



VER KEERS PLAN

Purmerend 2040





Verkeersplan Purmerend 2040

Het effect van en de noodzakelijke maatregelen t.b.v. de Purmerendse woningbouwopgave op het parkeren en de verkeersafwikkeling in de (binnen)stad.

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	p- 5
----------------------	------

DEEL I - PARKEREN

2. Wat is het effect van de woningbouwopgave op het parkeren?	p- 9
2.1 analyse	p- 10
2.2 resultaten	p- 11
3. Welke maatregelen zijn noodzakelijk?	p- 14
3.1 optimalisatiemaatregelen	p- 15
3.2 compenseren parkeerplaatsen	p- 16
3.3 beïnvloedingsmaatregelen	p- 16
4. En nu?	p- 21

DEEL II - VERKEERSAFWIKKELING

5. Wat is het effect van de woningbouwopgave op de verkeersafwikkeling?	p- 24
5.1 analyse	p- 25
5.2 resultaten	p- 26
6. Welke maatregelen zijn noodzakelijk?	p- 28
6.1 beleidskader autoluwe binnenstad	p- 31
6.2 integraal maatregelenpakket	p- 36
6.3 effect maatregelenpakket	p- 38
7. En nu?	p- 41

AMBITIE

woningbouw
circa 10.000 woningen

RICHTING 2040

Er ontstaat een parkeertekort.

Er ontstaat overbelasting van het verkeersnetwerk in de hele stad. De verkeersafwikkeling in de binnenstad loopt tegen haar grenzen aan.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

3 PIJLERS PARKEERBELEID

1. Optimaliseren huidig parkeeraanbod
2. Compenseren van parkeerplaatsen aan de randen van de stad
3. Beïnvloeden van het parkeergedag

4 KNOPPEN VERKEERSAFWIKKELING

1. Aanpassen snelheid
2. Instelling verkeerslichten
3. Afwaarderen aansluiting A7
4. Verkeerscirculatiemaatregelen

KNELPUNTENANALYSE

Route Weidevenne-A7
Route richting N244-A7
Aansluitingen A7
Verzetslaan

VISIE OP MOBILITEIT

Autoluwe binnenstad:
Verbeteren verblijfskwaliteit binnenstad door minder doorgaand verkeer en meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Goede autobereikbaarheid randen.



1 / Aanleiding

Purmerend heeft een groot tekort aan woningen. De ambitie is om richting 2040 circa 10.000 woningen erbij te bouwen. In de Startnotitie Ruimte voor Purmerend (de ruimtelijke omgevingsagenda van Purmerend richting 2040) wordt aan de hand van een drietal stappen, de zogeheten verstedelijkingsagenda, in kaart gebracht hoe wij aan deze woningbehoefte willen voldoen.

Stap 1	Projecten in uitvoering	Tot 2020	Kop West, Klein Where, herstructurering Wheermolen-West
Stap 2a	Bestaande stad intensiveren	Tot 2030	PostNL, Zijp, Brantjesoever, Schapenmarkt, Wagenweggebied, Waterlandlaan e.o.
Stap 2b	Randen verstedelijken	Tot 2030	Purmer-Zuid/Zuid, Vurige Staart, Golfterrein
Stap 3	Nieuwe uitleglocaties zoeken	Tot 2040	Nog geen concrete projecten

Figuur 1 Verstedelijkingsagenda Purmerend

Deze woningbouwopgave heeft logischerwijs consequenties voor de mobiliteit. Hoe kunnen we met deze ambitie de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in de stad waarborgen? Hoe houden we de stad leefbaar? De Visie op Mobiliteit die op 22 februari 2018 door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft per verstedelijkingsstap inzicht in de bijbehorende mobiliteitsvraagstukken.

Hierbij ligt de focus vooral op de tweede stap. Projecten in stap 1 zijn namelijk verkeerskundig getoetst en geborgd. Daarbij zijn de projecten in stap 3 nog niet concreet. Onder de tweede stap vallen hoofdzakelijk projecten die in en rondom de binnenstad worden gerealiseerd. De bestaande stad intensiveren heeft dan ook gevolgen voor het verkeer in de binnenstad, maar ook voor het

verkeer dat de stad verlaat. Het verkeersaanbod stijgt; evenals het aantal auto's dat in de binnenstad wil parkeren. Voor onze bewoners en bezoekers streven we naar een leefbare stad, ook in de binnenstad. Een stad waar het gezond leven en recreëren is. Bij het vaststellen van de Visie op Mobiliteit is daarom de keuze gemaakt voor een binnenstad die op termijn autoluw zal zijn, waar doorgaand verkeer naar de A7 geweerd wordt en waar de auto's aan de randen kunnen parkeren. Zo ontstaat meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen. Dit vergroot de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Voor de projecten die meer aan de rand van de stad worden gerealiseerd (stap 2b) streven we (vooralsnog) een goede autobereikbaarheid na.

Bij de vaststelling van de Visie op Mobiliteit heeft de gemeenteraad het college opgedragen een concreet verkeersplan te maken dat inzicht geeft in de gevolgen van deze woningbouwprojecten op het verkeer in de binnenstad. Verder is het college verzocht om mogelijke oplossingen te onderzoeken in lijn met de Visie op Mobiliteit.

Onderhavig verkeersplan is een afgeleide van de Visie op Mobiliteit en het resultaat van deze raadsopdracht.¹ Het verkeersplan bestaat uit twee delen: 1) parkeren en 2) verkeersafwikkeling.

Op basis van deze tweedeling is het plan opgebouwd rondom de vragen:

DEEL I / PARKEREN

Wat is het effect van de woningbouwopgave op het parkeren in de binnenstad?

Aangezien een groot aantal projecten plaatsvindt in en rondom de binnenstad en dit ten koste gaat van huidig parkeercapaciteit (bv Brantjesoever, De Hallen) ligt hier de focus. Hoofdstuk 2 brengt de gevolgen hiervan in beeld. Zo wordt in dit hoofdstuk inzichtelijk gemaakt wat de bestaande parkeersituatie in Purmerend is en wat de toekomstige situatie zal zijn.

Welke maatregelen moeten wij treffen?

De parkeermaatregelen komen aan bod in hoofdstuk 3. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 aangegeven hoe we de maatregelen gaan uitvoeren.

DEEL II / VERKEERSAFWIKKELING

Wat is het effect van de woningbouwopgave op de verkeersafwikkeling?

In hoofdstuk 5 wordt met behulp van verkeersmodellen inzichtelijk gemaakt wat de huidige en de toekomstige verkeerssituatie zullen zijn. Op basis hiervan worden de toekomstige knelpunten in kaart gebracht.

Welke maatregelen moeten wij treffen?

Omdat de meeste projecten in en rondom de binnenstad worden gerealiseerd en hier de gevolgen het grootst zijn, wordt in hoofdstuk 6 onderzocht, tegen de achtergrond van een autoluwe binnenstad, welke maatregelen we zouden kunnen treffen. In hoofdstuk 7 wordt de wijze waarop behandeld.

¹ Dit betreft besluit (amendement) van raadsvoorstel (kenmerk 1402994) inzake vaststelling Visie op Mobiliteit op 22 februari 2018.

DEEL





parkeren

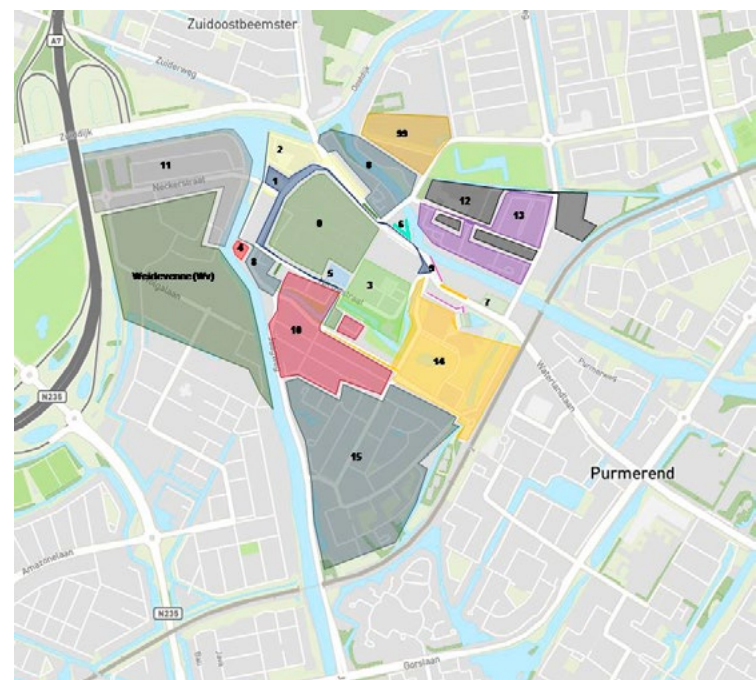
2

Wat is het effect van de woningbouwopgave op het parkeren in de binnenstad?

In Purmerend heerst woningnood, daarom heeft de gemeente een forse woningbouwambitie. Bij de ontwikkeling van deze woningen hanteren we de ladder van duurzame verstedelijking van de provincie. Voor de binnenstad betekent dit dat we gaan verdichten. Zo ontstaan nieuwe woongebieden op bestaande parkeerplaatsen en stijgt de vraag naar parkeerplaatsen. Daarbij ontvangt de gemeente nu al signalen over hoge parkeerdruk, ook vanwege het verdwijnen van parkeergarage 't Lammetje.

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt wat de huidige parkeersituatie is in de binnenstad van Purmerend en hoe deze zich richting de toekomst ontwikkelt. Hiertoe zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd die achtereenvolgens aan bod komen:

- Parkeerdrukonderzoek november 2018 door Dufec
- Parkeerbalans door Goudappel Coffeng
- Dynamisch parkeerbalans (rekentool) door Goudappel Coffeng
- Financiële analyse parkeervoorzieningen Purmerend door Fakton²



Figuur 2 Gebieden parkeerdrukonderzoek

² Dit onderzoek wordt aangehaald in hoofdstuk 3 waar de parkeermaatregelen aan bod komen.

