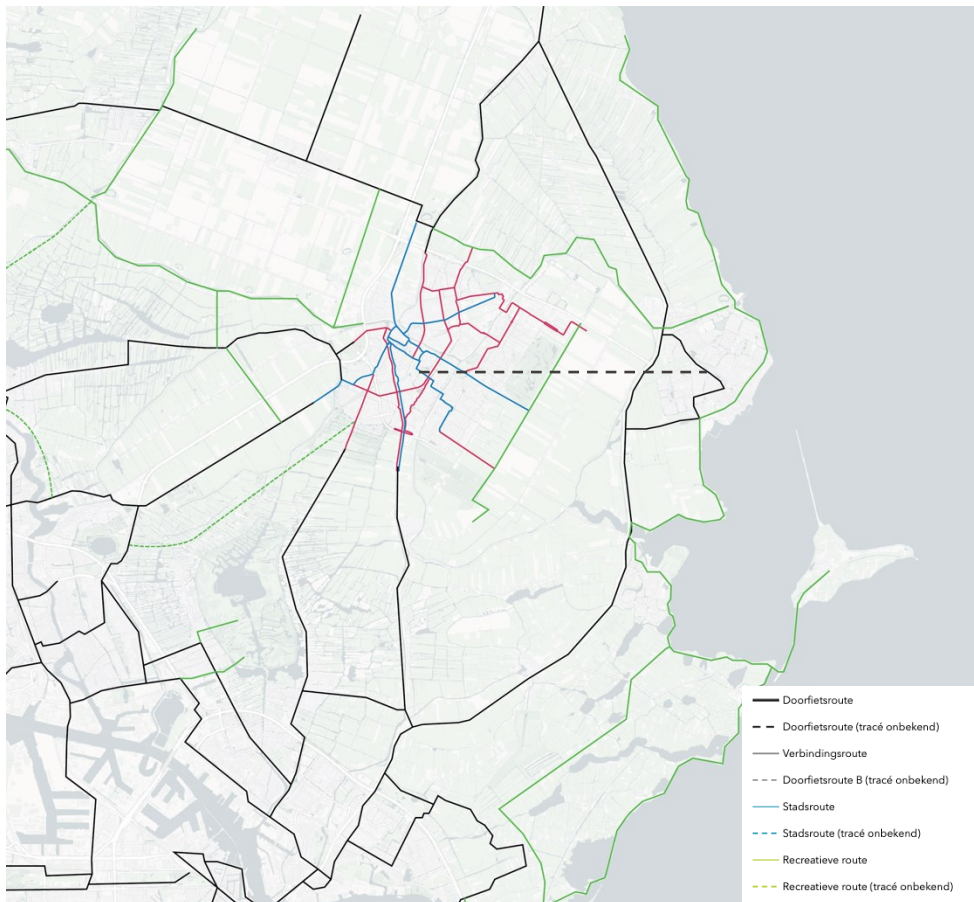
Voetganger en fiets zien we als vertrekpunt van het mobiliteitssysteem. We benaderen het mobiliteitssysteem daarmee vanuit dat oogpunt: Hoe zorgen we dat we de fiets en voetganger zo goed mogelijk kunnen faciliteren. Vervolgens kijken we hoe OV en auto hierop aan kunnen sluiten. Bij komende (her)inrichtingen 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).



Fietsnetwerk (voortbordurend op Beleidsplan Fiets, 2010)



Fietsnetwerk Purmerend gekoppeld aan Regionaal Toekomstbeeld Fiets

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**: 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.
- **Primair hoofdnet**. 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. Naast de dragende fietscorridors en primaire routes is er het secundair 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 vervoerwijzekeuze 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. Als men de regio in wil, zorgen we dat het voor- of natransport via actieve mobiliteit kan. We zetten in op goede 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.

4.3 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. Vooral snog 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. Daarom onderzoeken we de haalbaarheid van het verbeteren van het lokale busnet. Een van de oplossingsrichtingen hierbij is 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 teruggeslagen 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 rijnschema 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.

4.4 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

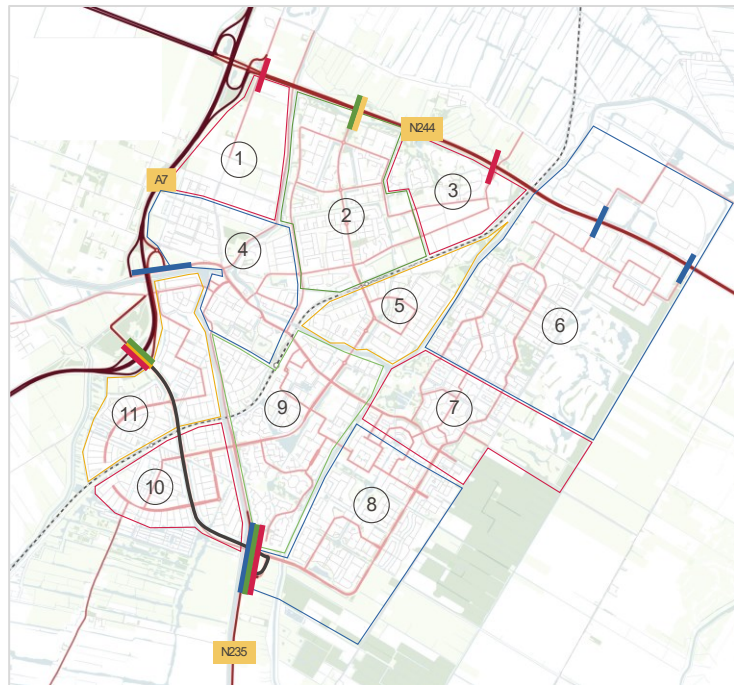
De nadruk van het autonetwerk komt te liggen op de woonwijken zo goed mogelijk ontsluiten naar de uitvalswegen A7, N244 en N235. Daarbij is het uitgangspunt dat deze route zo kort mogelijk is en daarmee zo min mogelijk voertuigkilometers in de stad veroorzaakt. Immers, als alle motorvoertuigen met de 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 gebieden zoals hieronder 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.

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



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 middels 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 dezesteden 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 doen. 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.

4.5 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 grootse 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 kostbare ruimte in.**

Dit vraagt oplossingen voor:

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

4.6 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 Maatregelen

5.1 Totaaloverzicht

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

<<Combinatiekaart alle maatregelen, op het einde invoegen>>

5.2 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 Aanleg fietsroute langs spoor tussen station Purmerend en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde) (ontbrekende schakel)

VF12 Fiets- en voetgangersbrug Hoorsebrug

VF13 Fiets- en voetgangersbrug 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

Maatregelen Fiets – 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 (paden met voldoende breedte, plekken om te verblijven, groen, bankjes). Vanaf vaststelling van het mobiliteitsplan wordt het omgekeerd ontwerpen toegepast bij geplande herinrichtingsprojecten. Ook wordt de nieuwe werkwijze geïmplementeerd in onze

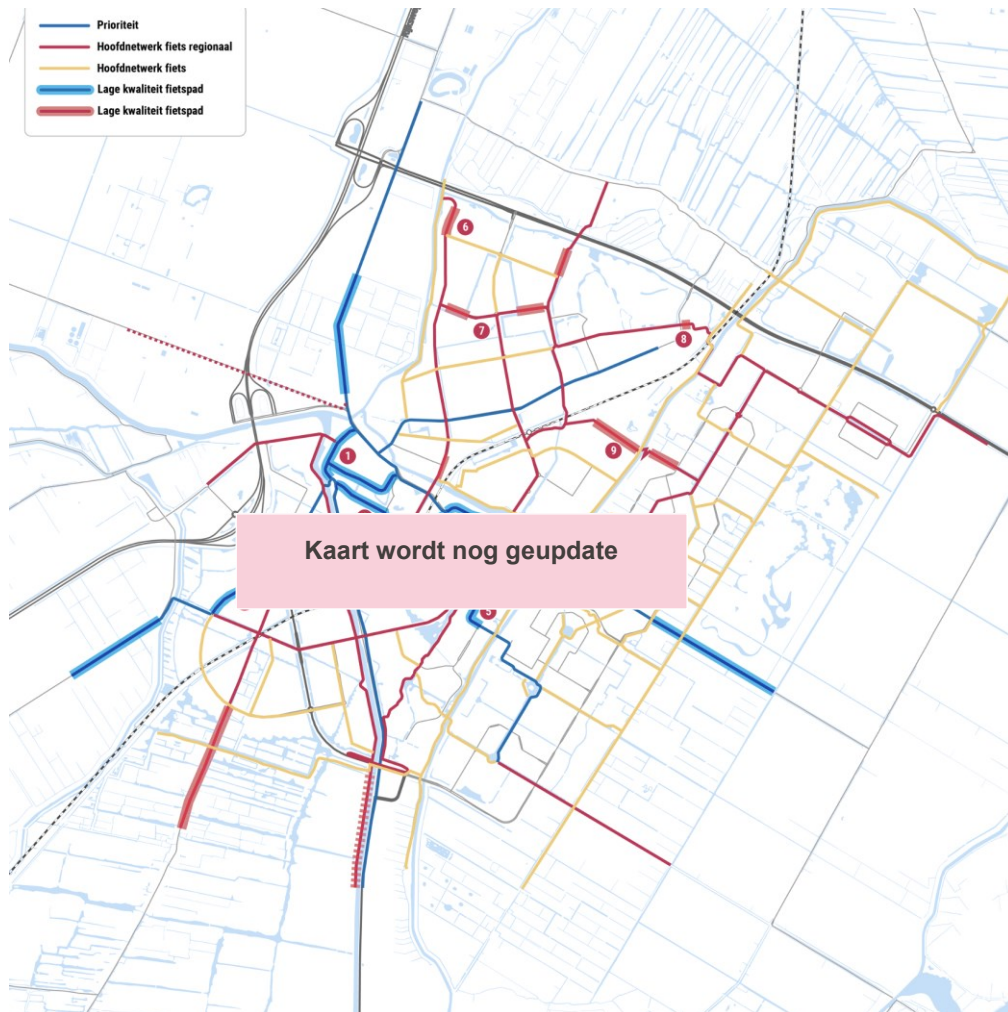
ontwerpmethodiek, waarbij we dit aanscherpen op basis van onze leerervaringen uit de eerste nieuwe ontwerpen.

