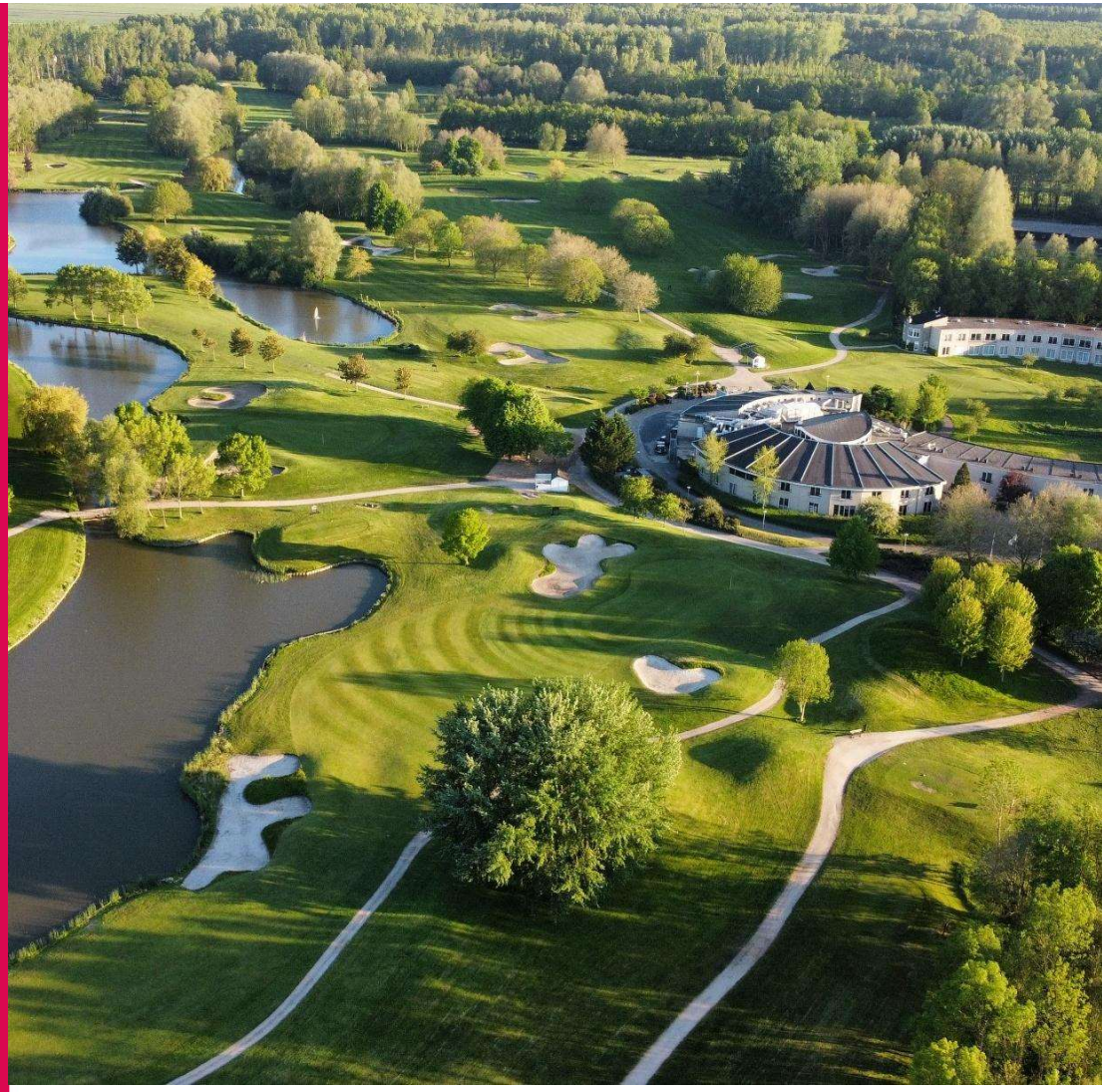
Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

MPvE Oostflank Purmerend

Definitief

14 oktober 2025



Colofon

Leeswijzer

Dit MPvE bestaat uit een korte inleiding in Hoofdstuk 1, waarna in Hoofdstuk 2 direct wordt gestart met de conclusie: het MPvE. In Hoofdstuk 2 worden de mobiliteitsambities, en de daarbij horende eisen wensen en randvoorwaarden weergegeven. Vervolgens worden in de Hoofdstukken 3 t/m 6 de achterliggende analyses behandeld als achtergrondinformatie.

Titel Rapport: Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) Oostflank Purmerend

Opdrachtgever: Gemeente Purmerend en Vervoerregio Amsterdam

Projectleiding opdrachtgever: Gemeente Purmerend: [redacted]

Vervoerregio Amsterdam: [redacted]

Projectteam Goudappel: [redacted]

Kenmerk: 018068.20250606.R1.04

Status: Definitief

Datum: 14 oktober 2025

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Mobiliteitsprogramma van Eisen	6
3	Gebiedsontwikkeling	28
4	Mobiliteitsopgaven	35
5	Beleidsambities	50
6	Mobiliteitsbehoefte	54

1. Inleiding



Het Mobiliteitsprogramma van Eisen

Inhoud van het MPvE

Wat is het MPvE?

Een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) is een bundeling van uitgangspunten gericht op mobiliteit voor een bepaalde gebiedsontwikkeling. Voor de ontwikkeling Oostflank Purmerend is een gedragen MPvE opgesteld, gebaseerd op input uit verschillende werksessies. Vakspecialisten vanuit de gemeente Purmerend en andere betrokken stakeholders (o.a. Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, ontwikkelaars, woningbouwcorporaties, Fietsersbond) hebben hieraan deelgenomen.

Tijdens de werksessies zijn gesprekken gevoerd over de uitgangspunten met betrekking tot mobiliteit voor de gebiedsontwikkeling. Deze uitgangspunten zijn onder te verdelen in vier typen:

1. **Ambities**: wat willen we waarmaken met de gebiedsontwikkeling?
2. **Eisen**: welke toetsbare eisen worden aan de ontwikkelende partijen gesteld om de ambities te kunnen behalen?
3. **Wensen**: welke aanvullende wensen kunnen bijdragen aan het behalen van de ambitie?
4. **Randvoorwaarden**: welke randvoorwaarden moeten door de betreffende overheden worden ingevuld om de ambitie te kunnen behalen?

Het MPvE is een zelfstandig document. Op basis van het MPvE wordt een module Mobiliteit opgesteld die onderdeel wordt van het Masterplan Oostflank.

Waarom een MPvE?

Met het opstellen van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) voor een gebiedsontwikkeling krijgt mobiliteit aan de voorkant van de planvorming een belangrijke rol in de gebiedsontwikkeling.

Met het MPvE wordt mobiliteit op een integrale wijze onderzocht en worden de kansen en uitdagingen verkend. Het MPvE vormt zo een uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling en vormt een basis voor de verdere ruimtelijke uitwerking.

Het fundament van het MPvE

De basis van het MPvE vormen de bestaande visies en beleidsstukken van:

- Gemeente Purmerend
- VRA (Vervoerregio Amsterdam)
- Provincie Noord-Holland

De genoemde uitgangspunten in deze documenten vormen de ruggengraat van het MPvE.

De beleidsambities zijn tijdens het proces geïnventariseerd en aangevuld en vervolgens vertaald naar uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Oostflank waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke context en wensen vanuit de betrokken stakeholders.

Het MPvE als uitgangspunt voor planuitwerking

De mobiliteitseisen in het MPvE vormen een belangrijk inhoudelijk kader voor de verdere uitwerking van gebiedsontwikkeling. Deze eisen zijn richtinggevend en geven aan wat nodig is om de gestelde ambities op het gebied van mobiliteit te realiseren. Daarom vormen deze eisen het uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het plan. Tegelijkertijd vindt in de verdere planuitwerking een integrale afweging plaats tussen verschillende relevante (ruimtelijke) thema's en belangen. Dit betekent dat het in sommige gevallen, na zorgvuldige afweging en onderbouwing, mogelijk kan zijn om gemotiveerd af te wijken van specifieke eisen uit het MPvE. In het vervolgproces zullen de kaders vanuit het MPvE dan ook worden vertaald naar concrete en uitvoerbare oplossingen, waarbij wordt gewogen welke oplossingen het beste passen binnen het geheel van de planvorming.

2. Mobiliteits Programma van Eisen

Ambities, eisen, wensen en randvoorwaarden



Uitwerking MPvE

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de mobiliteitsambities voor Oostflank Purmerend. Deze beschrijving vormt een overzicht van de relevante ambities opgehaald uit de inventarisatie van de huidige mobiliteitskwaliteit, beleidsanalyse en werksessie met de stakeholders. De analyses komen vanaf hoofdstuk 3 aan bod.

Slimme mobiliteitswiel als kapstok

In het MPvE wordt mobiliteit benaderd op een integrale wijze. Daarom is het 'Slimme Mobiliteitswiel' gebruikt als kapstok. Hierin komen verkeerskundige én ruimtelijke aspecten in samenhang tot hun recht. De structuur van dit hoofdstuk is daarom geordend aan de hand van de vijf thema's van het Slimme Mobiliteitswiel:

1. Verstedelijkingskeuzes (verdichten): afstemming mobiliteit met ruimtelijke verdichting en functiemenging
2. STOMP-netwerken (verbinden): goede aansluitingen op omliggende mobiliteitsnetwerken
3. Mens centraal in de openbare ruimte (veraangenamen): aantrekkelijke omgeving
4. Mobiliteits-services & hubs (verknopen): aanbieden van deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen
5. Gedragsbeïnvloeding (verleiden): o.a. met passende parkeernormen

Op de volgende pagina's volgt per thema steeds een beschrijving van de ambities. Daarna volgt per thema een overzicht van de eisen, wensen en randvoorwaarden (Rvw) in tabelvorm als vertaling van de mobiliteitsambities.

Op elk van deze thema's zijn maatregelen nodig om het gewenste mobiliteitsgedrag te bewerkstelligen. Door op alle thema's maatregelen te nemen versterken deze elkaar.

Per thema zijn allereerst de ambities omschreven. De ambities gelden als input voor de uiteindelijke ruimtelijke opzet van de gebiedsontwikkeling.

De ambities, eisen, wensen en randvoorwaarden zijn onderverdeeld bij het thema waar deze het best passen. Binnen de thema's wordt ook gebruik gemaakt van sub thema's, zoals de ordening aan de hand van het STOMP-principe binnen het thema 'Verbinden'.



Met de beschrijving van de eisen en wensen geeft de gemeente een kader mee aan de ontwikkelende partijen om in een vervolgstadium van de planontwikkeling verder in te vullen en uit te werken. Voor het realiseren van de randvoorwaarden staat de gemeente of een andere betrokken regionale overheid aan de lat.



Het 'Slimme Mobiliteitswiel'

Definities

- **Ambitie:** beschrijving van de doelen binnen Oostflank Purmerend op hoofdlijnen
- **Eis:** toetsbare eis die wordt gesteld aan de ontwikkelende partijen om de ambitie te kunnen behalen (punt waar het plan aan moet voldoen)
- **Wens:** kan bijdragen aan het behalen van de ambitie (punt waar de ontwikkelende partijen bij voorkeur aan voldoen)
- **Randvoorwaarde (Rvw):** moet door de gemeente of een andere overheid worden ingevuld om de ambitie te behalen (vaak buiten het plangebied)

De invulling van de eisen en wensen is de verantwoordelijkheid van de gemeente en projectontwikkelaars samen (ontwikkelende partijen). De gemeente en eventueel betrokken regionale overheden zijn verantwoordelijk voor de invulling van de randvoorwaarden.

Oostflank Purmerend: realistisch hoog ambitieniveau

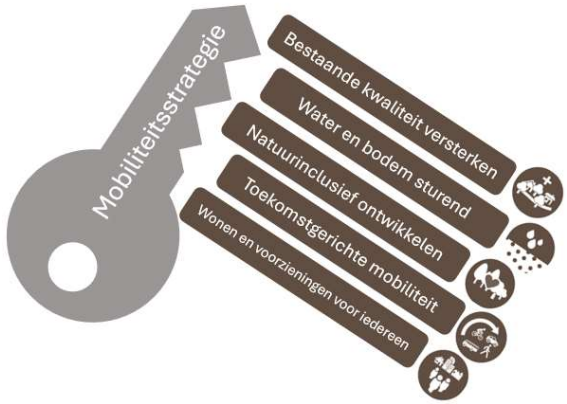
Hoog ambitieniveau essentieel voor ontwikkeling

Vanuit de analyse (zie hoofdstukken 3-6) is het duidelijk dat er een wezenlijk ander mobiliteitsgedrag (mobiliteitstransitie) noodzakelijk is om de ontwikkeling van Oostflank Purmerend mogelijk te maken. Er is in de toekomst onvoldoende capaciteit beschikbaar op het verkeersnetwerk rondom de Oostflank om de groei aan mobiliteit volgens het huidige mobiliteitsgedrag in Purmerend te accommoderen. Uit de analyse blijkt dat er zonder ontwikkeling van de Oostflank in de toekomst al knelpunten ontstaan op het regionale verkeersnetwerk, wat voor automobilisten mogelijk tot extra reistijd leidt. Met de realisatie van de ontwikkeling Oostflank neemt de druk op deze knelpunten op het provinciaal wegennet verder toe. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de bereikbaarheid van de Oostflank, maar ook voor de omliggende regio.

Een hoog ambitieniveau voor de te nemen mobiliteitsmaatregelen in de Oostflank, gericht op zoveel mogelijk gebruik van duurzame vormen van mobiliteit, is daarom nodig om de ontwikkeling op een acceptabele manier mogelijk te maken. Een mobiliteitstransitie is hiermee geen doel op zich, maar een middel en randvoorwaarde om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Invulling van ambities voor de Oostflank

Om invulling te geven aan dit hoge ambitieniveau voor Oostflank Purmerend hebben we in een ambitiesessie met een uiteenlopende groep aan stakeholders op de 5 thema's van het slimme mobiliteitswiel verdergaande ambities geïnventariseerd. Vervolgens zijn deze ambities verwerkt op conceptbeelden vertaald naar concrete eisen, wensen en randvoorwaarden per thema. Dit biedt een kader om in de Oostflank duurzaam mobiliteitsgedrag te realiseren.



Een duurzame mobiliteitsstrategie is geen doel op zich, maar werkt als een sleutel voor het behalen van ontwikkelprincipes voor de gebiedsontwikkeling.

Vanaf moment 1 duurzame mobiliteit aanwezig

De Oostflank wordt niet in 1 dag gebouwd. In de fasering zal in stappen worden ontwikkeld richting het eindbeeld. De ambities en bijbehorende eisen, wensen en randvoorwaarden zijn uitgewerkt voor het eindbeeld. Voor de eerste stappen in de fasering is het belangrijk dat de inhoudelijke ambities al vanaf het eerste moment zoveel mogelijk een plek krijgen in de uitwerking van gebiedsontwikkeling. Met duurzame mobiliteit moet je namelijk vroeg beginnen als je echt een gedragsverandering wilt realiseren in de gewoontes van inwoners. Het moment dat inwoners zich ergens nieuw gaan vestigen is namelijk het moment waarop nieuwe gewoontes worden aangeleerd. Om duurzaam mobiliteitsgedrag onderdeel te maken van deze gewoontes, dient aan de voorkant van de ontwikkeling hier dus al rekening mee te zijn gehouden. In elke vorm van communicatie met toekomstige bewoners moet de duurzame insteek van de ontwikkeling naar voren komen.

Rode draad MPvE: realistisch ambitieus.

Om de ontwikkeling van Oostflank Purmerend mogelijk te maken moet sterk worden ingezet op duurzame mobiliteit. Op korte verplaatsingen worden lopen en fietsen de voorkeursmodaliteiten. Voor de regionale verplaatsingen speelt het OV een belangrijke rol. Hierdoor wordt minder autoverkeer gegenereerd, en wordt de druk op het omliggende wegennet geminimaliseerd. Wel moet er rekening gehouden worden met de Purmerends context. Het ambitieniveau moet wel realistisch zijn.

Ambities Verdichten

Input uit de ambitiesessies



Golfbaan

Wonen
We zetten in op realisatie van hoge dichtheden dichter bij de bestaande stad dan in gebiedsvisie is aangegeven. Dit in verband met de verplaatsingen naar de stad, het onderdeel worden van de Oostflank van Purmerend en het benutten van bestaande voorzieningen door nieuwe bebouwing.

De hoge dichtheden moeten worden gekoppeld aan een nieuwe (H)OV-lijn. Nabij de halte-locaties wordt dichtheden verder verhoogd om OV-gebruik hier optimaal te stimuleren.

Bij alle dichtheden is het nodig om vanaf moment 1 te sturen op het stimuleren van duurzame mobiliteit. Dat betekent dat OV-haltes al snel aangelegd moeten worden, om hoogwaardige alternatieven voor de auto te bieden. In de fasering is het daarom vanuit mobiliteit logisch om te starten met de gebieden met hoge dichtheden.

Wat betreft type woningen zetten we in op een mix van verschillende type woningen. Deze typen worden niet geconcentreerd, maar juist gemengd om sociale cohesie te bereiken. In gebieden met hoge dichtheden zetten we meer in op een wat hoger aandeel betaalbare woningen, in verband met het lagere autobezit- en gebruik van bewoners van deze woningtypen.

Voorzieningen:
We geven voorkeur voor 2 kleinere voorzieningenclusters in de wijk om te zorgen voor stimulans om dagelijkse verplaatsingen naar supermarkt/zorg/ maatschappelijke voorzieningen zoveel mogelijk te voet of met de fiets af te leggen. Randvoorwaarde is wel dat onderzocht moet worden of er ook voldoende draagvlak is in dit gebied om te zorgen voor economisch vitale clusters. Deze clusters zorgen voor reuring en levendigheid als wijkcentra.

De voorzieningenclusters hebben vooral een functie voor de Oostflank. Door deze voorzieningen te realiseren wordt voorkomen dat toekomstige bewoners voor dagelijkse voorzieningen verplaatsingen naar buiten de wijk moeten gaan maken.

Voor de IKC's geldt hetzelfde. We willen een spreiding over het gebied voor zo kort mogelijke afstanden voor verplaatsingen van/naar de IKC's. Een mogelijke middelbare school heeft een meer regionale functie waarvoor vooral fiets- en OV- bereikbaarheid een belangrijke rol speelt.

Nabijheid werkgelegenheid:
Op de golfbaan wordt een beperkte hoeveelheid werkgelegenheid gecreëerd met de toevoeging van lokale voorzieningen. Er wordt niet ingezet op de realisatie van grootschalige werkgelegenheid. Wel zetten we in op het realiseren van flexwerkplekken indien de markt zich hiervoor dient. Deze bieden toekomstige bewoners van de golfbaan de mogelijkheid om nabij de eigen woning te werken, en kan daarmee verplaatsingen naar buiten de wijk te voorkomen.

Ambities Verdichten

Input uit de ambitiesessies



Purmer-Zuid Zuid

Wonen
In Purmer-Zuid Zuid zetten we in op hoge dichtheid langs de Verzetslaan, nabij de OV-halte. Het OV is daarmee voor een grote groep inwoners van het deelgebied een zeer aantrekkelijke optie. Voor ontwikkeling nabij de Verzetslaan vormen de sociale veiligheid en leefbaarheid aandachtspunten, omdat de weg een relatief drukke ontsluitingsroute voor autoverkeer is en blijft. Het is daarom extra belangrijk om van het deelgebied een prettige woonomgeving te maken.

Langs de Westerweg wordt ingezet op lage dichtheden om het polderlint karakter te behouden. De overgang van hoge dichtheid naar lage dichtheid moet een gezellige plek zijn waar ruimte voor ontmoeten is om te zorgen voor sociale cohesie. De hoge bebouwing in gebied met hoge dichtheden kan fungeren als geluidswal van de Verzetslaan zodat de bosrand een rustig plek blijft met goede ecologie en ruimte voor recreëren.

Ook in Purmer-Zuid Zuid willen we inzetten op een mix van verschillende type woningen die niet geconcentreerd maar gemengd worden. Ook hier geldt dat bij de hoge dichtheden nabij de (H)OV-halte een relatief hoger aandeel betaalbare woningen wordt gerealiseerd, om optimaal te profiteren van het lagere autobezit bij deze typen woningen.

Voorzieningen:
In Purmer-Zuid Zuid zullen nieuwe voorzieningen beperkt draagvlak hebben. Daarom willen we inzetten op de verbinding van dit gebied met de huidige stad om de bestaande voorzieningen goed bereikbaar te maken. Om te sturen op het zo duurzaam mogelijk faciliteren van deze verplaatsingen naar de voorzieningen is het nodig om vanuit Purmer-Zuid Zuid voor lopen en fietsen op aantrekkelijke en directe wijze aan te sluiten op het bestaande netwerk richting de voorzieningen clusters. Met name winkelcentra Meerland en De Gors dienen hierbij goed bereikbaar te zijn voor fietsers.

De voorzieningen die in Purmer-Zuid Zuid worden gerealiseerd hebben een lokaal karakter. We zetten zo min mogelijk in op de realisatie van voorzieningen die een verkeersaantrekkende werking hebben.

De voorzieningen die in Purmer-Zuid Zuid worden ontwikkeld worden geclusterd om een wijkcentrum te creëren.

Nabijheid werkgelegenheid:
In Purmer-Zuid Zuid wordt een beperkte hoeveelheid werkgelegenheid gecreëerd met de toevoeging van lokale voorzieningen. Er wordt niet ingezet op de realisatie van grootschalige werkgelegenheid. Wel zetten we in op het realiseren van flexwerkplekken. Deze bieden toekomstige bewoners van het gebied de mogelijkheid om nabij de eigen woning te werken, en kan daarmee verplaatsingen naar buiten de wijk te voorkomen.

Ambities Verbinden

Input uit de ambitiesessies

Verbinden

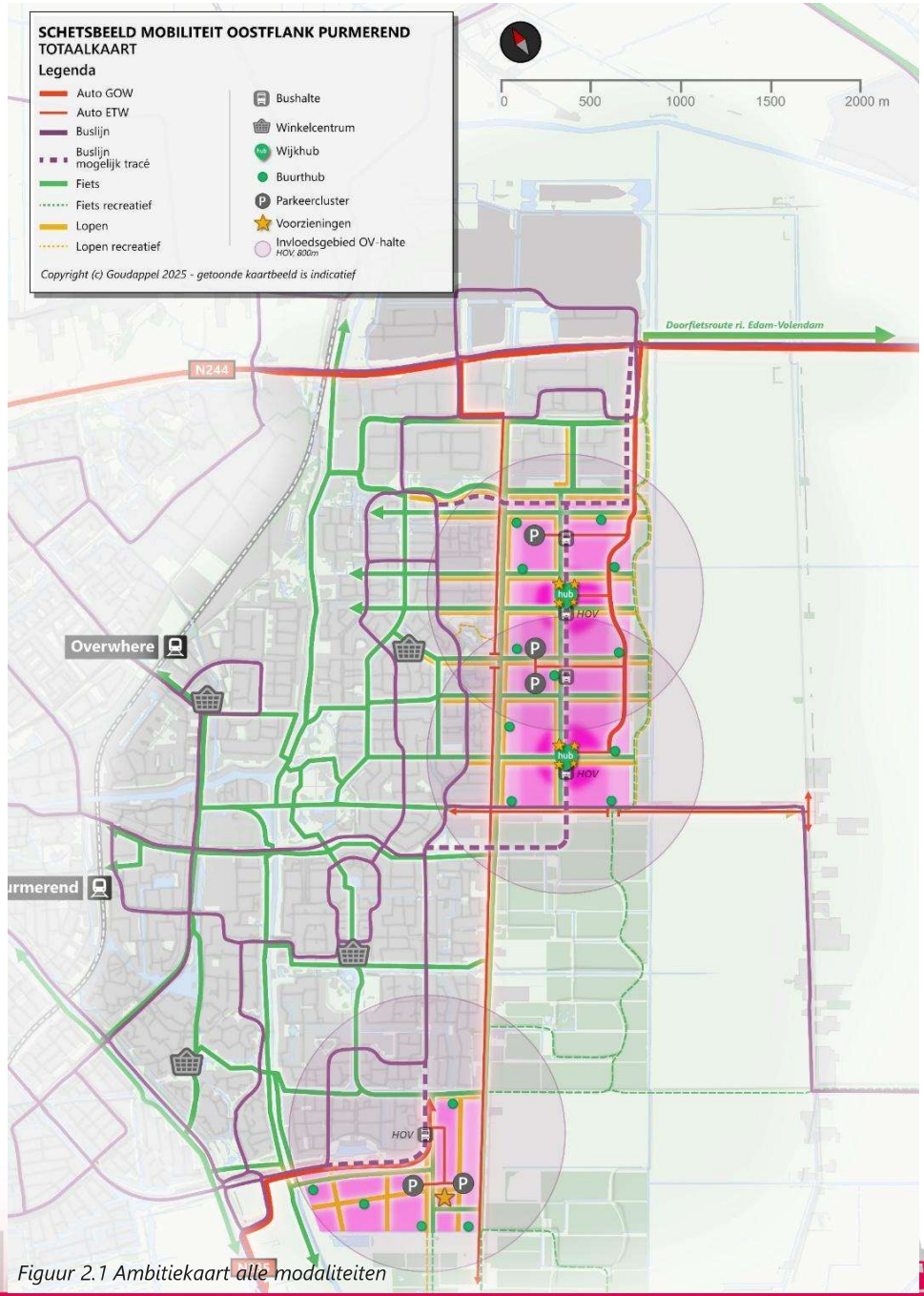
Om een toekomstbestendige en duurzame mobiliteit in de Oostflank te realiseren, zetten we in op een samenhangend netwerk voor voetgangers, fietsers, Ov-gebruikers en automobilisten.

Op het schetsbeeld hiernaast is een visuele vertaalslag gemaakt van de ambities die zijn opgehaald voor de netwerken. Deze visualisatie geeft een indicatie van een mogelijke invulling van de ambities die in dit MPvE worden toegelicht. De visualisatie vormt nadrukkelijk niet het finale ontwerp van de ruimtelijke invulling van de Oostflank.