2.1 ANALYSE

Bestaande situatie: parkeerdrukonderzoek

Om de 2 à 3 jaar voeren wij een parkeerdrukonderzoek uit in de binnenstad en de wijken rondom de binnenstad (zie figuur 2). Het meest recente parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd in november 2018. November is voor parkeeronderzoek een representatieve maand (regenachtig e.d.).

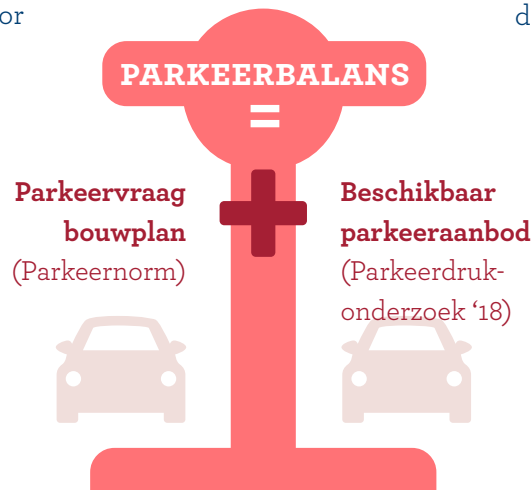
De tellingen vinden plaats op een donderdagmiddag. Verder worden er tellingen gedaan op vrijdagavond en zaterdagmiddag. De keuze voor deze momenten leidt tot een goede vergelijking met voorgaande jaren.

Toekomstige situatie: parkeerbalans

De komende jaren vinden allerlei ontwikkelingen in en rondom de binnenstad plaats. Meer woningen leiden tot meer verkeersbewegingen en een grotere parkeerbehoefte. Om inzicht te krijgen in het effect van deze woningbouw op het parkeren in de binnenstad is een parkeerbalans opgesteld. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een woningbouwontwikkeling afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod. De parkeervraag van een woningbouwontwikkeling wordt bepaald door de parkeernorm te vermenigvuldigen met de eenheden per functie, zoals het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte e.d.

Omdat de woningbouwprogramma's niet allemaal vaststaan, (deze worden vaak nog

aangepast tijdens voorbereidings- en onderhandelingsfases), heeft de gemeente een rekentool laten ontwikkelen. Dit is een dynamische parkeerbalans waar de parkeereffecten van verschillende ruimtelijke scenario's in cijfers maar ook in beeld worden weergegeven. Wijzigingen in de bouwprogramma's kunnen relatief eenvoudig worden doorgerekend.



Het parkeerdrukonderzoek uit november 2018 vormt de basis voor de parkeerbalans. Naast het parkeerdrukonderzoek en de parkeernormen voor de nog te realiseren projecten, is nog een drietal andere aspecten van belang voor de berekening van de toekomstige parkeersituatie:

Dubbel gebruik van parkeerplaatsen en aanwezigheidspercentages

Onder dubbel of meervoudig gebruik wordt verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Met behulp van aanwezigheidspercentages³ kan berekend worden op welke maatgevende momenten de parkeerbehoefte het grootst is.

Herverdeling van parkeergebieden

Hoewel wij een compact centrum kennen in Purmerend en dus elke parkeervoorziening

³ De aanwezigheidspercentages uit bijlage II van de Nota Parkeernormen Purmerend 2016 (vastgesteld in mei 2016) zijn voor de parkeerbalans aangehouden.

op redelijke afstand van het winkelgebied ligt, maken de bouwontwikkelingen dat de parkeervraag per gebied niet precies overeenkomt met het parkeeraanbod. Op sommige plekken verdwijnt parkeerruimte. Op andere plekken is er nog ruimte over. Dat kan in een ander deelgebied zijn. In de parkeerbalans is hiermee rekening gehouden door het principe van 'herverdeling' toe te passen. Wanneer een deelgebied de maximale bezettingsgraad heeft bereikt, maar nog wel parkeervraag

2.2 RESULTATEN

Bestaande situatie: parkeerplaatsen worden niet gevonden/garages onderbenut.

In figuur 3 wordt de restcapaciteit van een aantal parkeerlocaties in de binnenstad weergegeven. Restcapaciteit is het percentage nog beschikbare parkeerplaatsen. Op verzoek van de ondernemers in de binnenstad hebben we een aantal extra meetmomenten uitgevoerd. Deze meetmomenten staan aangegeven met een sterretje*.

Restcapaciteit binnenstad in %							
LOCATIE	DONDERDAG		VRIJDAG		ZATERDAG		ZONDAG*
	MIDDAG	AVOND*	AVOND	NACHT*	MIDDAG	AVOND*	AVOND
Ring	40	27	17	35	17	13	21
Vijfhoek	35	28	34	32	15	16	30
Schapenmarkt	36	16	0	33	2	26	-2
Claxonate	64	87	75	84	52	86	88
Eggertgarage	65	97	55	97	37	95	96
Postkantoor	18	2	0	23	10	2	12
Brantjesoever	10	86	73	88	24	19	77

Figuur 3 Beschikbare capaciteit in percentages per locatie

over heeft, dan wordt deze parkeervraag toebedeeld aan de deelgebieden die nog restcapaciteit hebben. In de parkeerbalans is voor alle gebieden in de binnenstad aangegeven wat de maximaal wenselijke bezetting is. Voor de meeste gebieden is herverdeling onwenselijk omdat dit woongebieden zijn.

Op basis van bovenstaande input is de toekomstige parkeerbehoefte berekend en is inzichtelijk gemaakt wanneer er parkeertekorten ontstaan.

Uit de tabel is af te lezen dat de zaterdagmiddag het meest drukke moment is van de week. Op een doordeweekse dag staat daarentegen 65% van de parkeergarage Eggert leeg. Op vrijdagavond is 75% van parkeergarage Claxonate leeg, maar wordt parkeergarage 't Lammetje goed gebruikt; er zijn namelijk geen parkeerplekken meer beschikbaar. Parkeergarage Eggert heeft op koopavond nog ruim voldoende parkeerplekken beschikbaar (55% van alle parkeerplaatsen).

Over het algemeen is het beeld dat de par-

keergarages met uitzondering van 't Lammetje veel beschikbare plekken hebben. De parkeervakken op straat zijn blijkbaar aantrekkelijker om te parkeren aangezien uit de tabel blijkt dat hier minder restcapaciteit is. De parkeerplaatsen op de Schapenmarkt worden ook erg goed gebruikt. Op zondagavond wordt er zelfs foutgeparkeerd (restcapaciteit -2%). Op basis van het parkeerdrukonderzoek 2018 kunnen we concluderen dat Purmerend in de huidige situatie geen parkeertekort heeft, maar een verdelingsvraagstuk.

Vergelijking parkeerdrukonderzoek 2016

In figuur 4 is een vergelijking gemaakt tussen de beschikbare capaciteit gemeten in de parkeerdrukonderzoeken in 2016 en 2018. Uit het onderzoek van 2016 blijkt dat er veel

bod parkeerplaatsen op deze locatie is afgenomen. De Plantsoenstraat is heringericht waardoor 10 openbare parkeerplaatsen zijn vervallen o.a. door plaatsing van fietsnietjes. Daarbij zijn 79 parkeerplaatsen verdwenen op de locatie van het project De Hallen. Met een gelijk gebleven vraag naar parkeerplaatsen op deze locatie tegenover een kleiner aanbod parkeerplaatsen neemt de parkeerdruk toe. Opvallend is dat de situatie in de Claxonate nagenoeg onveranderd is. In deze parkeergarage blijven veel parkeerplekken beschikbaar. Dit beeld zien we ook in de Eggertgarage met een opvallende constatering dat op de zaterdagmiddag in 2018 37% van alle parkeerplaatsen leeg staat terwijl in 2016 in dezelfde periode en op hetzelfde tijdstip slechts 15% beschikbaar was.

LOCATIE	DONDERDAG		VRIJDAG		ZATERDAG	
	2016	2018	2016	2018	2016	2018
Ring	20	40	24	17	15	17
Vijfhoek	51	35	9	34	20	15
Schapenmarkt	60	36	8	0	33	2
Claxonate	68	64	78	75	50	52
Eggertgarage	61	65	43	55	15	37
Postkantoor	13	18	17	0	30	10
Brantjesoever	11	10	65	73	62	24

Figuur 4 Beschikbare capaciteit in percentages per locatie in 2016 en 2018

ruimte in de garages beschikbaar was. Het verschil met 2018 is dat in dat jaar de parkeerdruk op de Schapenmarkt is toegenomen. Zo is op een donderdagmiddag in 2016 60% van de parkeerplaatsen op de Schapenmarkt beschikbaar tegenover 36% in 2018. Het aan-

Verder is de Brantjesoever aantrekkelijker geworden voor parkeerders op zaterdag. De beschikbare parkeerplaatsen zijn afgenomen van 62% in 2016 naar 24% in 2018. Mogelijk is dit een verplaatsing van de parkeerders van de Schapenmarkt. Op een zaterdagmiddag in

2/

2018 is slechts 2% van de parkeerplaatsen in de Schapenmarkt nog vrij. Dit tegenover 33% in 2016.

in de berekening meegenomen: de Hallen, sloop parkeerdekken 't Lammetje, Zijp en de Vijfhoek.



Toekomstige situatie: parkeertekort

Op korte termijn vinden allerlei woningbouwontwikkelingen in de binnenstad plaats, zoals Brantjesoever, Zijp, Vijfhoek. Als we deze nieuwe ontwikkelingen aan de bestaande situatie toevoegen, kunnen we een toekomstbeeld schetsen. Rekening houdend met de verwachte realisatie en oplevering van de woningbouwprojecten is in de parkeerbalans een fasering aangebracht.