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 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.



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 fietsparkeernietjes 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.

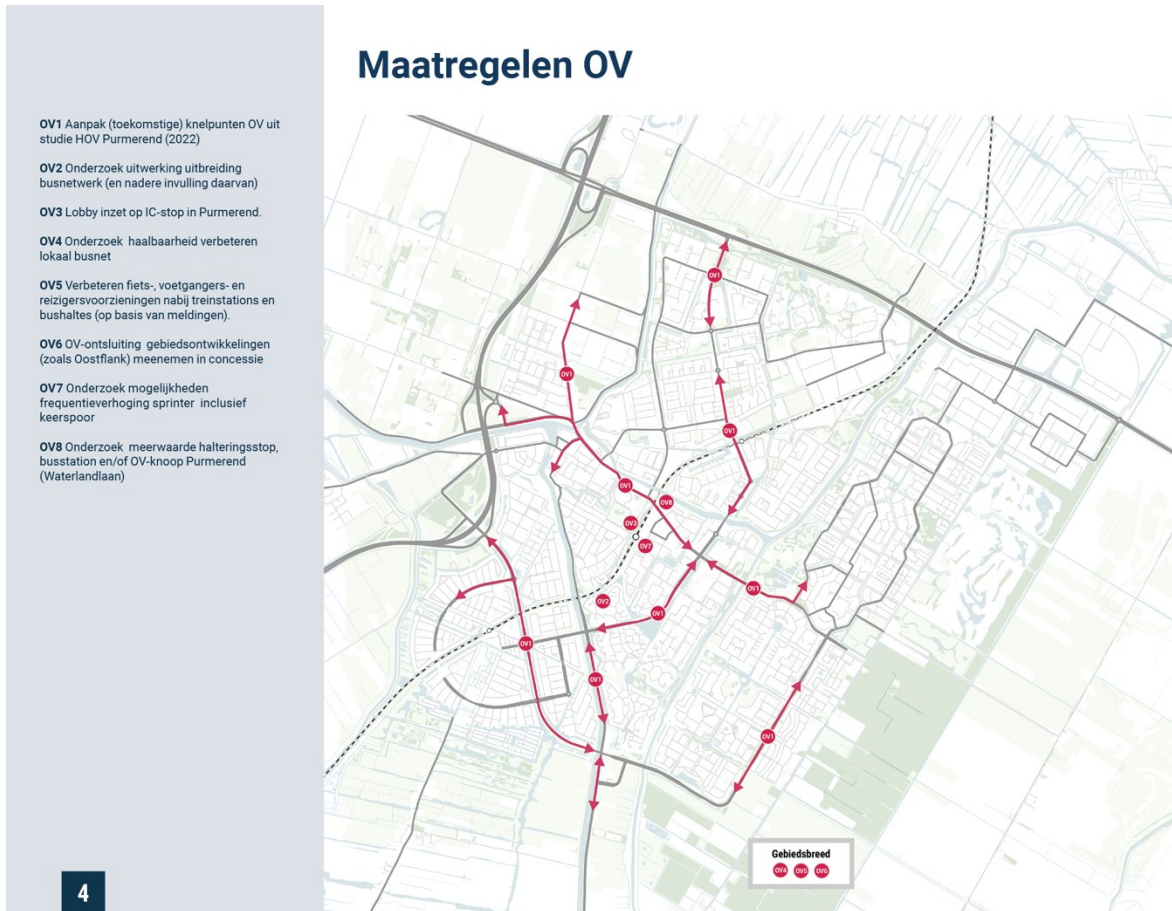
16. Van IJssendijkstraat herinrichting naar vrijliggend fietspad (thv de Koog)

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 direct fietsverbinding in noord-zuidrichting tussen de Koog en het centrumgebied, waarbij ook de esportcampus, sportvelden en parken worden gekoppeld.

5.3 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 locatiespecifieke 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 exploitatiebaarheid. Ook de kracht van een hoogwaardige HOV-net (snelle verbinding, weinig stops), matcht slecht met de eisen van een intern gericht systeem (korte loopafstanden). Een relatief haalbaar alternatief is 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 teruggerepen op vraagafhankelijke exploitatie. We onderzoeken daarom de kansen voor een lokaal 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)

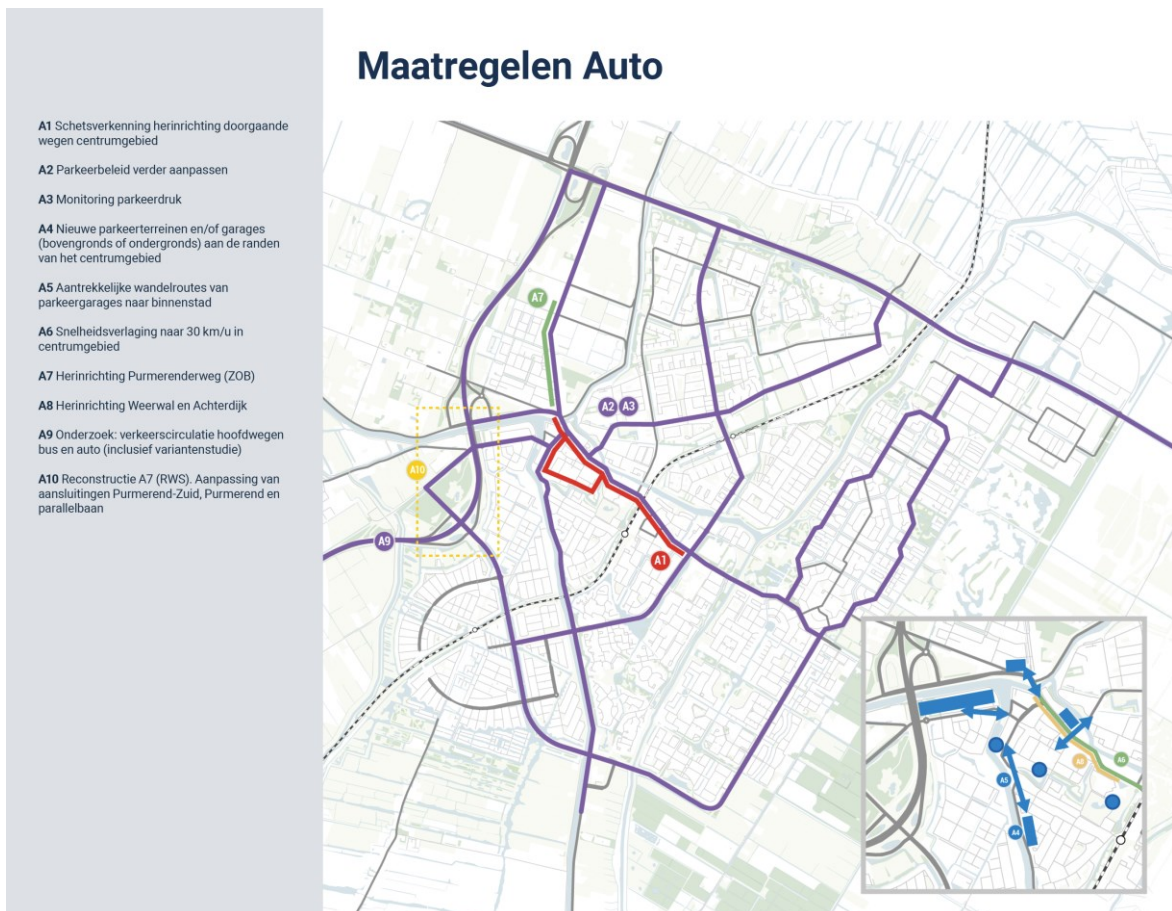
Momenteel vormt het Tramplein het belangrijkste busknooppunt van Purmerend. Vanuit de visie Waterlandkwartier is een gedeeltelijke verplaatsing van de knoopfunctie naar het Waterlandkwartier voorgesteld. Gecombineerd met de sterke ontwikkeling rondom het Waterlandkwartier zorgt dit voor een sterke OV-knoop 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.

5.4 Auto

Voor de auto-gerelateerde maatregelen die nodig zijn, maken we onderscheid in de volgende drie doelen:

1. **Minder auto's geparkeerd op straat in het centrumgebied**, waardoor deze openbare ruimte gebruikt kan worden voor meer kwaliteit en meer ruimte voor fietsen en lopen.
2. **Minder (doorgaand) gemotoriseerd verkeer in het centrumgebied**, maar wel voldoende aandacht voor bereikbaarheid van bussen, logistiek en bestemmingsverkeer, waardoor we de leefbaarheid in en rond het centrumgebied verbeteren.
3. **Autoverkeer faciliteren naar uitvalswegen**: het verkeer vanuit de woonwijken met zo een kort mogelijke route leiden naar de uitvalswegen A7, N235 en N244. Met als doel om de autobereikbaarheid te garanderen én het aantal voertuigkilometers dwars door de stad – en daarmee de bijbehorende overlast – te beperken. Door relatief minder autoverkeer dwars door de stad, blijft er meer ruimte beschikbaar voor fietsen, lopen en OV en zal dit een positief effect hebben op de leefbaarheid.

De maatregelen zijn dus niet sec voor de auto(bereikbaarheid) bedoeld, maar hebben een belangrijke samenhang met het bereiken van alle zeven speerpunten. Er is een direct raakvlak met alle andere vervoerswijzen.