Per modaliteit is in het schetsbeeld het netwerk gevisualiseerd voor het golfbaan terrein en Purmer-Zuid Zuid. Daarnaast is ook afgebeeld hoe deze netwerken aansluiten op de omliggende netwerken in bestaand Purmerend. Eveneens zijn specifieke voorzieningen zoals bushaltes, voorzieningenclusters, hubs en invloedsgebieden van de (H)OV haltes weergegeven.

Met de verschillende kleuren paars ie een indicatie gegeven van de ruimtelijke dichtheden. Voor het golfbaan terrein zijn de hoge dichtheden ronde de wijkcentra te zien, de lage dichtheden langs Westerweg en de oostzijde, en middelhoge dichtheden daartussen. In Purmer Zuid-Zuid is de lage dichtheid te zien langs de Westerweg en de middelhoge dichtheden langs de Verzetslaan.

Op de volgende pagina's zijn de schetsbeelden per modaliteit weergegeven.



Figuur 2.1 Ambitiekaart alle modaliteiten

Ambities Verbinden

Input uit de ambitiesessies



Verbinden: Voetganger

Het aantrekkelijk faciliteren van lopen in de Oostflank draagt bij aan een prettige leefomgeving. Voetgangersverbindingen vormen in ketenverplaatsingen vaak de first- of last-mile naar bestemmingen, maar vervullen ook dagelijkse verplaatsingen en recreatieve verplaatsingen. Om daarop in te spelen is het belangrijk om een kwalitatief goed netwerk te creëren bestaande uit verschillende categorieën.

Basisnetwerk

Een fijnmazig netwerk met een maaswijdte van circa 100 zorgt ervoor dat alle bestemmingen met elkaar verbonden zijn. Routes in het basisnetwerk worden overzichtelijk en direct vormgegeven, met een (sociaal) veilige inrichting en voldoende verlichting. Ze zijn comfortabel, voor iedereen toegankelijk, obstakelvrij en zijn voorzien van groen. We zetten hierop in omdat we lopen willen stimuleren als primaire mobiliteitsvorm voor korte afstanden, wat bijdraagt aan een gezonde en toegankelijke leefomgeving.

Plusnetwerk

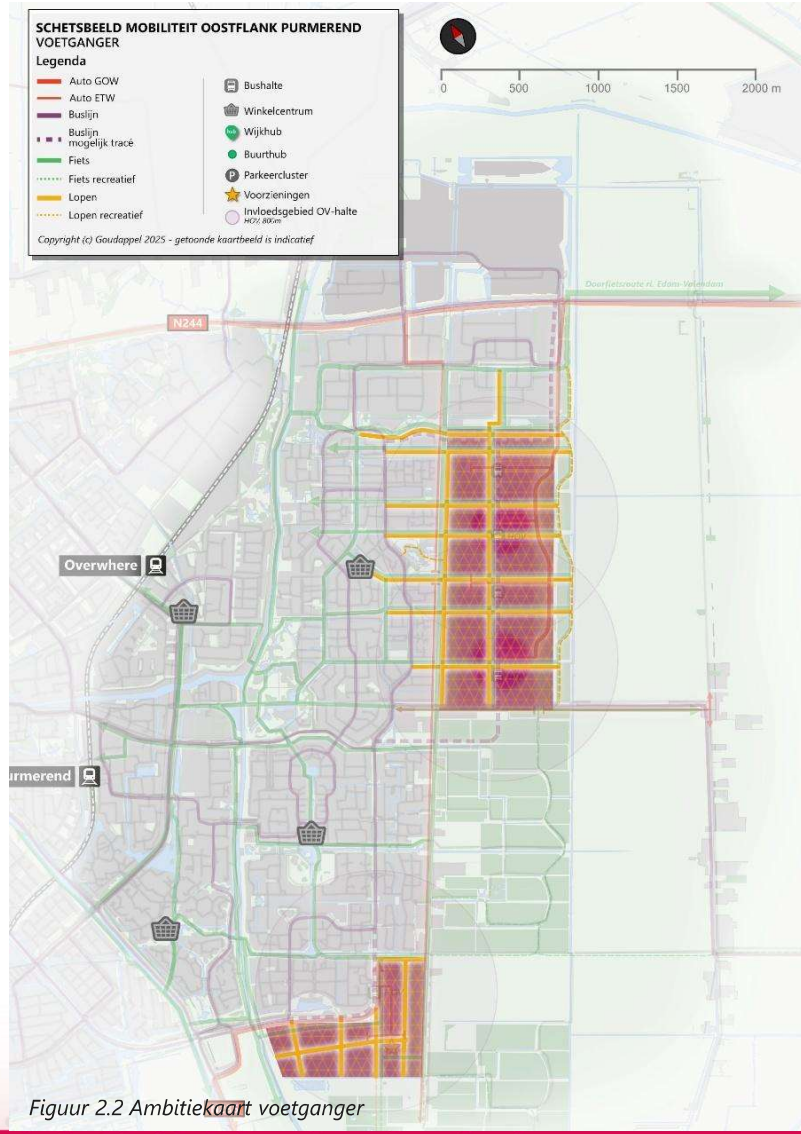
De belangrijkste verbindingen maken deel uit van het plusnetwerk met een nog hogere kwaliteit. Dat uit zich onder andere in extra brede, hoogwaardig ingerichte voetpaden. Het plusnetwerk verbindt belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar en wordt intensiever gebruikt dan de routes in het basisnetwerk.

De belangrijke loopverbindingen zijn gedurende de hele dag sociaal veilig en comfortabel. Hiermee zorgen we ervoor dat lopen niet alleen functioneel is, maar ook prettig en aantrekkelijk, waardoor meer mensen ervoor kiezen om zich te voet te verplaatsen.

Daarmee zijn er in heel Oostflank Purmerend directe loopverbindingen richting de verschillende interne voorzieningen en de (H)OV-knopen in/nabij het gebied. Ook richting Purmer-Noord (vanuit de golfbaan) en Purmer-Zuid (vanuit Purmer-Zuid Zuid) zijn fijnmazige verbindingen van belang, om ook voorzieningen buiten de ontwikkellocatie aantrekkelijk bereikbaar te maken voor voetgangers. Daarbij wordt ingezet op een goede oversteekbaarheid van huidige barrières (Westerweg met watergangen ernaast vanuit de golfbaan, de Verzetslaan vanuit Purmer-Zuid Zuid).

Recreatief netwerk

Naast de functionele routes zijn er ook recreatieve routes van, naar en in de groen en blauwgebieden. Zo zijn er aantrekkelijke en logische verbindingen met het Purmerbos. Hierbij staat de beleving van de routes centraal.



Figuur 2.2 Ambitiekaart voetganger

Ambities Verbinden

Input uit de ambitiesessies



Verbinden: Fiets

Fietsen is een belangrijk en duurzaam vervoermiddel voor de Oostflank. We zetten in op een robuust netwerk dat zowel functionele als recreatieve verbindingen biedt, zodat fietsen een volwaardig en aantrekkelijk alternatief wordt voor de auto.

Hoofdfietsnetwerk

Het hoofdfietsroutenetwerk vormt de basis van het fietsnetwerk in de Oostflank. Met een fijnmazige structuur van circa 300 meter biedt het netwerk snelle en veilige verbindingen in de Oostflank, bijvoorbeeld naar de wijkcentra, (H)OV-haltes en bassischolen. Daarnaast biedt dit netwerk verbindingen met bestaand Purmerend en de voorzieningen, middelbare scholen en OV-knopen.

Vanuit de golfbaan vormen de Westerweg en de Purmerenderweg aantrekkelijke bestaande verbindingen voor het hoofdfietsnetwerk. De wegen wordt geknipt voor gemotoriseerd verkeer om zo de intensiteiten op de wegen te beperken en aantrekkelijke en veilige fietsroutes te creëren. Daarnaast zijn verbeteringen in (onder andere) de sociale veiligheid van de bestaande fietsroutes (en specifiek bij het Leeghwaterpark) zijn randvoorwaardelijk om de Purmerenderweg als kwalitatieve fietsroute richting het centrum te laten fungeren. Vanuit Purmer-Zuid Zuid wordt verbinding gezocht over de Purmerringvaart, richting het Oudelandsdijkje en de Vurige Staart.

Fietspaden liggen bij voorkeur langs groenstroken en autoluwe routes, waardoor fietsen comfortabel en sociaal veilig is. We zetten hierop in omdat een goed verbonden fietsnetwerk bijdraagt aan een duurzamere en gezondere mobiliteit in de Oostflank.

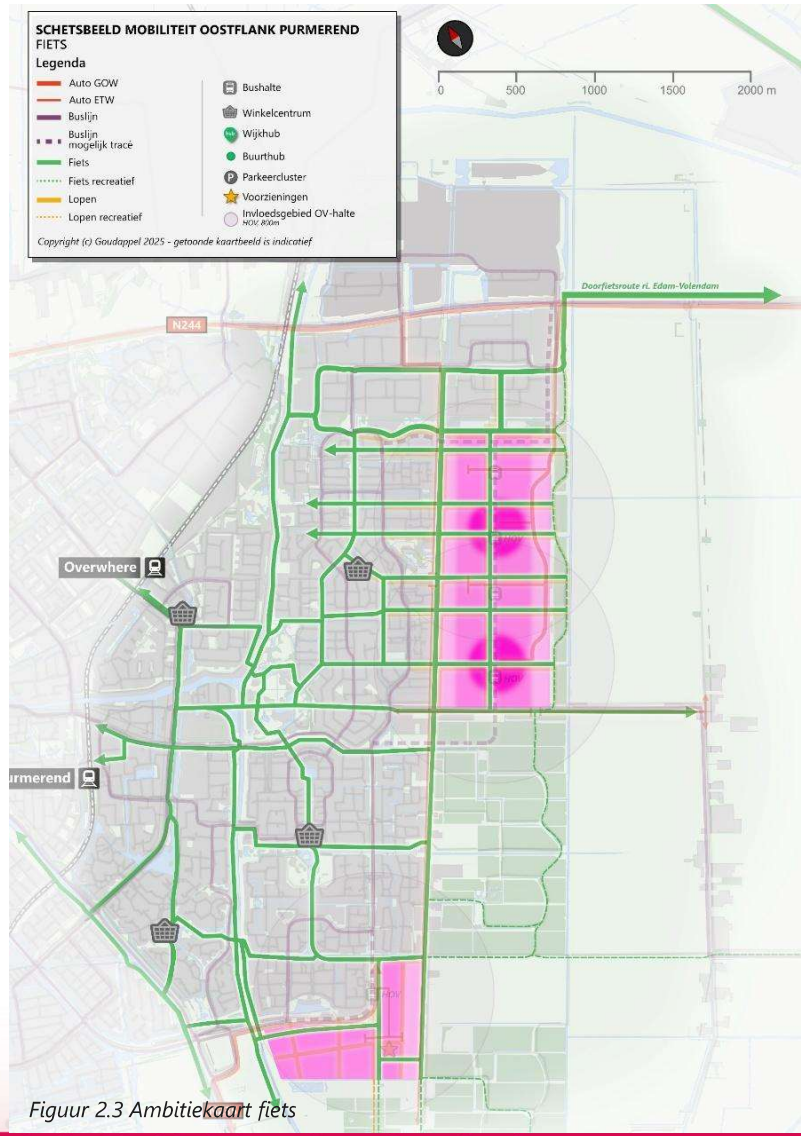
Doorfietsnetwerk

Naast het hoofdfietsnetwerk zetten we in op hoogwaardige en directe fietsverbindingen naar voorzieningen en werk in de regio: Amsterdam, Zaandam, Hoorn, Edam-Volendam en Monnickendam. Hierbij wordt aansluiting gezocht op het regionale netwerk van doorfietsroutes. De Westerweg kan in deze een belangrijke rol vervullen als schakel vanuit de Oostflank naar de doorfietsroute langs de N235. Daarnaast worden mogelijkheden onderzocht van een doorfietsroute vanuit Purmerend richting het oosten (Monnickendam, Edam-Volendam). Dit is een ontbrekende schakel in het regionale fietsnetwerk en biedt daarmee kansen om fietsverplaatsingen tussen de kernen te stimuleren.

Het doorfietsnetwerk bestaat uit routes en fietsstraten die geschikt zijn voor verschillende typen fietsers, zoals e-bikes en speedpedelecs. Dit draagt bij aan een snelle, veilige en comfortabele fietsverbinding met de regio, zodat fietsen ook op langere afstanden een aantrekkelijk alternatief wordt.

Recreatief netwerk

Naast de doorfietsroutes zijn er recreatieve routes die verbinding bieden met het groen en blauw rondom Oostflank Purmerend, specifiek het Purmerbos. Hierbij geldt vooral dat deze in aantrekkelijke omgevingen liggen. Directheid is hierbij van ondergeschikt belang.



Figuur 2.3 Ambitiekaart fiets

Ambities Verbinden

Input uit de ambitiesessies



Verbinden: Openbaar Vervoer

Openbaar vervoer speelt een sleutelrol in de ontwikkeling van de Oostflank. We zetten in op een aantrekkelijk en betrouwbaar OV-netwerk met goede overstapmogelijkheden. Voor de gehele Oostflank geldt dat er binnen acceptabele loopafstanden een bushalte te bereiken is. Samen met hoge frequenties en hoge kwaliteit is het OV zo een aantrekkelijke modaliteit. De haltes en stations en de omgevingen daarvan sluiten op elkaar aan, zijn sociaal veilig ingericht en bieden een fijne beleving voor de reiziger. Alle (H)OV-haltes worden toegankelijk ingericht conform de klanteisspecificaties Netwerk Openbaar Vervoer (KES) van de VRA,. Daarin zijn o.a. eisen opgenomen voor rolstoeltoegankelijkheid, haltehoogte en de aanwezigheid van geleide lijnen.

Hoogwaardig OV-netwerk

Er wordt ingezet op een snelle en frequente (H)OV-lijn die de Oostflank direct verbindt met Amsterdam. Zo mogelijk wordt deze lijn gekoppeld worden met een nieuwe (H)OV verbinding richting Edam-Volendam die ook de omliggende regio verbindt. Er wordt ingezet op 2 haltes in de golfbaan, die strategisch worden geplaatst om een groot bereik te garanderen. Om daadwerkelijk hoogwaardig OV te bieden wordt er ingezet op een vrijliggende busbaan. Deze busbaan ligt waar mogelijk in het groen en is voorzien van voldoende oversteekmogelijkheden zodat de barrièrewerking wordt beperkt.

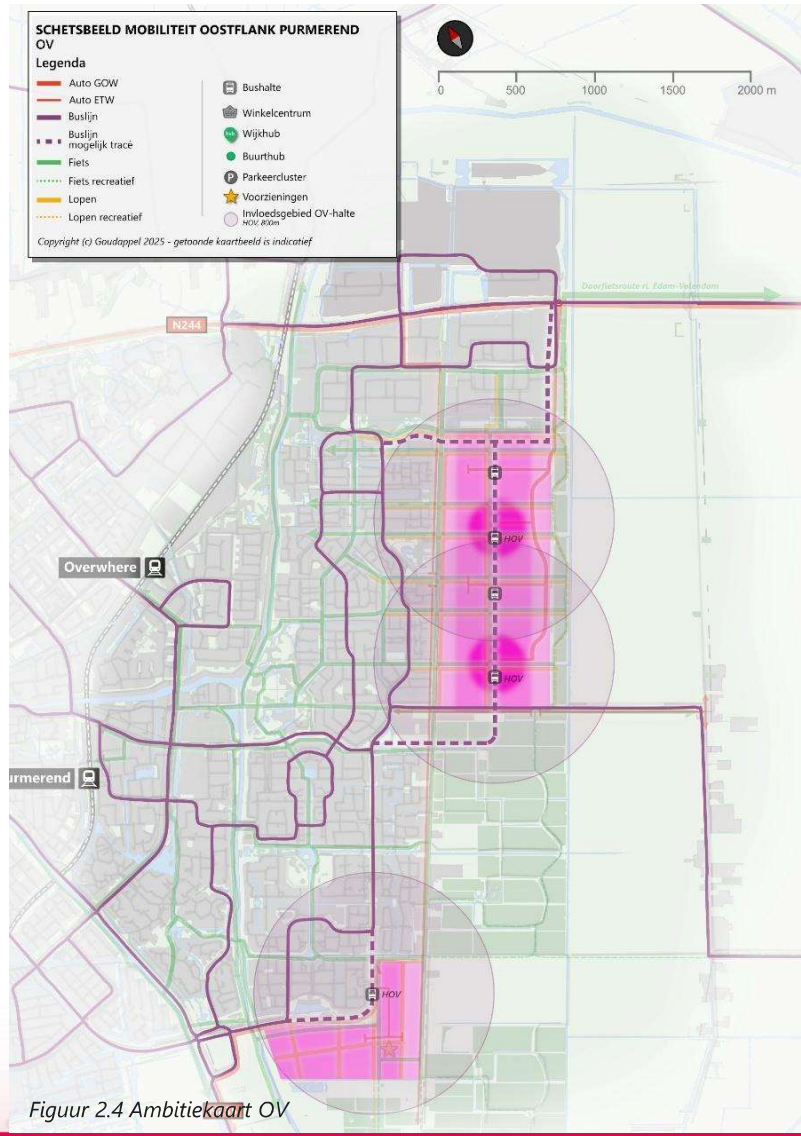
Voor Purmer-Zuid Zuid zetten we in op het verleggen van in ieder geval één (H)OV-lijn van de Persijnlaan naar de Verzetslaan. Toevoeging van een (H)OV-halte daar zorgt voor een snelle verbinding van Purmer-Zuid Zuid met Amsterdam.

Lokale stadslijn

Binnen Purmerend wordt ingezet op een stadslijn die de Oostflank verbindt met andere wijken en het centrum van Purmerend. Deze lijn zal een lagere frequentie hebben dan de regionale (H)OV-lijn, maar met een hogere halte dichtheid. Op het golfbaanterrein maakt de lokale bus ook gebruik van de vrijliggende busbaan.

(H)OV-haltes

Voor de gehele Oostflank geldt dat er een bushalte bereikbaar is binnen acceptabele loopafstand (maximaal 800 meter voor HOV-haltes), deze afstandsambitie sluit goed aan bij de algemene KES-doelstelling voor bereikbaarheid van het OV. Bij alle belangrijke OV-haltes worden ook hoogwaardige fietsparkeerplekken en deelmobiliteitsvoorzieningen gerealiseerd, zodat de overstap tussen vervoersmiddelen soepel verloopt. Alle OV-haltes worden toegankelijk ingericht om bij te dragen aan het gebruik voor alle doelgroepen, waaronder ook ouderen en minder validen.



Figuur 2.4 Ambitiekaart OV

Ambities Verbinden

Input uit de ambitiesessies



Verbinden: Auto

Om de verkeersdruk in Purmerend beheersbaar te houden en duurzame mobiliteit te stimuleren, wordt autoverkeer op strategische wijze georganiseerd. De auto blijft een belangrijke rol spelen bij de bereikbaarheid van het gebied, maar deze rol is wel anders dan in bestaand Purmerend.

Hoofdontsluitingsstructuur (gebiedsontsluiting)

De golfbaan wordt volledig ontsloten via de N244 bij de Magneet, waar de rotonde wordt heringericht tot een VRI, om de randstructuur van Purmerend optimaal te benutten. Deze keuze ondersteunt daarnaast de mobiliteitstransitie en stimuleert lopen, fietsen en OV-gebruik. Daarom worden aantrekkelijke netwerken aangelegd voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De ontsluiting voor autoverkeer van de golfbaan bevindt zich aan het noorden. Er komt geen zuidelijke ontsluiting van de golfbaan op de Purmerenderweg om extra druk op wegen in Purmerend te voorkomen, en het minder aantrekkelijk te maken om interne verplaatsingen met de auto af te leggen.

Voor Purmer-Zuid Zuid verloopt de ontsluiting via de Verzetslaan. Het deelgebied wordt bij voorkeur volledig ontsloten via het kruispunt met de Dom Helder Câmarastraat. Een aandachtspunt hierbij is de verkeersafwikkeling op de N235. Hier is tijdens de ochtend en avondspits onvoldoende restruimte aanwezig om te zorgen voor een optimale doorstroming voor autoverkeer.

Interne structuur

Binnen het gebied wordt een rustige en verkeersveilige infrastructuur gerealiseerd. De ontsluitingsweg vanaf de Magneet verwerkt meer dan 10.000 voertuigen per dag, waarna aftakkingen met een capaciteit van circa 4.000 voertuigen het verkeer verder verdelen.

Op de golfbaan wordt een randweg aangelegd die iets in het gebied ligt, waardoor de buitenrand groen blijft voor recreatief gebruik. Vanaf deze randweg leiden inprikkers naar bestemmingen zoals parkeerhubs. Ook in Purmer-Zuid Zuid zetten we in op zo min mogelijk rijdend autoverkeer door parkeerhubs te realiseren nabij de ontsluiting. Andere autoaantrekkende voorzieningen, zoals scholen met een regionale functie, positioneren we nabij de ontsluitingswegen om zo min mogelijk verkeer de wijk in te trekken.

In beide gebieden is er een interne, langzame verbinding bestaande uit woonstraten en erftoegangswegen die zorgt voor verbindingen vanaf de ontsluitingsstructuur voor bestemmingsverkeer. Deze interne structuur is niet direct, zodat voor korte verplaatsingen lopen en fietsen vaak sneller is.

Met deze aanpak blijft de Oostflank goed bereikbaar en wordt duurzame mobiliteit gestimuleerd, terwijl ongewenste verkeersdruk op het bestaande Purmerend wordt voorkomen.



Figuur 2.5 Ambitiekaart auto

Ambities Veraangenamen

Input uit de ambitiesessies



Veraangenamen

In Oostflank Purmerend zetten we in op een centrale rol voor de mens in de openbare ruimte. De deelgebieden worden ingericht met aandacht voor ontmoeting, veiligheid en een groene uitstraling. Spelen op straat en verblijven in het openbaar gebied krijgen prioriteit. We zetten daarom in op het beperken van autoverplaatsingen in de wijk en zo min mogelijk straatparkeren (wel straatparkeren voor deelmobiliteit, invalideplekken, laad-losplekken voor bijvoorbeeld servicelogistiek).

De wijk wordt ontworpen op menselijke maat, met afwisselend groen, autoluwe straten en goed verlichte wandel- en fietspaden die niet langs blinde gevels lopen. De verkeersstructuur ondersteunt een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Hoofdroutes voor auto's worden zorgvuldig ingepast en kunnen tegelijkertijd bijdragen aan de ecologische verbindingen binnen en buiten het gebied.

Daarnaast wordt de openbare ruimte klimaatadaptief ingericht. Open en waterdoorlatende infrastructuur helpt bij extreme neerslag, en verhoogde cruciale routes zorgen voor een robuust netwerk dat niet snel onder water komt te staan. Recreatieve fietsroutes en groenzones spelen een rol in de opvang en infiltratie van regenwater.



Wegcategorisering

Bij de inrichting van de openbare ruimte willen we inzetten op een veilige, groene, bereikbare omgeving, waarbij de volgende principes prioriteit hebben per wegcategorie:

Erftoegangswegen (woonstraten) (0 – 1000 mvt/etm): verblijven hoofdfunctie, ruimte voor ontmoeten, toegankelijke bestemmingen, groen met ruimte voor klimaatadaptatie. Alle modaliteiten gecombineerd. Maximumsnelheid 15 of 30 km/u.

Erftoegangswegen (1.000 – 4.000 mvt/etm): fiets hoofdgebruiker, groene omgeving, levendigheid in ontwerp, aparte voetgangersvoorziening wenselijk. Maximumsnelheid 30 km/u.

Erftoegangswegen (4.000 – 6.000 mvt/etm): voetgangers gescheiden, fietsers en motorvoertuigen gecombineerd. Maximumsnelheid 30 km/u.

Hoofdontsluiting (> 10.000 mvt/etm): gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en voetgangers gescheiden. Maximumsnelheid 50 km/u.

Ambities Verknopen

Input uit de ambitiesessies



Verknopen

Om de mobiliteit in Oostflank Purmerend efficiënt en duurzaam te organiseren, zetten we in op een systeem van verschillende soorten hubs. Deze hubs zorgen voor een soepele overgang tussen vervoerswijzen en verminderen de afhankelijkheid van de auto. Er zijn drie typen: buurthubs, wijkhubs en OV-hubs.

Deelmobiliteit in buurthubs

Deelmobiliteit speelt een belangrijke rol in het verlagen van autobezit en autogebruik. Deelauto's worden op strategische locaties geplaatst, vooral op straat in plaats van in hubs, om de zichtbaarheid en toegankelijkheid te vergroten. Het principe "zien gebruiken is ook doen gebruiken" wordt toegepast, waardoor deelmobiliteit een vanzelfsprekende keuze wordt. Strakke parkeernormen en hoogwaardige alternatieven maken deelmobiliteit aantrekkelijker en stimuleren het gebruik. De deelauto's worden geplaatst in buurthubs. Buurthubs liggen verspreid over de wijk zodat bewoners altijd een deelauto binnen handbereik hebben (max 100m lopen). Hier zijn deelauto's beschikbaar, met minimaal twee auto's per hub om de zichtbaarheid te vergroten en de kans op misgrijpen te beperken. Het gebruik van de deelauto wordt op die manier een aantrekkelijk alternatief voor privéautobezit.

Flankerende maatregelen helpen aanbieders een aantrekkelijk speelveld te krijgen, bijvoorbeeld door jongere bewoners aan te trekken die minder vaak een eigen auto bezitten.

Geclusterd bewoners en bezoekers parkeren in wijkhubs

Wijkhubs zijn geclusterde parkeervoorzieningen op strategische locaties aan de inprikkers vanaf de hoofdontsluitingsstructuur of aan het begin van woonstraten. Het kan een gebouwde voorziening betreffen, maar ook een parkeerkoffer zijn waarbij de parkeervraag geclusterd op maaiveld wordt opgevangen. In landschappelijk woonmilieus betreft het parkeergelegenheid op afstand (max. 250m) voor bewoners, bezoekers van woningen en eventueel werknemers. In de polderlint woonmilieus zijn ze bedoeld voor eventuele 2e auto's van bewoners en bezoekers van woningen. Door het parkeren te concentreren in wijkhubs wordt zoekverkeer in de woonwijken geminimaliseerd en blijft de openbare ruimte vrij voor groen en verblijven.