Hieruit blijkt dat per 2020 een tekort ontstaat op zaterdag van zo'n 60 parkeerplaatsen. Op de overige dagen in de week is er geen parkeertekort. Hierin zijn de volgende projecten

Na 2020 worden nieuwe projecten gerealiseerd waardoor parkeerplekken verdwijnen maar andere teruggebracht worden. Hierdoor neemt het tekort van 60 plekken af naar zo'n 25 in 2021 en 35 in 2022. In 2024 neemt het tekort weer toe naar zo'n 198 plekken. Deze behoefte geldt hoofdzakelijk op zaterdag. Op overige dagen is de parkeerbehoefte lager. In deze berekening zijn aan eerder genoemde projecten de volgende toegevoegd: Wonen boven winkels, PostNL, Slotplein en Schapenmarkt.

3

Welke maatregelen zijn noodzakelijk?

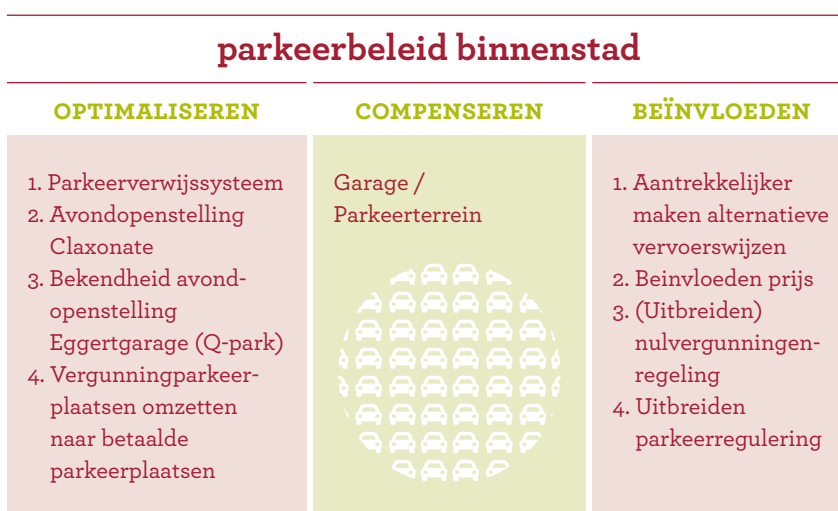
Uit de analyses blijkt dat er vooralsnog voldoende ruimte in parkeergarages beschikbaar is maar dat we per 2020 een parkeertekort kunnen verwachten. Hoe gaan we hiermee om? We richten ons op drie pijlers:

1. Optimaliseren; wij willen het gebruik van het bestaande parkeeraanbod optimaliseren.
2. Compenseren; wij willen de tekorten die ontstaan door de woningbouwopgave gaan compenseren.
3. Beïnvloeden; wij willen het parkeergedrag beïnvloeden zodanig dat de parkeerbehoefte afneemt.

Belangrijk aspect zijn de kosten die gepaard gaan met sommige maatregelen. Voor de fi-

nanciering van de maatregelen uit de Visie op Mobiliteit wordt een mobiliteitsfonds opgericht. In dit fonds vragen we van particuliere ontwikkelingen een bijdrage te leveren aan de realisatie van parkeeroplossingen en overige mobiliteitsoplossingen. Deze regeling wordt geformaliseerd in de Nota Gebiedsoverstijgende Kosten (GK).

In figuur 5 is een maatregelenpakket schematisch weergegeven, vervolgens wordt dat toegelicht.



Figuur 5 Parkeerbeleid op basis van 3 pijlers

3.1 OPTIMALISATIEMAATREGELEN

Er is voldoende ruimte in de garages beschikbaar, maar deze wordt niet benut. Dit kan verschillende oorzaken hebben. Zo weten sommige gebruikers niet waar de parkeergarages zijn. In de avonduren geldt geen parkeertarief op straat waardoor, gebruikers liever gratis op maaiveld parkeren dan in een betaalde parkeergarage. Daarbij is de gemeentelijke parkeergarage Claxonate niet in de avonduren geopend (met uitzondering van vrijdagavond). Parkeerplaatsen zijn kostbaar en uit oogpunt van efficiënt ruimtegebruik is het dan ook logisch dat we het bestaande aanbod beter willen benutten. In dat licht wordt een viertal maatregelen voorgesteld dat ter goedkeuring op 29 november 2018 aan de gemeenteraad is voorgelegd.

Hiervan zijn de volgende maatregelen reeds in gang gezet:

1. Aanschaf van een parkeerverwijssysteem

2. Avondopenstelling parkeergarage Claxonate

Belangrijk is dat deze maatregel flankerend beleid vereist zoals het verruimen van het betaald parkeren in de binnenstad naar bijvoorbeeld 21:00 uur. Als parkeren op straat gratis is na 18:00 uur zullen de meeste binnenstadbezoekers hun auto op maaiveld blijven parkeren. Hierdoor ontstaat een onnodig hoge parkeerdruk op straat wat ten koste gaat van de binnenstadbewoners met een parkeervergunning.

3. Bekendheid avondopenstelling W. Eggertgarage (Q-park)

Omdat de vierde maatregel consequenties heeft voor de huidige vergunninghouders en dit afstemming vereist, bevindt zich deze nog

in de onderzoeksfase. In de loop van 2019 wordt de raad hier nader over geïnformeerd. Deze maatregel betreft:

4. Vergunninghoudersparkeerplaatsen omzetten naar betaalde parkeerplaatsen

Purmerend heeft op dit moment twee parkeervergunninggebieden, Hazepolder en de binnenstad. Het parkeervergunninggebied binnenstad bestaat naast betaalde parkeerplaatsen ook uit een aantal straten met belanghebbendenplaatsen. Dit gaat efficiënt gebruik van parkeerplaatsen tegen. Op belanghebbendenplaatsen (of vergunninghoudersplaatsen) mag je uitsluitend parkeren met een parkeervergunning, in tegenstelling tot betaalde parkeerplaatsen. Daarom is er een regeling gemaakt om ook het bezoek van de bewoners te faciliteren met een bezoekersvergunning (bonnenboekje). Deze vergunning geldt alleen voor belanghebbendenparkeerplaatsen, niet voor betaalde parkeerplaatsen.

Een groot nadeel van vergunninghouder-sparkeren is dat dubbelgebruik niet mogelijk is waardoor parkeerplaatsen vaak overdag leeg staan. Om efficiënt gebruik van het huidige aanbod te stimuleren, stellen we voor deze belanghebbendenplaatsen om te zetten naar betaalde parkeerplaatsen. Uit onderzoek naar het betaalgedrag van de parkeerders in Purmerend blijkt dat de meeste bezoekers niet langer dan een uur parkeren in de binnenstad. Aangezien de auto's van de meeste bewoners overdag in gebruik zijn kunnen deze plaatsen goed gebruikt worden door bezoekers van de binnenstad. Bijkomend voordeel is dat hiermee eenduidig parkeerbeleid ontstaat. Overal geldt eenvoudigweg hetzelfde regime.



3.2 COMPENSEREN PARKEERPLAATSEN

In de raad van 29 november 2018⁴ is besloten om een haalbaarheidsonderzoek uit te laten voeren naar een parkeergarage.

1. Schapenmarkt en/of
2. omgeving gemeentehuis

Dit onderzoek is reeds in gang gezet en wordt naar verwachting het tweede kwartaal van 2019 voor besluitvorming aan de raad voorgelegd.

3.3 BEÏNVLOEDINGSMAATREGELEN

We kunnen de parkeervraag niet blijven faciliteren; onze ruimte is schaars en kostbaar. Parkeerplaatsen gaan ten koste van meer duurzame vervoersmiddelen (fiets en ov) en ten koste van de leefomgeving door het wegvallen van groen. Daarom willen we de

parkeerbehoefte beïnvloeden. In lijn hiermee stellen we een viertal maatregelen voor:

1. *Aantrekkelijker maken van alternatieve vervoerswijzen zoals fiets en het OV.*

Rond 2011-2013 speelde het vraagstuk rondom het destijds geldende eenrichtingsverkeer op de Nieuwstraat en Westerstraat. Hieromheen is een uitgebreid participatietraject onder de noemer Verkeer Binnenstad gestart met het doel de binnenring te verbeteren, in het bijzonder de positie van de fietser. In 2013 zijn concrete inrichtingsvoorstellen aan de raad gepresenteerd, die geen doorgang hebben gekregen vanwege kosten.

Desondanks zijn er sinds dat moment vele maatregelen getroffen om de binnenstad aantrekkelijker te maken voor fietsers. In 2011 is de Melkwegbrug geopend, het Tramplein is heringericht met een 30km snelheidsregime

⁴ Aan deze besluitvorming ligt een advies van Goudappel Coffeng ten grondslag met titel 'Parkeeraanlyse binnenstad' met datum 21 december 2018 en kenmerk 01743.20180912.R1.08.

en de Nieuwe Gouw is autovrij gemaakt. Ook zijn de Nieuwstraat en Westerstraat heringericht naar een 30km zone en is er meer ruimte gecreëerd voor fietser en voetganger. De Neckerstraat en de Neckerdijk zijn opnieuw ingericht, de Hoornselaan is aangepakt, er zijn vele fietsparkeerfaciliteiten in de binnenstad bijgekomen, in de Plantsoenstraat, Nieuwstraat/Hoogstraat, Nieuwstraat/Koesstraat, Weerwal en Oude Vismarkt. Daarnaast is er uiteraard de verbetering van de overdekte fietsparkeergarage in de Plantsoenstraat. We kijken nog naar de uitbreiding van fietscapaciteit bij ov-knooppunten.

Momenteel wordt in samenspraak met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam gewerkt aan de optimalisatie van een rechtstreekse fietsverbinding, van slechts 11km, van Purmerend Melkwegbrug naar Amsterdam (metrostation Noord). Deze verbinding bestaat reeds, maar we onderzoeken hoe deze is te verbeteren.