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 verder aanpassen

Het parkeerbeleid wordt verder aangepast op de groei van de stad en om ruimte te creëren voor de functies lopen, fietsen en verblijven. 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:

- I. Parkeerregulering. Uitbreiden vergunningparkeren en -tarieven, proactief met behulp van monitoring, evaluatie en prognoses.
- II. Lage parkeernorm op straat bij nieuwbouw en/of toepassen van nulvergunningenregeling. De vrijgekomen ruimte moet dan benut worden voor kwaliteit van de openbare ruimte.
- III. Verlagen aantal beschikbare vergunningen voor bewoners. Bijvoorbeeld door bij verhuizingen geen vergunning meer af te geven voor parkeren op straat.
- IV. Tarieven verhogen. Voor zowel vergunningen als bezoekersparkeren.
- V. Parkeren voor bewoners in garages
- VI. 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.

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 parkeer druk is en of daar maatregelen voor getroffen dienen te worden.

4) Nieuwe parkeerterreinen en/of garages aan de randen van de stad voor bezoekersparkeren

Er worden parkeerplekken toegewezen voor bezoekers aan de randen van de stad. Bewoners stimuleren we om zoveel mogelijk per fiets en te voet naar het centrumgebied te komen. Voor bezoekers die vanwege de reisafstand, fysieke beperkingen of vanwege het type bezoek (bv grote en/of zware boodschappen) genoodzaakt zijn om met de auto te komen, faciliteren we ook in de mate dat daar bij past. De parkeerterreinen en/of garages worden gesitueerd **op strategisch plekken, waardoor er zo min mogelijk verkeer door de stad hoeft te rijden**. We zorgen dat automobilisten vanaf hun herkomst zo snel mogelijk zullen parkeren. Vervolgens zijn er vanaf deze parkeergarages aantrekkelijke wandelroutes naar de (binnen)stad. Indien er parkeerplekken voor bezoekers worden gecreëerd, dien het huidige parkeerverwijssysteem te worden geoptimaliseerd. Het dynamisch parkeerverwijssysteem verwijst automobilisten naar de beschikbare plekken in de parkeergarages. Eerste stap is het onderzoeken van de parkeerbehoefte in deze garages inclusief onderzoek naar potentiële locaties.

5) Aantrekkelijke wandelroutes van parkeergarage naar binnenstad

Vanaf de parkeergarages voor bezoekers wordt er een aantrekkelijke wandelroute ingericht naar de binnenstad. De route is voor iedereen toegankelijk, de voetganger voelt zich welkom en wordt meteen geënthousiasmeerd over de kwaliteit van Purmerend door de inrichting en voorzieningen.

6) Snelheidsverlaging naar 30 km/h in centrumgebied

[Minimale maatregelen door reeds ingestemde woningbouw, 2020]

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)

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) Herinrichting Purmerenderweg (Zuidoostbeemster)

De Purmerenderweg in Zuidoostbeemster 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. Momenteel loopt er onderzoek naar de verkeerskundige opgave van de Purmerenderweg, afhankelijk van de resultaten van dit onderzoek volgt er een herinrichting.

8) Herinrichting Weerwal

Via maatregel 2) 'Parkeerbeleid verder aanpassen' 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 wordende volgende type maatregelen

- 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 verlaging 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 langere 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 Churchilllaan 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 (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:

11) 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.

5.5 Maatregelen gedrag

1. 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) deelvervoer zoals fietsen en scooters. Hiermee ontstaan verschillende reisopties en kan de reiziger verschillende vervoersmiddelen afwisselen tijdens één reis (ketenreis). We introduceren 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 werkgeversaangepak 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.

5.6 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 gezien moeten worden. Uiteindelijk zal dit brede palet aan maatregelen toewerken naar een toekomstbestendig Purmerend.

Nr	Maatregel	Thema							
			1	2	3	4	5	6	7
VF1	Implementeren omgekeerd ontwerpen (vanuit voetganger en fiets)	Voet/Fiets	X	X			X	X	X
VF2	Schetsverkenning herinrichting centrumgebied	Voet/Fiets	X	X		X	X	X	X
VF3	Kwaliteitsverbetering fietsroutes en realiseren vrijliggend fietspad	Voet/Fiets	X	X			X	X	X
VF4	Purmerweg-Waterlandlaan logische route (Landsmeerstraat)	Voet/Fiets	X	X					X
VF5	Hoogwaardige entrees binnenstad	Voet/Fiets	X	X			X		X
VF6	Verruimen opstelvakken fiets bij verkeerslichten	Voet/Fiets	X	X				X	X
VF7	Aanleg fietsparkeervoorzieningen in en rond de binnenstad	Voet/Fiets	X	X					X
VF8	Wandelboulevards in het centrumgebied	Voet/Fiets	X	X			X	X	X
VF9	Herinrichting Beemsterbrug (comfort, breedte)	Voet/Fiets	X	X			X	X	X
VF10	Verbeteren routing looproute stat. Purmerend – binnenstad	Voet/Fiets	X	X	X		X	X	X
VF11	Aanleg fietsroute station en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde)	Voet/Fiets	X	X	X				X
VF12	Fiets- en voetgangersbrug Hoornsebrug	Voet/Fiets	X	X				X	X
VF13	Fiets- en voetgangersbrug Sluisbrug	Voet/Fiets	X	X				X	X
VF14	Onderzoek fiets- en voetgangersbrug tussen Volgerweg - Westerdraay	Voet/Fiets	X						X
VF15	Onderzoek aanleg fiets- en voetgangerstunnel Trimpad	Voet/Fiets	X						X
VF16	Van IJssendijkstraat herinrichting naar vrijliggend fietspad	Voet/Fiets	X					X	X
VF17	Onderzoek verbeteren fietsverbinding De Koog/IT campus-Centrum	Voet/Fiets	X	X					X
O1	Aanpak (toekomstige) knelpunten OV uit studie HOV Purmerend	OV		X	X				X
O2	Onderzoek uitwerking uitbreiding busnetwerk	OV			X		X		X
O3	Lobby inzet op IC-stop in Purmerend	OV	X	X	X				X
O4	Onderzoek haalbaarheid verbeteren lokaal busnet	OV			X		X		X
O5	Onderzoek verbeteren voorzieningen OV-locaties	OV	X	X	X		X		X
O6	OV-ontsluiting gebiedsontwikkelingen meenemen in concessie	OV			X		X		X
O7	Onderzoek mogelijkheden frequentieverhoging sprinter	OV		X	X		X		X
O8	Onderzoek meerwaarde haltering/ busstation/ OV-knoop Waterlandlaan	OV	X	X	X		X		X
A1	Schetsverkenning herinrichting doorgaande wegen centrumgebied	Auto	X	X		X	X	X	X
A2	Parkeerbeleid verder aanpassen	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	Reconstructie A7 (opdrachtgever Rijkswaterstaat).	Auto				X			
G1	Wijkhubs deelmobiliteit	Gedrag	X		X		X		X
G2	Gedragsaanpak mobiliteitstransitie	Gedrag	X	X	X	X	X	X	X

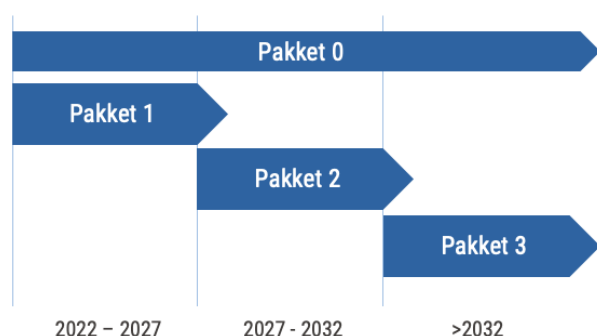
6 Uitvoeringsprogramma

6.1 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 landen. 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.

Het gaat om vier maatregelpakketten:

- **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.

6.1.1 Pakket 0 (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.

									
			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
Pakket 0	P1	Inrichten programmaorganisatie	Proces	X	X	X	X	X	X
	P2	Opzet en uitrol van monitoring en evaluatie	Proces	X	X	X	X	X	X
	P3	Gebiedsontwikkeling - MPVE	Proces	X	X	X	X	X	X
	VF1	Implementeren omgekeerd ontwerpen (vanuit voetganger en fiets)	Voet/Fiets	X	X			X	X
	VF3	Kwaliteitsverbetering fietsroutes en realiseren vrijliggend fietspad	Voet/Fiets	X	X			X	X
	O3	Lobby inzet op IC-stop in Purmerend	OV	X	X	X			X
	A10	Programma integraal verkeersmanagement	Auto	X	X	X	X		
	G2	Gedragsaanpak mobiliteitstransitie	Gedrag	X	X	X	X	X	X


Indicatieve kostenraming pakket 0 pm

6.1.2 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.