OV-hubs

OV-hubs zijn voorzieningen die in de stedelijke woonmilieus alle parkeervraag opvangen. OV-hubs combineren openbaar vervoer met andere modaliteiten en worden strategisch geplaatst bij belangrijke (H)OV-haltes en aan de inprikkers vanaf de hoofdontsluitingsstructuur. OV-hubs liggen nabij de wijkcentra, wat bijdraagt aan sociale veiligheid en een levendige omgeving. Op de golfbaan zetten we in op twee OV-hubs nabij de (H)OV-haltes, gecombineerd met de voorzieningenclusters. In Purmer-Zuid Zuid zetten we in op één OV-hub die direct aan de Verzetslaan wordt gerealiseerd. Bij OV-hubs is ruimte voor deelfietsen en -scooters, aansluitend op de regionale aanpak van deelmobiliteit bij OV-knooppunten.

Governance

Voor de wijk- en OV-hubs is het van belang dat betrokken partijen in een vroeg stadium het gesprek aangaan over de governance en financiering van de hubs. Hierbij is een integrale aanpak van belang, die aansluit op de ambities voor de gebiedsontwikkeling.

	Buurthub	Wijkhub	OV-hub
Woonmilieu	Alle milieus	Landschappelijk en polderlint	Stedelijk
Parkeerders	Alleen deelauto's	Bewoners, werknemers en bezoekers van woningen	Bewoners, werknemers en bezoekers van woningen en voorzieningen
Locatie	Verspreid over de wijk (max. 100 meter lopen)	Max. 250 meter lopen	Max. 250 meter lopen. Aan een inprikker nabij OV-knoop en wijkcentrum
Vormgeving hub	Parkeervakken in de openbare ruimte	Parkeerkoffer of gebouwde voorziening	(Deels) gebouwde voorziening

Ambities Verleiden

Input uit de ambitiesessies



Verleiden

In de Oostflank van Purmerend wordt de mobiliteit zodanig ingericht dat alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker worden dan het bezit en gebruik van een eigen auto. Dit vraagt om slimme parkeeroplossingen en hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

Parkeernormen fiets

Fietsparkeren speelt een cruciale rol in de gebiedsontwikkeling. Op basis van de nieuwste CROW-richtlijnen worden voldoende fietsparkeerplekken gerealiseerd. De diversiteit aan fietsen groeit, waardoor standaardstallingen breder worden (ca. 5 cm extra) en 20% van de plekken geschikt moet zijn voor buitenmodel fietsen en 5% voor fietsen met een sterk afwijkende maat. Voor appartementen wordt aangesloten op het Besluit bouwwerken leefomgeving, zodat fietsparkeerplekken altijd goed bereikbaar en veilig zijn. Bij (H)OV-haltes wordt extra ingezet op hoogwaardige fietsparkeerplekken, met voldoende capaciteit en (sociale) veiligheid (zoals fietskluizen). Het realiseren van oplaadpunten voor e-bikes en e-scooters kan extra kwaliteit bieden, maar is niet noodzakelijk omdat deze doorgaans thuis worden opgeladen.

Parkeernormen auto

Het aantal parkeerplaatsen wordt afgestemd op het Purmerendse Parkeerbeleidsplan en de Nota Parkeernormen. Voor de uitwerking van de parkeeroplossing van de gebiedsontwikkeling is maatwerk nodig.

Hierbij moet rekening worden gehouden met de nieuwste inzichten op parkeren, passend bij ontwikkelingen in het beleid.

Rondom OV-haltes met R-Net kwaliteit kan de parkeervraag met 5% gereduceerd worden (binnen straal van 500 meter). Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt gestimuleerd, vooral tussen bewoners en bezoekers.

OV-hubs worden strategisch gepositioneerd bij OV-knooppunten en voorzieningenclusters, zodat de parkeercapaciteit optimaal wordt benut. De manier waarop parkeren wordt georganiseerd, hangt af van de bebouwingsdichtheid. In de stedelijke woonmilieus worden parkeerplaatsen geclusterd in OV-hubs. In polderlint en landschappelijke woonmilieus worden parkeervoorzieningen in wijkhubs ondergebracht. In de polderlint woonmilieus hebben bewoners daarnaast op eigen terrein ruimte voor parkeren (bij voorkeur max. 1 parkeerplek). Op deze manier blijven woonstraten zoveel mogelijk vrij van geparkeerde auto's, waardoor er ruimte ontstaat voor verblijven, ontmoeten en spelen.

Daarnaast wordt in alle gebieden rekening gehouden met specifieke parkeerbehoeften. Er worden voldoende parkeerplekken gereserveerd voor gehandicapten en ook bezorgdiensten krijgen de benodigde laad- en losplekken.

Ook zijn er overal voldoende elektrische laadpunten aanwezig. Om de parkeerruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en te verleiden tot gebruik van duurzame alternatieven, wordt een groeimodel toegepast waarbij in eerste instantie minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Afhankelijk van de dichtheid van het gebied wordt tussen de nul en dertig procent minder parkeerplaatsen aangelegd dan de uiteindelijke behoefte. Mocht in de praktijk blijken dat er toch meer parkeerplaatsen nodig zijn, dan kan de capaciteit op verschillende manieren worden uitgebreid. Dit kan bijvoorbeeld door een extra laag op een bestaande parkeervoorziening toe te voegen of door gebruik te maken van een leeg plot. In gebieden met een hoge dichtheid wordt in eerste instantie 30% minder parkeerplaatsen gerealiseerd, terwijl in middelhoge dichtheden een reductie van 15% wordt aangehouden. In laagdichte gebieden worden de reguliere parkeernormen gevolgd.

Ten behoeve van een aantrekkelijke openbare ruimte en het stimuleren van duurzame mobiliteit wordt er voor gezorgd dat er alleen geparkeerd kan worden op plekken waar dat bedoeld is. Door goede inrichting van de openbare ruimte en een parkeerverbodzone in de hele Oostflank wordt parkeren op andere plekken voorkomen. Dit draagt niet alleen bij aan een efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit, maar zorgt er ook voor dat de openbare ruimte beschikbaar blijft voor groen, verblijven en spelende kinderen.

Uitwerking Verdichten

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Verdichten *(VK = verstedelijkingskeuzes)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
VK-1	Wonen	Wens	De stedelijke woonmilieus liggen zo dicht mogelijk tegen bestaand Purmerend aan
VK-2		Eis	Er is een gezonde mix van type woningen met voldoende ruimte voor verschillende woonsamenstellingen om de buurten levensloopbestendig in te richten.
VK-3	Voorzien-ingen	Eis	Lokale voorzieningen ((buurt-)supermarkt, apotheek, huisarts) zijn geclusterd (ligging nabij elkaar in een hemelsbrede straal van max. 200 meter) en vormen zo wijkcentra.
VK-4		Wens	Wanneer dat economisch haalbaar is zijn er twee wijkcentra met geclusterde voorzieningen op de golfbaan en één in Purmer-Zuid Zuid.
VK-5		Eis	De wijkcentra liggen op zo centraal mogelijke plekken in de stedelijke woonmilieus.
VK-6		Eis	Voorzieningen met een wijkoverstijgend verzorgingsgebied (bijv. basisschool met een regionale functie) zijn gepositioneerd nabij de hoofdontsluiting van het deelgebied waarin de voorziening ligt (max. 100 meter hemelsbreed) .
VK-7		Eis	Op de golfbaan zijn de integrale kindcentra verspreid over de wijk ten behoeve van maximale nabijheid (vanuit elke woning maximaal 750 meter hemelsbreed tot IKC).
VK-8		Eis	Het integraal kindcentrum in Purmer-Zuid Zuid heeft een centrale ligging binnen de wijk ten behoeve van maximale nabijheid (vanuit elke woning maximaal 750 meter hemelsbreed tot IKC).
VK-9	Werken	Wens	In beide deelgebieden zijn er flexwerklocaties waar inwoners van de wijken gebruik van kunnen maken.

Uitwerking Verbinden

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Verbinden *(NW = netwerken)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
NW-S1	Stappen	Eis	De Oostflank heeft een fijnmazig basisnetwerk met maaswijdte van ca. 100 meter. Het basisnetwerk heeft een minimale obstakelvrije zone van 2 meter breed en verbindt alle herkomsten en bestemmingen met elkaar.
NW-S2		Eis	De Oostflank heeft een fijnmazig plusnetwerk met een maaswijdte van ca. 200 meter. Het plusnetwerk verbindt belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar en wordt intensiever gebruikt dan het basisnetwerk. Het plusnetwerk heeft extra ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van het basisnetwerk en een minimale obstakelvrije zone van 2,90 meter breed.
NW-S3		Wens	De Oostflank heeft een recreatief voetgangersnetwerk met routes van, naar en binnen groen/blauwstructuren. Dit netwerk is aangesloten op recreatieve routes naar/in het Purmerbos. Het recreatieve netwerk kan overlap hebben met de basis- en plusnetwerken.
NW-S4		Eis	Het basisnetwerk verbindt toegangen tot alle woningen en bestemmingen in de Oostflank.
NW-S5		Eis	De basis en plusvoetgangersnetwerken zijn toegankelijk voor iedereen, uitgangspunten zijn: een goede oriëntatie, brede en rolstoeltoegankelijke voetpaden, comfortabele verharding en duidelijke zichtlijnen.
NW-S6		Eis	De basis en plusvoetgangersnetwerken zijn (sociaal) veilig met zicht vanuit woningen/voorzieningen, goede verlichting en vanuit gebruikers zicht op de omgeving en medegebruikers.
NW-S7		Eis	Voetgangersvoorzieningen die onderdeel uitmaken van het plusnetwerk zijn gescheiden van overig verkeer.
NW-S8		Eis	Waar recreatieve routes geen onderdeel zijn van de basis- en plusnetwerken hoeven de routes niet te voldoen aan alle eisen voor toegankelijkheid. Onverharde en onverlichte routes kunnen hier juist kwaliteitskenmerken zijn.
NW-S9		Wens	Een deel van het recreatieve netwerk is toegankelijk voor mensen met een beperking.
NW-S10		Eis	Waar het plusnetwerk gecombineerd wordt met fiets- en/of autostructuren is er visueel onderscheid (kleur, verhoging, etc.) tussen de ruimte voor lopen en de andere modaliteiten.
NW-S11		Rvw	Er zijn verbindingen tussen de Oostflank en omliggende wijken die voldoen aan de kwaliteitseisen van het plusvoetgangersnetwerk, exclusief de maaswijdte.
NW-S12		Rvw	Er is een voor voetgangers en fietsers geschikte brug over de Purmerringvaart die verbinding vormt tussen Purmer-Zuid Zuid en Vurige Staart. Deze brug is fietsbaar, fietsers hoeven dus niet af te stappen om de brug te gebruiken.
NS-S13		Rvw	Er is voor voetgangers en fietsers een route vanuit Purmer-Zuid Zuid parallel aan de watergang ten westen van het gebied onder het bestaande viaduct van de Verzetslaan door richting de Groeneweg.

Uitwerking Verbinden

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Verbinden *(NW = netwerken)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
NW-T1	Trappen	Eis	De Oostflank heeft een hoofdfietsnetwerk met een maaswijdte van ca. 400 meter. Het hoofdfietsnetwerk verbindt belangrijke herkomsten en bestemmingen binnen en buiten de Oostflank met elkaar.
NW-T2		Eis	De breedtes van het hoofdfietsnetwerk in de Oostflank voldoen aan de aanbevelingen voor effectieve breedte van fietspaden van CROW-fietsberaad* (minimale voorkeursbreedte van 2,70 meter voor éénrichtingsfietspaden en 3,60 meter voor tweerichtingsfietspaden.)
NW-T3		Eis	Het hoofdfietsnetwerk biedt op meerdere plaatsen verbindingen met de Westerweg, en over de watergangen langs de Westerweg met bestaand Purmerend. De Purmerenderweg vormt een van deze verbindingen vanuit de golfbaan richting bestaand Purmerend.
NW-T4		Wens	Fietsroutes die onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk liggen langs groenstroken en autoluwe routes.
NW-T5		Rvw	Er is een voor fietsers geschikte brug over de Purmerringvaart die in het hoofdfietsnetwerk verbinding vormt tussen Purmer-Zuid Zuid en Vurige Staart.
NW-T6		Wens	Het hoofdfietsnetwerk heeft zo min mogelijk kruisingen met gemotoriseerd verkeer.
NW-T7		Eis	Vanuit de Oostflank zijn er in alle windrichtingen hoogwaardige en directe fietsverbindingen die aansluiten op het regionale netwerk van doorfietsroutes.
NW-T8		Eis	De Westerweg vormt onderdeel van de hoogwaardige fietsroute vanuit de Oostflank richting doorfietsroute F235.
NW-T9		Rvw	Op de Westerweg zijn fietsers de hoofdgebruikers en is gemotoriseerd verkeer te gast.
NW-T10		Rvw	Er wordt onderzocht of en hoe er een doorfietsroute gerealiseerd kan worden vanuit Purmerend naar het oosten (Edam-Volendam/Monnickendam) om daarmee invulling te geven aan de missende schakel in het regionale doorfietsnetwerk.
NW-T11		Wens	Routes die onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk of het doorfietsnetwerk hebben geen haakse bochten.
NW-T12		Eis	Op gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer is fietsverkeer gescheiden van het gemotoriseerde verkeer.
NW-T13		Eis	Fietsroutes zijn (sociaal) veilig met zicht vanuit woningen/voorzieningen, goede verlichting en vanuit gebruikers zicht op de omgeving en medegebruikers.
NW-T14		Wens	De Oostflank heeft een recreatief fietsnetwerk met routes van, naar en binnen groenstructuren. Dit netwerk is aangesloten op recreatieve routes naar/in het Purmerbos. Recreatieve routes kunnen onderdeel uitmaken van het hoofdfietsnetwerk of het doorfietsnetwerk.
NW-T15		Eis	Hoofdfietsroutes kunnen worden gecombineerd met woonstraten (fietsstraten). De intensiteit gemotoriseerd verkeer ligt op fietsstraten zo laag mogelijk, met 2.500 motorvoertuigen per etmaal als maximumintensiteit.

** Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022 (CROW-Fietsberaad, juni 2022)*

Uitwerking Verbinden

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Verbinden *(NW = netwerken)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
NW-O1	OV	Rvw	Er wordt OV gerealiseerd, met de gezamenlijke intentie van alle betrokken partijen (ontwikkelaar, vervoerregio, provincie, gemeente) om HOV te realiseren. Hiertoe wordt een studie uitgevoerd om de haalbaarheid en mogelijkheden van deze ontwikkeling te onderzoeken
NW-O2		Rvw	Er wordt gestudeerd op een lokale stadsbuslijn die de Oostflank verbindt met andere wijken en het centrum van Purmerend.
NW-O3		Eis	Er is in het stedenbouwkundig ontwerp ruimte voor het realiseren van bushaltes waarbij geldt dat het in heel de Oostflank maximaal 400 meter lopen is naar een bushalte of maximaal 800 meter naar een (H)OV-halte.
NW-O4		Eis	Er is bij Purmer-Zuid Zuid ruimte voor het realiseren van een (H)OV-halte direct aan de Verzetslaan.
NW-O5		Eis	Er is op de golfbaan ruimte voor het realiseren van minimaal 2 (H)OV-haltes met een centrale ligging in de wijk en een ligging in de stedelijke woonmilieus.
NW-O6		Eis	Bushaltes die in de Oostflank worden gerealiseerd voldoen aan inrichtings- en toegankelijkheidseisen uit de Klanteisspecificaties (KES) Netwerk Openbaar Vervoer van de Vervoerregio Amsterdam en sluiten aan bij de omgeving.
NW-O7		Eis	Bushaltes zijn goed zichtbaar en herkenbaar in de openbare ruimte.
NW-O8		Eis	Bushaltes zijn goed bereikbaar en faciliteren een vloeiende transfer. Routes tussen fietsparkeervoorzieningen en de haltes zijn logisch.
NW-O9		Eis	De (H)OV-haltes sluiten goed aan op het plusnetwerk voetgangers en het fietsnetwerk van de Oostflank.
NW-O10		Eis	Er is op de golfbaan ruimte voor realisatie van een vrijliggende busbaan die door het stedelijke woonmilieu loopt.
NW-O11		Eis	De vrijliggende busbaan is elke (maximaal) 200 meter voorzien van oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers.
NW-O12		Eis	Bij (H)OV-haltes is er aan beide kanten van de halte een oversteekvoorziening over de vrijliggende busbaan.
NW-O13		Wens	De vrijliggende busbaan is gelegen in het groen.

Uitwerking Verbinden

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Verbinden *(NW = netwerken)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
NW-A1	Auto	Eis	Ontsluiting van de golfbaan voor gemotoriseerd verkeer verloopt volledig richting de N244. Er is voor gemotoriseerd verkeer geen verbinding vanuit de golfbaan met de Westerweg en de Purmerenderweg.
NW-A2		Eis	De gebiedsontsluiting vanuit de golfbaan naar de N244 sluit aan op de Magneet. De weg ligt niet aan de rand van het deelgebied, maar heeft een ligging in de wijk.
NW-A3		Rvw	Bij capaciteitsvergrotingen van kruispunten op de N244 en N235 met het onderliggende wegennet wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van de Oostflank.
NW-A4		Eis	Purmer-Zuid Zuid wordt voor gemotoriseerd verkeer volledig ontsloten via een aansluiting op het kruispunt Verzetslaan – Dom Helder Câmarastraat.
NW-A5		Eis	Vanaf de gebiedsontsluitingsweg zijn er inprikkers die eindigen in mobiliteitshubs.
NW-A6		Eis	In beide deelgebieden is er een interne verkeersstructuur die verbinding vormt tussen woningen en bestemmingen en de hoofdontsluiting. Deze interne structuur bestaat uit woonstraten en erftoegangswegen met lage intensiteiten, korte rechtstanden en voldoende snelheidsremmende maatregelen.
NW-A7		Eis	Op wegen met een verwachtte intensiteit van meer dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal zijn gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gescheiden.
NW-A8		Eis	Op de gebiedsontsluiting geldt een maximumsnelheid van 50 km/u.
NW-A9		Eis	Op de woonstraten en erftoegangswegen geldt een maximumsnelheid van 15 of 30 km/u.
NW-A10		Wens	De ontsluitingswegen vormen zo min mogelijk een barrière voor voetgangers en fietsers.
NW-A11		Eis	Alle straten zijn toegankelijk ingericht voor nood- en hulpdiensten, met voldoende breedte voor rijcurves en voldoende opstelruimte.
NW-A12		Eis	Nood- en hulpdiensten kunnen beide deelgebieden vanuit minimaal twee richtingen bereiken. Naast de gebiedsontsluiting is er dus minimaal één calamiteiten/fiets/OV-route die nood- en hulpdiensten in staat stelt het deelgebied te bereiken.
NW-A13		Rvw	Op de Westerweg is fietsverkeer de hoofdgebruiker en gemotoriseerd verkeer te gast. De inrichting van de weg sluit daar op aan.
NW-A14		Rvw	Op de Purmerenderweg ligt een verkeersknip voor gemotoriseerd verkeer tussen de Oosterweg en de Westerweg.
NW-A15		Rvw	Op de Westerweg ligt een verkeersknip voor gemotoriseerd verkeer tussen de Purmerenderweg en de Schakelweg.

Uitwerking Veraangenamen

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Veraangenamen *(OR = openbare ruimte)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
OR-1		Eis	In de stedelijke woonmilieus is er in de openbare ruimte geen autostraatparkeren. Uitzondering daarop zijn parkeerplaatsen voor gehandicapten, laad-losplekken en parkeerplaatsen voor deelauto's.
OR-2		Wens	In de landschappelijke- en polderlint woonmilieus vindt parkeren zoveel mogelijk uit het zich plaats (bijvoorbeeld ingepakt in groen) om de verblijfskwaliteit te vergroten.
OR-3		Eis	De openbare ruimte en straten zijn groen ingericht met voldoende mogelijkheden voor klimaatadaptiviteit (o.a. hitte, droogte en regenval)
OR-4		Eis	De inrichting van de openbare ruimte sluit aan op logische loop- en fietsroutes naar (H)OV-haltes, wijkhubs en voorzieningencentra.
OR-5		Eis	De openbare ruimte draagt bij aan ontmoeten, sociale veiligheid en intimiteit.
OR-6		Wens	Auto's worden in de landschappelijke- en polderlintmilieus zo snel mogelijk afgevangen naar parkeervoorzieningen om de woonstraten en erftoegangswegen autoluw te houden.
OR-7		Wens	Waar mogelijk is infrastructuur zacht (bijvoorbeeld grasbeton in woonstraten), waar nodig is deze hard (bijvoorbeeld geasfalteerde doorfietsroutes).
OR-8		Eis	Recreatieve routes hebben een functie in de wateropvang bij extreme neerslag. Cruciale infrastructuur als doorfietsroutes en de gebiedsontsluitingswegen blijft altijd bruikbaar, bijvoorbeeld door een verhoogde ligging.

Uitwerking Verknopen

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Verknopen *(MH = mobiliteitshubs)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
MH-1	Mobiliteits Hubs	Eis	In de Oostflank liggen meerdere wijkhubs. Wijkhubs zijn openbare parkeervoorzieningen die parkeervraag van woningen, bezoekers van woningen en optioneel werknemers in het polderlint en landschappelijke woonmilieu opvangen.
MH-2		Eis	In de Oostflank liggen meerdere OV-hubs. OV-hubs zijn openbare (deels) gebouwde parkeervoorzieningen die parkeervraag van woningen, bezoekers van woningen en voorzieningen en werknemers in het stedelijke woonmilieu opvangen. OV-hubs zijn strategisch gelegen aan inprikkers vanaf de hoofdgebiedsontsluitingsweg en liggen in de nabijheid van de (H)OV-haltes en wijkcentra.
MH-3		Eis	Bij wijk- en OV-hubs is er voldoende laadinfrastructuur aanwezig om te voldoen aan toekomstige vraag. Minimaal 20% van de plekken is voorzien van laadinfrastructuur. Bij inrichting van de hubs wordt rekening gehouden met de mogelijkheid tot uitbreiding van het aantal laadpunten binnen de hub als blijkt dat de vraag het aanbod overstijgt.
MH-4		Eis	Voor alle woningen in geldt dat er een wijk- of OV-hub binnen maximaal 250 meter loopafstand ligt.
MH-5		Wens	In de plint van OV-hubs of in de directe omgeving van de OV-hubs zijn verschillende voorzieningen aanwezig die zorgen voor levendigheid rondom de hub en daarmee voor sociale veiligheid. Voorbeelden van voorzieningen zijn deelmobiliteit, pakketkluizen, cafés, wc's en vergaderlocaties.
MH-6		Eis	In de stedelijke woonmilieus bevinden zich kleinschalige buurthubs. Bij deze hubs wordt voorzien in een aanbod van minimaal 2 deelauto's. Buurthubs beschikken over laadvoorzieningen en bevinden zich op goed vindbare plaatsen op maximaal 100 meter lopen van woningen.
MH-7		Wens	In de landschappelijke en polderlint woonmilieus bevinden zich kleinschalige buurthubs. Bij deze hubs wordt voorzien in een aanbod van minimaal 2 deelauto's. Buurthubs beschikken over laadvoorzieningen en bevinden zich op goed vindbare plaatsen op maximaal 100 meter lopen van woningen.
MH-8		Wens	Bij buurthubs is er ruimte beschikbaar om het aanbod van deelmobiliteit te vergroten.
MH-9		Eis	Bij OV-knopen is er aanbod van deelfietsen en deelscooters aanwezig, in lijn met de regionale aanpak deelmobiliteit.
MH-10		Rvw	Governance: om grip te houden op de exploitatie en het gebruik van de hubs zijn de hubs in eigendom van de gemeente. Er wordt in de uitwerking van het plan verder het gesprek gevoerd over via welke weg parkeerruimte in deze hubs wordt afgenomen bij de gemeente. Hierbij zijn verschillende constructies denkbaar zoals via ontwikkelaars, VVE's of corporaties.
MH-11	Logistiek	Wens	Pakketten worden zoveel mogelijk bezorgd en afgehaald bij publiek-toegankelijke pakketwanden, bijvoorbeeld bij de wijkhubs, OV-hubs of wijkcentra.

Uitwerking Verleiden

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Verleiden *(GB = gedragsbeïnvloeding)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
GB-F1	Fietsparkeren	Eis	Bij bepaling van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen wordt uitgegaan van de op moment van de ontwikkeling vigerende Nota parkeernormen van de gemeente Purmerend.
GB-F2		Eis	Inpandige fietsenstallingen in appartementencomplexen voldoen aan de eisen en normeringen conform de Purmerendse bouwbrief.
GB-F3		Eis	Bij grondgebonden woningen is er ruimte voor fietsparkeren op eigen terrein.
GB-F4		Eis	Fietsenstallingen bij voorzieningen en OV-haltes zijn direct bereikbaar vanaf het fietspad, liggen op loopafstand van de functie (max. 50 meter) en voorzien in voldoende capaciteit voor verschillende typen fietsen (stadsfiets, bakfiets, e-bike).