Al deze projecten hebben bijgedragen aan een verbetering voor de fiets. Maar er is meer nodig. De positie van de fietser en ook de voetganger op de binnenstadsas vereist verbetering. Globaal kunnen de volgende locaties in de binnenstad aangemerkt worden als fietsknelpunten:

1. Ontbreken fietsroute over Gedempte Where (fietsen over parallelstructuur)
2. Geen goede fietsinpassing op de Gedempte Singelgracht
3. Gemengd verkeer op de Sluisbrug (beperkte ruimte op brugdek voor fietser)
4. Gemengd verkeer Westerstraat (intensiteit bus en auto is hoog; de fietser op smal profiel)

5. Aanwezigheid fietsers in combinatie met bus en vrachtverkeer op Schoolplein (verkeersveiligheid)
6. Aansluiting fiets op Wolthuissingelbrug (lastige oversteek)
7. Aansluiting Hoornselaan-Wagenweg
8. Ontbreken doorgaande fietsroute Waterlandlaan - Zuidoostbeemster

De knelpunten voor de fietser ontstaan hoofdzakelijk door de hoge verkeersintensiteiten van gemotoriseerd verkeer. Er is beperkte ruimte beschikbaar om een goede inpassing voor de fietsers te realiseren. Meer ruimte creëren voor de fietsers betekent in principe minder parkeervakken op het maaiveld. Dergelijke inrichtingskeuzes raken vele belangen waardoor een goede afstemming met belanghebbenden noodzakelijk is.

Naast de fiets biedt het ov ook een goed alternatief voor de auto. De concessies Zaanstreek en Waterland lopen in december 2021 af. De Vervoerregio Amsterdam is het bevoegd gezag voor het verstrekken van concessie voor het openbaar vervoer in de regio. Ten behoeve van de aanbesteding voor een nieuwe, gezamenlijke concessie, gaat de Vervoerregio vanaf november 2018 starten met de voorbereiding. In dit proces worden de gemeenten nauw betrokken. Hierin zullen wij inzetten op goede busverbindingen naar het centrum.

Daarnaast zijn we met de Vervoerregio Amsterdam, provincie, NS en Prorail in gesprek over het optimaliseren van het treinstation Purmerend centraal tot een meer multimodaal ov-knooppunt. De Metropoolregio Amsterdam heeft onlangs de ontwikkeling van het stationsgebied Purmerend tot één van de zeven sleutelprojecten benoemd. De ontwikkeling van het stationsgebied zal naar verwachting leiden tot meer gebruik van het

ov. Hiermee wordt een volwaardig alternatief geboden voor de auto.

2. Beïnvloeden van het parkeertarief en het tarief voor de parkeervergunningen.

Parkeertarief

De gemeenteraad bepaalt de hoogte van de parkeertarieven door het jaarlijks vaststellen van de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen. De gehanteerde parkeertarieven verschillen per gebied: centrum, De Gors, Hazepolder, Weidevenne en Wagenweggebied.

hoek etc.) en € 2 op de Brantjesoever. Vooral de dagkaarten op de Brantjesoever worden goed gebruikt. Van de wekelijks verkochte parkeerkaartjes op de Brantjesoever betreft zo'n 82% dagkaarten. Voor de Schapenmarkt en de Vijfhoek waar een dagtarief van € 6,90 geldt, is dat slechts 5%.

De parkeertarieven zijn al geruime tijd niet verhoogd. Verhogen of verlagen van parkeertarieven beïnvloedt het gedrag van de parkeerder. Het parkeergedrag verandert alleen als er een grote daling of verhoging van de kosten wordt voorgesteld. Het is on-

Parkeertarieven op straat elders

Ter vergelijking de uurtarieven op straat in het centrum van buurgemeenten en gemeenten met vergelijkbaar inwoneraantal (peildatum januari 2019):

GEMEENTE	INWONERAANTAL	UURTARIEF
Alkmaar	108.596	€ 2,79
Almelo	72.861	€ 2,00
Amstelveen	90.118	€ 2,00
Gouda	72.825	€ 2,90/€3,60
Haarlem	160.287	€ 4,60
Hilversum	89.660	€ 2,90
Hoorn	72.970	€ 1,65
Schiedam	77.868	€ 2,70
Zaanstad	155.141	€ 2,67

Een aantal gemeenten heeft aanvullende voorwaarden. Zo heeft Amstelveen maar een paar locaties waar kort geparkeerd mag worden tegen een uurtarief van €2 per uur. Op overige locaties geldt € 16 per vier uur. In Gouda stijgt het uurtarief naar € 3,60 na 18:00 uur. Tot slot geldt voor de meeste gemeenten een maximale tijdsduur van 2 uur per dag voor straatparkeren.

Bron: website desbetreffende gemeenten (januari 2019)

In het centrum van Purmerend geldt een uurtarief van € 2,-. Op de parkeerlocaties buiten de binnenstad met uitzondering van de Gors geldt een uurtarief van € 1,- per uur. Verder zijn op enkele locaties dagkaarten beschikbaar voor € 6,90 (Schapenmarkt, Vijf-

duidelijk waar het omslagpunt precies ligt. Wel blijkt uit onderzoek dat de voorkeur voor een parkeerplaats beïnvloedbaar is wanneer het verschil in parkeertarief minimaal € 0,50 per halfuur bedraagt.

Parkeervergunningen

Ook de prijs van een parkeervergunning wordt vastgesteld door de gemeenteraad (Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen). Voor een bewonersvergunning geldt een tarief van €60 per jaar en voor een bedrijfsvergunning bedragen de kosten € 440,- per jaar. De tarieven van de parkeervergunningen worden jaarlijks geïndexeerd.

Voor 2019 is de prijs van een parkeervergunning met 1,69 % verhoogd naar € 60 per jaar (zie kader).

Het verhogen van de kosten voor een parkeervergunning kunnen bewoners of ondernemers doen besluiten gebruik te maken van duurzame alternatieven als de fiets of deelauto's. Voorwaarde is echter wel dat er goede alternatieven zijn.

Parkeertarieven op straat elders

De inwoners van drie grote steden betalen volgend jaar fors meer voor een parkeervergunning. Utrecht spant de kroon. Hier kost een parkeervergunning volgend jaar € 342, een prijsstijging van € 66 (+24 %). Ook Rotterdam wordt flink duurder. Hier betalen inwoners in 2019 € 115 voor een vergunning, en dat is maar liefst € 48 (+71 %) meer dan in 2018. Den Haag is ondanks een verhoging van € 23 (+61 %) met € 60 nog steeds de goedkoopste van de vier grote steden.

Parkeertarief Amsterdam ongewijzigd

Vereniging Eigen Huis deed een steekproef onder 53 gemeenten waar inwoners betalen voor een parkeervergunning. De gemeente Amsterdam zit niet in deze steekproef. Op basis van informatie op de website blijkt dat de gemeente de tarieven voor het parkeren in het centrum in 2019 niet wijzigt en handhaaft op € 267,50 per 6 maanden (€ 535 per jaar). Hiermee blijft Amsterdam de duurste stad voor vergunninghouders.

GEMEENTE	INWONERAANTAL	TARIEF
Alkmaar	108.596	€ 66
Almelo	72.861	€ 89
Amstelveen	90.118	€ 40
Gouda	72.825	€ 156
Haarlem	160.287	€ 183
Hilversum	89.660	€ 75
Hoorn	72.970	€ 55
Schiedam	77.868	€ 92
Zaanstad	155.141	€ 100

Gemiddeld gematigde stijging

Gemiddeld kost een parkeervergunning in 2019 iets meer dan € 95. In de meeste gemeenten in de steekproef stijgen de kosten volgend jaar met 2,4 % in bescheiden mate. Opvallende uitzondering is Hilversum, waar een parkeervergunning juist veel goedkoper wordt. De gemeente halveert de prijs van € 150 naar € 75 en komt daarmee de belofte na die in het coalitieakkoord werd gedaan. Ter vergelijking de tarieven voor een bewonersvergunning van een aantal buurgemeenten en gemeenten met vergelijkbaar inwoneraantal:

Bron: Vereniging Eigenhuis: <https://www.eigenhuis.nl/actueel/nieuws/2018/12/19/07/00/parkeervergunning-fors-duurder-in-grote-steden-en-websites-desbetreffende-gemeenten>.

3. *Uitbreiden nulvergunningenregeling*⁵

In mei 2016 is de Nota Parkeernormen Purmerend 2016 vastgesteld. In deze nota is de zogeheten nulvergunningenregeling opgenomen. De regeling houdt in dat als bij een nieuwe ontwikkeling niet (volledig) in de parkeerbehoefte voor eigen gebruik wordt voorzien, er géén aanspraak kan worden gemaakt op parkeervergunningen voor straatparkeren. Hierdoor wordt de omgeving van de bouwontwikkeling beschermd tegen een extra parkeerdruk.

Bij een aantal woningbouwprojecten, zoals de Brantjesoever, is deze regeling reeds toegepast. Indien de projectontwikkelaar parkeerplaatsen voor de toekomstige bewoners wenselijk acht, dient hij dit op eigen terrein aan te leggen. Om de huidige bewoners/vergunninghouders te beschermen nemen we aanvullende maatregelen zoals het verruimen van de huidige vergunningtijden én het uitbreiden van parkeerregulering naar naastgelegen gebieden. Zo voorkom je dat bewoners die onder een nulvergunningenregeling vallen alsnog hun voertuig in de openbare ruimte stallen.

4. *Uitbreiden parkeerregulering*

Met het realiseren van woningen en uitbreiding van bedrijvigheid nemen de ruimtelijke claims voor parkeren toe. Om de omgeving te beschermen tegen parkeerexcessen heeft de raad op 29 november 2018 het college verzocht deze maatregel nader uit te werken. In het Wagenweggebied zal naar verwachting in het derde kwartaal van 2019 betaald parkeren met vergunningen voor belanghebbenden worden ingevoerd. Daarna komen de volgende gebieden aan bod: omgeving gemeentehuis, De Gors/omgeving Waterlandlaan en Kop West. Voorafgaand

aan daadwerkelijke invoering wordt een informatiebijeenkomst voor belanghebbenden georganiseerd.