Nr	Maatregel	Thema							
			1	2	3	4	5	6	7
VF2	Schetsverkenning herinrichting centrumgebied	Voet/Fiets	X	X		X	X	X	X
VF4	Purmerweg-Waterlandlaan logische route (Landsmeerstraat)	Voet/Fiets	X	X					X
VF5	Hoogwaardige entrees binnenstad	Voet/Fiets	X	X			X		X
VF6	Verruimen opstelvakken fiets bij verkeerslichten	Voet/Fiets	X	X				X	X
VF7	Aanleg fietsparkeervoorzieningen in en rond de binnenstad	Voet/Fiets	X	X					X
O1	Aanpak (toekomstige) knelpunten OV uit studie HOV Purmerend	OV		X	X				X
O4	Onderzoek haalbaarheid verbeteren lokaal busnet	OV			X		X		X

O5	Onderzoek verbeteren voorzieningen OV-locaties	OV	X	X	X		X		X
A1	Schetsverkenning herinrichting doorgaande wegen centrumgebied	Auto	X	X		X	X	X	X
A2	Parkeerbeleid verder aanpassen	Auto	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			
G1	Wijkhubs deelmobiliteit	Gedrag	X		X		X		X

Indicatieve kostenraming pakket 1 10 - 50 mio + pm

6.1.3 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							
			1	2	3	4	5	6	7
VF8	Wandelboulevards in het centrumgebied	Voet/Fiets	X	X			X	X	X
VF9	Herinrichting Beemsterbrug (comfort, breedte)	Voet/Fiets	X	X			X	X	X
VF10	Verbeteren routing looproute stat. Purmerend – binnenstad	Voet/Fiets	X	X	X		X	X	X
VF11	Verbetering fietsroute station en Waterlandlaan-Purmerweg (oostzijde)	Voet/Fiets	X	X	X				X
VF12	Fiets- en voetgangersbrug Hoomsebrug	Voet/Fiets	X	X				X	X
VF13	Herinrichting Sluisbrug	Voet/Fiets	X	X				X	X
O2	Onderzoek uitwerking uitbreiding busnetwerk	OV			X		X		X
O6	OV-ontsluiting gebiedsontwikkelingen meenemen in concessie	OV			X		X		X

O7	Onderzoek mogelijkheden frequentieverhoging sprinter	OV		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
A10	Reconstructie A7 (opdrachtgever Rijkswaterstaat).	Auto				X			

Indicatieve kostenraming pakket 2 25 - 75 mio + pm

6.1.4 Pakket 3 (>2032)

In dit pakket vallen maatregelen die aangemerkt worden als grote ingrepen, niet urgent noodzakelijk, maar wel sterk bijdragend aan een verdere ontwikkeling van Purmerend. Het gaat hierbij om maatregelen na 2032. Ook voor deze maatregelen geldt dat we hier adaptief mee omgaan: Mocht er eerder in de tijd goede redenen zijn om deze maatregel eerder uit te voeren, bijvoorbeeld door slimme meekoppeling met andere ontwikkelingen, kunnen we deze maatregelen naar voren halen.

Nr	Maatregel	Thema	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
									
VF14	Onderzoek fiets- en voetgangersbrug tussen Volgerweg - Westerdraay	Voet/Fiets	X						X
VF15	Onderzoek aanleg fiets- en voetgangerstunnel Trimpad	Voet/Fiets	X						X
VF16	Van IJssendijkstraat herinrichting naar vrijliggend fietspad	Voet/Fiets	X					X	X
VF17	Onderzoek verbeteren fietsverbinding De Koog/IT campus-Centrum	Voet/Fiets	X	X					X
O8	Onderzoek meerwaarde haltering/ busstation/ OV-knoop Waterlandlaan	OV	X	X	X		X		X

Indicatieve kostenraming pakket 3 10 - 20 mio + pm

6.2 Kostenindicatie en financiële dekking

Pm

6.3 Vervolg: Aanpak

6.3.1 Toelichting aanpak

Pm

6.3.2 Monitoring en bijsturen

Pm

6.3.3 Programmaorganisatie

Pm

6.3.4 Communicatie

Pm

7 Bijlage 1 – ANALYSE

7.1 Huidige situatie

We analyseren de huidige situatie van Purmerend op het gebied van ruimte, gebruikers en netwerken.

7.1.1 Ruimtelijk

7.1.1.1 De stad

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. Amsterdammers werden in de jaren 70 letterlijk met de leus “Wilt u ook een eengezinswoning met tuin en parkeren voor de deur?” naar Purmerend getrokken (bron: “De stad uit!” – www.onsamsterdam.nl). 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.

Huidige openbare ruimte nodigt uit om met de auto te gaan (o.a. door auto-parkeren)



Entree van de bioscoop



Entree van de bibliotheek



Winkelcentrum Weidevenne



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



Klik op het pictogram als u een afbeelding wilt toevoegen



5

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.



FIGUUR 4: MIXED-USE INDEX (LINKS) EN DE FLOOR SPACE INDEX (RECHTS)

Lage dichtheden in de stad.

De Floor Space Index (FSI, coëfficiënt die mate van stapeling aangeeft) laat zien dat Purmerend vooral heeft gebouwd in laagbouw. Er is weinig hoogbouw en weinig dichtheid in de stad. De lage dichtheid in Purmerend zorgt over het algemeen voor een hoog autogebruik, zie ook de toelichting in 2.3.

Samenhang mobiliteit & ruimte.

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



Station Purmerend met 2.000 instapper per dag.



Kleine bushalte bij station Purmerend



Deelmobiliteit aanwezig in kleine aantallen



Gebrek aan oriëntatie:
"waar is de binnenstad / centrum?"

7.1.1.2 Het centrumgebied

Het centrumgebied bestaat uit 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.



Centrumgebied Purmerend

Het centrumgebied is omgeven door water en er gaat een belangrijke verkeersader doorheen: de route van de Waterlandlaan via Purmersteenweg en Gedempte Where naar de aansluiting A7 en de N235 langs het Noordhollandsch Kanaal richting Amsterdam. Ook een aantal bussen gaat over deze routes. Het spoor gaat dwars door het centrumgebied met station Purmerend als (beoogd) middelpunt. Het Tramplein is hét busstation van Purmerend en bevindt zich aan de westkant van het centrumgebied: een architectonisch hoogstandje met de Melkwegbrug en het zicht op de binnenstad (zie foto op de voorkant).

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 venstertijden 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 bij het Tramplein stopt abrupt (lees: verwarrend voor fietser) en op de Gedempte Singelgracht fiets je tussen twee rijstroken van bussen en auto's in. Daarnaast is er weinig ruimte voor de voetganger. Het geeft hiermee geen veilig gevoel aan de actieve weggebruikers. Deels is dit logisch gevolg van een groot pakket aan eisen en wensen met slechts beperkte ruimte, waarbij soms bijvoorbeeld wensen vanuit stedenbouwkundig oogpunt prevaleren. Tegelijkertijd blijft dit wel een aandachtspunt, waarbij het belangrijk is te blijven zoeken naar mogelijkheden voor optimalisatie.

De ring rondom de binnenstad is een groot contrast met de binnenstad zelf (1/2)



De binnenstad (voetgangerszone) vs een drukke autoweg.



Abrupte stop van fietsstrook + 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 onveiligheid bij fietsers.

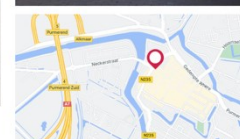


Tramplein

De ring rondom de binnenstad is een groot contrast met de binnenstad zelf (2/2)



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.



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.

In het Verkeerplan uit 2019 is er onderzoek gedaan naar het parkeren in de binnenstad. Daarbij viel op dat de parkeergarages Claxonate en Eggertgarage veel restcapaciteit hadden (> 50%) op tijdstippen dat het parkeren op straat zo goed als vol stond. Purmerend heeft daarmee nog geen parkeertekort – ook al kan het wel zo ervaren worden door automobilisten – maar een verdelingsopgave. Door een parkeerverwijssysteem en aangepaste parkeertarieven kan ervoor gezorgd worden dat men beter de garages weet te vinden. Inmiddels is het parkeerverwijssysteem gerealiseerd, zijn er aanpassingen doorgevoerd in parkeertarieven en zijn er een aantal parkeerplekken opgeheven voor nieuwbouw.. Het opnieuw monitoren en evalueren van de parkeerdruk anno 2022 moet de huidige status aangeven en aantonen of het parkeerverwijssysteem zijn doel heeft bereikt.

De verkeersader Waterlandlaan, Purmersteenweg en Gedempte Where vormt de oost-westverbinding tussen diverse woonwijken en de aansluiting op de A7, en biedt toegang tot een veelvoud aan functies en detailhandel. De weg heeft een breed profiel, één rijstrook per rijrichting voor het doorgaande verkeer, veel verkeerslichten, opstelvakken voor afslaand verkeer **en weinig tot geen verblijfskwaliteit langs de wegen**. De Waterlandlaan en Gedempte Where hebben beide ventwegen waar zowel gereden als geparkeerd wordt. Het viaduct onder het spoor op de Waterlandlaan is breed en heeft vier rijstroken. Over de volledige lengte van deze verbindingsweg zijn er aparte fiets- en voetpaden. Een nadeel is dat de fietspaden niet altijd aan dezelfde kant van de weg aanwezig zijn, waardoor een fietser de drukke weg moet oversteken om zijn rit te vervolgen.

Verkeersader Waterlandlaan, Purmersteenweg en Gedempte Where



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.



Staatparkeren. De iconische gevels worden nauwelijks waargenomen door de doorstroombaan.

37

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 intensificeert 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.

7.1.1.3 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.

Beemster:



Dankzij de polderlandschappen zijn er mooie recreatieve fietsroutes.



Zuidoostbeemster



Purmerenderweg in het noorden:
hoge snelheden, geen apart fietspad



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



Kruispunt Middenweg – Rijperweg in
Middenbeemster. Snelheid minderen.

5

- Zuidoostbeemster

Het doel van het mobiliteitsplan (*hoe houden we Purmerend bereikbaar en leefbaar met de woningambitie?*) heeft direct betrekking op Zuidoostbeemster. Naast de woningbouwplannen - van 1400 naar 2300 woningen - in deze dorpsstructuur, bevindt Zuidoostbeemster zich op loopafstand van het centrum van Purmerend. Concrete opgaven die hier van toepassing zijn: de inrichting, functie en intensiteiten van de Purmerenderweg, de parkeerdruk/ parkeerregulering en de nieuwe aansluiting A7 met parallelstructuur, Zuiddijk en Beemsterbrug.

- Overige aandachtspunten 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) 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.