Uitwerking Verleiden

Eisen, wensen en randvoorwaarden



Verleiden *(GB = gedragsbeïnvloeding)*			
Nr.	*Subthema*	*Soort*	*Uitwerking*
GB-A1	Autoparkeren	Eis	De parkeeroplossing voor de gebiedsontwikkeling dient op maat te worden uitgewerkt, rekening houdend met de nieuwste inzichten op parkeren, passend bij ontwikkelingen in het gemeentelijk beleid.
GB-A2		Eis	De parkeerbehoefte voor bewoners van de stedelijke woonmilieus wordt geclusterd en op afstand (max. 250 meter) opgevangen in OV-hubs. Alternatieve vervoerswijzen liggen voor handen (fiets, OV, deelmobiliteit) zodat bewoners worden verleid om alternatieve vervoerswijze te gebruiken.
GB-A3		Eis	De parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van de landschappelijke woonmilieus vindt plaats in wijkhubs die op max. 250 meter afstand van de woning liggen.
GB-A4		Wens	De parkeerbehoefte voor bewoners van de polderlint woonmilieus wordt gedeeltelijk opgevangen op eigen terrein. Woningen in de polderlint woonmilieus krijgen beschikking over 1 parkeerplaats op eigen terrein. Resterende bewonersparkeervraag en het parkeren van bezoekers wordt opgevangen in wijkhubs die op max. 250 meter lopen liggen.
GB-A5		Eis	Met behulp van een goede inrichting van de openbare ruimte die niet uitnodigt om te parkeren verzorgt de ontwikkelaar dat autoparkeren plaatsvindt op de daarvoor bestemde locaties. Er is geen onnodige verharding waarop geparkeerd kan worden.
GB-A6		Eis	Er wordt gewerkt met een ingroeimodel voor het opvangen van parkeervraag, waarbij er minder parkeercapaciteit wordt gerealiseerd dan benodigd. Wanneer er vraag ontstaat naar meer parkeerplaatsen dan wordt deze toegevoegd. In het stedelijke woonmilieu wordt 30% van de parkeervraag niet direct gerealiseerd, in het landschappelijk woonmilieu is dit 10%. In het polderlint woonmilieu wordt de vraag wel direct volledig gerealiseerd.
GB-A7		Eis	Er is in de openbare ruimte in alle woonmilieus ruimte om indien benodigd een gehandicaptenparkeerplaats toe te voegen binnen 100 meter loopafstand van een woning.
GB-A8		Eis	Bij verkoop/verhuur van woningen worden toekomstige bewoners actief geïnformeerd over het mobiliteitsconcept van de ontwikkeling om zo aan de voorkant sturing uit te oefenen op het gewenste mobiliteitsgedrag.
GB-A9		Eis	Er is flexibiliteit in de openbare ruimte om kortstondige parkeerbehoefte van verschillende vormen van logistiek (afvalinzameling, verhuizen, pakketjes, etc.) op te kunnen vangen.
GB-A10		Eis	Bij scholen vindt parkeren en P+R plaats op afstand van de school (minimaal 50 meter loopafstand tussen parkeerplaats en school).
GB-A11		Rvw	De hele Oostflank is een parkeerverbodzone waar het niet is toegestaan te parkeren buiten parkeervakken.

3. Gebiedsontwikkeling



Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Oostflank Purmerend: een toekomstbestendige woonomgeving

In Purmerend heeft de afgelopen jaren veel binnenstedelijke verdichting plaatsgevonden. Echter is er ook vraag naar een groenere woonomgeving, daarom is er streven naar nieuwe woningbouw aan de randen van Purmerend. Een van deze beoogde gebieden is de Oostflank. Het gebied is gelegen tussen Baanstee Noord (noord), Middentocht (oost), Vurige Staart (zuid) en de Westerweg (west). In het gebied worden twee nieuwe woonwijken ontwikkeld ten noorden en zuiden van het Purmerbos. Zorgvuldige inpassing van deze nieuwe woonwijken moet de impact op het Purmerbos beperken en groene woonkwaliteit stimuleren.

Oostflank Purmerend wordt een toekomstbestendige woonomgeving, waar mobiliteit van de toekomst een belangrijke rol gaat spelen. Uit de visie Oostflank Purmerend komt sterk de ambitie naar voren dat toekomstige bewoners veel zullen fietsen, lopen en gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. In dit MPvE worden de mobiliteitsambities gericht op toekomstbestendige mobiliteit voor Oostflank Purmerend verder uitgewerkt.

Programma

In de Oostflank Purmerend worden 5.000 – 5.800 woningen gerealiseerd, verdeeld over de golfbaan en Purmer-Zuid Zuid. Elk van de woonwijken heeft de volgende kenmerken:

- Gezonde en groene leefomgeving;
- Woningen voor iedereen en met voorzieningen nabij of op loop- en fietsafstand in de bestaande wijken;
- Geconcentreerde parkeervoorzieningen met minder impact op de openbare ruimte;
- Toekomstbestendig en klimaat adaptief

Binnen de gebiedsontwikkeling komen basisvoorzieningen zoals zorg, onderwijs, sport en dagelijkse boodschappen, maar met de ontwikkeling van de Oostflank wordt ook draagvlak voor al bestaande voorzieningen gecreëerd.



Figuur 3.1: Plangebied Oostflank Purmerend

Stedenbouwkundige ambities

Vijf leidende principes

Vijf leidende principes Oostflank Purmerend

Voor Oostflank Purmerend is een visie opgesteld om richting te geven aan het beoogde toekomstbeeld, waarin de focus ligt op een toekomstbestendige woonomgeving, waar mobiliteit van de toekomst een belangrijke rol gaat spelen. Hierin staan vijf leidende principes voor de ontwikkeling van het gebied, die in wisselwerking met elkaar zorgen boor het beoogde toekomstbeeld. Mobiliteit speelt een essentiële rol in het invullen van deze uitgangspunten. Daarom lichten we de vijf leidende principes en de rol van mobiliteit in Oostflank Purmerend hieronder kort uit.

1. Bestaande kwaliteiten versterken

Het plan richt zich op het behouden en versterken van de kwaliteiten van het Purmerbos en de omliggende Oostflank. Natuur- en recreatiewaarden worden verbeterd en delen van het bos worden beter verbonden. Indien wenselijk zal de IJsselmeerlaan zorgvuldig ingepast worden en groene verbindingen tussen wijken en de Purmer worden versterkt.

2. Water en bodem sturend

Dit principe houdt in dat ruimtelijke ontwikkelingen afgestemd worden op het lokale water- en bodemsysteem en bestand moeten zijn tegen extreme weersomstandigheden door klimaatverandering. Ontwikkelingen worden daarom klimaatbestendig en water robuust ingericht, waarbij gebruik wordt gemaakt van natuurlijke hoogteverschillen in de Oostflank. Waterbeheer volgt het principe 'benutten - vasthouden - bergen - afvoeren', met minder afhankelijkheid van water uit het Markermeer. Het gebied krijgt bovendien een flexibel peilbeheer waar dat mogelijk is.

3. Natuur inclusief ontwikkelen

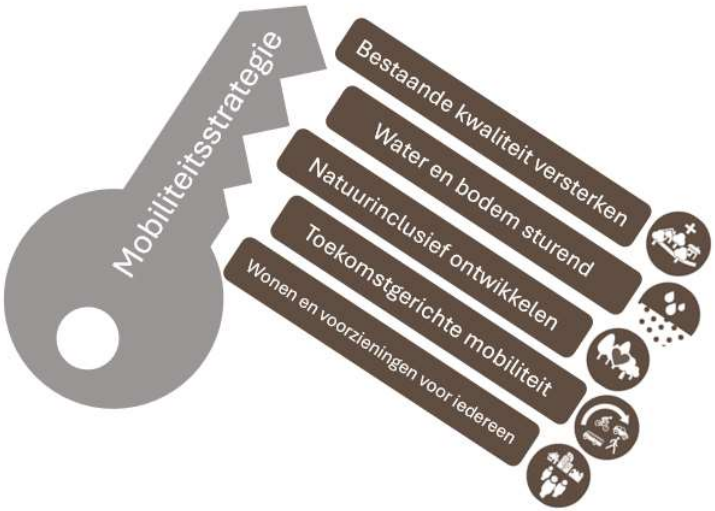
Voor Oostflank betekent dit dat er bewust ruimte wordt gecreëerd voor biodiversiteit in bebouwing en openbare ruimten, wat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving en meer ruimte biedt aan diverse planten- en diersoorten. Er wordt geïnvesteerd in natuurkwaliteit en groene woonomgevingen op een schaal die uniek is voor Purmerend. Het stimuleren van gezond gedrag, zoals spelen, sporten en fietsen, wordt gecombineerd met groenvoorzieningen die doorlopen naar de wijken Purmer-Noord en -Zuid. De afwisseling tussen groen en stedelijk gebied geeft kansen voor een prettige leefomgeving waarin ook ruimte is voor recreatieve mobiliteit in het groen.

4. Toekomstgerichte mobiliteit

Toekomstgerichte mobiliteit zet in op het stimuleren van lopen en fietsen en het gebruik van hoogwaardig openbaar vervoer en deelvervoer. Dit moet mensen verleiden om voor (kortere) verplaatsingen de auto te laten staan. Leidraad hiervoor is het STOMP-principe. In Oostflank betekent dit een fijnmazig netwerk van veilige, comfortabele paden en autoluwe straten, met voorzieningen dichtbij, een uitgebreid fietsnetwerk en een hoogwaardig ov-netwerk. Met het MPvE sturen we aan de voorkant van de planvorming op de verankering van slimme/innovatieve mobiliteitsoplossingen zodat deze plannen ook echt van de grond komen.

5. Wonen en voorzieningen voor iedereen

In Oostflank moet ruimte zijn voor iedereen. De woningen en voorzieningen zijn bedoeld voor diverse doelgroepen, waaronder starters, gezinnen, senioren en speciale doelgroepen zoals zorgwoningen. Er is ruimte voor verschillende woonvormen, zoals collectief opdrachtgeverschap, zelfbouw en woonwagens. Door diversiteit te waarderen en aan te moedigen, zal Oostflank Purmerend zich ontwikkelen als een plek voor iedereen. Met een uitgebalanceerde mobiliteitsmix gericht op een brede doelgroep dragen we bij aan deze diversiteit.



Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Ontwikkelprogramma wonen

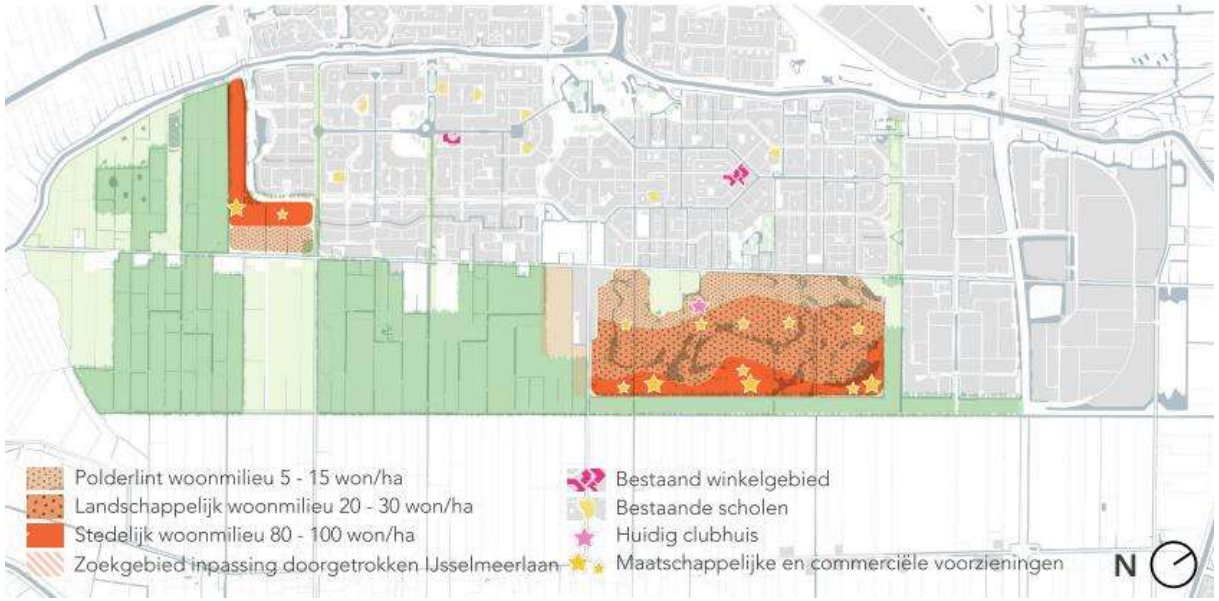
Programma Oostflank Purmerend

Voor het programma gaan we uit van een ontwikkeling die bestaat uit een totaal van 5.000-5.800 woningen, waarvan 4.000-4.500 op de golfbaan en 1.000-1.300 in Purmer – Zuid Zuid. Om te zorgen voor een aantrekkelijk woongebied, wordt er bij de ontwikkeling van Oostflank Purmerend rekening gehouden met mobiliteitsopties die passen bij verschillende woonmilieus.

Drie woonmilieus

In het programma wordt uitgegaan van drie verschillende woonmilieus. Voor de golfbaan geldt er nabij de Westerweg lage dichtheden komen. Het woonmilieu doet denken aan het karakteristieke polderlint. Het middengebied krijgt dorpse dichtheden tussen het groen en blauw in een landschappelijk woonmilieu. Richting de Middentocht komen met name appartementen met hogere dichtheden en met hoogteaccenten nabij de haltes van het hoogwaardige openbaar vervoer. Ondanks de hoge dichtheden zal ook dit hoogstedelijk gebied in een groen landschap komen.

Voor Purmer – Zuid Zuid zijn er twee beoogde woonmilieus. De bebouwing langs de Westerweg zal een lage dichtheid hebben (polderlint woonmilieu). Op de hoeken van Purmer-Zuid Zuid bij het Oudelandsdijkje en Groeneweg zal een stedelijk woonmilieu gecreëerd worden met hoogte accenten. Gezien de doelgroep die dit type woningen aantrekt is het voor de aantrekkelijkheid van Oostflank nodig om een hoge kwaliteit OV verbinding te realiseren



Figuur 3.2: Indicatieve weergave woonmilieus golfbaan en Purmer-Zuid Zuid (bron: Visie Oostflank)

Programma	Golfbaan	Purmer-Zuid Zuid
Woningen	**4.000-4.500**	**1.000-1.300**
Sociale huur	30%	30%
Midden huur / Betaalbaar koop	40%	40%
Midden / duur koop	30%	30%

Tabel 3.1: (Indicatie) programma woonfuncties Oostflank

Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Ontwikkelprogramma niet-wonen functies

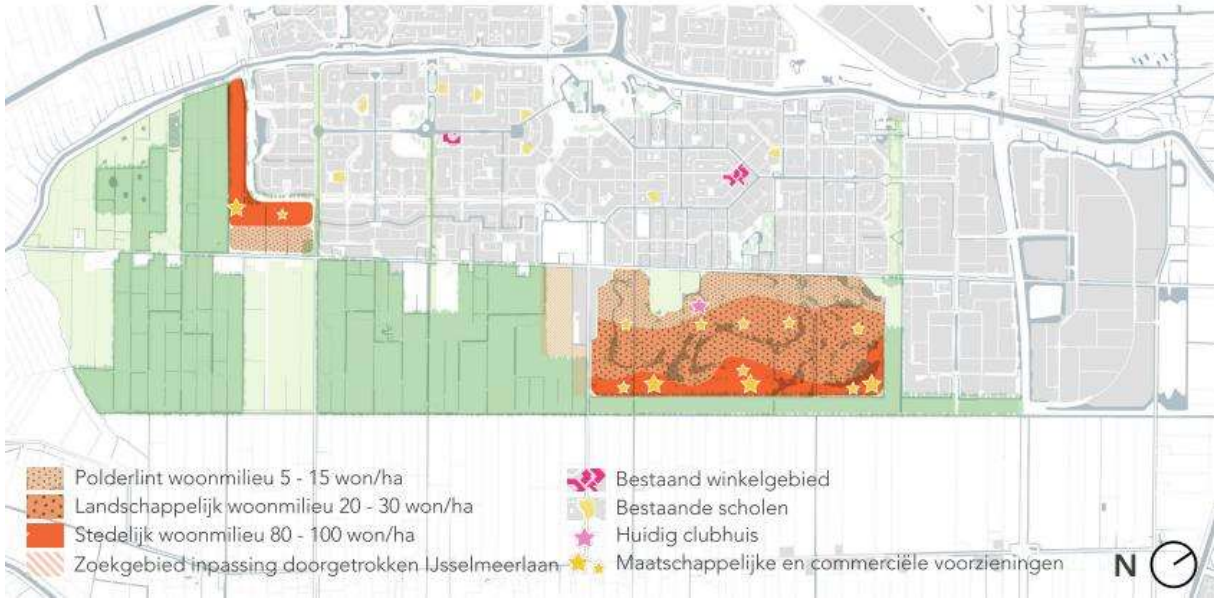
Niet-wonen functies

Gezien de huidige functies in en rondom de Oostflank en de woningbouwambitie ligt er ook een opgave voor het toevoegen van voorzieningen in het gebied. Bij de ontwikkeling worden er daarom ook voorzieningen, onderwijsfuncties, maatschappelijke functies en zorglocaties toegevoegd aan het gebied.

Het betreft voornamelijk voorzieningen met een lokaal karakter die een functie vervullen voor nieuwe bewoners van de Oostflank. Ook kunnen de voorzieningen een rol vervullen voor bewoners van nabijgelegen bestaande wijken.

Het merendeel van de niet-wonen functies wordt gerealiseerd op de golfbaan. De voorzieningen worden voornamelijk geclusterd op enkele locaties in het stedelijke woonmilieu. Ook in Purmer-Zuid Zuid worden de meeste voorzieningen geclusterd op enkele locaties. De exacte locatie van de voorzieningen is onderdeel van de integrale ontwikkeling

Bovenstaande functies resulteren allemaal in de toevoeging van nieuwe banen in de Oostflank. Naast de arbeidsplaatsen die de maatschappelijke en commerciële functies wordt er in beide deelgebieden ook kantoorruimte gerealiseerd. Het betreft wel een relatief beperkte hoeveelheid arbeidsplaatsen. De Oostflank wordt vooral een gebied waar gewoond wordt.



Figuur 3.3: Indicatieve weergave woonmilieus golfbaan en Purmer-Zuid Zuid (bron: Visie Oostflank)

Programma	Golfbaan	Purmer-Zuid Zuid
Onderwijs	7.320	3.660
Zorg	2.530	1.235
Overige maatschappelijke functies	1.150	570
Sport	4.140	2.000
Supermarkt & winkels	5.400	300
Horeca	1.000	200
Kantoor	1.000	200
Totaal (m² bvo)	**22.540**	**8.165**

Tabel 3.2: Programma niet-wonen functies Oostflank

Gebruikers van de gebiedsontwikkeling

Doelgroepen

Verschillende soorten gebruikers

Met ontwikkeling van 5.000-5.800 woningen wordt Oostflank Purmerend een gebied waar veel mensen komen te wonen. Daarnaast komen er maatschappelijke en commerciële voorzieningen, met nieuwe arbeidsplaatsen tot gevolg. Bewoners, bezoekers en werknemers hebben verschillende mobiliteitsprofielen. Aan de hand van algemene principes wordt gekeken welke mobiliteitskenmerken bij de verschillende gebruikers van Oostflank Purmerend horen, tot welk mobiliteitsgedrag dit zou kunnen leiden en op welke modaliteiten en maatregelen ingezet zou kunnen worden om het mobiliteitsgedrag te sturen.

Oostflank Purmerend als woonlocatie

De mobiliteitskenmerken van bewoners zijn sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals gezinssamenstelling en leeftijd. In de algemeenheid geldt dat Oostflank Purmerend interessant is voor verschillende doelgroepen, afhankelijk van de woonmilieus. In Oostflank Purmerend komt een gedifferentieerd programma voor alle groepen, met aandacht voor het betaalbaar wonen.

Doelgroepen stedelijke woonmilieus

Op de gebieden rond de Middentocht op de golfbaan en op de hoeken van Purmer-Zuid Zuid bij het Oudelandsdijkje en Groeneweg zal een stedelijk woonmilieu gecreëerd worden. Deze gebieden zijn interessant voor de doelgroepen die waarde hechten aan stedelijk wonen en de nabijheid van een breed aanbod van openbaar vervoer, werk, horeca, winkelaanbod en maatschappelijke voorzieningen. Bovendien zal het openbaar vervoer ervoor zorgen dat Amsterdam en andere nabije arbeidsplaatsen binnen afzienbare tijd bereikbaar zijn. Dit woonmilieu zal vooral aantrekkelijk zijn voor de volgende doelgroepen:

- Jongeren en studenten
- Starters
- Expats
- Empty nesters
- Ouderen

Doelgroepen dorpse woonmilieus

Door de dorpse dichtheden in het landschappelijk woonmilieu wat zich bevindt in het middengebied van de golfbaan zal dit milieu andere doelgroepen aantrekken, namelijk:

- (Jonge) gezinnen
- Expats
- Empty nesters
- Ouderen

Doelgroepen polderlint woonmilieus

Nabij de Westerweg op de golfbaan en in Purmer–Zuid Zuid kan men wonen in lage dichtheden die doen denken aan het karakteristieke polderlint. Dit woonmilieu zal aantrekkelijk zijn voor de volgende doelgroepen:

- (Jonge) gezinnen
- Empty nesters
- Ouderen

Op de volgende dia beschrijven we mobiliteitskenmerken die over het algemeen horen bij deze doelgroepen, waarmee we een indicatie geven van het te verwachten mobiliteitsgedrag.

Gebruikers van de gebiedsontwikkeling

Doelgroepen

Jongeren en studenten

Deze groep heeft vaak slechts een beperkt inkomen en zal zich daarom met name op sociale en goedkope huurwoningen richten. Studenten en jongeren zijn veelal niet in het bezit van een auto. Dat is logisch gezien studenten vaak weinig te besteden hebben en vaak beschikken over een studentenreisproduct. Onder studenten en jongeren zal het gebruik van fiets en OV hoog zijn. Voor jongeren en studenten is de bereikbaarheid per fiets van OV-knooppunten en voorzieningen belangrijk. Daarnaast moeten onderwijsinstellingen goed te bereiken zijn met de fiets of het OV. Deze doelgroep zal zich dan ook vooral vestigen in de stedelijke woonmilieus.

Starters (jonge stellen)

Deze doelgroep zoekt woningen in het sociaal en middensegment in koop en huur. Dit is afhankelijk van de burgerlijke staat, gezinssamenstelling en het niveau van welvaart. Jonge alleenstaande starters richten zich op goedkope huur appartementen. Jonge stellen zoeken eerder een koopwoning in het betaalbare of middeldure segment. Beide groepen zijn veelal niet in het bezit van een auto en zijn gebaat bij een goede OV bereikbaarheid. Ook kent deze groep een hoog fietsgebruik in het bereiken van voorzieningen op korte afstand. Voor hen is het stedelijk woonmilieu aantrekkelijk. Voor jonge stellen kan het dorpse woonmilieu ook aantrekkelijk zijn, met oog op toekomstige gezinsuitbreiding.

(Jonge) gezinnen

Jonge gezinnen (met kinderen) zijn redelijk vergelijkbaar met starters. Ze richten zich op het sociale huursegment of het midden- en vrije sectorsegment in huur en koop, afhankelijk van het niveau van welvaart. Het autobezit is vaak met 1 of 2 auto's per gezin hoger dan bij starters, afhankelijk van de autobereikbaarheid en de parkeervoorzieningen. Door het gebruik van alternatieven als bijvoorbeeld de bakfiets te stimuleren kan worden gestuurd op maximaal 1 auto per huishouden. Jonge gezinnen zijn gebaat bij de nabijheid van parkjes, pleintjes en groen en zullen zich sneller vestigen in de landschappelijke- en polderlint milieus.

Expats

Expats zijn een gevarieerde groep mensen die tijdelijk op een plek verblijven. Deze doelgroep zoekt met name in de midden- en vrije sector van het huursegment. Dit is afhankelijk van de burgerlijke staat, gezinssamenstelling en het niveau van welvaart. Buitenlandse werknemers zullen zich met name op (middel)dure huurwoningen richten. Deze expats hebben gemiddeld een hoog inkomen en wonen graag in kwalitatief goede woonruimte waar ze tijdelijk en flexibel terecht kunnen. Hetzelfde geldt voor hun mobiliteitspatroon. Omdat niet alle expats kunnen en willen fietsen, maken zij relatief vaak gebruik van het OV en (deel)auto's. Het stedelijke en landschappelijke woonmilieu zal voor deze doelgroep het meest aantrekkelijk zijn. Een andere groep expats bestaat uit buitenlandse studenten en onderzoekers. Deze groep heeft over het algemeen minder te besteden en zal zich daarom richten op kleinere en daarmee goedkopere Huurappartementen. Ook voor hen is het stedelijke woonmilieu aantrekkelijk.

Empty nesters

Deze doelgroep zoekt voornamelijk kleinere woningen, mogelijk zelfs een appartement in de middeldure huur of koop, afhankelijk van het niveau van welvaart. Welvarende empty nesters kennen een hoog autobezit. Vaak is deze doelgroep in het bezit van twee auto's per huishouden. Hier ligt een kans om te sturen op het verminderen van het bezit van een tweede auto. Door het hoge niveau van welvaart hebben financiële prikkels beperkt effect in de sturing van mobiliteitsgedrag. Het gebruik van het OV vormt een aandachtspunt bij deze doelgroep en is naar verwachting laag. Deze doelgroep kent een hoog aandeel verplaatsingen naar groen in de omgeving en kent ook een relatief hoog aandeel verplaatsingen van en naar culturele voorzieningen zoals theaters en musea. Afhankelijk van persoonlijke voorkeur en niveau van welvaart zullen empty nesters zich vestigen in een van de drie woonmilieus.

Ouderen

Oostflank Purmerend is ook een plek waar je oud kunt worden. Deze doelgroep zoekt vaak een flat of appartement al dan niet met een zorgfunctie. Dit kan zowel in de middeldure huur of koop zijn, wederom afhankelijk van de welvaart van de ouderen. Ouderen kennen vaak een lager autobezit en hebben over het algemeen 1 of geen auto. Voor deze doelgroep is het belangrijk om toegang te hebben tot vervoer op maat om vervoersarmoede tegen te gaan. Ouderen zullen zich afhankelijk van voorkeur en behoefden vestigen in een van de drie woonmilieus.

- Jongeren, studenten en starters vestigen vooral in stedelijk woonmilieu.
- Fiets- en ov-gebruik ligt hoog voor deze doelgroepen.
- (Jonge) gezinnen en empty nesters zijn gebaat bij meer groen in de woonomgeving
- Autogebruik ligt bij deze doelgroepen hoog.
- Ouderen vestigen zich afhankelijk van voorkeur en behoefden
- Ouderen hebben belang bij vervoer op maat om vervoersarmoede te voorkomen.

4. Huidige mobiliteitskwaliteit



Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Een blik op de huidige infrastructuur nabij de gebiedsontwikkeling

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de mobiliteitskwaliteit van de huidige situatie in beeld gebracht aan de hand van de huidige netwerken, voorzieningen en bereikbaarheid. Daarna wordt een doorkijk gemaakt naar de toekomstige mobiliteitskwaliteit.