⁵ Let wel; deze maatregel is alleen van toepassing in een parkeergereguleerd gebied (bv betaald parkeren met vergunningen voor belanghebbenden).

4 / En nu?

Projectteam Parkeren Binnenstad

De parkeermaatregelen zijn in tegenstelling tot de verkeersafwikkelingsmaatregelen (zie deel II) al op 29 november 2018 aan de gemeenteraad voorgelegd. Toen ging de raad akkoord met het nader uitwerken van de voorgestelde maatregelen in concrete voorstellen. Dit heeft geresulteerd in de aanstelling van een projectleider Parkeren Binnenstad die met de maatregelen aan de slag is gegaan.

Omdat de invloedssfeer van sommige maatregelen omvangrijk is (participatie) en de consequenties aanzienlijk (financieel en vereist flankerend beleid) worden de maatregelen in de vorm van een projectteam Parkeren Binnenstad integraal voorbereid en in de loop van 2019 aan de gemeenteraad voorgelegd. Hieronder een globale planning die opgedeeld is in kwartalen (Q) van 2019.

PARKEERMAATREGELEN		PLANNING
Optimaliseren	P- verwijssysteem	Q1 /Q2
	Avondopenstelling Claxonate	Q2
	Bekendheid avondopenstelling parkeergarage de Eggert	Q1
	Vergunningparkeerplaatsen omzetten > betaalde parkeerplaatsen	Q3
Compenseren	Haalbaarheidsonderzoek parkeergarage	Q2
Beïnvloeden	Aantrekkelijker maken alternatieve vervoerswijzen	Q1 - Q4
	Beïnvloeden prijs	Q2 /Q3
	Uitbreiden nulvergunningenregeling	Q2 /Q3
	Uitbreiden parkeerregulering	Q1 - Q4

DEEL





II

verkeersafwikkeling

5

Wat is het effect van de woningbouwopgave op de verkeersafwikkeling?

Wanneer meer woningen worden gebouwd betekent dit in principe dat er een toename plaatsvindt van het aantal verkeersbewegingen. Vooral de toename van het autoverkeer heeft consequenties voor de leefbaarheid van een stad. De auto neemt veel ruimte in beslag en daarbij leidt een toename van gemotoriseerd verkeer tot meer uitstoot, wat uiteraard slecht is voor de gezondheid en het milieu.

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling maakt dit hoofdstuk inzichtelijk wat het huidige en toekomstige verkeersaanbod is in de vorm van een toe- of afname van het aantal motorvoertuigen per etmaal (mvt per etmaal). Hiervoor zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd die achtereenvolgens aan bod komen:

- Kentekenonderzoek door NDC en Goudappel Coffeng
- Analyses statisch verkeersmodel door Goudappel Coffeng
- Microsimulaties (VISSIM) binnenstad en toevoerroutes binnenstad door Goudappel Coffeng

Wat is een kentekenonderzoek?

Tijdens een kentekenonderzoek wordt bij waarnemingsposten die zich bevinden nabij in- en uitvalswegen kentekens geregistreerd met het tijdstip van registratie. Een voertuig dat binnen de gestelde doorrijtijd (vooraf bepaalde tijd die nodig is om van een waarnemingspost naar een andere waarnemingspost te rijden) van de ene post naar de andere waarnemingspost rijdt, wordt aangemerkt als doorgaand verkeer.

Bijvoorbeeld:

- Voertuig 1 wordt om 16.05 op punt 1 waargenomen en om 16.10 op punt 2, conclusie doorgaand tussen 1 en 2
- Voertuig 2 wordt om 16.05 op punt 1 waargenomen en daarna niet meer, conclusie bestemmingsverkeer
- Voertuig 3 wordt om 16.05 op punt 1 waargenomen en om 17.40 op punt 2, conclusie bestemmingsverkeer. Gezien de tijd zal een bestemming in het gebied zijn aangedaan.

5/

5.1 ANALYSE

Huidige situatie

In Purmerend vormt de route Waterlandlaan, Purmersteenweg en Gedempte Where een belangrijke verkeersader van en naar de binnenstad. Uit de verkeersanalyses blijkt dat er zo'n 20.000 motorvoertuigen per dag over

Toekomstige situatie

Om inzicht te geven in het toekomstige verkeersbeeld is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Een verkeersmodel is een computermodel dat inzicht geeft in de toekomstige verkeersstromen. Voor dit vraagstuk is gebruik gemaakt van een sta-



dit tracé rijdt. Veel van dit verkeer heeft geen bestemming binnenstad. Dit is doorgaand verkeer naar de A7. Met behulp van een kentekenonderzoek is onderzocht welk aandeel van dit totale verkeersaanbod doorgaand verkeer betreft.

Uit dit onderzoek dat in april 2018 is uitgevoerd, blijkt dat ongeveer 30% van het huidige verkeersaanbod doorgaand verkeer is. Dit verkeer kan in principe via een alternatieve route de bestemming bereiken.

Criteria verkeersafwikkeling

De volgende criteria worden aangehouden om het effect op de verkeersafwikkeling te definiëren:

1. Is er structurele filevorming? Dat wil zeggen; is er een groter verkeersaanbod dan wegcapaciteit?
2. Worden verliestijden te lang; zodanig dat er risicogedrag ontstaat bij weggebruiker (omrijden, roodlichtnegatie e.d.)?
3. Worden wachtrijen te lang zodanig dat het volgende kruispunt wordt geblokkeerd?

tisch verkeersmodel en een dynamisch verkeersmodel (VISSIM). Een statisch verkeersmodel voorspelt de intensiteit van het gebruik van wegen en vergelijkt dit met de capaciteit van de wegen. De dynamische verkeersmodellen gaan een stap verder. Dit zijn microsimulaties die ook rekening houden met de capaciteitsrestricties in een netwerk en de gevolgen van files. Voor het berekenen van het effect op de binnenstad (van Waterlandlaan tot en met Sluisbrug en Zuiddijk en inclusief Wagenweggebied) is een dynamisch verkeersmodel gebouwd.

Voor de analyse van de verkeerseffecten van de autonome en ruimtelijke ontwikkelingen is aansluiting gezocht bij de uitgangspunten die voor de 'Variantenstudie A7' (zie kader) in samenwerking met Rijkswaterstaat en de regionale partners zijn gehanteerd. Het prognosejaar voor het verkeersmodel is 2030. Dat wil zeggen dat de verwachte ruimtelijke en economische ontwikkeling landelijk, regionaal en voor Purmerend in het verkeersmodel zijn opgenomen. Met een doorkijk naar de verwachte woningbouwbehoefte wordt met dit verkeersmodel ook verder doorgekeken richting 2040. Hiervoor zijn twee modelvarianten ontwikkeld op basis van:

1. Laag woningbouwscenario van ongeveer 4000 woningen
2. Hoog woningbouwscenario van ongeveer 8000 woningen⁶

Het lage woningbouwscenario bestaat uit woningbouwprojecten waarvan met enige zekerheid gesteld kan worden dat deze worden gerealiseerd. Deze projecten zullen naar verwachting de komende 10 jaar gerealiseerd worden. Dat zijn hoofdzakelijk de projecten om en nabij de binnenstad (Brantjesoever, Zijp, Vijfhoek etc.). Het maximale woningbouwscenario gaat naast bovenstaande pro-

jecten ook uit van potentiële bouwlocaties zoals het golfterrein, het zuiden van Purmer-Zuid, De Koog etc. In beide rekenmodellen zijn de ontwikkelingen in Zuidoostbeemster ook meegenomen.

5.2 RESULTATEN

Laag woningbouwscenario voldoet nog

Onder het lage woningbouwscenario kan het verkeersaanbod op de routes langs de binnenstad nog op een acceptabele manier worden afgewikkeld. Weliswaar is het druk en ontstaan er op sommige punten wachtrijen. Er is echter geen sprake van een structurele overbelasting van het netwerk of van onacceptabel lange wachtrijen of wachttijden.



Figuur 6 Knelpunten hoog woningbouwscenario

Hoog woningbouwprogramma voldoet niet

Het ruimtelijk scenario met een hoog woningbouwprogramma leidt tot aanzienlijke knelpunten in Purmerend. In figuur 6 zijn alle knelpunten afgebeeld. Per kruispunt is de maximale wachttijd berekend. Bij een te lan-

⁶ N.B. de Purmerendse woningbouwambitie is circa 10.000 woningen. Voor het doorrekenen van de gevolgen van 10.000 woningen voor het wegennet dienen de locaties van de woningbouw bekend te zijn. Voor een restant van 2000 woningen is nog geen bestemming bepaald.

ge wachttijd wordt het kruispunt als knelpunt aangemerkt en in figuur 6 afgebeeld.