7.1.1.4 Regio

Stedelijke gebieden willen minder autoverkeer, platteland wordt juist steeds afhankelijker van de auto

De regio rondom Purmerend en de Beemster is volop in ontwikkeling. De gebiedsontwikkeling zorgt voor vergaande ambities. De stedelijke gebieden – met Amsterdam in het bijzonder – richten hun kostbare openbare ruimte anders in; er is daarbij steeds minder plek voor autoverkeer. Parkeerplekken worden schaarser en duurder en de reistijd naar onze hoofdstad zal oplopen. Dit zullen Purmerenders gaan merken, aangezien ze sterk gefocust zijn op Amsterdam (zie H3.1.2 Gebruikers).

Daarnaast zien we de trend dat in landelijke gebieden het autobezit juist toeneemt. Dat blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De afhankelijkheid van de auto in landelijke gebieden neemt toe omdat de afstanden tot voorzieningen, werk en het sociale netwerk steeds groter worden. Het verschil tussen platteland en de steden wordt steeds groter. Daarmee is men ruimtelijk op zoek naar plekken waar de overstap gemaakt kan worden van het landelijk mobiliteitssysteem (vaak de auto) op het stedelijk mobiliteitssysteem (OV of fiets). Dit kan op P+R-terreinen, treinstations en busstations, oftewel: hubs.

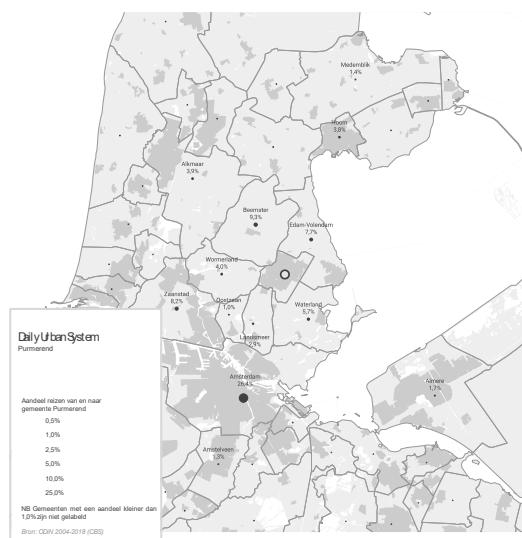
7.1.2 Gebruikers - Daily Urban System Purmerend

Sterke oriëntatie op Amsterdam

Een van de kenmerken van Purmerend is de sterke oriëntatie richting Amsterdam. Dit is terug te zien in het Daily Urban System van Purmerend (gebied waarbinnen de belangrijkste dagelijkse verplaatsingen zich afspelen). Veruit de meeste verplaatsingen van en naar gemeente Purmerend zijn gekoppeld aan de gemeente Amsterdam: 26,4%. Ook zijn er sterke relaties met Zaanstad (8,2%), Edam-Volendam (7,7%) en Waterland (5,7%).

Pendel richting het zuiden

De oriëntatie van de werkende Purmerenders ligt daarbij niet in deze stad zelf, maar allereerst in Amsterdam (33,7% van de werkende Purmerenders werkt in Amsterdam, 26,8% in Purmerend zelf). Werkend Purmerend is daarbij voornamelijk gericht op het zuiden.

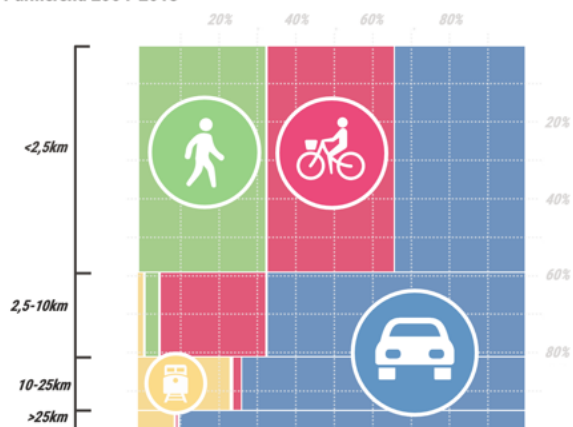


Veel korte ritten per auto, relatief weinig OV op lange afstand

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.

Purmerend 2004-2018

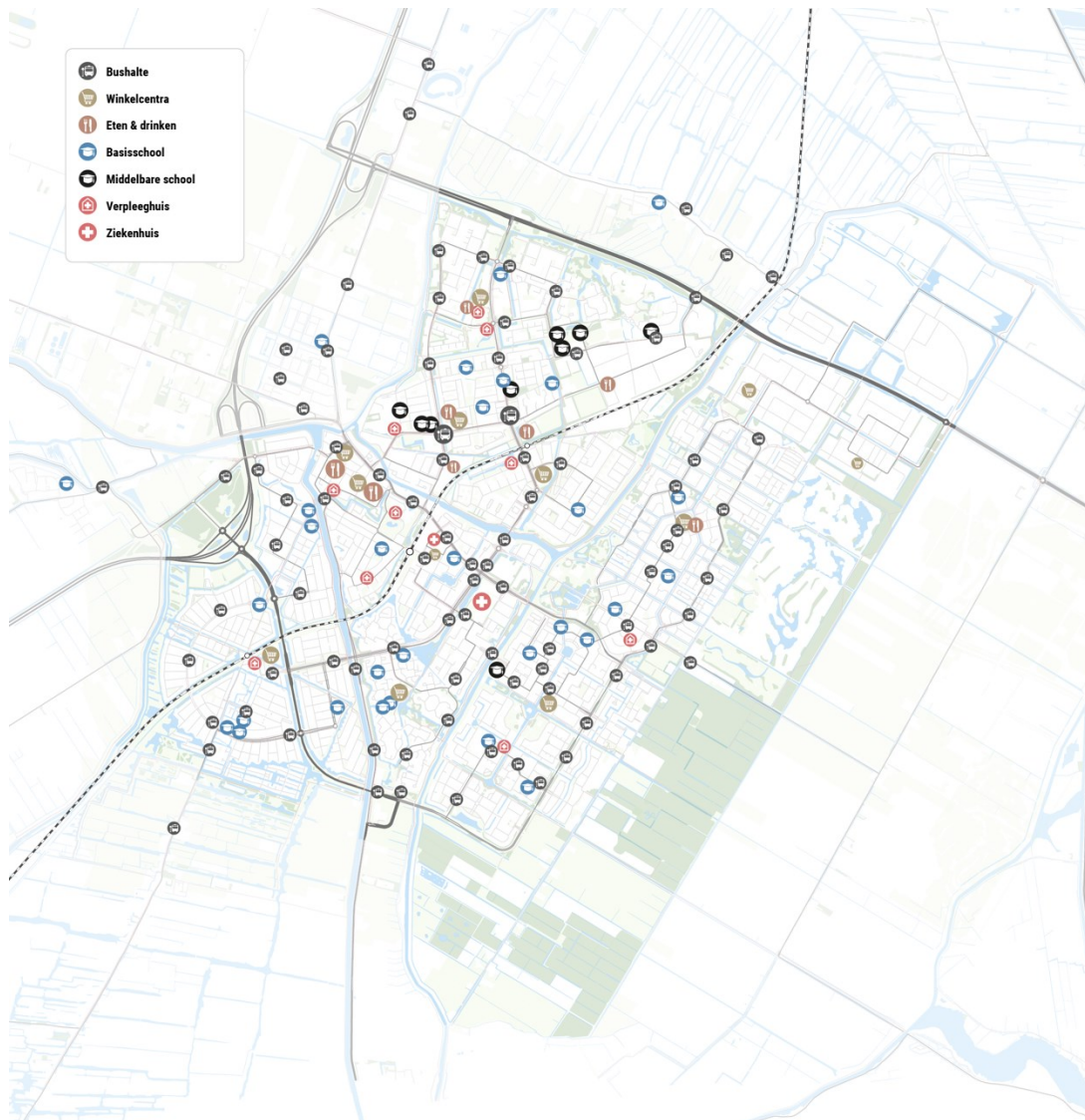


7.1.3 Netwerken

7.1.3.1 Te voet

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. Voor voetgangers zijn er momenteel regelmatig smalle stoepen te vinden met veel obstakels. De toegankelijkheid met een rolstoel, rollator of kinderwagen is soms beperkt. Ook zijn de voetpaden naar grote bestemmingen (station, winkelcentra) niet als continue looproute ontworpen. Trottoirs op bedrijventerreinen ontbreken soms of zijn van lage kwaliteit. Op een aantal bruggen in Purmerend (waaronder de Sluisbrug en Hoornsebrug) is er beperkte ruimte voor fietsers en voetgangers en op een deel van het voetgangersnetwerk is er geen eigen plek voor de voetganger, maar wordt er gelopen over fietspaden (o.a. Kanaaldijk, fietspad door De Gors). Het basisnetwerk ligt er, maar er ligt ruimte in het versterken 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 zou een kwalitatief hoogwaardig voetgangersgebied moeten worden, 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, 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.



Voorzieningen 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

7.1.3.2 Fiets

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 extra aandacht voor beheer en onderhoud nodig om de kwaliteit hoog te houden. Er ligt een goede doorfietsroute naar Amsterdam die de fietser langs het Noordhollandsch Kanaal begeleidt. Kansen liggen er nog in bijvoorbeeld een doorfietsroute naar Volendam.

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.

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. De lijnen die er te vinden zijn, bevinden zich met name langs waterwegen en richting de regio, maar lopen vaak stuk in en rondom het centrumgebied. Met name de routes naar de belangrijke bestemmingen - zoals binnenstad, station Purmerend, Tramplein – dienen een duidelijke routing te hebben. Zeker de route naar station Purmerend is nu nog niet herkenbaar vanuit meerdere windrichtingen.