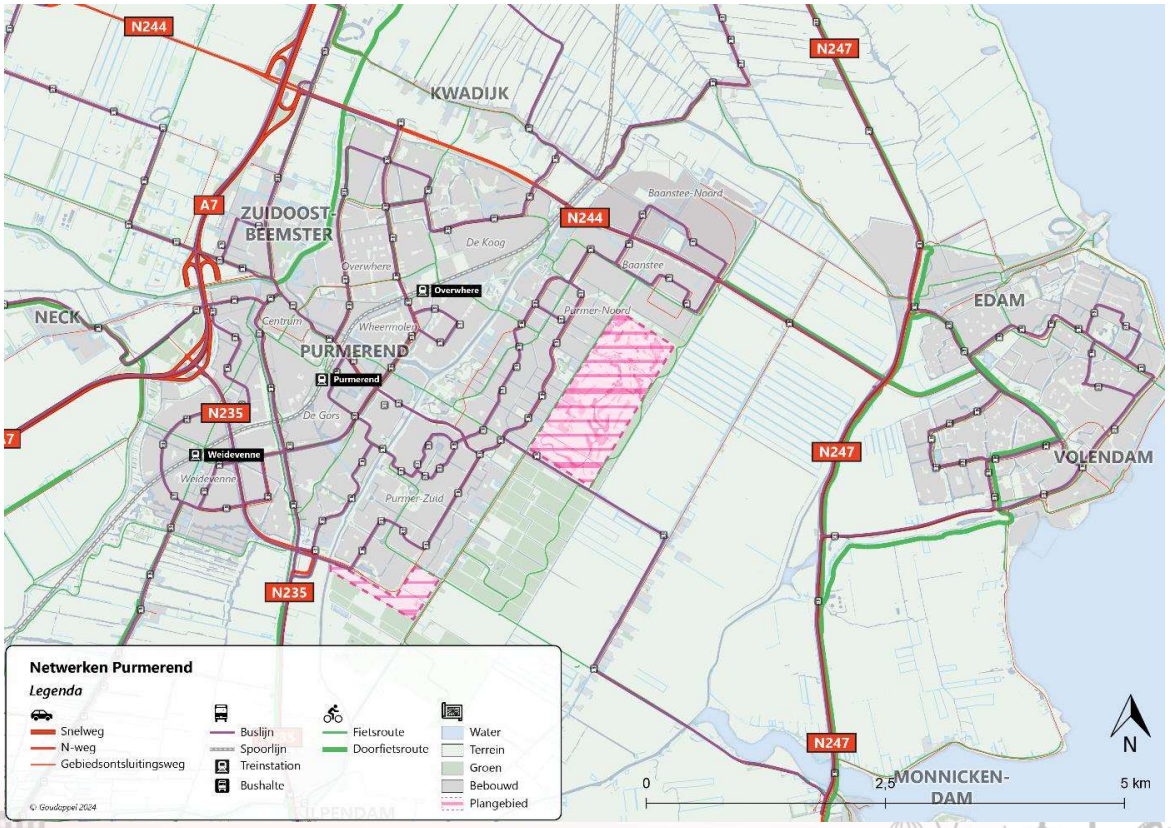
Netwerken rondom de Oostflank

Voor **voetgangers** is er rondom de Oostflank een fijnmazig netwerk in wijken en centra. Langs veel wegen zijn voetgangersvoorzieningen aanwezig, en de watergangen kunnen op behoorlijk wat plekken overgestoken worden. Op veel plekken is de kwaliteit van de voetgangersinfrastructuur echter beperkt. Bijvoorbeeld door de geringe breedte, het ontbreken van aansluitende routes en de lage belevingswaarde.

De **fiets**netwerken rondom de Oostflank zijn beperkt. Aan de zuidkant van de golfbaan vormt de Purmerenderweg een directe route richting het centrum van Purmerend. In andere richtingen, zoals bijvoorbeeld de wijkcentra van Purmer-Zuid en Purmer-Noord ontbreekt het aan directe fietsroutes vanuit de Oostflank. Ook zijn er weinig doorfietsroutes richting omliggende plaatsen direct nabij de Oostflank.

Het **OV** rondom de Oostflank wordt gekenmerkt door een fijnmazig busnetwerk. In Purmer-Noord en Purmer-Zuid zijn bushaltes waarvandaan er bussen rijden naar het centrum van Purmerend en Amsterdam Noord. Vanuit de Oostflank liggen deze bushalte wel op enige Loopafstand (voor een groot deel meer dan 800 meter lopen). Daarnaast beschikt Purmerend over 3 sprinter stations. Twee keer per uur vertrekken daar sprinters in de richting van Den Haag Centraal, via Amsterdam Sloterdijk, en Hoorn. Daarnaast stopt er tijdens de spits op maandag tot en met donderdag drie keer per dag een intercity op station Purmerend, met een snelle verbinding naar Amsterdam Centraal.

De Oostflank ligt wat betreft **auto**netwerk ongunstig gepositioneerd ten opzichte van de A7, die aan de westkant van Purmerend ligt. Vanuit Purmer-Zuid Zuid biedt de N235 echter een directe verbinding naar de A7, alsook direct in de richting van Amsterdam. De golfbaan ligt vlakbij de N244, die een route biedt naar Edam-Volendam, Alkmaar, of via de A7 of N247 naar Amsterdam.



Figuur 4.1: Infrastructuur Purmerend

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Een blik op de huidige infrastructuur nabij de gebiedsontwikkeling

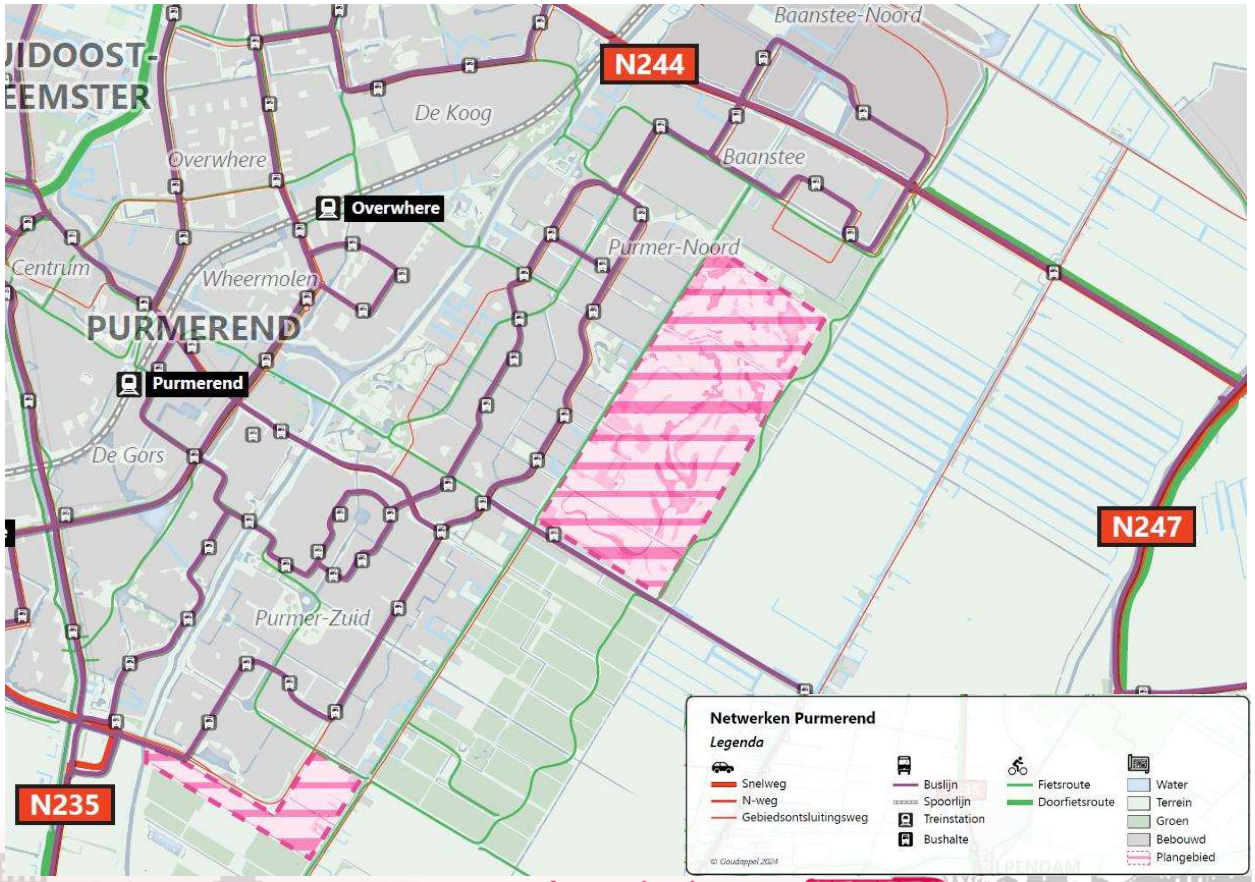
Op de vorige pagina is een uitgezoomde beschouwing van de huidige mobiliteitskwaliteit rondom de Oostflank als geheel gegeven. Hier wordt ingezoomd op de mobiliteitskwaliteit in de directe nabijheid van de twee ontwikkelgebieden Purmer-Zuid Zuid en de golfbaan

Purmer-Zuid Zuid

Het oostelijke deel van Purmer-Zuid Zuid is gelegen tussen de Verzetslaan en de Westerweg. De Verzetslaan sluit ten westen van Purmer-Zuid Zuid aan op de N235. De Westerweg is een relatief smal polderlint met veel erfaansluitingen. De weg loopt van Baanstee in het noorden tot aan Ilpendam in het zuiden. Het westelijke deel van Purmer-Zuid Zuid ligt direct aan de Verzetslaan. De Verzetslaan speelt daarmee een belangrijke rol in de ontsluiting van het deelgebied voor gemotoriseerd verkeer. Voor actieve modaliteiten vormt de weg een barrière tussen de nieuwe wijk en Purmer-Zuid en de rest van Purmerend. Aan de zuidkant van het gebied liggen enkele recreatieve loop- en fietsroutes. Ten westen van Purmer-Zuid Zuid ligt de Purmerringvaart. Aan de westkant daarvan ligt op het Oudelandsdijkje een fietspad. Er is in de huidige situatie geen verbinding voor voetgangers en fietsers over de Purmerringvaart nabij Purmer-Zuid Zuid.

Golfbaan

De golfbaan wordt aan de westkant begrenst door de Westerweg, een polderlint met een groot aantal erfaansluitingen. Ten zuiden van de golfbaan ligt de Purmerenderweg. Dit is naast de N244 de enige oost-west georiënteerde weg en vormt een mogelijke verbinding richting de N244 en de N247 nabij Monnickendam. Aan de oost- en noordkant van de golfbaan liggen fietspaden met een voornamelijk recreatieve functie naar en door het Purmerbos.



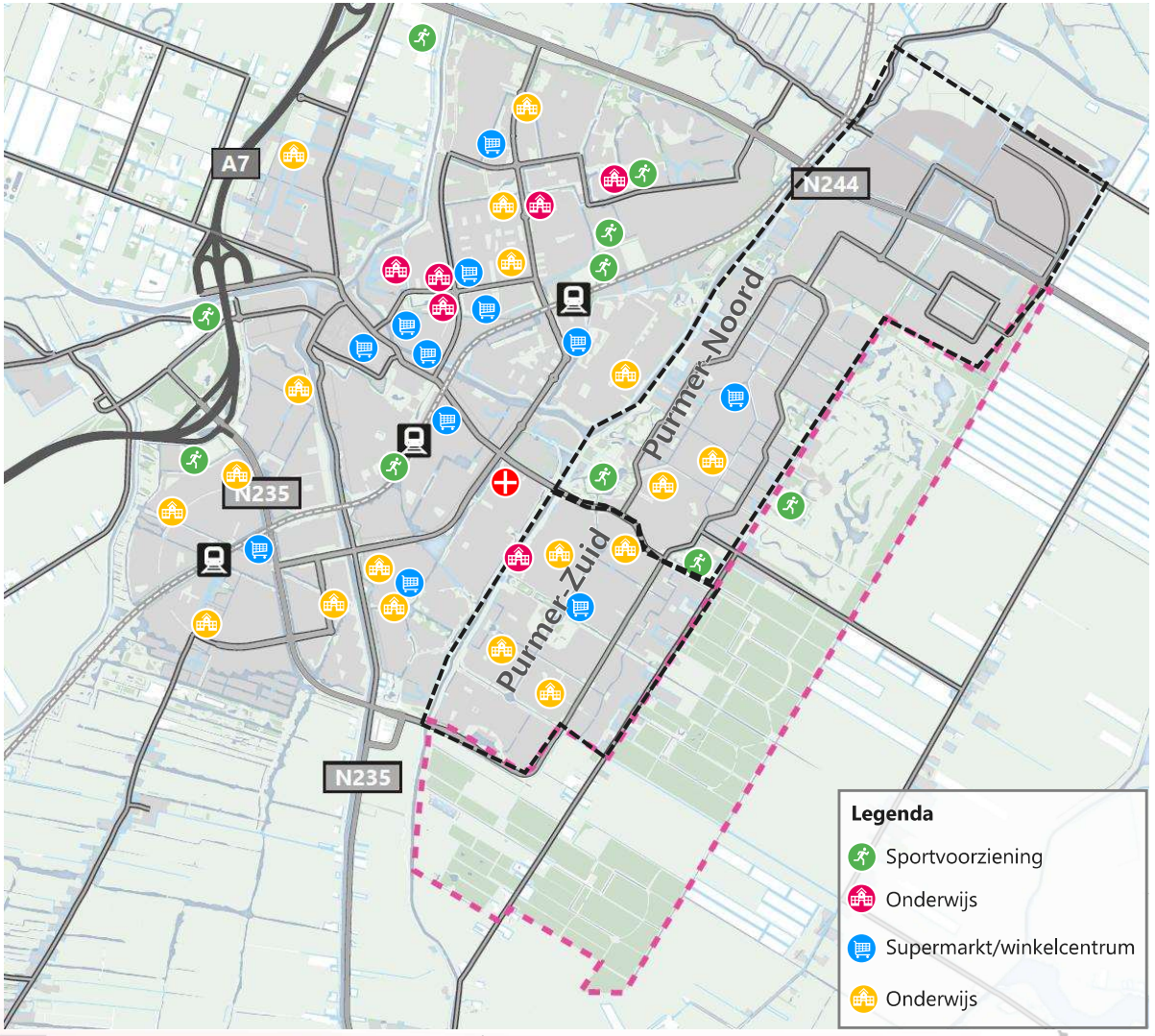
Figuur 4.2: Infrastructuur rondom de Oostflank

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Een blik op de huidige voorzieningen nabij de gebiedsontwikkeling

Voorzieningen in Oostflank en omgeving

De nabijheid van voorzieningen is een belangrijke bepalende factor voor mobiliteitsgedrag. Vooral de afstand tussen woonlocatie en een voorziening is bepalend voor de modaliteit die gebruikt wordt om de verplaatsing af te leggen.
In de huidige situatie bestaat Oostflank uit een golfbaan, bosgebied en landbouwgrond. De dichtstbijzijnde voorzieningen liggen in Purmer-Zuid en Purmer-Noord. Daar zijn onder andere diverse basisscholen, supermarkten en overige winkels te vinden. Vanuit Purmer-Zuid Zuid liggen deze voorzieningen niet binnen 10 minuten loopafstand. Wel zijn ze met de fiets binnen 10 minuten te bereiken. Ook vanaf de golfbaan is het langer dan 10 minuten lopen naar de meeste voorzieningen.



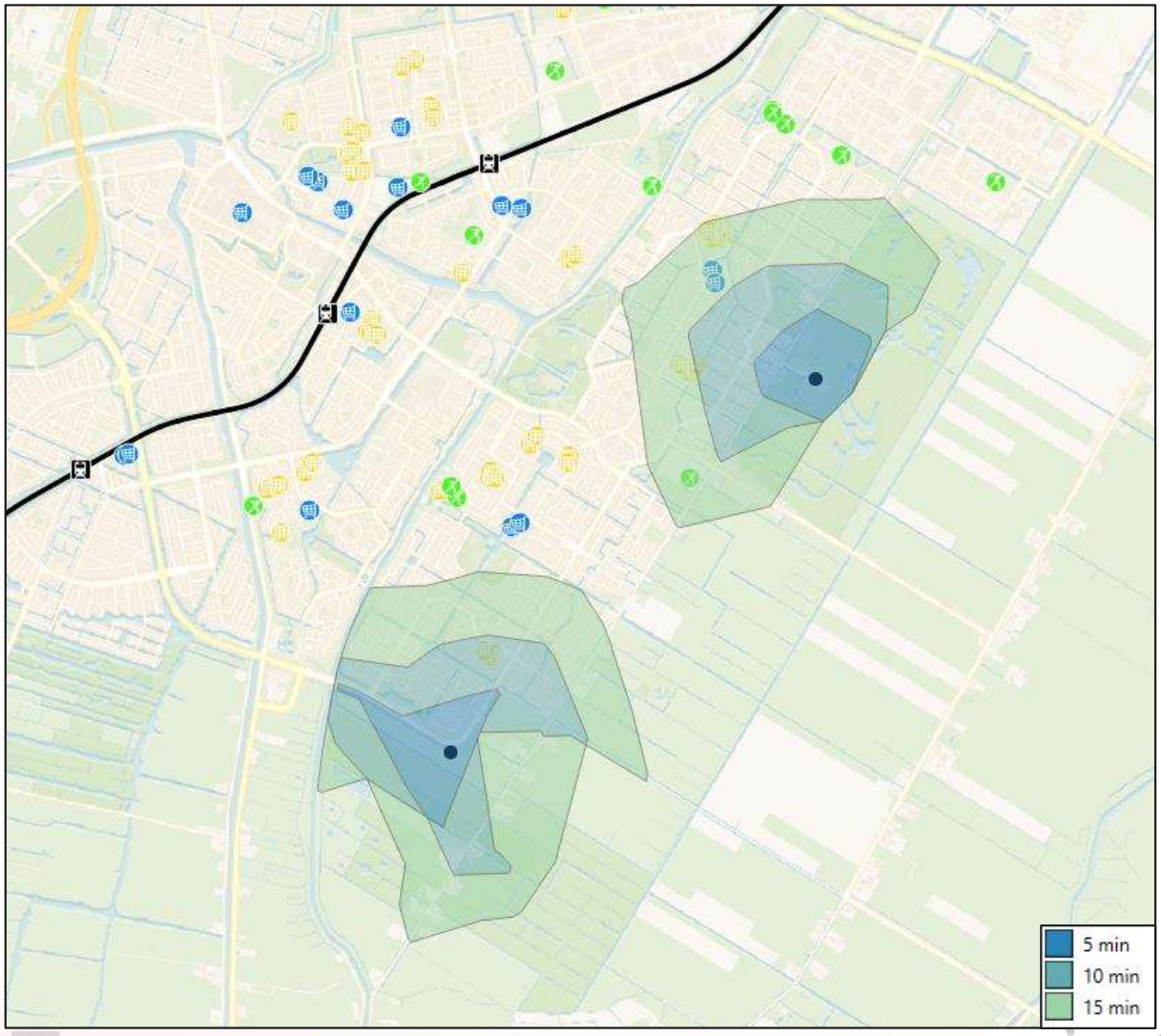
Figuur 4.3: Bestaande voorzieningen nabij de Oostflank

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

De huidige voetgangersbereikbaarheid

Huidige voetgangersbereikbaarheid matig
In de huidige situatie is de voetgangersbereikbaarheid van de Oostflank matig. Doordat de Oostflank in de huidige situatie vooral bestaat uit landbouwgrond, bosgebied en een golfbaan, zijn er weinig voetgangersvoorzieningen aanwezig.

Vanuit de golfbaan vormt de Westerweg en het water een barrière. Er zijn slechts op enkele plekken oversteken. Deze sluiten vervolgens niet aan op directe voetpaden met hoge kwaliteit richting voorzieningen. Dit geldt ook voor Purmer-Zuid Zuid. In de huidige situatie is er geen bebouwing in het gebied. Er liggen alleen enkele recreatieve routes. De Verzetslaan vormt hier een barrière tussen Purmer-Zuid en het toekomstige Purmer-Zuid Zuid.
Door het ontbreken van (kwalitatieve) looproutes en de barrièrewerking van de Verzetslaan en Westerweg is de bereikbaarheid beperkt. Binnen 15 minuten zijn vanuit Purmer-Zuid Zuid geen supermarkten te bereiken. Wel ligt er een basisschool binnen acceptabele loopafstand. Voor de golfbaan zijn er wel enkele supermarkten te bereiken binnen 15 minuten lopen. Ook daar liggen er basisscholen binnen diezelfde acceptabele loopafstand. Voorzieningen als de stations, middelbare scholen en het centrum van Purmerend liggen buiten acceptabele loopafstand. Naast de kwaliteit is dus ook de bereikbaarheid die looproutes rondom de Oostflank bieden beperkt.



Figuur 4.4: Voetgangersbereikbaarheid vanuit Purmer-Zuid Zuid en de golfbaan

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

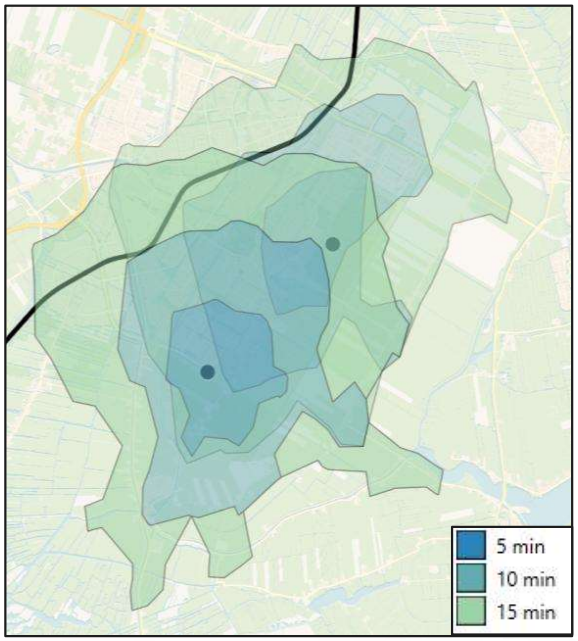
De huidige fietsbereikbaarheid

Lokale en regionale fietsbereikbaarheid kansrijk

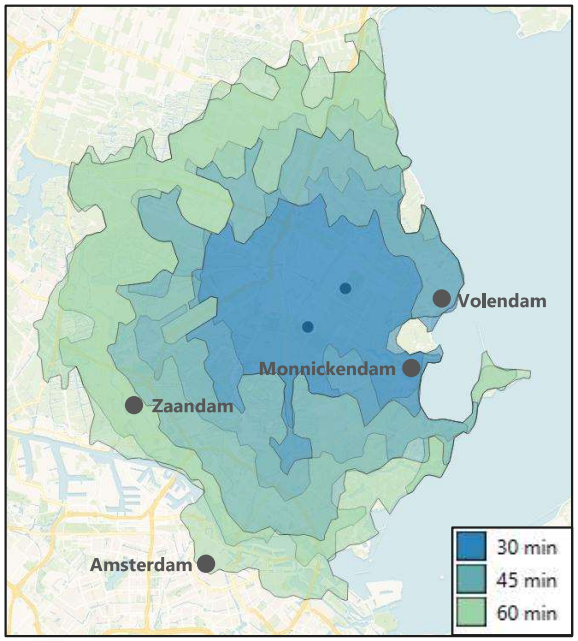
In figuur 4.5 en 4.6 is weergegeven welke gebieden vanuit de golfbaan binnen respectievelijk 5, 10, 15, 30, 45 en 60 minuten bereikt kunnen worden met de fiets. Binnen 15 minuten is heel Purmerend per fiets bereikbaar vanuit beide ontwikkelgebieden in de Oostflank. Vervolgens zijn omliggende dorpen als Edam, Volendam en Monnickendam binnen 30 minuten fietsen te bereiken. Vanuit beide deelgebieden is Amsterdam Noord circa 60 minuten fietsen. Vanuit Purmer-Zuid Zuid lukt het daarnaast net om in 60 minuten het IJ over te steken en het centrum van Amsterdam te bereiken.

Met een reguliere fiets is de afstand naar Amsterdam (en de daaraan gekoppelde reistijd) voor veel mensen hoger dan wat als acceptabel wordt geacht. Door de hogere gemiddelde snelheden en een hoger niveau van comfort hebben de e-bike en speedpedelecs hogere acceptabele afstanden. Daarmee bieden deze fietsvormen kansen om het aandeel fiets richting Amsterdam (Noord) te vergroten.

Door de beperkte afstanden binnen Purmerend zijn zo goed als alle voorzieningen binnen 15 minuten per fiets bereikbaar. Ook is het mogelijk om binnen acceptabele fietsafstand bij nabijgelegen dorpen Volendam, Edam en Hoorn te geraken. Op de kortere afstanden vormt de fiets daarmee een aantrekkelijke modaliteit, die kansen biedt voor de ontwikkeling van de Oostflank. De kwaliteit van de fietsinfrastructuur varieert: op veel plekken zijn vrijliggende fietspaden aanwezig, maar er zijn ook routes met beperkte breedtes, verouderd asfalt of onduidelijke voorrangssituaties. Voor de verwachte groei in fietsverkeer, met name van e-bikes, is voldoende comfort, veiligheid en doorstroming essentieel.