Uit de analyses blijkt dat de meeste knelpunten ontstaan op de routes van en naar de A7. Alle knelpunten kunnen als volgt gecategoriseerd worden:

1. Richting A7 via binnenstad (Waterlandlaan, Purmersteenweg, Gedempte Where)
2. Richting A7 via Weidevenne (Jaagweg, Aziëlaan, Laan der Continenten)
3. Richting N244 (Gorslaan, Churchillaan, Den Uyllaan, S. Allendelaan)
4. Nabij de opritten A7 (Laan der Continenten en N244)
5. Verzetslaan (incl. aansluiting N235)

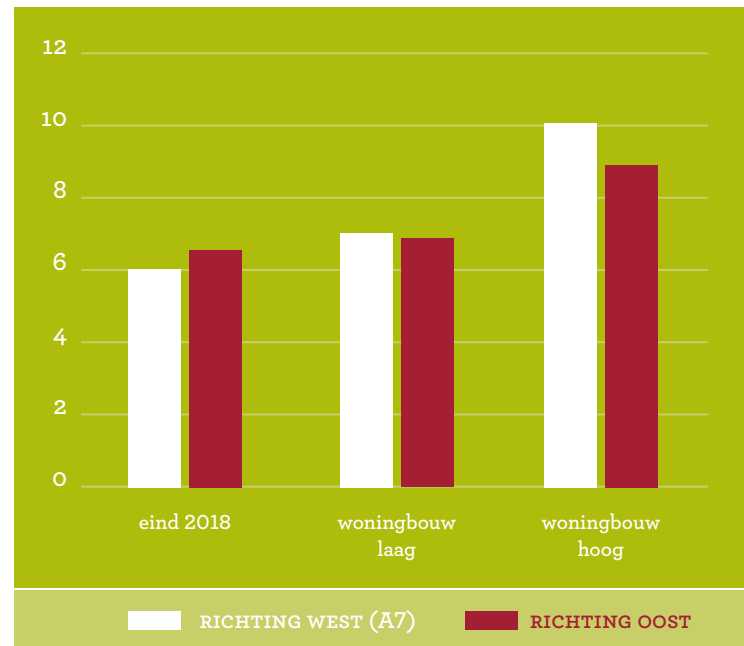
In en rondom de binnenstad

Als we inzoomen op de binnenstad met behulp van microsimulaties⁷ zien we dat er sprake is van een structureel overbelast netwerk met lange wachtrijen en wachttijden tot gevolg. Extra toevoeging van verkeer, bijvoorbeeld bij een extra parkeervoorziening, leidt tot verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling omdat er geen restcapaciteit meer beschikbaar is.

Het hoge scenario scoort onvoldoende op de volgende aspecten:

- Lange wachtrijen waardoor de afwikkeling op verschillende kruispunten elkaar gaat beïnvloeden.
- Oplopende wachttijden, die gedurende de simulatieperiode steeds langer worden.
- Geen restcapaciteit voor het opvangen van schommelingen in het aanbod.

Voorts is onderzocht welke toename in wachttijden we kunnen verwachten onder het hoge woningbouwscenario. Er is een analyse



Figuur 7 Toename reistijd in westelijke en oostelijke richting

gemaakt van de reistijden in de bestaande situatie (winter 2018) in de ochtend- en avondspits. In figuur 7 is de reistijd in minuten weergegeven in een gemiddelde avondspits tussen 16:30 uur en 18:30 uur op de verbinding Waterlandlaan (ziekenhuis)- Zuiddijk (Purmerenderweg).

Hieruit blijkt dat onder het hoge woningbouwscenario reizigers er ongeveer 10 minuten over doen om vanaf de Waterlandlaan naar de Zuiddijk te rijden. Op dit moment doen reizigers daar 6 minuten over. De reistijd neemt met 4 minuten toe. Belangrijker dan de verstoorde afwikkeling is dat de hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer een aantasting van de leefbaarheid, verblijfskwaliteit, de positie van de voetganger en fietser en het ov is.

Onder het hoge woningbouwscenario moeten we maatregelen treffen om de verblijfskwaliteit te vergroten en de bereikbaarheid van de binnenstad te borgen. Ook dienen we de knelpunten in de rest van de stad in acht te nemen.

⁷ De simulaties zijn uitgevoerd in het gebied tussen Beemsterbrug/Sluisbrug/Tramplein tot aan rotonde Hoornselaan/Kooimanweg en kruispunt Gorslaan/Waterlandlaan. Hierbij zijn verschillende scenario's doorgerekend waarmee ook rekening is gehouden met eventuele gevolgen voor het toevoegen van een parkeervoorziening (parkeergarage).

6

Welke maatregelen zijn noodzakelijk?

Conform het amendement van 22 februari 2018 wordt ten aanzien van een mogelijk maatregelenpakket ingezoomd op de binnenstad; immers vinden in en rondom de binnenstad de komende jaren de meeste ontwikkelingen plaats. De conclusies uit de microsimulatie (VISSIM) maakt dat we moeten nadenken over maatregelen om te komen tot een acceptabele verkeersafwikkeling op de route langs de binnenstad. Hiervoor zijn vijf scenario's te bedenken die vervolgens getoetst worden aan de mobiliteitsuitgangspunten zoals gedefinieerd in de Visie op Mobiliteit 2040.

SCENARIO 1 - NIKS DOEN

Als we geen maatregelen treffen dan keert de wal het schip. Dan is op de route door de binnenstad sprake van structurele filevorming, waarna weggebruikers deels andere

routes zoeken. Niks doen is geen optie omdat dit aanzienlijke gevolgen heeft voor de leefbaarheid van de stad. Dit uitgangspunt is dan ook niet in overeenstemming met de Visie op Mobiliteit.

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

Als Purmerenders naar het centrum willen, zijn de fietsfaciliteiten goed. De verkeerslichten springen voor hen op groen en er zijn veel goede parkeervoorzieningen voor de fiets. Soms pakken zij nog wel eens de auto, of de deelauto natuurlijk. Hiervoor zijn garages beschikbaar aan de randen van het centrum. Soms is het wat drukker op de weg. Maar dat heb je nou eenmaal als je in de stad woont. Een meer autoluwe binnenstad betekent wel minder parkeerplaatsen in het stadshart en smallere wegprofielen. Zo verbetert de leefbaarheid, maar wordt het eerst drukker. Het biedt onze stad kansen om door te groeien naar een groen centrum waar mensen met plezier wonen, winkelen en verblijven. Zo verhoogt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de binnenstad en verbetert de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers. [pag 29]

SCENARIO 2 - MINDER BOUWPLANNEN

De bouwplannen binnen en buiten de binnenstad leiden in het hoge scenario tot een overbelasting van het wegennet langs de binnenstad. Als we minder woningen bouwen, in ieder geval niet aan de oostkant van de stad, treedt minder congestie op. Dit scenario strookt echter niet met de ambitie om 10.000 woningen te bouwen richting 2040. Minder bouwplannen realiseren staat dan ook haaks op onze doelstelling om de woningnood tegen te gaan.

SCENARIO 3 - CAPACITEITSUITBREIDING

De intensiteit op de binnenstadsas is in het hoogste scenario hoger dan de beschikbare capaciteit. Vergroting van de capaciteit zou dit weer in evenwicht kunnen brengen. Structurele capaciteitsuitbreiding in en om de krappe binnenstad is echter niet mogelijk zonder in te leveren op leefbaarheid, ontwikkelruimte en ruimte voor fietsers en voetgangers. Bovendien leidt meer capaciteit ook tot meer (doorgaand) verkeer in de binnenstad. Dit scenario staat dan ook haaks op onze mobiliteitsvisie.

SCENARIO 4 - INZETTEN OP ANDERE VERVOERSWIJZEN

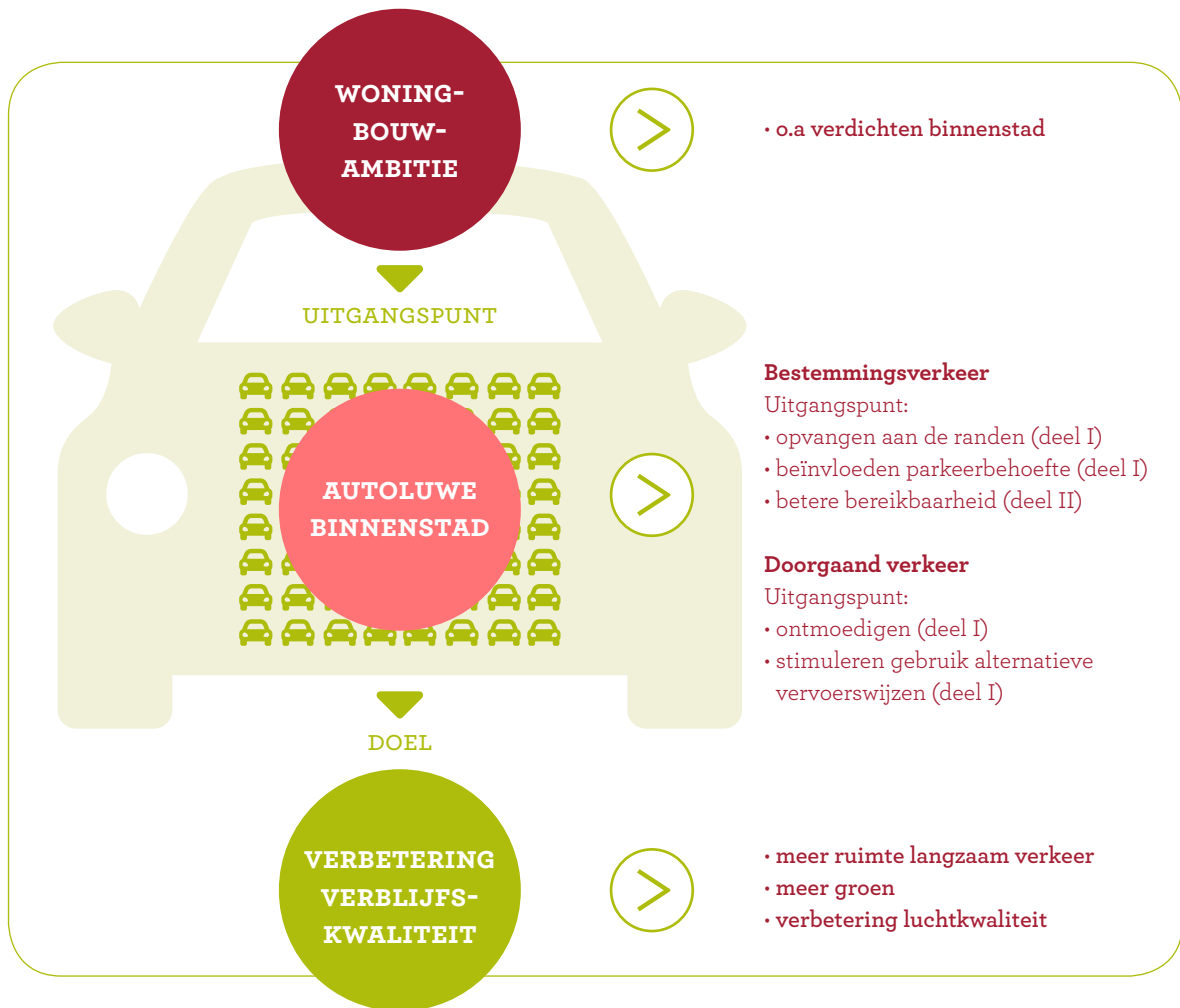
Verbeteren van de kwaliteit en beschikbaarheid van andere vervoerwijzen heeft een terugdringend effect op het aantal autobewegingen in Purmerend. Voor verplaatsingen naar de binnenstad zijn vooral de fiets en de voet interessant. Voor verplaatsingen (verder) buiten Purmerend vooral de bus en de trein. Zoals aangegeven in paragraaf 3.3 zal het stationsgebied in Purmerend ontwikkeld worden tot een meer multimodaal ov-knooppunt. Het ov wordt hierdoor nog aantrekkelijker als alternatief voor de auto. Inzetten op andere vervoerswijzen zoals fiets en ov in

combinatie met extra verkeersmaatregelen is dan ook zinvol en in lijn met de Visie op Mobiliteit.