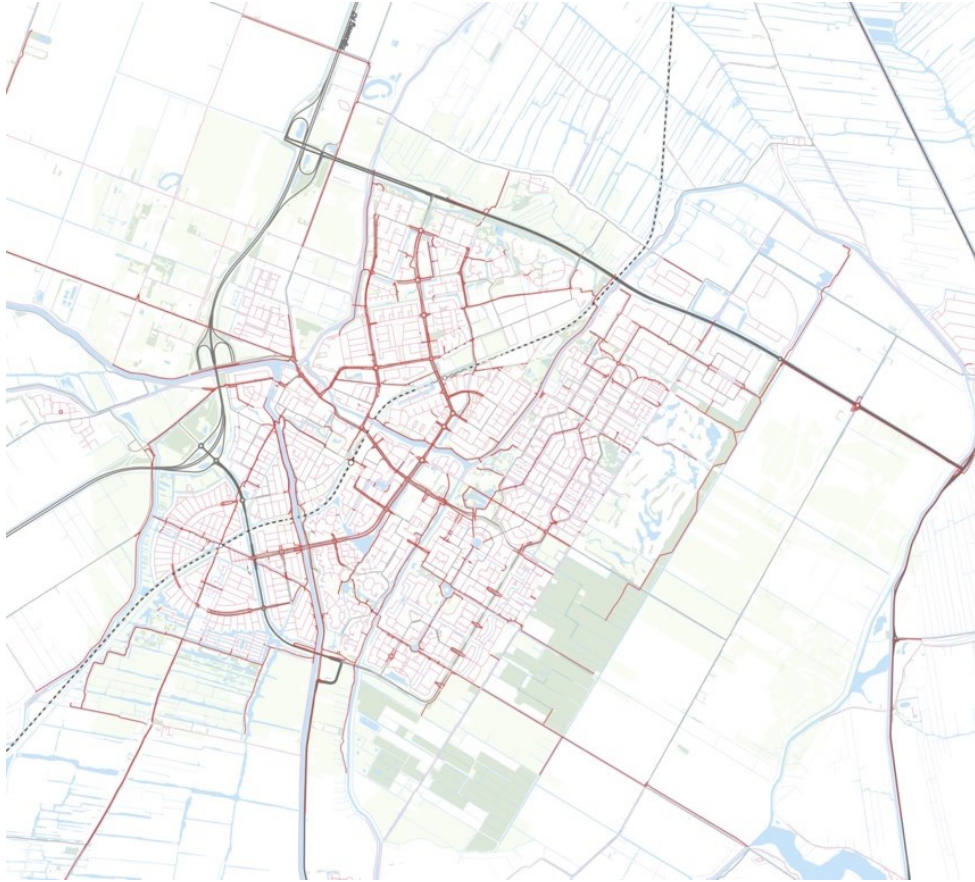
Basis niet overal op orde (veiligheid, kwaliteit en capaciteit)

Purmerend groeit en daarmee zal het de komende jaren alleen maar drukker worden op de fietspaden en -routes, waardoor er meer ruimte nodig is. Zowel op het fietspad, de wegen als opstelruimte bij verkeerslichten. Dat geldt niet alleen door het toenemend aantal fietsers, maar ook door een groeiende diversiteit: elektrische fietsen, kinderfietsen, grote bakfietsen, scootmobiels en scooters. Op verschillende plekken in het netwerk zal dat nu misschien nog gaan, maar wordt dat met een toenemende intensiteit en diversiteit steeds lastiger. Ook qua fietsstallingsmogelijkheden zal dat steeds uitdagender worden, bijvoorbeeld in het centrumgebied en bij OV-stations.

Op veel plekken delen fietsers de weg met bussen, vracht- en autoverkeer, dat vaak met een snelheid van 50 km/u rijdt. Op een deel van de wegen is er sprake van een parallelstructuur (zoals Grotenhuysweg). Naast dat de ventweg oncomfortabeler fietst (onder meer door klinkers) komt ook al het verkeer weer samen op de smallere bruggen. Deze menging van stromen in de vaak schaarse ruimte leidt zowel tot (gevoel van) onveiligheid als een slechtere comfortbeleving.

Rondom de historische binnenstad winst te boeken

Afgelopen jaren is er zichtbaar geïnvesteerd in de kwaliteit van het fietsnet in en rondom de binnenstad. Dat uit zich onder meer in een aantal fietsstraten en gekleurd asfalt. Tegelijk is de binnenstad van Purmerend nog niet ideaal voor fietsers. Waar de focus in de binnenstad zelf vooral ligt op de voetganger, ligt die in de ring om de binnenstad heen voornamelijk op de auto. 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. Daarnaast is er winst te boeken rond het faciliteren van fietsparkeren in en rond de binnenstad.



Fietspaden Purmerend



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



Deze fietser heeft moeite om de juiste route te vinden.



7.1.3.3 Openbaar vervoer

De spoorlijn Zaandam-Hoorn loopt centraal door Purmerend heen, met drie treinstations in Purmerend. De trein (sprinter) heeft een frequentie van 2x per uur per richting. Qua busnetwerk lopen er veel noord-zuid verbindingen, die bundelen aan de zuidkant van Purmerend, richting Amsterdam. Er zijn relatief weinig oost-west verbindingen. Via het bestaande netwerk is Amsterdam vanuit vrijwel heel Purmerend goed te bereiken, met om sommige lijnen een spitsfrequentie van 6-8 bussen per uur. Vooral Tramplein vormt een belangrijke knoop in het busnetwerk, dit is een belangrijke overstaptelek.

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 vortransportmiddel naar een OV-halte, maar Purmerend kan dat lopend af.

Het unieke busnetwerk is terug te zien in de reizigersaantallen: Het aantal busreizigers van/naar/binnen Purmerend is momenteel veel groter dan het aantal treingebruikers (2019: 6.000 reizigers/werkdag op drie stations, 36.000 reizigers/werkdag concessie Waterland). Purmerend heeft drie treinstations verdeeld over de stad, waar twee keer per uur een sprinter halteert. Station Purmerend heeft daarbij geen prominente plek. Het ontbreken van een Intercity-stop, de lage frequentie (2x per uur per richting), de relatieve onzichtbaarheid van station Purmerend en het huidige traject (Hoorn Kersenboogerd – Amsterdam Sloterdijk – Schiphol - Den Haag Centraal) zijn allemaal factoren die leiden tot lage reizigersaantallen. In veel gevallen is het busnetwerk een beter alternatief. Daarbij hebben het treinnetwerk en busnetwerk momenteel nagenoeg geen relatie met elkaar. Waar andere steden vaak OV-knooppunten hebben waar men overstapt van de snelle treinverbinding naar het stedelijke bussysteem, is dit in Purmerend zeer beperkt en vullen bus en trein elkaar amper aan. Trein en bus fungeren momenteel als vergelijkbare systemen met een verbinding naar – voornamelijk - Amsterdam. Een OV-knooppunt waar men kan overstappen van trein op bus (en vice versa) biedt met het huidige OV-systeem van Purmerend slechts beperkte meerwaarde.

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. De inrichting van het huidige netwerk brengt echter ook een aantal kanttekeningen met zich mee. Allereerst de schaalbaarheid: Kan het busnetwerk dit ook aan met groeiende inwoneraantallen? 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. Doordat bussen binnen Purmerend gebruik maken van dezelfde infrastructuur als auto en vrachtverkeer leidt dit tot vertragingen, afnemende betrouwbaarheid en toenemende reistijd. Andere keerzijde van het busnetwerk is de ruimtevrage op de wegen: De weg wordt nu vaak gedeeld met auto-, vracht- en fietsverkeer. Daarnaast is de snelheid op de wegen waar bussen rijden momenteel vrijwel altijd 50 km/u. Het gaat daarbij om relatief veel wegen, waarbij snelheidsverlaging naar 30 km/u (bijvoorbeeld om redenen van leefbaarheid en veiligheid) kan conflicteren met wens voor lage reistijden; de snelheid van de buslijnen zal hiermee naar beneden gaan waardoor het minder aantrekkelijk wordt om er gebruik van te maken.

Intern busnetwerk

Ook een 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 (lees: hoge snelheid). Enerzijds heeft dit als gevolg dat er veel minder oost-west of ringverbindingen zijn. Anderzijds wringen de eisen en verwachting van een lokaal busnet met die van een hoogwaardig en regionaal HOV-net, waarbij een lokaal net is gebaat bij korte loopafstanden tot de bushalte, en een HOV-net is gebaat bij langere loopafstanden (immers, minder stops leidt tot een snellere reistijd). Dit maakt dat lokaal vervoer vaak lastig te integreren valt met hoogwaardige en vaak regionale HOV-lijnen, wat terug te zien is in de huidige Purmerendse situatie: verschillende voorzieningen binnen Purmerend zijn vanuit de wijken slecht bereikbaar per OV.