Figuur 4.5: Lokale fietsbereikbaarheid vanuit Purmer-Zuid Zuid en de golfbaan



Figuur 4.6: Regionale fietsbereikbaarheid vanuit Purmer-Zuid Zuid en de golfbaan

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

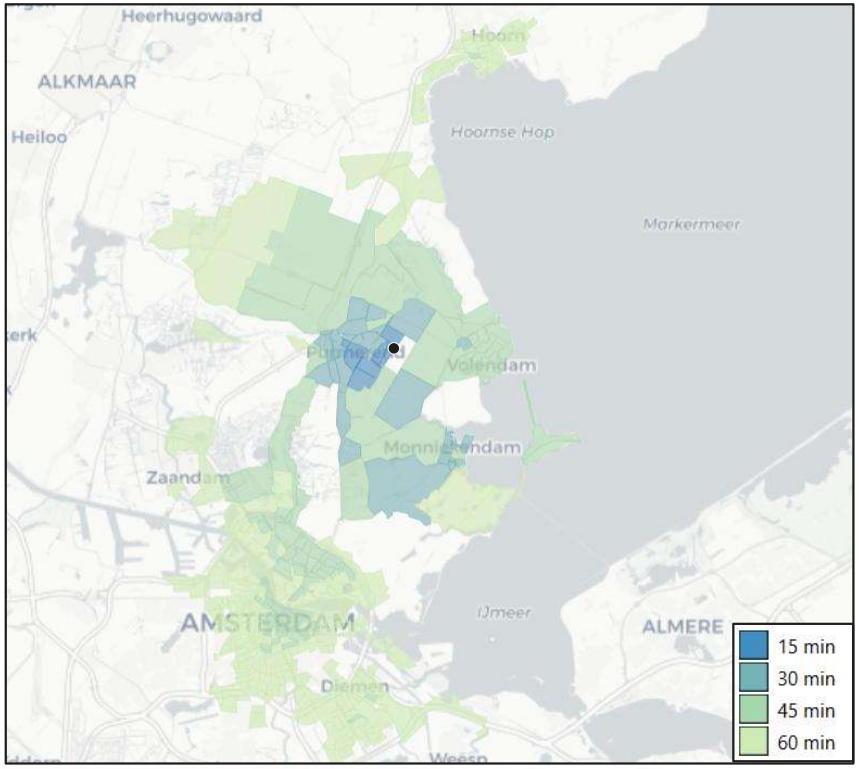
De huidige OV bereikbaarheid

Bus vaak sneller dan de trein

Purmerend beschikt over 3 treinstations: Purmerend, Purmerend Overwhere en Purmerend Weidevenne. Alle drie de stations worden alleen bediend door een Sprinter tussen Hoofddorp en Hoorn Kersenboogerd. Deze Sprinter stopt in Amsterdam op Sloterdijk en Lelylaan. Op maandag tot en met donderdag stoppen er in de ochtend- en avondspits 2 Intercity's tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal ook op station Purmerend. De reistijd tussen Purmerend en Amsterdam Centraal neemt daarmee met 7 -11 minuten af.

Naar Amsterdam Centraal is het vaak sneller om vanuit Purmerend met de bus te reizen, dankzij een directe busverbinding van 21 minuten. Tussen Purmerend (Verzetslaan) en Ilpendam is er een tidalflow busbaan. Met deze spitsbusbaan heeft het busvervoer een vrije baan. In de ochtendspits rijdt de bus over de busbaan vanuit Purmerend richting Amsterdam. In de avondspits is de busbaan vrij voor de bus vanuit Amsterdam richting Purmerend. Hierdoor wordt de busbaan zo effectief mogelijk ingezet. Vanuit Oost-Purmerend rijden in de spits rechtstreekse bussen naar Amsterdam-West en -Zuidoost, met snelle verbindingen naar werklocaties als Sloterdijk, Zuidas en Bijlmer.

Het centrum van Amsterdam en Amsterdam Noord zijn vanuit Purmerend goed bereikbaar. Afhankelijk van het voor- en natransport zijn deze gebieden veelal binnen 3 kwartier te bereiken. Met verbindingen met de bus en met de trein zijn er verschillende alternatieven beschikbaar, die directe verbindingen bieden met verschillende delen van de stad. Ook Hoorn is met de trein redelijk goed bereikbaar. Doordat de reis naar Alkmaar een overstap vereist op Zaandam is deze met voortransport meegenomen in een uur te bereiken.



Figuur 4.7: OV-bereikbaarheid vanuit Oostflank, inclusief voor- en natransport

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

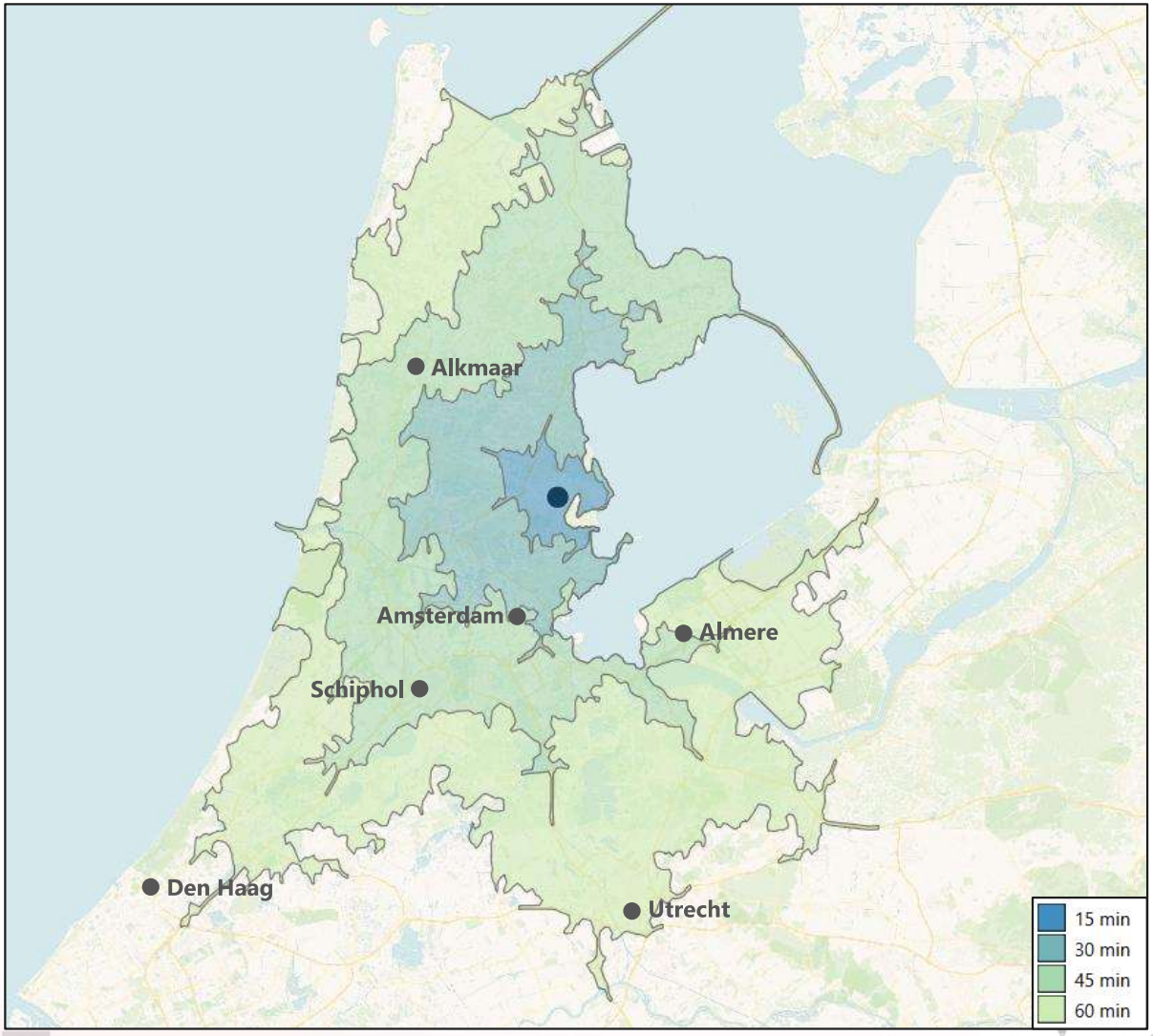
De huidige auto bereikbaarheid

Hoofdstructuur autonetwerk nabij

De autobereikbaarheid vanuit Oostflank is goed. Binnen een half uur is het mogelijk om met de auto vanuit Purmerend in grote delen van Amsterdam te zijn. In 45 minuten zijn Almere, Alkmaar en Schiphol te bereiken, en binnen het uur is Utrecht bereikbaar. Dit betreft de situatie zonder vertraging. In de spitsperioden liggen de gemiddelde snelheden vaak lager, onder andere door verschillende capaciteitsknelpunten in en rondom Purmerend, waardoor de bereikbaarheid afneemt.

De goede autobereikbaarheid is vooral een resultaat van de ligging van de Oostflank nabij de N244 en de N235. Beide wegen bieden snelle en relatief directe verbindingen met Amsterdam en andere bestemmingen ten zuiden van Purmerend. Zowel via directe verbindingen met de A7 als zelf (N244 via de N247).

Naar het noorden biedt met name de A7 een snelle verbinding. In oostelijke (o.a. Edam) en westelijke richting (o.a. Alkmaar) verzorgt de N244 directe verbindingen.



Figuur 4.8: Autobereikbaarheid vanuit Oostflank

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Vergelijking reistijd via de huidige netwerken

Sterke relatie met Amsterdam

Uit een herkomst-bestemmingen analyse blijkt dat Purmerend sterke verbindingen heeft met een aantal bestemmingen. In figuur 4.9 is te zien dat Amsterdam (26,4%) veruit de grootste herkomst-bestemmingsrelatie is voor Purmerend, gevolgd door de Beemster (9,3%) en Zaanstad (8,2%). Met name de relatie met Amsterdam is zeer sterk, en heeft daarmee grote invloed op het te verwachten verplaatsingsgedrag van bewoners van de Oostflank.

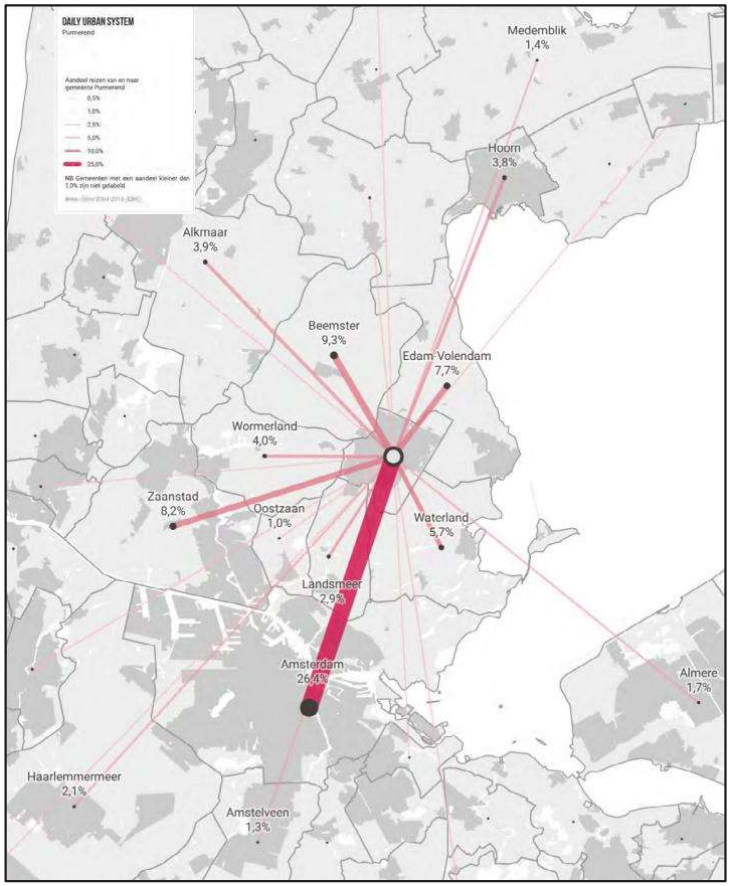
Sterke concurrentiepositie voor de auto

Figuur 4.10 toont de reistijdanalyse voor verschillende modaliteiten voor de top 3 herkomst-bestemmingsrelaties. Er is in de huidige situatie een groot verschil in de reistijd van de verschillende modaliteit voor reizen vanuit Purmerend.

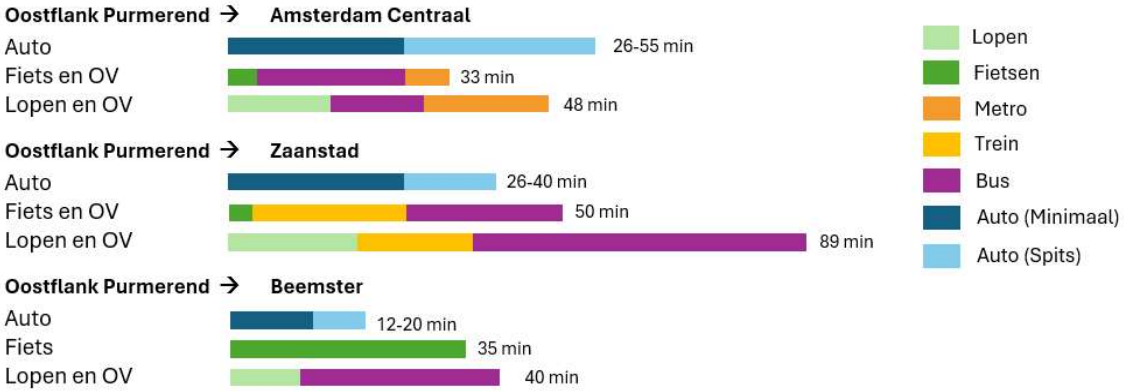
Voor reizen naar Amsterdam Centraal zijn de reistijden met het openbaar vervoer concurrerend met de auto, vooral tijdens de spits. Naarmate de afstand tot het centraal station toeneemt zal de concurrentiepositie van de auto toenemen. Voor reizen naar Zaanstad en Midden-Beemster zijn de reizen met ov aanzienlijk langer dan met de auto. Dat komt vooral door de relatief grote aandelen van het voor- en natransport. Voor de reis naar Midden-Beemster is de fiets ook een optie. De reistijd per fiets is hoger dan die van de auto, maar kan sneller zijn dan het openbaar vervoer.

De reistijden van fiets zijn gebaseerd op conventionele fietsen. De gemiddelde snelheid van een e-bike (21 km/u) ligt iets hoger dan een conventionele fiets (17,6 km/u). Voor e-bikes zijn de reistijden dus wat korter. Bovenal maakt de e-bike (middel)lange verplaatsingen aantrekkelijker door een hoger comfortniveau dan de conventionele fiets.

De resultaten uit deze analyse tonen aan dat er een opgave ligt om andere modaliteiten aantrekkelijker te maken ten opzichte van de auto.



Figuur 4.9: Belangrijkste herkomst-bestemming relaties voor de gemeente Purmerend (bron: Mobiliteitsplan Purmerend, 2022)



Figuur 4.10: Reistijdanalyse verschillende modaliteiten voor top 3 herkomst-bestemming relaties

1 Hoe snel wordt op een elektrische fiets en op een speed-pedelec gereden? SWOV

Mobiliteitskwaliteit toekomstige situatie

Een blik op de toekomstige kwaliteit

Ontsluiting plangebied

De (auto)bereikbaarheid van Purmerend komt de komende jaren steeds verder onder druk te staan omdat de filedruk toeneemt[2]. De toenemende verkeersdrukte rondom Purmerend heeft invloed op de ontsluiting vanuit de Oostflank voor gemotoriseerd verkeer. De ontwikkeling draagt namelijk bij aan verdere toename van de verkeersdrukte.
Om de gevolgen van de ontwikkeling op de verkeersdoorstroming in beeld te brengen is door Sweco onderzocht of drie kruispunten nabij de ontwikkeling de toekomstige verkeersintensiteiten kunnen afwikkelen (onderzoek met kenmerk 51019225, 01-12-2023). In dit onderzoek is gekeken naar het doortrekken van de Magneet, en de golfbaan volledig via deze weg te ontsluiten. Uit het onderzoek blijkt dat niet alle woningen met bijbehorende verkeersbewegingen op een goede manier via deze aansluiting kunnen worden afgewikkeld. Ook zijn er twee kruispunten op de Verzetslaan die aangepast dienen te worden om verkeer van Purmer-Zuid Zuid af te kunnen wikkelen.

Modelstudie

De ontwikkeling van de Oostflank heeft niet alleen invloed op de verkeersafwikkeling van drie kruispunten direct nabij het plangebied, maar heeft ook invloed op andere wegen en kruispunten in Purmerend. Om een beeld te krijgen van de effecten van de ontwikkeling Oostflank nabij het plangebied én op omliggende ontsluitingswegen is een nieuwe modelstudie uitgevoerd.

2 A7/A8: verbeteren bereikbaarheid Amsterdam – Hoorn. Rijkswaterstaat

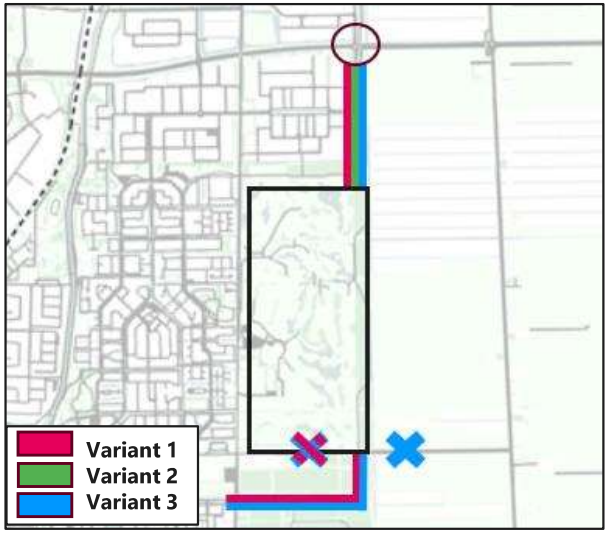
Met het gemeentelijk verkeersmodel Purmerend (versie 3.1) zijn de effecten van de ontwikkeling van de Oostflank in beeld gebracht. Het verkeersmodel is het vastgestelde beleidsinstrument voor verkeersstudies voor ruimtelijke ontwikkelingen in Purmerend. Het model maakt gebruik van de nieuwste modeltechniek. Met het model zijn drie netwerkvarianten zoals weergegeven in figuur 4.11 in beeld gebracht:

- **Variant 1**: de ontsluiting van de golfbaan voor gemotoriseerd verkeer verloopt voor 1/3e via de doorgetrokken IJsselmeerlaan en 2/3e via de Magneet met een enkele knip in de Purmerenderweg.
- **Variant 2**: de ontsluiting van de golfbaan verloopt volledig via de Magneet
- **Variant 3**: de ontsluiting van de golfbaan voor gemotoriseerd verkeer verloopt voor 1/3e via de doorgetrokken IJsselmeerlaan en 2/3e via de Magneet met een dubbele knip op de Purmerenderweg.

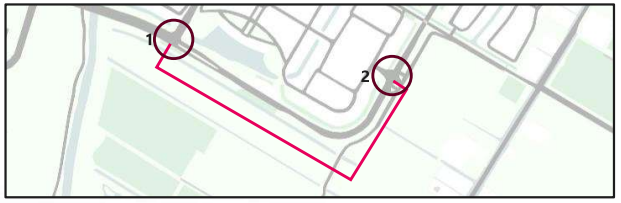
De ontsluiting van Purmer-Zuid Zuid verloop in alle varianten zoals weergegeven in figuur 4.12.

Daarnaast is een referentievariant 2040 in beeld gebracht met het verkeersmodel. Deze heeft betrekking op de toekomstige situatie 2040 waarin sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele maatregelen in en rondom Purmerend, maar waarin de Oostflank niet is ontwikkeld. Hiervoor is gebruik gemaakt van het standaard scenario 2040 in het verkeersmodel, met als aanpassing dat de ruimtelijke ontwikkeling van de Oostflank is weggehaald. Door de planvarianten met de referentiesituatie te vergelijken kan het planeffect van de ontwikkeling worden bepaald.

Uitgangspunt voor de berekeningen is standaard scenario 2040 in het gemeentelijk verkeersmodel (versie 3.1). In alle varianten is daar van het maximale woningbouwprogramma van 5.800 woningen ingevoerd. Voor het niet-wonen programma is een vertaling gemaakt naar 278 arbeidsplaatsen. De modelstudie is uitgevoerd in afstemming met het Multimodaal netwerkkader Purmerend.



Figuur 4.11: Netwerkkaart netwerkvarianten golfbaan



Figuur 4.12: Netwerkkaart Purmer-Zuid Zuid

Mobiliteitskwaliteit toekomstige situatie

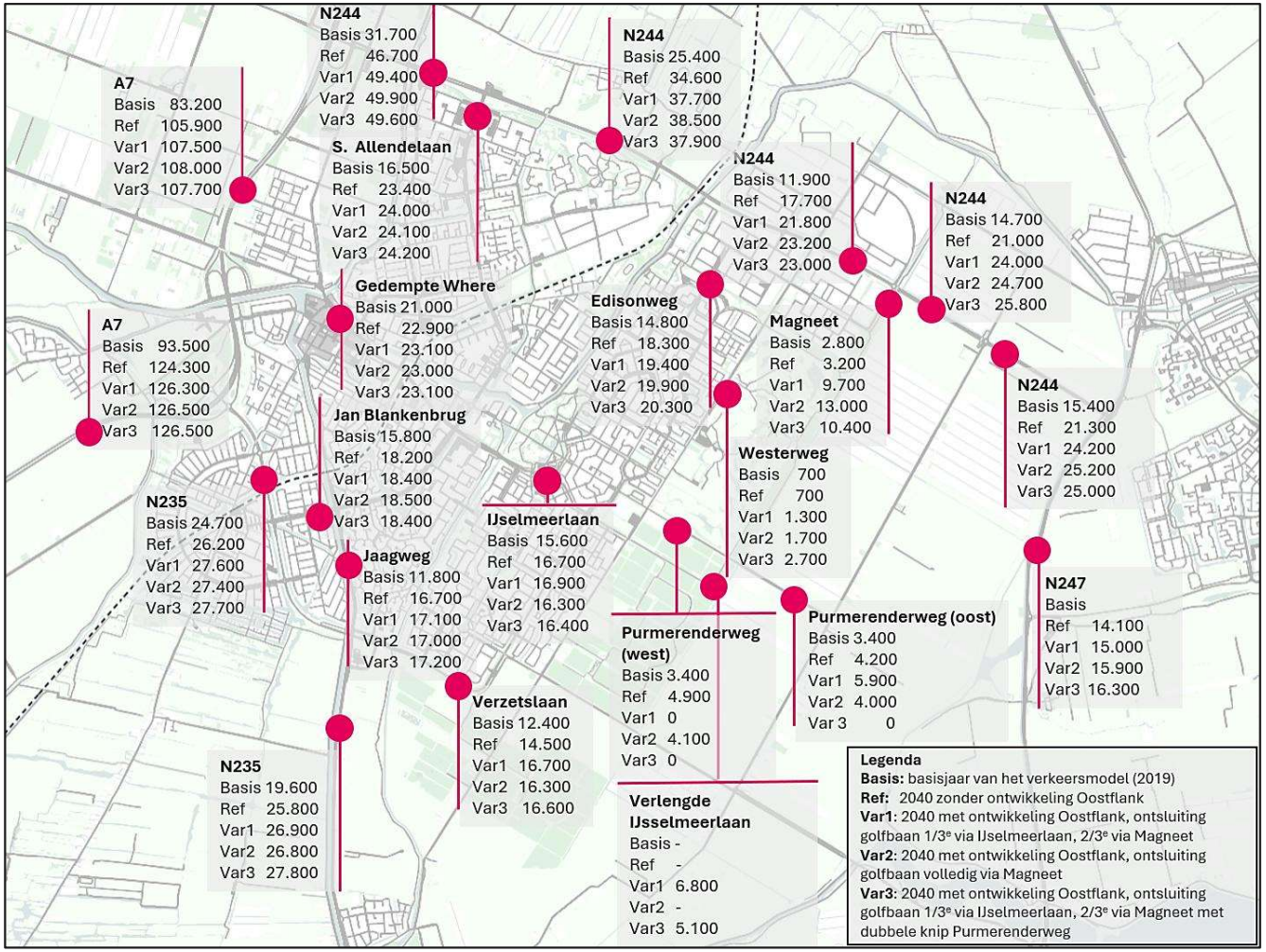
Prognose toekomstige hoeveelheid verkeer en knelpunten

Toekomstige verkeersintensiteiten

In figuur 4.13 zijn de intensiteiten op verschillende wegen in Purmerend weergegeven voor de verschillende scenario's. Het betreft de etmaalintensiteiten gemotoriseerd verkeer en de som van beide rijrichtingen, afgerond op honderdtallen.

Tussen het basisjaar en de referentie 2040 nemen de intensiteiten op het wegennet in en rondom Purmerend toe. Vooral op de A7 en de N235 en N244 zijn de toenames groot. Dit is het resultaat van toenemend autogebruik van bestaande inwoners, werknemers en bezoekers in Purmerend en de realisatie van andere ruimtelijke ontwikkelingen in Purmerend en de omgeving.

In de varianten is er ten opzichte van de referentiesituatie sprake van een extra verkeersgroei als gevolg van de ontwikkeling van de Oostflank. In totaal zorgt de ontwikkeling van de Oostflank voor circa 17.500 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit betekent een relatief lage verkeersgeneratie per woning in vergelijking met de gemiddelde CROW-kengetallen. De ritgeneratie is in het gemeentelijke verkeersmodel gebaseerd op ODiN[3] data, waarin het aantal voertuigbewegingen per woning wat lager uitvalt. Daarnaast zorgt de vormgeving van de ontsluiting van de Oostflank ervoor dat de reistijd voor korte verplaatsingen relatief hoog is. Voor verplaatsingen in Purmerend is vooral de fiets sterk concurrerend. Daarbij speelt mogelijk nog mee dat de reistijd voor de auto toeneemt door de grote drukte op de N-wegen. Dat beïnvloedt de (auto) verkeersgeneratie per woning, die in dit geval lager wordt.



Figuur 4.13: Verkeersintensiteiten

3 Het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) is het nationale mobiliteitsonderzoek onder inwoners van Nederland, uitgevoerd door het CBS.