SCENARIO 5 - TERUGDRINGEN DOORGAAND VERKEER

Omdat meer mensen in en rondom de binnenstad gaan wonen, willen wij graag een veilige en prettige woon- en leefomgeving creëren. In lijn hiermee stelt de Visie op Mobiliteit dat we uiteindelijk een autoluwe binnenstad nastreven. Het terugdringen van doorgaand verkeer op de binnenstadsas zal hier aan bijdragen. Zo ontstaat er meer ruimte voor de fietser, voetganger, bus en het bestemmingsautoverkeer. Uit het onderzoek doorgaand verkeer rond de binnenstad van Purmerend volgt dat ongeveer 30% van het verkeer in de binnenstad doorgaand is. Maatregelen om dit doorgaand verkeer te weren zijn dan ook in lijn met de Visie op Mobiliteit.





Figuur 8 Beleidskader autoluwe binnenstad

Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH)

De hoofddoelstelling van de CAH is het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn. Dit betekent een noodzakelijke capaciteitsuitbreiding van de A7 ter hoogte van Purmerend (drie rijstroken i.p.v. 2). Echter, bleek uit een verkenning van het ministerie dat de weefvakken ter hoogte van de afrit Zuidoostbeemster en Weidevenne een probleem vormden voor de doorstroming en verkeersveiligheid bij capaciteitsvergroting. Bij een capaciteitsvergroting dient de weg te voldoen aan de huidige standaard. Voor Purmerend houdt dit concreet in dat er:

- Drie rijstroken benodigd zijn of dat er op een andere manier capaciteit gerealiseerd moet worden;
- de afstand tussen de aansluitingen vergroot moet worden;
- de snelheid naar 100 of 130 km/uur gewijzigd moet worden.

De gemeente heeft in 2017 verzocht om een nadere studie van de infrastructurele mogelijkheden voor de A7 ter hoogte van Purmerend tussen de aansluitingen Purmerend-Noord en Purmerend Weidevenne. Dit heeft geleid tot de Variantenstudie A7, welke in 2018 is uitgevoerd. Op basis van deze studie is de voorkeur uitgesproken voor een variant die de aansluiting Purmerend/Zuidoostbeemster samenvoegt met Purmerend Zuid. Daarbij wordt aan de oostelijke zijde van de A7 (zijde Kop West) een parallelweg aangelegd voor tweerichtingsverkeer.

6.1 BELEIDSKADER:

AUTOLUWE BINNENSTAD

Bij de vaststelling van de Visie op Mobiliteit heeft de gemeenteraad gekozen voor uiteindelijk een meer autoluwe binnenstad. Wat betekent autoluw voor de verkeersafwikkeling? Eenvoudigweg dat er minder auto's in de binnenstad kunnen komen zodat de verblijfskwaliteit van de binnenstad verbetert door meer ruimte te geven aan groen en langzaam verkeer. Deze ruimte gaat ten koste van de ruimte voor motorvoertuigen en in het bijzonder de doorgaande motorvoertuigen in de binnenstad. Scenario's 4 en 5 zijn dan ook in lijn met de uitgangspunten zoals omschreven in de Visie op Mobiliteit.

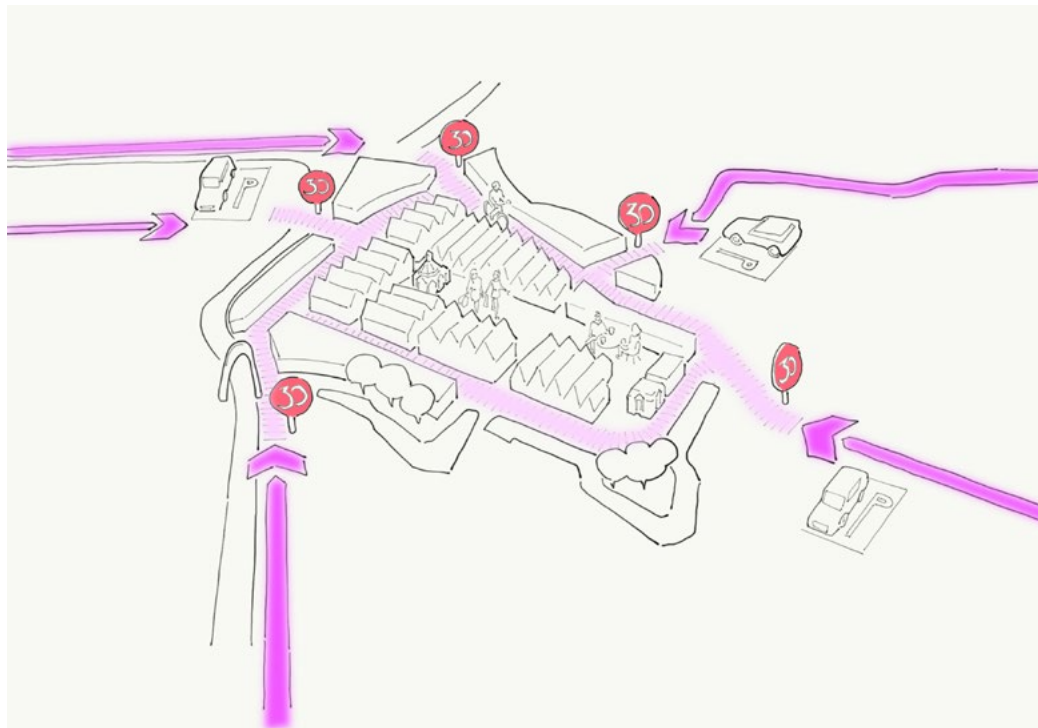
Op basis van deze twee scenario's kunnen we de ambities uit de Visie op Mobiliteit concreet maken. Tegen de achtergrond van een autoluwe binnenstad en het ontmoedigen van doorgaand zijn er globaal vier knoppen waaraan we kunnen draaien. Zoals aanpassingen van de toegestane snelheidslimiet, de verkeersregelinstanties (vri's), de aansluiting op de A7 en tot slot de verkeerscirculatie (eenrichtingsverkeer, afsluiten wegen/bruggen etc.).

Uitgaande van deze vier knoppen stellen we maatregelen voor die effect hebben op het aanbod van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. Om het effect van deze knop-

pen inzichtelijk te maken, zijn deze omgezet tot concrete maatregelen. We hebben onderzocht wat het effect is van een lagere snelheid in de binnenstad en het effect is van het instellen van de vri's zodanig dat alternatieve routes van en naar de A7 aantrekkelijker worden. Voorts hebben we onderzocht wat het effect is van het afwaarderen van de afrit centrum/Zuidoostbeemster tot een halve aansluiting met een parallelweg. En tot slot is een verkeerscirculatiemaatregel onderzocht in de vorm van het uitsluitend toegankelijk maken van de Sluisbrug en de Hoornsebrug voor langzaam verkeer en OV."

KNOP 1 - SNELHEIDSLIMIET

Voor mogelijke snelheidslimieten zijn er twee opties: 30 km per uur of 50 km per uur. In de huidige situatie geldt in de meeste straten van de binnenstad 50 km per uur. Dit regime legt de nadruk op doorstroming, 30 km per uur legt de nadruk op verblijven.



Knop 1 Snelheid



Wat is het effect als we de wegen langs de binnenstad afwaarderen tot 30 km per uur? Dat betekent dat deze wegen anders ingericht moeten worden zodat het gemotoriseerd verkeer zich in een verblijfsgebied bevindt.

Effect binnenstad op basis van aantal afgenomen motorvoertuigen per etmaal:

- > circa 4000 motorvoertuigen
(afname van 17%)

Consequentie voor de rest van de stad in de vorm van toegenomen motorvoertuigen per etmaal⁸:

- > circa 1000 motorvoertuigen per etmaal richting A7 via Weidevenne⁹
- > circa 1400 motorvoertuigen per etmaal richting N244¹⁰

Een aandachtspunt vormt de nog te hoge verkeersintensiteit op de binnenstadsring om op een goede manier een 30 km regime te kunnen implementeren. Aanvullende maatregelen zoals voorgesteld wordt onder de knoppen 2, 3 en 4 zijn nodig.

KNOP 2 - VERKEERSREGELINSTALLATIES AANPASSEN

Purmerend heeft meerdere verkeersregelin- stallaties (verkeerslichten). Belangrijke verkeersregelin- stallaties die de toevoer naar de binnenstad kunnen beïnvloeden, staan aan de Waterlandlaan, Gorslaan en Beemsterbrug.