- Knelpunten uit de vervolgstudie Toekomstbestendig HOV Purmerend (2022)

De **Probleemanalyse OV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam** door Arcadis uit 2020 heeft de volgende conclusie: “Op de corridor Purmerend Amsterdam is op basis van de geplande ruimtelijke ontwikkeling géén capaciteitsknelpunt verwacht op de hoofdcorridor van de bus langs het Noord-Hollands kanaal. Een systeemschaalsprong is hier niet nodig. Wel treden capaciteitsknelpunten op binnen het stedelijk gebied van Purmerend, op in ieder geval één van de vertakkingen van de buslijn. Het oude centrum is niet toegesneden op de groei van het OV, naast dat dit niet hand in hand gaat met de ambitie van de gemeente om minder gemotoriseerd verkeer rond de binnenstad te laten rijden.”. Op basis van deze conclusie is het vervolgonderzoek HOV Purmerend gestart en uitgevoerd door RHDHV. Zij hebben een uitgebreide analyse gedaan naar de knelpunten die zullen optreden en mogelijke oplossingen daarvoor. Specifieke knelpuntlocaties hieruit volgend, zijn de Gorslaan Zuid; Gorslaan Noord/ Churchillaan; Gedempte Where/ Waterlandlaan; Westerstraat; Laan der Continenten (rotondes); Verzetslaan Zuid; Jaagweg; en de Purmerenderweg



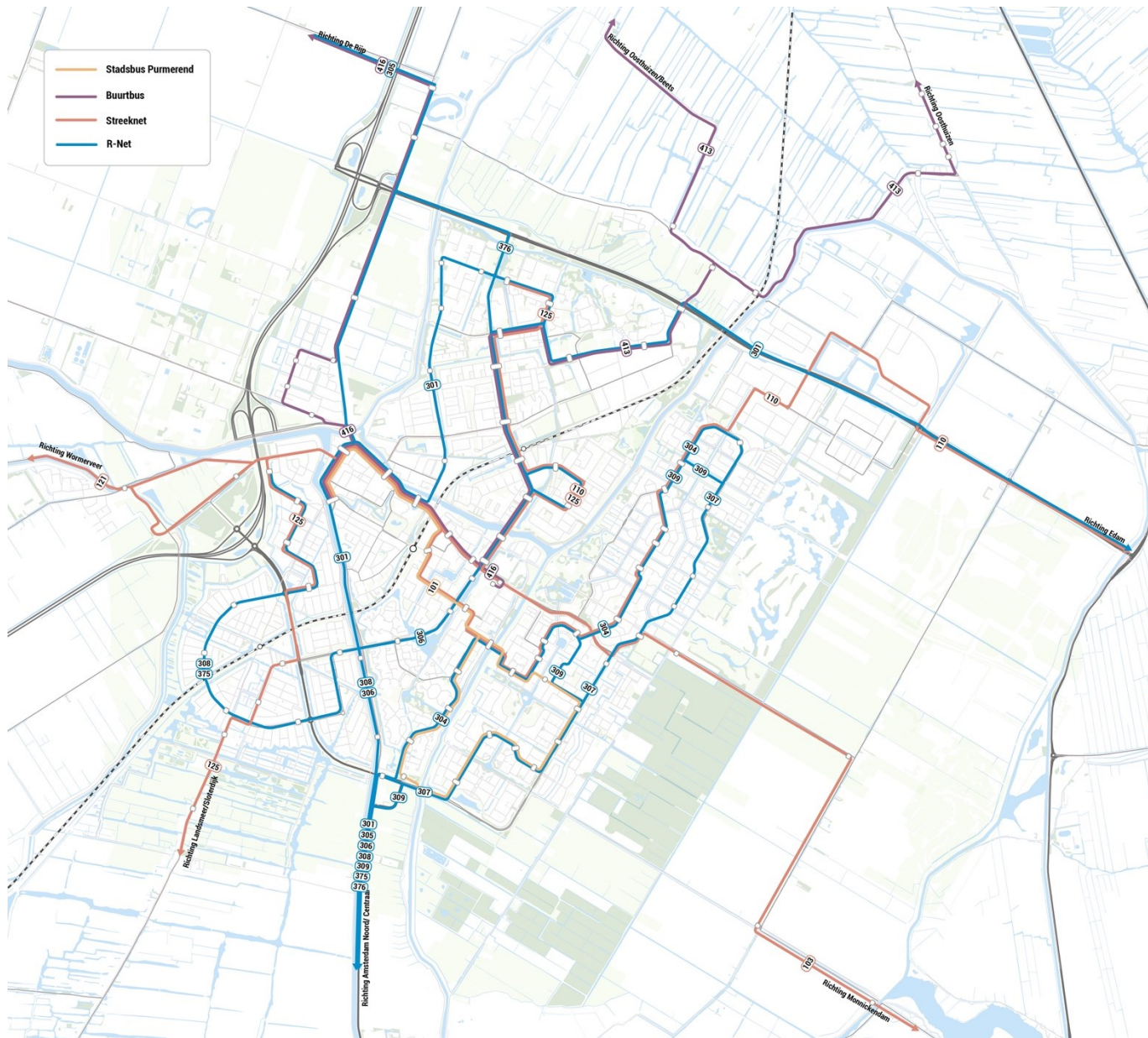
Figuur 3: Avondspits in 2040 om 17:00 en 18:00.



Figuur 13: Huidige knelpunten verkeersdoorstroming



Figuur 14: Knelpunten verkeersdoorstroming 2040

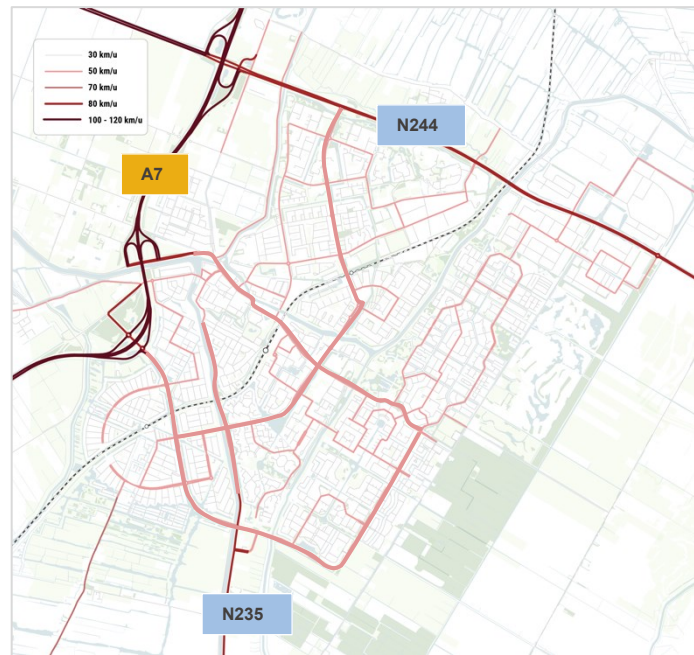


Huidig OV-netwerk Purmerend

7.1.4 Auto

7.1.4.1 Doorgaande verbindingen

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.



Een paar **kenmerken** van het autonetwerk op een rij:

- Drie uitvalswegen naar de regio zijn de A7, N235 en N244
- Er zijn drie aansluitingen op de A7: Purmerend-Zuid (4), Purmerend (5) en Purmerend-Noord / N244 (6)
- De oost-westverbindingen door de stad zijn:
 - o IJsselmeerlaan – Waterlandlaan – Purmersteenweg – Gedempte Where – Zuiddijk richting aansluiting A7-Purmerend
 - o Verzetslaan – Laan der Continenten richting aansluiting A7 Purmerend-Zuid
 - o N244
- De andere belangrijke verbindingen zijn:
 - o Salvador Allendelaan – Doctor J.M. Den Uyllaan – (spoor kruising) – Churchilllaan – Gorslaan – Aziëlaan
 - o Van Osweg / Grotenhuysweg – Verzetslaan
 - o Purmerenderweg (door Zuidoostbeemster)
 - o Neckerstraat – Oude Provincialeweg (vanaf binnenstad richting A7 Purmerend-Zuid)
 - o Jaagweg (N235)
- De N244 is in 2017 verbreed van 1 naar 2 rijstroken per rijrichting. De N244 heeft in totaal 5 aansluitingen, met Zuidoostbeemster en Purmerend, aan de oostkant van de A7.
- De Laan der Continenten is onderdeel van de N235 en verbindt de Jaagweg met de A7.

- De doorgaande wegen in de stad hebben één rijstrook per rijrichting. Uitgezonderd de opstelvakken bij verkeerslichten en rijstroken voor afslaande rijrichtingen.
- De 50 km/u-wegen in Purmerend vormen 1-op-1 het busnetwerk van de stad. Waar geen bussen rijden, geldt de maximaal toegestane snelheid van 30 km/u.
- Het spoor gaat dwars door Purmerend heen. Er is nog één gelijkvloerse kruising met het spoor bij de Churchilllaan. Dit zorgt voor wachtrijen wanneer er een trein passeert.
- De route van Salvador Allendelaan tot aan Gorslaan wordt gekenmerkt door de vele rotondes. De fietsers hebben hier voorrang.
- De route van Gorslaan naar Laan der Continenten wordt gekenmerkt door (grote) kruispunten met verkeerslichten (belangrijke ontsluiting richting regionale netwerk).

- **Gebruik**

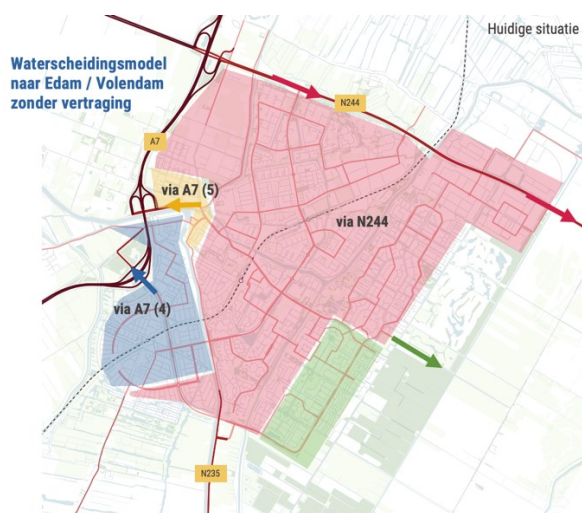
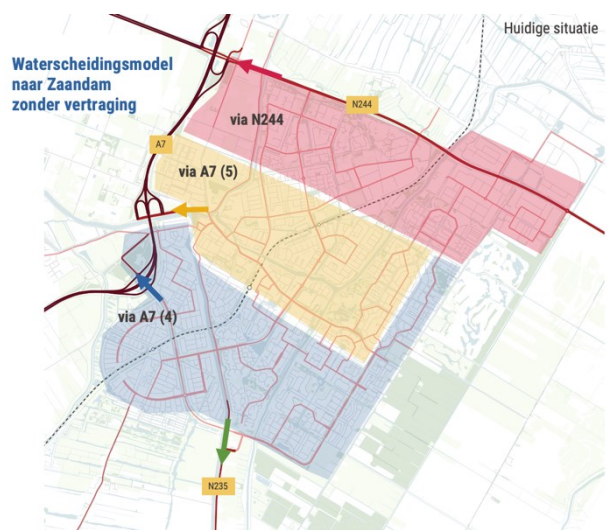
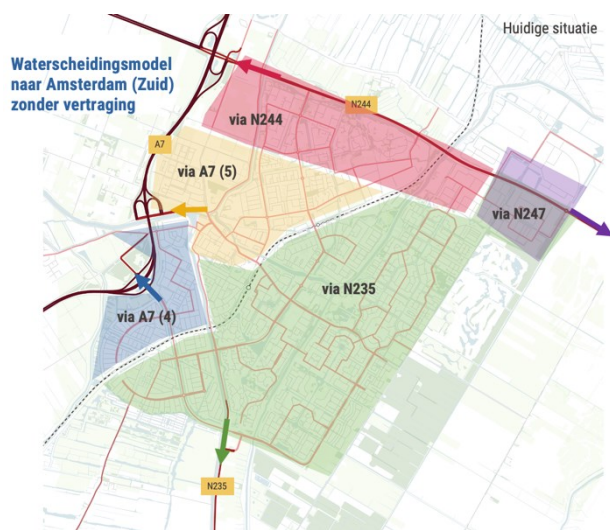
Purmerend heeft een intensief gebruikt autonetwerk. Een groot deel van het autonetwerk wordt tevens gebruikt door de vele busverbindingen die Purmerend rijk is. Dit betekent dat het busverkeer hinder kan ondervinden – en vertraging oploopt – als het autonetwerk overbelast is.