Mobiliteitskwaliteit toekomstige situatie

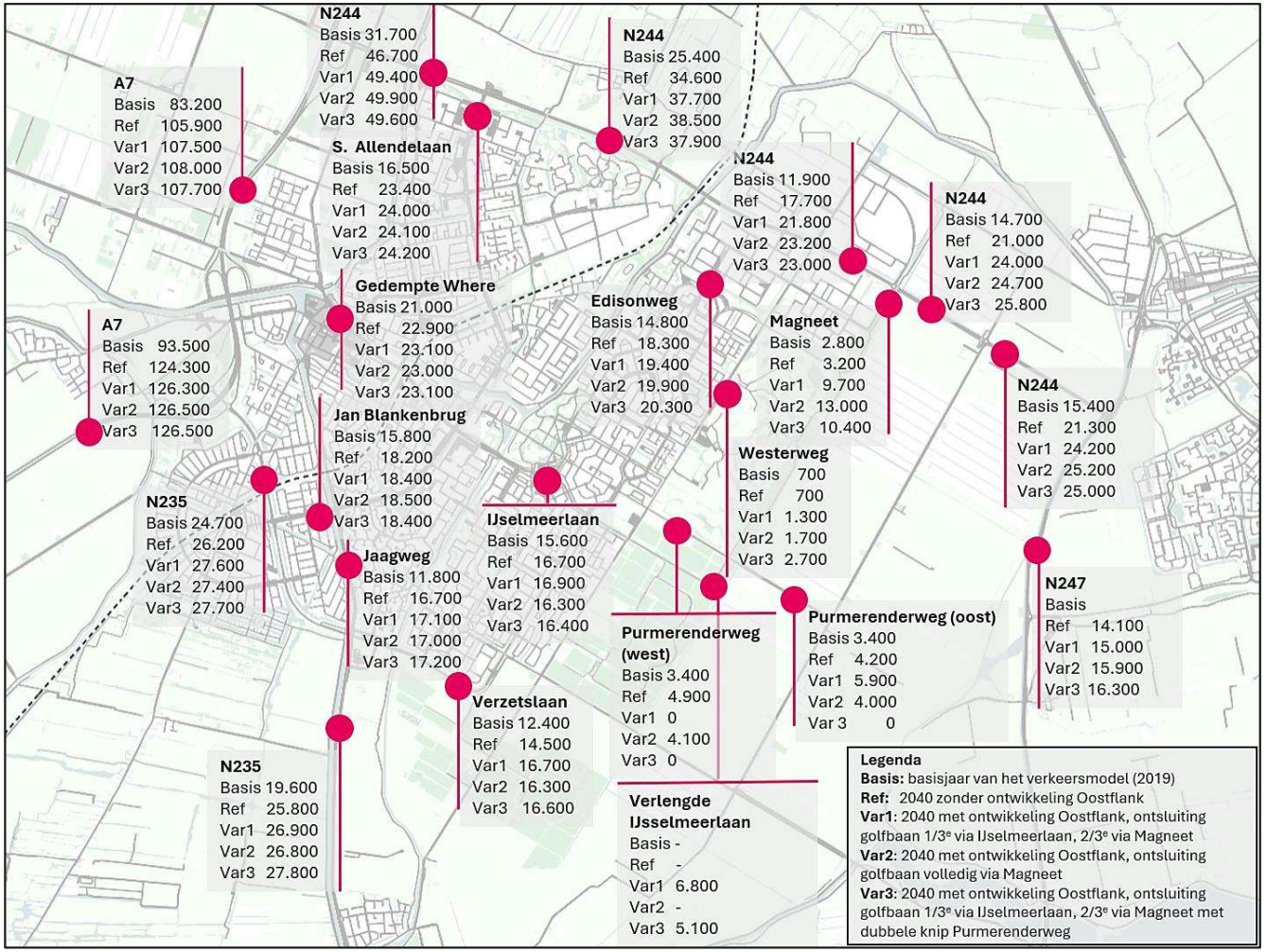
Prognose toekomstige hoeveelheid verkeer en knelpunten

In variant 1 wordt de Golfbaan gedeeltelijk via de N244 ontsloten en gedeeltelijk via de Verlengde IJsselmeerlaan. Als gevolg hiervan nemen de intensiteiten vooral toe op de randwegen (N244, N235) en wegen die daar naar toe leiden (o.a. Magneet). Met name ten noorden van de ontwikkeling zijn de toenames groot. Ten zuiden van de golfbaan en nabij Purmer-Zuid Zuid zijn de toenames beperkt. De toename is daar kleiner dan de hoeveelheid verkeer die gegenereerd wordt door de ontwikkeling. Een deel van het verkeer in de referentiesituatie wordt 'weggedrukt', het neemt een andere route als gevolg van de toegenomen verkeersdrukte.

In variant 2 wordt de golfbaan volledig ontsloten op de N244. Hierdoor neemt de hoeveelheid verkeer ten opzichte van de referentie situatie nog verder toe. Omdat er niet langer verkeer vanuit de golfbaan naar het zuiden rijdt, zijn de toenames ten opzichte van de referentiesituatie daar kleiner dan in variant 1.

In variant 3 wordt de Oostflank net als in variant 1 met een 1/3 2/3 verdeling ontsloten, maar is daarnaast een dubbele knip aangebracht op de Purmerenderweg. Dit zorgt ervoor dat de verkeersintensiteiten op de Purmerenderweg, Verlengde IJsselmeerlaan en IJsselmeerlaan iets afnemen.

Wel zorgt dit ervoor dat het verkeer anders wordt verdeeld over het netwerk. Met name ten noorden van Purmerend zijn de intensiteiten juist hoger dan in de andere varianten. Dit komt met name door het doorgaande verkeer vanuit Monnickendam dat door de knips via de N244 richting Purmerend zal rijden.



Figuur 4.13: Verkeersintensiteiten

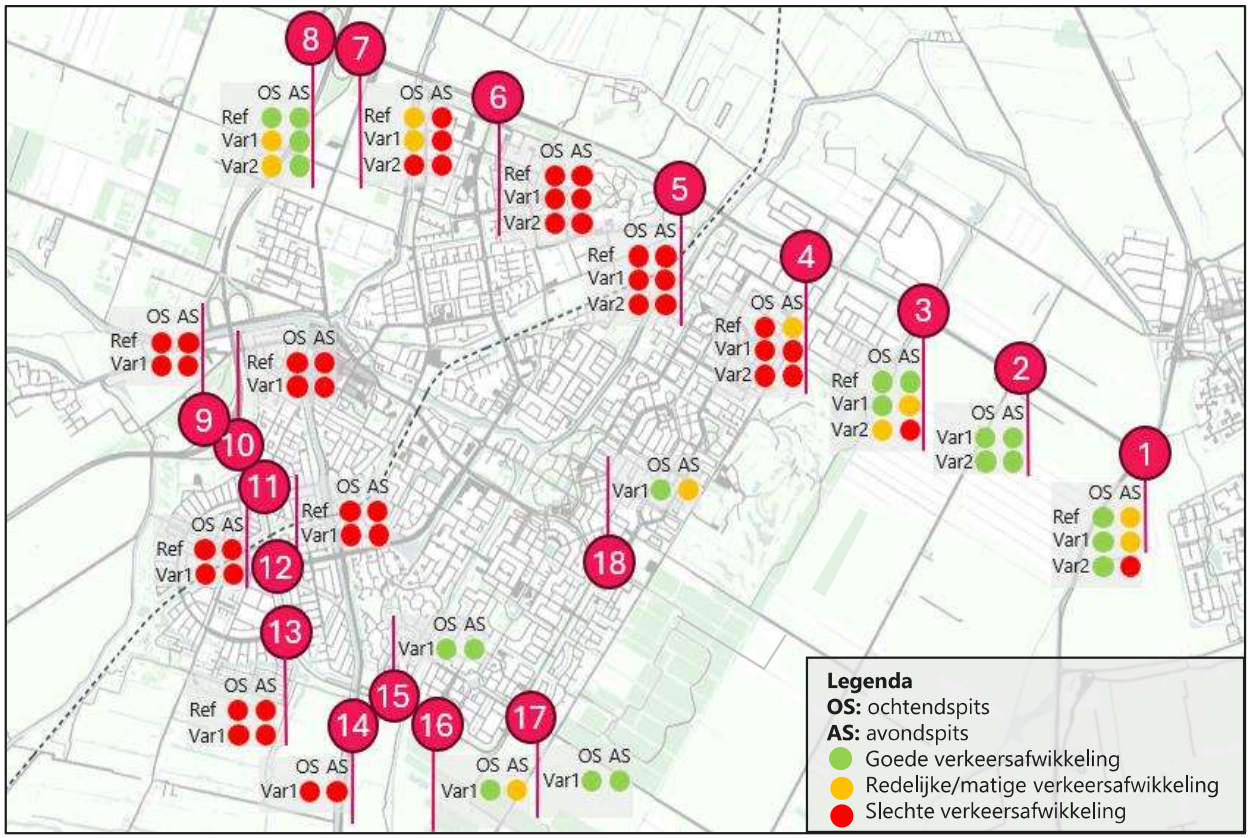
Mobiliteitskwaliteit toekomstige situatie

Effecten verkeersafwikkeling

Als gevolg van autonome groei loopt het wegennet in en rondom Purmerend op verschillende punten tegen de capaciteit aan, of gaat het daar al over heen. Op deze punten is er geen restruimte beschikbaar voor verdere verkeersgroei. De verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling Oostflank kan daarmee niet overal worden opgevangen met de huidige infrastructuur.

Direct rondom de Oostflank is er nog wel restruimte op de kruispunten om groei op te vangen. Op de IJsselmeerlaan en de Verzetslaan hebben de kruispunten (inclusief benodigde uitbreiding met de extra richting vanuit Purmer-Zuid Zuid) voldoende ruimte om verkeer vanuit Purmer-Zuid Zuid én een deel van de golfbaan op te vangen. Aan de noordkant heeft de rotonde Magneet-N244 onvoldoende restruimte om groei vanuit de Oostflank op te vangen. Het aanpassen van de rotonde naar een kruispunt met verkeerslichten biedt voldoende capaciteit om de volledige golfbaan te ontsluiten.

Na deze kruispunten komt verkeer echter (andere) knelpunten tegen. Op zowel de N235 als de N244 ontstaan knelpunten als gevolg van autonome groei. Met name in de richting van de A7 zijn de kruispunten overbelast. Het betreft knelpunten die zullen optreden ook wanneer de Oostflank niet wordt ontwikkeld. De ontwikkeling is daarmee niet direct de veroorzaker van de knelpunten. Wel betekent het dat er maatregelen nodig zijn om groei vanuit de Oostflank op een goede manier op te vangen.



Figuur 4.14: Beoordeling verkeersafwikkeling van kruispunten rondom de Oostflank en elders in Purmerend

Tabel 4.1. Beoordelingstabel ongeregelde kruispunten

Verliestijden (s)	Hoofdrichting		Zijrichting	
	Motorvoertuigen	Langzaam verkeer	Motorvoertuigen	Langzaam verkeer
Goed	< 25	< 10	< 40	< 20
Redelijk/matig	25 – 45	10 – 20	40 – 60	20 – 40
Slecht	> 45	> 20	> 60	> 40

Tabel 4.2. Beoordelingstabel ongeregelde kruispunten

Cyclustijden (s)	3-taks kruispunt	4-taks kruispunt
Goed	< 75	< 90
Redelijk/matig	75 – 90	90 – 120
Slecht	> 90	> 120

Mobiliteitskwaliteit toekomstige situatie

Toekomstscenario's voor een acceptabele ontsluiting van de Oostflank

Oplossingsrichtingen

Uit de analyse van de toekomstige mobiliteitskwaliteit blijkt dat als gevolg van autonome groei de intensiteiten op het wegennet in en rondom Purmerend fors zullen toenemen. Als gevolg van deze groei ontstaan er met name op de N235 en N244 knelpunten op het netwerk.

Ontwikkeling van de Oostflank zorgt voor een verdere toename van de intensiteiten op het netwerk. Specifiek bij de rotonde Magneet-N244 zorgt de planontwikkeling voor het ontstaan van een knelpunt. Om verkeersgroei vanuit de Oostflank op een goede manier op te kunnen vangen en toekomstige knelpunten te voorkomen zijn er verschillende mogelijkheden, aflopend in de mate waarin deze binnen de invloedsfeer van de gebiedsontwikkeling vallen:

1) Een hoog, maar wel realistisch ambitieniveau duurzame mobiliteit voor de gebiedsontwikkeling, om daarmee de hoeveelheid verkeer te beperken;
2) De ontsluiting van het plangebied aanpassen om de routering van het verkeer te veranderen;
3) Een dubbele knip in de Purmerenderweg om daarmee de routering van het verkeer te veranderen,
4) Infrastructurele maatregelen op kruispuntniveau om meer capaciteit toe te voegen.

Scenario's voor de toekomstige mobiliteitskwaliteit

Om de verkeersgroei vanuit de Oostflank op een goede manier mogelijk te maken kan er dus aan verschillende knoppen gedraaid worden. In tabel 4.3 zijn vier mogelijke scenario's samengevat.

De ontwikkeling Oostflank is niet de oorzaak van het ontstaan van de meeste knelpunten. Desondanks geldt wel dat hoe kleiner het verkeerseffect vanuit de ontwikkeling is, hoe makkelijker deze op te vangen is door het bestaande netwerk. Vanuit vastgesteld beleid in Purmerend wordt er al ingezet op het beperken van autobezit- en gebruik in Purmerend (zie hoofdstuk 6 voor een nadere toelichting). Om de hoeveelheid verkeer vanuit de Oostflank verder te beperken is in alle scenario's een hoger ambitieniveau voor duurzame mobiliteit wenselijk. Het is daarbij wel belangrijk om een realistisch niveau te behouden, wat recht doet aan de gebiedsontwikkeling en de ligging daarvan.

Naast het beperken van de groei kan verkeer vanuit de golfbaan worden verdeeld over het netwerk. Bij de modelstudie zijn hier reeds drie varianten voor in beeld gebracht.

In variant 1 wordt 1/3 van het verkeer via de Verlengde IJsselmeerlaan ontsloten en 2/3 via de route langs de rotonde Magneet.
In variant 2 wordt de golfbaan volledig ontsloten via de Magneet – N244. In variant 3 wordt het verkeer ook met de 1/3e - 2/3e verdeling ontsloten, maar wordt dit gedaan in combinatie met een dubbele knip in de Purmerenderweg. Daarnaast zou het toevoegen van andere ontsluitingsroutes de druk op de toekomstige knelpunten kunnen verminderen.

Welke infrastructurele maatregelen op het bestaande netwerk wenselijk/nodig zijn hangt af van de hoeveelheid verkeer vanuit de Oostflank en de ontsluiting hiervan. Andersom kan de (on)mogelijkheid tot opwaardering ook bepalend zijn voor de wenselijkheid van de ontsluiting.

Scenario	Ambitieniveau duurzame mobiliteit	Ontsluiting golfbaan	Infrastructurele maatregelen omliggend netwerk
1	Hoog, maar realistisch	2/3 via Magneet 1/3 via IJsselmeerlaan	Magneet – N244 kan mogelijk turborotonde blijven. Mogelijk wenselijk om kruispunt IJsselmeerlaan – Verzetslaan op te waarderen. Verschillende kruispunten van de N244 en N235 opwaarderen.
2	Hoog, maar realistisch	100% via Magneet	Magneet – N244 aanpassen naar VRI Verschillende kruispunten van de N244 en N235 opwaarderen. Met name noodzaak op de N244.
3	Hoog, maar realistisch	2/3 via Magneet 1/3 via IJsselmeerlaan Dubbele knip Purmerenderweg	Magneet – N244 kan mogelijk turborotonde blijven. Verschillende kruispunten van de N244 en N235 opwaarderen.
4	Hoog, maar realistisch	Nieuwe infra, bijv. verbinding met de Oosterweg/N247	*Geen verkeerskundige onderbouwing, afhankelijk van ontsluiting en de hoeveelheid verkeer daarop.*

Tabel 4.3: Scenario's voor de toekomstige mobiliteitskwaliteit

Samenvattende conclusie mobiliteitskwaliteit

Autobereikbaarheid komt onder druk te staan, kansen voor OV en verbeteringen voor voetganger en fiets wenselijk

Wisselende mobiliteitskwaliteit in de huidige situatie

In de huidige situatie is de bereikbaarheid van de Oostflank voor voetgangers en fietsers matig. Er zijn weinig voetgangers- en fietsvoorzieningen aanwezig en de Verzetslaan en Westerweg vormen barrières tussen de deelgebieden en bestaande wijken van Purmerend.

Voor voetgangers is de bereikbaarheid door het ontbreken van voorzieningen en de barrières beperkt. Vanuit de deelgebieden zijn de voorzieningen in Purmer-Zuid en Purmer-Noord niet of nauwelijks bereikbaar binnen acceptabele loopafstand. Voor fietsers is de bereikbaarheid binnen Purmerend wel goed, heel Purmerend is binnen acceptabele tijd te bereiken. Omliggende kernen zoals Edam, Volendam en Monnickendam zijn binnen een half uur fietsen te bereiken. Grotere bestemmingen als Zaandam en Amsterdam zijn minimaal 45 minuten tot meer dan een uur fietsen. Op die afstanden liggen er kansen voor e-bikes en speedpedelecs.

De OV-kwaliteit van Purmerend is wel goed. Met een treinverbinding en hoogwaardige busverbindingen is met name de kwaliteit richting Amsterdam hoog. Voor de Oostflank is er in de huidige situatie nog wel relatief veel reistijd nodig voor het voor- en natransport.

Ook de mobiliteitskwaliteit voor de auto is sterk. Vanuit de Oostflank zijn er met de A7, N235, N244 en N247 verschillende stroomwegen in alle richtingen beschikbaar. Via deze wegen zijn bestemmingen als Amsterdam, Zaandam en Schiphol snel te bereiken.

Autobereikbaarheid komt onder druk te staan

In de toekomst komt de autobereikbaarheid onder druk te staan. Door sterke autonome groei ontstaan er op het regionale en lokale wegennet knelpunten, met toenemende vertraging tot gevolg. In Purmerend ontstaan er op verschillende kruispunten dermate grote knelpunten dat het verkeer in de spitsperiodes niet langer afgewikkeld kan worden.

Maatregelen noodzakelijk

Ontsluiting van de Oostflank op het op locaties al overbelaste wegennet zal zorgen voor nog verdere toenames van de knelpunten. Zowel ten noorden van de Oostflank op de N244 als ten (zuid)westen van de Oostflank op de N235 zijn er in de toekomst verschillende kruispunten die met de huidige vormgeving geen capaciteit hebben om nog enige groei van verkeer op te vangen.

Om toekomstige knelpunten te voorkomen, is een goede ontsluiting van de Oostflank cruciaal. Voor het gebied rond de golfbaan ligt de voorkeur bij een volledige ontsluiting via de Magneet. Deze variant scoort het best op doorstroming en belast het bestaande wegennet minimaal. Bij deze variant wordt het centrum van Purmerend zo veel mogelijk ontlast.

Voor Purmer-Zuid Zuid is een ontsluiting via de Dom Helder Câmarastraat voldoende. Deze locatie is verkeerskundig beter inpasbaar dan een ontsluiting via de Persijnlaan. Een enkele aansluiting volstaat voor de verwachte verkeersgeneratie in dit deel van het plangebied en voorkomt onnodige druk op het omliggende wegennet. Daarnaast zijn andere oplossingsrichtingen belangrijk:

1. Inzetten op een hoog, maar realistisch ambitieniveau van duurzame mobiliteit om het verkeersvolume te beperken;
2. De Oostflank zó ontsluiten dat toekomstige knelpunten minimaal worden belast;
3. Infrastructuur verbeteren, met name op kruispunten, om capaciteit toe te voegen.

Voor de knelpunten bij de N244 en N235 zijn capaciteitsuitbreidingen in de vorm van andere vormgevingen of het toevoegen van opstelstroken nodig om autonome groei op te kunnen vangen. Om de groei van verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling Oostflank op te kunnen vangen zijn mogelijk grotere/aanvullende aanpassingen nodig om de verkeersgroei op te kunnen vangen.

Toekomstperspectief

In diverse scenario's kunnen keuzes gemaakt worden op basis van bovenstaande uitgangspunten. Een hoog ambitieniveau op duurzame mobiliteit maakt het eenvoudiger om de Oostflank efficiënt en toekomstbestendig te ontsluiten

5. Beleidsambities

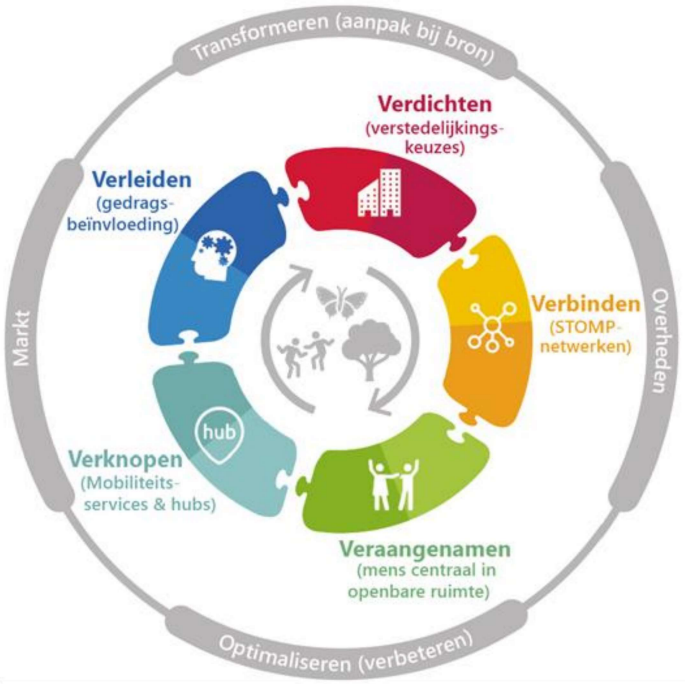


Het Slimme Mobiliteitswiel

De 4 hogere kwadranten van het mobiliteitssysteem
Het 'Slimme Mobiliteitswiel' geeft een overzicht van de integrale visie op mobiliteit, welke is opgebouwd uit 5 thema's die zijn ingedeeld over twee assen.

De verticale as start bovenin bij de bron van mobiliteit en eindigt onderin bij het verbeteren van mobiliteit. De horizontale as start rechts bij het beleidsdomein (wat regelen overheden) en eindigt links bij de markt-zijde, oftewel bij welke aspecten hebben marktpartijen ook een grote rol.

De 5 thema's in perspectief van de reiziger
Te beginnen bij 'Verdichten', waar vestigt een reiziger zich en welke verplaatsing maakt hij dagelijks naar werk en/of voorzieningen? Vervolgens naar 'Verbinden' waar de reiziger verplaatsingen maakt gebruikmakend van het 'STOMP-netwerk'. De inrichting van de openbare ruimte beïnvloedt de belevingswaarde en veiligheid tijdens de verplaatsing op het netwerk. Op dat netwerk kan de reiziger gebruik maken van mobiliteitsservices op locaties als hubs door te 'Verknopen'. Tot slot naar 'Verleiden', welk mobiliteitsgedrag vertoont de reiziger en welke triggers spelen daar een rol?



1

Verdichten: meedenken over differentiatie in ruimtelijke dichtheden, functiemix en ambitieniveaus per mobiliteitsmilieu. Verstedelijkingskeuzes vormen immers de bron van mobiliteitsgedrag.

2

Verbinden: zorgen dat (de deels bovenplanse) structuren voor wandelen, fietsen, OV en autoverkeer optimaal aansluiten op de gebiedsambities, waarbij elke vervoerwijze de juiste plek krijgt. Hierin wordt bepaald welke infrastructurele aanpassingen randvoorwaardelijk zijn.

3

Veraangenamen: zorgen dat de uitstraling en prioriteiten aansluiten op het gewenste mobiliteitsgedrag. Denk aan fijnmazige wandel- en fietsroutes, sociale veiligheid en levendigheid in het ontwerp (rust, ruis en reuring) en de omgang met gemotoriseerd verkeer.

4

Verknopen: het is belangrijk om nieuwe mobiliteitsvormen goed te faciliteren. Denk hierbij aan de opkomst van deelmobiliteit en MaaS, het realiseren van voorzieningen in mobiliteitshubs, het faciliteren van nieuwe elektrische vervoerwijzen en logistieke ontwikkelingen zoals pakketbezorging.

5

Verleiden: het is mogelijk om met gedragsprikkels het mobiliteitsgedrag al aan de voorkant te beïnvloeden. Denk hierbij aan parkeerbeleid, parkeernormen, aantrekkelijke fietsstallingen en afspraken over selectieve toegankelijkheid, bijvoorbeeld rondom logistiek en pakketbezorging.

Ambitie mobiliteitskwaliteit

Inventarisatie mobiliteitsbeleid

Om de mogelijkheden voor de verschillende modaliteiten in de gebiedsontwikkeling te bepalen zijn verschillende beleidsdocumenten en visies onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

A) Multimodaal Toekomstbeeld - MRA (SBaB)

B) Visie Oostflank Purmerend 2024

C) Verbinden in Verscheidenheid 2023 – VRA

D) Perspectief Mobiliteit – PNH

E) Mobiliteitsplan Purmerend

De voor Oostflank Purmerend relevante beleidsuitgangspunten en ambities worden aan de hand van het Slimme Mobiliteitswiel puntsgewijs toegelicht. De bron is aangeduid met de letters A t/m E die corresponderen met de verschillende documenten (zie afbeelding)

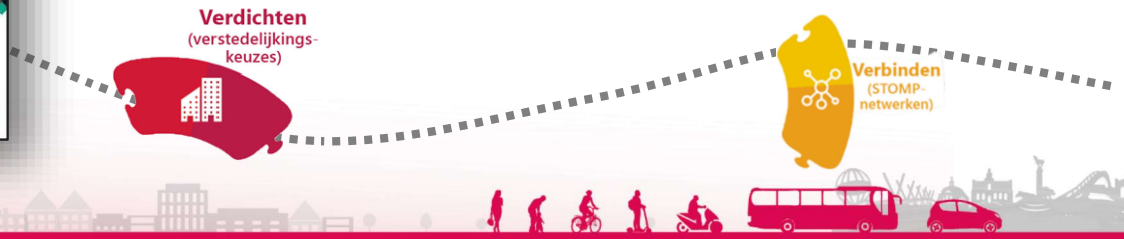
Verdichten

- Onnodige verplaatsingen worden voorkomen door slim locatiebeleid: ontwikkelingen koppelen aan een verkeerskundig logische locatie (A, B)
- Voorzieningen bevinden zich op loop- en fietsafstand in de bestaande wijken (B, E)
- Goede knooppunten en verbinding met OV-netwerk in Purmerend en de regio (A, E)
- Circa 5.000 – 5.800 woningen, waarvan 4000-4500 op de golfbaan en 1000-1300 in Purmer-Zuid Zuid (B)
- Drie woonmilieus, lage dichtheden, dorpse dichtheden en hogere dichtheden. (B)
- Hoogste dichtheden rond haltes nabij hoogwaardig OV (B)
- Deelgebieden zo veel mogelijk autoluw inrichten en zo veel mogelijk naar de randen brengen (B, E)

Verbinden

- De hoofdontsluiting voor auto's van en naar de golfbaan loopt via de N244. Inzetten op zo min mogelijk autoverkeer via de secundaire wijkontsluitingsweg (doorgetrokken IJsselmeerlaan). (B)
- Aandeel lopen en fietsen binnen de gemeente Purmerend wordt vergroot met behulp van herkenbare, (sociaal) veilige en vindbare routes (E)
- Het wegennet (binnenstedelijk en regionaal) wordt ontlast en het OV wordt efficiënter waarbij het beter benutten van de bestaande infrastructuur vooropgesteld wordt. (E)
- Ontwikkeling van groene verbindingen die aansluiten op langzaam verkeer-verbindingen naar voorzieningen in Purmer-Zuid en de binnenstad. (B)
- Ruimte voor hoogwaardig openbaar vervoer vanaf de IJsselmeerlaan naar de Baanstee, met een voorkeursligging parallel aan de Natuurzone. (B)
- Geen doorgaande autoroute tussen de doorgetrokken IJsselmeerlaan en de Baanstee wanneer deze wordt aangelegd. (B)
- Inzetten op mobiliteitstransitie (E)
- Het interne busnetwerk wordt verbeterd met als doel om ook intern het aantal autoverplaatsingen te verminderen én mensen zonder auto beter toegang te bieden tot de bepaalde bestemmingen. (E)





Ambitie mobiliteitskwaliteit

Inventarisatie mobiliteitsbeleid

Veraangenamen

- De inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan de mobiliteitstransitie (E)
- De hoge verblijfskwaliteit lijdt tot meer (sociale) veilig en ruimte voor voetgangers en fiets (E)
- Straten waar infrastructuur gedeeld wordt met motorvoertuigen en fietsers, zullen als uitgangspunt een snelheid van 30 km/u hebben. (E)
- Deelmobiliteit zonder CO2 uitstoot in de deelgebieden. (B)
- Stadslogistiek wordt minder milieu belastend door aan te sturen op zero-emissie zones (C)
- Streven naar toegankelijk OV voor reizigers met een fysieke of visuele beperking (E)

Verknopen

- Onnodige mobiliteit voorkomen door het beter verknopen van netwerken (A, C)
- Overstappen worden verbeterd door fietsparkeervoorzieningen uit te breiden bij ov-locaties en knooppunten (A)
- Loop- en fietsroutes sluiten goed aan op ov-haltes, knooppunten en mobiliteitshubs. (A, C)
- Op knooppunten worden meer reismogelijkheden aangeboden (C)

Verleiden

- Streven naar vermindering autobeslag met behulp van parkeerbeleid, parkeerkortingen en deelmobiliteit (C, D)
- Parkeervoorzieningen worden meer geconcentreerd. (B)
- Elektrisch rijden stimuleren door proactief inzetten op laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen (A, D)

Samengevatte (beleids)ambities op hoofdlijnen:

- ✓ Circa 5.000 – 5.800 woningen, waarvan 4000-4500 op de golfbaan en 1000-1300 in Purmer-Zuid Zuid
- ✓ Drie verschillende woonmilieus: hoge, dorpse en lage dichtheden.
- ✓ Sturen op voorzieningen op loop en fietsafstand, daarbij draagvlak creëren voor bestaande voorzieningen in andere wijken.
- ✓ Ruimte voor hoogwaardig openbaar vervoer vanaf de IJsselmeerlaan naar de Baanstee, met een voorkeursligging parallel aan de Natuurzone
- ✓ Autoluwe deelgebieden: hoofdontsluiting voor auto's van en naar de golfbaan via de N244. Inzetten op zo min mogelijk autoverkeer via de secundaire wijkontsluitingsweg (doorgetrokken IJsselmeerlaan).
- ✓ Loop- en fietsroutes goed aansluiten op ov-haltes, knooppunten en mobiliteitshubs



6. Mobiliteitsbehoefte



Mobiliteitsbehoefte (zonder gebiedsontwikkeling)

Huidige mobiliteitsbehoefte Purmerend

Mobiliteitsbehoefte

In het MPvE is het van belang om aan te sluiten bij de toekomstige mobiliteit in het gebied. Of de in het vorig hoofdstuk geschetste ambities uit het mobiliteitsbeleid behaald worden is namelijk afhankelijk van het gebruik van het toekomstige mobiliteitsgedrag van bewoners en bezoekers van Oostflank Purmerend.

Om inzicht te geven in de mobiliteitsbehoefte in de Oostflank, is een analyse uitgevoerd met als basis de huidige mobiliteitsbehoefte van de Gemeente Purmerend. Vervolgens is daarmee gekeken wat de toekomstige mobiliteitsbehoefte is aan de hand van het ontwikkelprogramma en mobiliteitsontwikkelingen.

Modal split algemeen

De modal split analyse is uitgevoerd met behulp van data uit het Onderweg in Nederland (ODiN) onderzoek. Dit is een landelijk dekkende en regio specifieke databron van mobiliteit van inwoners in Nederland, uitgevoerd door het CBS. We baseren ons op de data uit 2023. Daarbij kijken we naar de dominante vervoerswijze binnen een verplaatsing. Fietsen naar het station is dus geen losse fietsrit maar onderdeel van een OV-verplaatsing.

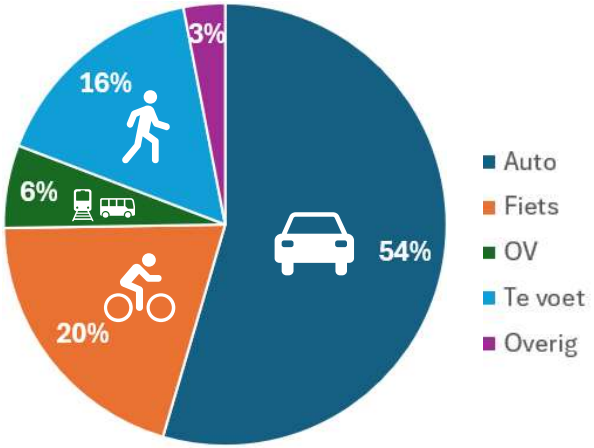
Om meer gevoel te geven bij de percentages is ook de modal split van heel Nederland opgenomen. Aan de hand van een vergelijking tussen de modal split van Purmerend en Nederland kan een indicatie worden verkregen van het typische mobiliteitsgedrag in Purmerend.

Modal split Purmerend

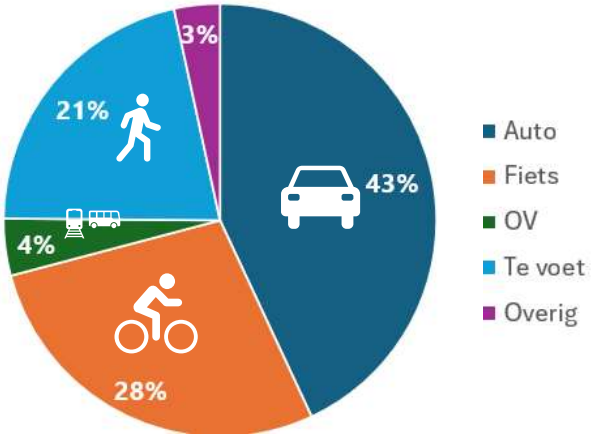
De modal split voor de gemeente Purmerend is weergegeven in figuur 6.1. Figuur 6.2 geeft de gemiddelde modal split van heel Nederland weer. Als we beide diagrammen vergelijken, vallen de volgende zaken op:

- Het aandeel auto ligt in Purmerend met 54% een stuk hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 43%.
- De aandeel lopen en fietsen liggen met respectievelijk 5 en 8 procentpunt lager dan het Nederlandse gemiddelde.
- Het OV-gebruik ligt in Purmerend hoger dan het Nederlandse gemiddelde.

Deze bevindingen liggen in lijn met de mobiliteitskwaliteit in Purmerend zoals toegelicht in hoofdstuk 4.



*Figuur 6.1: Modal Split Gemeente **Purmerend** (verplaatsingen, bron: ODiN 2023)*



*Figuur 6.2: Modal Split **Nederland** (verplaatsingen, bron: ODiN 2023)*

Mobiliteitsbehoefte (zonder gebiedsontwikkeling)

Huidige mobiliteitsbehoefte Purmerend

Modal split naar afstandsklasse

Naast de algemene modal split, is ook gekeken naar de verdeling per afstandsklasse. Hiermee wordt duidelijk welke vervoerswijze op welke afstand dominant is. De breedte van de kolommen in figuur 6.3 en 6.4 geeft een indicatie voor het aantal verplaatsingen relatief ten opzichte van de afstandsklasses onderling.

Tot 1 km

Afstanden tot 1 kilometer zijn bij uitstek geschikt voor verplaatsingen te voet. Dat blijkt ook uit de modal split, want 63% van de verplaatsingen tot 1 kilometer vindt plaats per voet. Wat verder direct opvalt in de modal splits van Purmerend is dat toch 8% van deze verplaatsingen met de auto wordt afgelegd. Dit is vergelijkbaar met het gemiddelde in Nederland. Ook opvallend is dat het aandeel korte verplaatsingen in Purmerend een lager ligt dan het landelijk gemiddelde.

Tussen 1 km en 3,7 km (+/- 15 minuten fietsen)

Verplaatsingen kleiner dan 3,7 kilometer zijn goed geschikt om met de fiets af te leggen. In Purmerend liggen de percentages fietsen en lopen op afstanden tussen 1 en 3,7 kilometer onder het Nederlandse gemiddelde. Wat opvalt is dat het vooral autogebruik in Purmerend op deze afstanden een stuk hoger ligt dan het Nederlandse gemiddelde.

Tussen 3,7 en 7,5 km (+/- 30 minuten fietsen)

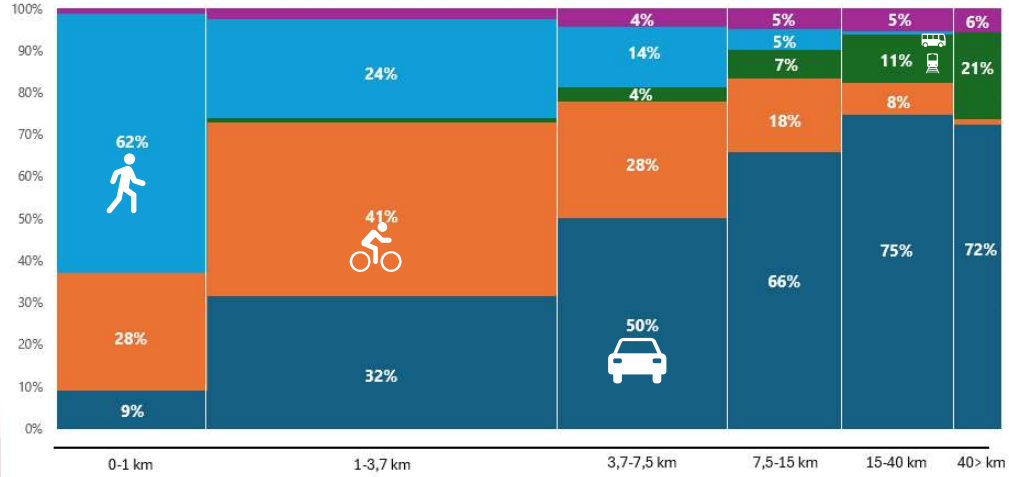
Tot 7,5 kilometer zijn afstanden goed af te leggen met de fiets. In Purmerend ligt het aandeel fiets gelijk aan het landelijk gemiddelde. Het aandeel lopen is iets hoger. Opvallend is dat er in Purmerend bijna geen gebruik wordt gemaakt van OV voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Door de komst van de ringlijn in 2024 zal het aandeel verplaatsingen met het OV op deze afstand inmiddels zijn toegenomen.

Tussen 7,5 en 15 km en tussen 15 en 40 km

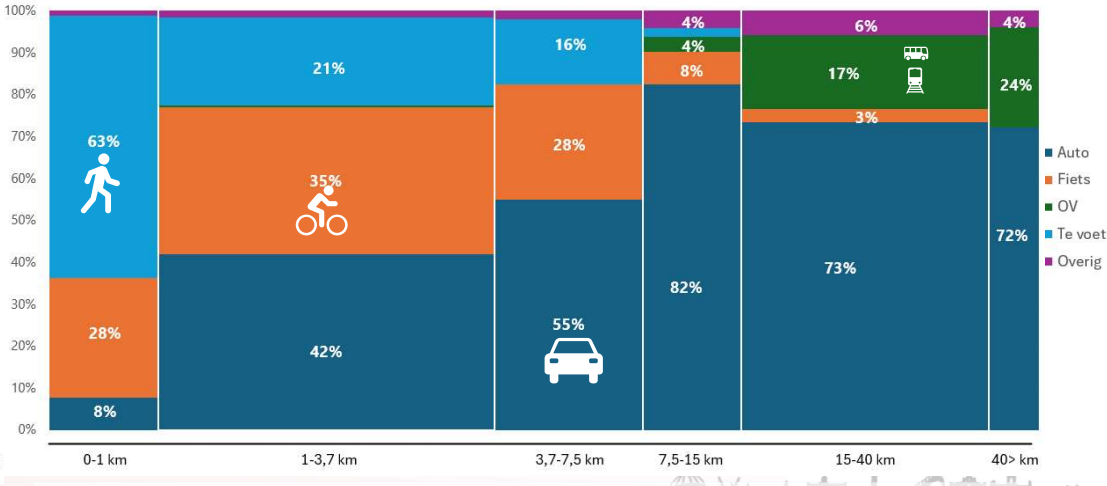
Op (middel)lange afstanden ligt het aandeel fiets in Purmerend lager dan het landelijk gemiddelde. Deze verplaatsingen worden in plaats daarvan relatief vaker afgelegd met het OV (met name tussen de 15 en 40 km) en met de auto. In Purmerend worden er meer dan 2x zo veel verplaatsingen tussen 15 en 40 kilometer afgelegd dan gemiddeld in Nederland. Een verklaring hiervoor is de sterke relatie met Amsterdam, waarvan het grootste deel tussen de 15 en 40 kilometer van Purmerend ligt.

Langer dan 40 km

Op lange afstanden komt de modal split van Purmerend redelijk overeen met het landelijk gemiddelde. De auto vormt het dominante vervoersmiddel voor verplaatsingen van deze afstand.



*Figuur 6.3: Modal Split **Nederland** verdeeld over afstandsklasses (binnen en van/naar, bron: ODiN 2023)*



*Figuur 6.4: Modal Split **Gemeente Purmerend** verdeeld over afstandklasses (binnen en van/naar, bron: ODiN 2023)*

Ambitie mobiliteitsbehoefte Oostflank Purmerend (met gebiedsontwikkeling)

Vanuit beleidsdocument zijn er al verschillende mobiliteitsambities die invloed hebben op de toekomstige mobiliteitsbehoefte van de Oostflank (zie hoofdstuk 5. Om de omvang van deze ambities voor de toekomstige mobiliteitsbehoefte te bepalen is het effect van de voorgenomen beleidsambities op de modal split bepaald. Vervolgens is een inschatting gemaakt hoe de toekomstige model split Oostflank Purmerend eruitziet. In tabel 6.1 zijn de maatregelen met de beoogde effecten weergegeven.

Purmerend als 10 minutenstad: voorzieningen in de nabijheid

Er is een sterk verband tussen de afstand die mensen moeten afleggen en de vervoerwijze[4]. In het algemeen geldt dat hoe groter de afstand tot een voorziening is, hoe minder duurzaam de gebruikte vervoerwijze zal zijn. Door voorzieningen in de nabijheid van woningen te realiseren worden (middel)lange verplaatsingen voorkomen. Daarmee worden er meer korte verplaatsingen gemaakt, en minder lange. Op deze korte verplaatsingen zijn lopen en fietsen dominant, met een toename daarvan tot gevolg.

(4) *Nabijheid en voorzieningen.* CROW
(5) *Het belang van openbaar vervoer.* CPB (2009)

Maatregelen busnetwerk

Purmerend beschikt over een krachtig OV-netwerk. Er wordt verder ingezet op het versterken van de huidige (H)OV-structuur. Daarbij gaat het om het verhelpen van huidige en toekomstige knelpunten, onder andere op kruispuntniveau. Daarnaast wordt er gestudeerd op een strategische uitbreiding van het busnetwerk. Gebiedsontwikkelingen in Purmerend, zoals de Oostflank, worden aangesloten op het OV-netwerk. Vanuit de Oostflank wordt ingezet op directe verbindingen met bestemmingen als het centrum, Amsterdam en de treinstations.

Naast inzet op het (H)OV-netwerk wordt ook ingezet op een verbetering van het lokale busnetwerk dat beter aansluit op de doelgroep voor dit vervoer.

Door de aantrekkelijkheid van het OV te verhogen neemt het aandeel OV op de (middel)lange afstanden toe. Dat gaat ten koste van het aandeel auto[5].

Maatregel	Korte afstand	(Middel)lange afstand
Sturen op nabijheid	▲ Lopen ▲ Fiets	▼ Fiets ▼ OV ▼ Auto
Het busnetwerk wordt uitgebouwd (HOV en lokaal) en beter benut	▲ OV - Fiets - Lopen	▲ OV -+ Fiets ▼ Auto
Aantrekkelijke netwerken lopen en fietsen	▲ Lopen ▲ Fiets ▼ Auto	▲ Fiets -+ OV ▼ Auto
Verhogen kwaliteit OV-haltes, inclusief voorzieningen voor ketenreizen		▲ OV -+ Fiets ▼ Auto
Parkeerbeleid	▲ Lopen ▲ Fiets ▼ Auto	▲ OV ▼ Auto

Tabel 6.1: Voorgenomen maatregelen en hun effect (▲ toename aandeel modaliteit in modal split, ▼ afname aandeel modaliteit in modal split)

Ambitie mobiliteitsbehoefte Oostflank Purmerend (met gebiedsontwikkeling)

Verhogen kwaliteit OV-haltes, inclusief voorzieningen voor ketenreizen

Het aantrekkelijker maken van het OV kan er voor zorgen dat meer automobilisten kiezen om het OV te gebruiken[6]. Een van de manieren waarop het OV verbeterd kan worden is het verbeteren van de ketenreis. Door combinaties van het OV met andere modaliteiten te optimaliseren, wordt het gebruik daarvan aantrekkelijker. Daarom wordt ingezet op het realiseren van betere loop- en fietsverbindingen naar OV-knopen. Daarnaast maken maatregelen als het bieden van prettige wachtruimtes, het verbeteren van de (fysieke) toegankelijkheid en deelaanbod het OV aantrekkelijker. Daarbij gaat het dus niet alleen om sociale veiligheid bij haltes. Maar ook de algehele kwaliteit daarvan en bijvoorbeeld ook de aanwezigheid van (bewaakte) fietsenstallingen. Deze maatregelen dragen bij aan hoger OV-gebruik en minder autogebruik op (middel)lange afstanden. Voor het fietsgebruik geldt wederom dat beter OV zowel zorgt voor meer fietsenritten (als voortransport) als minder fietsritten (OV als alternatief).

Aantrekkelijke netwerken lopen en fietsen

Lopen en fietsen zijn goed voor mens en milieu. Daarnaast nemen deze vervoerswijzen beduidend minder ruimte in dan auto's. Om lopen en fietsen te stimuleren zijn kwalitatief goed loop- en fietsnetwerken binnen het gebied nodig, inclusief goede ontsluitingen richting andere wijken van Purmerend. Daarbij gaat het om randvoorwaardelijke kwaliteit als veiligheid en directheid (korte reistijd), maar spelen componenten als gemak, comfort en beleving ook belangrijke rollen om de fiets aantrekkelijk te maken voor een brede doelgroep[7].

Omdat lopen en fietsen belangrijke modaliteiten zijn als voor- en natransport voor het OV, heeft inzetten op kwalitatieve netwerken zowel positieve als negatieve invloed op het OV-gebruik. Enerzijds vormt de fiets een concurrerende vervoerwijze op korte afstanden, anderzijds zorgen aantrekkelijke netwerken ervoor dat voor- en natransport aangenamer is, en OV-gebruik daarmee aantrekkelijk.

Parkeerbeleid

Meer autobezit leidt tot meer autogebruik: als de auto eenmaal voor de deur staat, dan wordt deze ook gebruikt voor extra ritjes, niet-voorziene motieven of nieuwe bestemmingen die van te voren niet bedacht waren[8].

Om de groei van de stad te faciliteren en om ruimte te creëren voor de functies lopen, fietsen en verblijven wordt parkeerbeleid opgesteld. Een van de knoppen om aan te draaien is daarin de parkeernorm. Een lagere parkeernorm draagt sterk bij aan lager autobezit en daarmee autogebruik. Daarbij is het belangrijk dat er een vorm van parkeerregulering is waarmee parkeeroverlast in de wijk of in omliggende wijken wordt voorkomen. Parkeren op afstand is een andere knop waar aan gedraaid wordt om autobezit en –gebruik te beperken. Met name voor korte verplaatsingen wordt het gebruik van de auto dan minder aantrekkelijk.



Figuur 6.5: Factoren die het fietsgebruik beïnvloeden

(6) Factsheet verbeteren OV-verbindingen. RWS

(7) Factsheet upgrade fietsinfrastructuur. RWS duurzame mobiliteit

(8) Het wijdverbreide autobezit in Nederland. KiM (2022).

Ambitie mobiliteitsbehoefte Oostflank Purmerend (met gebiedsontwikkeling)

Eindbeeld

Geschatte verwachte effecten van trends en ontwikkelingen op mobiliteitsbehoefte*

Op de korte afstand (tot 3,7 km) wordt het autogebruik tot een minimum beperkt en zijn lopen (tot 1 km) en de fiets (tot 3,7 km) de belangrijkste vervoerswijzen. Door in te zetten op nabijheid van voorzieningen worden er minder lange verplaatsingen gemaakt, wat automatisch zorgt voor meer kortere verplaatsingen te voet of met de fiets. Door ook in te zetten op de kwaliteit van de netwerken voor die modaliteiten nemen de aandelen daarvan in de modal split toe.

Verplaatsingen tussen 3,75 en 7,5 km zullen voornamelijk met de fiets en auto worden afgelegd. De e-bike is hierin een kans, aangezien dit vervoersmiddel comfort en een relatief korte reistijd biedt voor deze afstandsklasse. Openbaar vervoer in de vorm van de lokale buslijnen (o.a. richting het centrum en de stations) vormt een alternatief voor de auto en (e-)fiets.

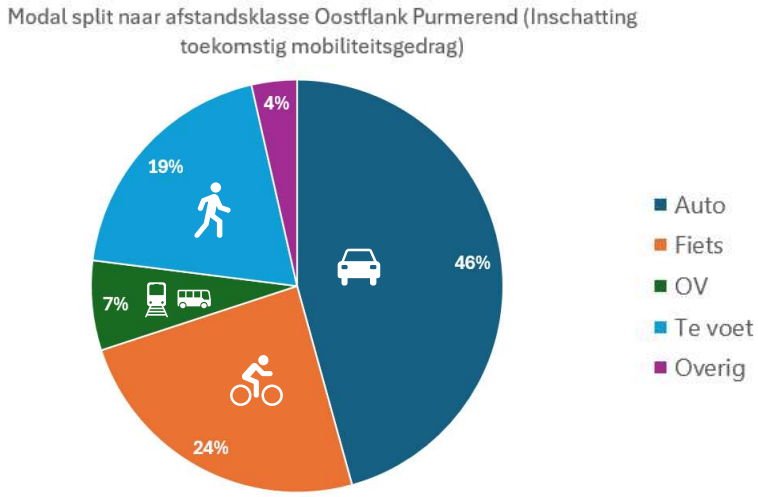
** Disclaimer: Dit is het verwachte effect van beleid, trends en ontwikkelingen op de model split gebaseerd op cijfers uit literatuur (KiM) en expert judgement.*

Op (middel)lange afstanden zijn met name de auto en het OV veelgebruikte modaliteiten. De rechtstreekse busverbinding vanuit Oostflank naar Amsterdam is sterk concurrerend met de auto in termen van reistijd. Ook via het spoor zijn verschillende bestemmingen in Amsterdam goed te bereiken. Voor bestemmingen op (middel)lange afstand in andere richtingen geldt dat het OV minder aantrekkelijk is, en vooral de auto veel gebruikt wordt. In beperkte mate liggen daar nog kansen voor elektrische fietsen en speedpedelecs, maar de aandelen daarvan zullen beperkt zijn.

Na alle maatregelen met bijbehorende effecten ontstaat een modal split waarin de auto verantwoordelijk is voor 43% van de verplaatsingen. Lopen en fietsen zijn gecombineerd verantwoordelijk voor 46% van de verplaatsingen. Het aandeel OV neemt toe tot 8%.

Deze modal split geeft een indicatie van het te verwachten mobiliteitsbeeld bij ontwikkeling van Oostflank Purmerend conform de huidige ambities en beleid van de gemeente Purmerend. Met deze ambities neemt het aandeel auto af (ca. 8 procentpunt minder autoverkeer), maar is deze nog steeds behoorlijk groot (46% van de verplaatsingen).

Daarbij is belangrijk om aan te tekenen dat de huidige modal split van Purmerend de basis vormt van deze analyse. Door een pakket aan integrale maatregelen te nemen dat verder gaat dan het huidige gemeentelijke beleid kan er in de Oostflank vanaf het begin af aan gestuurd worden op een duurzamer mobiliteitsgedrag.



Figuur 6.6: Ambitie voor toekomstige mobiliteitsbehoefte (modal split) in Oostflank Purmerend

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