Uit de periodieke tellingen is op te maken dat Purmerend een ochtendspits kent (07.00 – 09.00 uur), het daarna enkele uren wat rustiger is en vanaf de middag weer geleidelijk drukker wordt. De middag (14.00 – 18.00 uur) is de drukste periode van de dag op het wegennet van Purmerend.

Zoals ook eerder aangegeven worden er veel korte ritjes gemaakt met de auto: 1/3 van alle ritten korter dan 2,5km.

Routekeuze

Er is een analyse gedaan naar het routeadvies van Google Maps op het moment dat er geen vertraging is, naar de bestemmingen Amsterdam-Zuid, Zaandam en Edam/Volendam (volgens eerdere analyse populaire bestemmingen). Deze analyse geeft inzicht in de verkeersstromen, zodat je hier ook op kunt sturen (niet op alle wegen zijn grote stromen even gewenst, denk aan centrumgebied, woonwijken). De figuren laten zien dat de bestemming bepalend is voor de routekeuze. De route naar Zaandam is zo goed als gelijk verdeeld naar de drie aansluitingen op de A7. Naar Amsterdam-Zuid wordt voornamelijk verwezen naar de N235 en richting Volendam wordt geadviseerd om door de stad heen te rijden naar de N244.



Het gebruik in de praktijk komt echter niet altijd overeen met de adviesroutes van Google Maps. Immers, bewoners kennen de routes, hebben hun voorkeuren en zullen zelden tot nooit gebruik maken van een dergelijk navigatiesysteem. Vanuit de historie is de route Waterlandlandlaan – Purmersteenweg – Gedempte Where de bekende route naar de A7 en wordt daarom nog vaak gebruikt. Ook voelt het gebruik van de N244 richting Zaandam en Amsterdam als omrijden, omdat je eerst naar het noorden rijdt.

De analyse laat echter wel de potentie zien dat er door routewijzigingen, de automobilist niet benadeeld zal worden in zijn reistijd, maar er wel minder doorgaand verkeer door het centrumgebied mogelijk is.

- 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). In de HOV-studie (RHDHV, 2022) worden een aantal specifieke knelpuntlocaties geduidt: Gorslaan Zuid; Gorslaan Noord/ Churchillaan; Gedempte Where/ Waterlandlaan; Westerstraat; Laan der Continenten (rotondes); Verzetslaan Zuid; Jaagweg;

Purmerenderweg. Op de Churchillaan is er een gelijkvloerse kruising met het spoor waardoor hier gewacht moet worden bij een passerende trein.

7.1.4.2 Verkeersintensiteiten

Door de groei van de stad, zullen de verkeersintensiteiten – zonder aanvullende maatregelen – verder toenemen. In onderstaande tabel wordt een vergelijking gemaakt tussen de cijfers van het basisjaar in het verkeersmodel (2014) en de prognose van 2030 zonder maatregelen.

Over het algemeen geldt dat de doorgaande wegen met circa 2.000 – 3.000 voertuigen per etmaal zullen toenemen. Dit zal een grote druk geven op de doorstroming aangezien de kruispunten deze toestroom niet aan zullen kunnen. Het gevolg is extra grote knelpunten en wachttijden op de drukkere tijdstippen van de dag.

Etmaalintensiteiten, beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld (bron: verkeersmodel)

	2014	2030 zonder maatregelen**
Beemsterbrug	14.400	16.100
Gedempte Where	18.300	19.900
Waterlandlaan (thv spoor)	16.500	16.400
Laan der Continenten (thv spoor)	24.200	27.300
N244 (aansluiting A7)	25.000*	37.700

*In 2014 was de N244 nog 1 rijstrook per rijrichting breed.

** Uitgangspunt: de reconstructie aan de A7 is voor 2030 uitgevoerd.

7.1.4.3 Verkeer door het centrumgebied

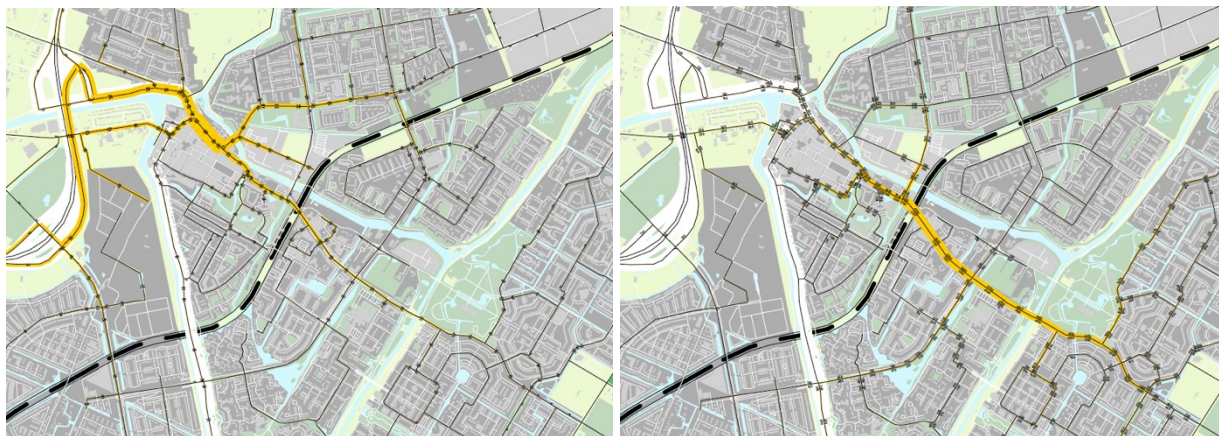
Het doorgaande autoverkeer en het bestemmingsverkeer in het centrumgebied is een belangrijk aandachtspunt. Er rijdt relatief veel autoverkeer door de binnenstad. In de toekomst zal dit zonder maatregelen alleen maar toenemen. Hierdoor komt de leefbaarheid, kwaliteit, veiligheid en oversteekbaarheid van het centrumgebied onder druk te staan.

Verkeer op de Gedempte Where

De linkerfiguur toont de 'selected link' van het verkeer op de Gedempte Where: Het toont waar het verkeer vandaan komt en waar het naar toe gaat. Er is een sterke relatie met de aansluiting op de A7 (in de toekomst de parallelbaan) en daarmee zowel met Weidevenne en de A7-zuid. In Purmerend komt het verkeer vanaf de Hoornselaan/ Van IJsseldijksestraat, Waterlandkwartier en de Waterlandlaan. Daarmee is te constateren dat vooral verkeer van/naar het centrumgebied over de Gedempte Where rijden. Oftewel: bestemmingsverkeer.

Echter, het kentekenonderzoek uit 2018 (*Onderzoek doorgaand verkeer binnenstad, Goudappel*) laat een sterkere verbinding tussen Waterlandlaan en aansluiting A7 zien dan de *selected link* uit het verkeersmodel. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat in de ochtendspits 35% van de voertuigen die langs

de binnenstad rijdt doorgaand verkeer is, in de avondspits ligt het percentage doorgaand verkeer op 26-29%.



FIGUUR 5: SELECTED LINK VAN GEDEMPTE WHERE (LINKS) EN WATERLANDLAAN (RECHTS) VOOR SITUATIE 2030 ZONDER MAATREGELEN. BRON: VERKEERSMODEL PURMEREND

Verkeer op de Waterlandlaan

De rechterfiguur toont de *selected link* van het verkeer op de Waterlandlaan. Daarin is te zien dat de Waterlandlaan voornamelijk een verbindende functie heeft tussen het centrumgebied (binnenstad, Wagenweggebied) enerzijds en het oosten van Purmerend anderzijds. De verbinding met de A7 is verwaarloosbaar. Dit betekent dat – op basis van de selected link uit het verkeersmodel - het voornamelijk lokaal verkeer is dat hier rijdt met korte afstanden; een doelgroep die mogelijk ook voor deze korte afstanden de fiets zou kunnen gebruiken. Met de voorgaande constatering (1 – Tot 35% doorgaand verkeer langs de binnenstad en 2 – veel lokaal verkeer met korte afstanden) lijkt er volop potentie te zijn voor het realiseren van minder verkeer op deze wegen.

**Colofon**

CONCEPT

22 augustus 2022

Studio Bereikbaar

Adres

Stationsplein 45 – E1.186

3013 AK Rotterdam

info@studiobereikbaar.nl