Als we onze verkeersregelin- stallaties anders afstellen zodat op de keuzepunten in de stad een beperktere instroom richting de binnen- stad ontstaat, wordt het aantrekkelijker om via de N244 of de Gorslaan te rijden. Eenmaal de doseerpunten voorbij wordt ingezet op

⁸ 4000 motorvoertuigen minder in de binnenstad betekent niet dat hetzelfde aantal zich verspreidt over de twee alternatieve routes via Weidevenne en richting de N244 naar de A7. Er is ook een aandeel verkeer dat andere wegen pakt.

⁹ Route via Weidevenne is hoofdzakelijk Laan der Continenten, Aziëlaan, Jaagweg.

¹⁰ Route richting N244 is hoofdzakelijk S. Allendelaan, Den Uyllaan, Churchillaan, Gorslaan.

rustig stromen¹¹. Autoverkeer is wel welkom maar prioriteit krijgen de oversteekbaarheid en veiligheid van het langzaam verkeer.

Effect binnenstad op basis van aantal afgenomen motorvoertuigen per etmaal:

- > circa 2500 motorvoertuigen
(afname van 10%)

Consequentie rest van de stad in de vorm van toegenomen motorvoertuigen per etmaal:

- > circa 500 motorvoertuigen per etmaal richting A7 via Weidevenne
- > circa 400 motorvoertuigen per etmaal richting N244

KNOP 3 - AANSLUITING A7 NABIJ CENTRUM

Een autoluwe binnenstad betekent dat de route naar de A7 via de binnenstad voor

doorgaand verkeer ontmoedigd moet worden. Hier speelt de aansluiting op de A7 ter hoogte van het centrum en Zuidoostbeemster een cruciale rol.

Wat gebeurt er als we de aansluiting A7 Purmerend centrum afwaarderen in de vorm van een parallelweg?

Als de Zuiddijk geen rechtstreekse aantakking meer heeft op de A7 maar via een parallelstructuur, wordt de centrumroute door Purmerend ontlast. Voor autobestuurders uit het oosten van Purmerend wordt het logischer om de route via de N244 of de Gorslaan te gebruiken. Er is nog steeds de mogelijkheid om via deze route op de snelweg te komen, alleen kom je via deze route eerst op een parallelweg zodat je bij Purmerend -Zuid de snelweg oprijdt. Zie figuur 9 voor de rijroutes richting de A7 onder dit scenario.



¹¹ Het effect hiervan is in het verkeersmodel doorgerekend door modelsnelheid 40 in te voeren dat is een combinatie van fysieke inrichting en instelling vri's.

Effect binnenstad op basis van aantal afgenomen motorvoertuigen per etmaal:

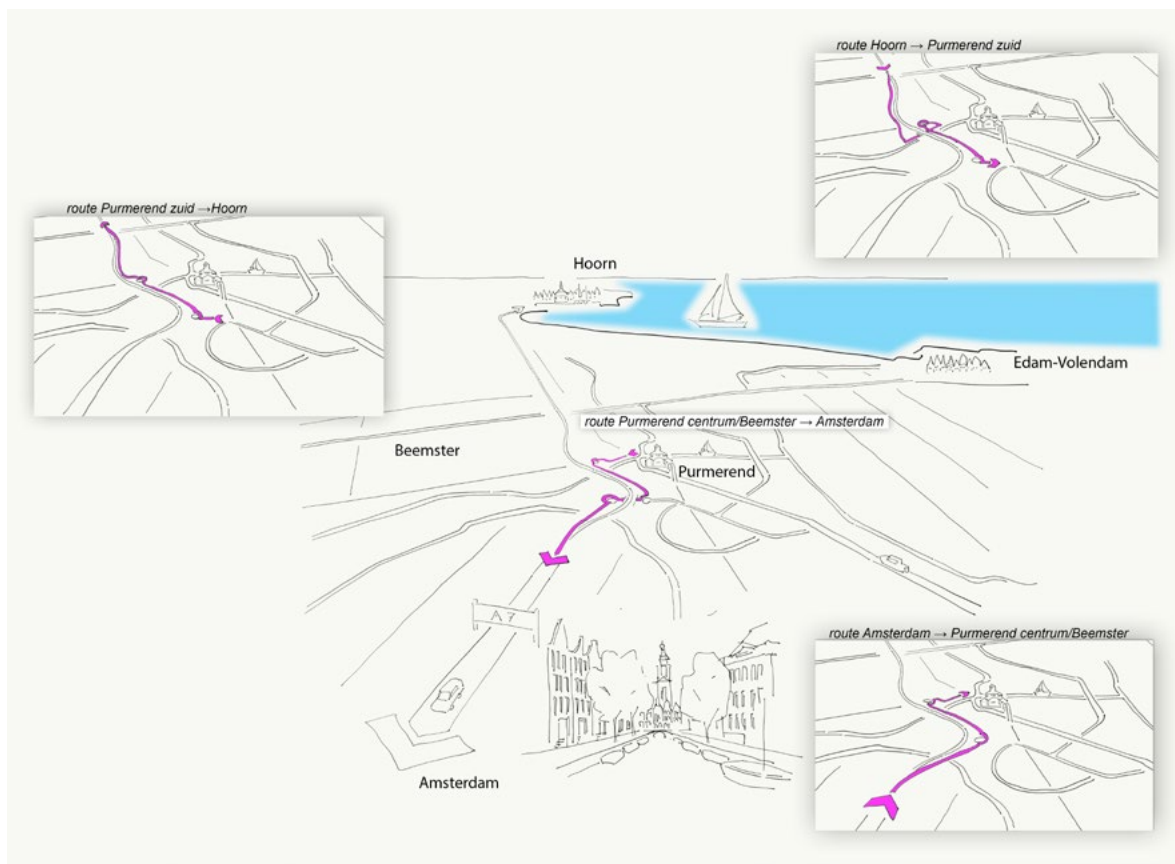
- > circa 1500 motorvoertuigen
(afname van 8%)

Consequentie rest van de stad in de vorm van toegenomen motorvoertuigen per etmaal:

- > circa 1200 motorvoertuigen per etmaal richting A7 via Weidevenne
- > circa 100 motorvoertuigen per etmaal richting N244

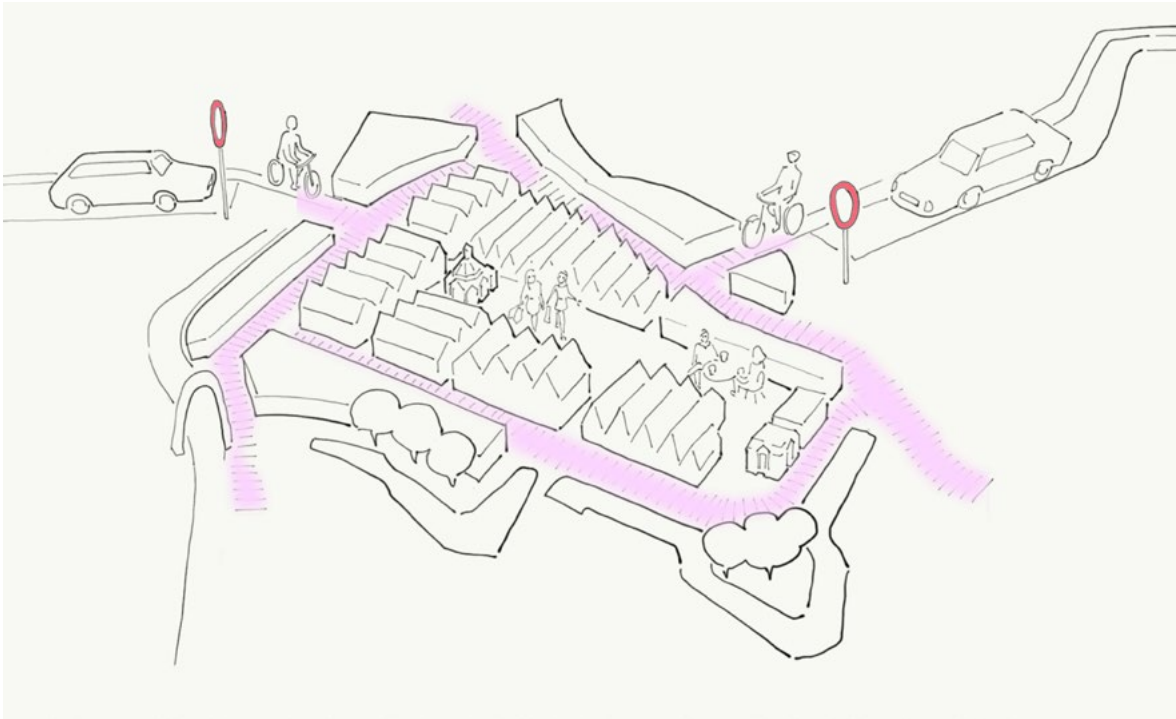
Onderzochte maatregel betreft variant a) uit de Variantenstudie Corridorstudie Amsterdam-Hoorn¹². Het resultaat van deze studie is in de vorm van de Advies- & Afwegingsno-

titie variantenstudie Purmerend op 28 februari 2019 aan de gemeenteraad voorgelegd. Omdat de nieuwe parallelweg en de route via de Neckerstraat en de Oude Provincialeweg uit analyses twee concurrerende routes zijn voor verkeer van en naar het centrum, is in de studie van het Ministerie I&W een aanvullende maatregel in de verkeersberekeningen meegenomen. Om door de verbreding van de A7 een verkeersstroom op de Neckerstraat tegen te gaan, heeft het Ministerie I&W als voorwaarde meegenomen dat de Oude Provincialeweg afgewaardeerd wordt tot een 50 km weg en deze ook als zodanig wordt ingericht (verlenging fysieke structuur Neckerstraat).



Figuur 9 Rijroutes A7 bij variant a) A7-studie

¹² Bij het inzichtelijk maken van het effect van deze maatregel zijn we uitgegaan van de berekeningen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zoals weergegeven in de Advies- & Afwegingsnotitie variantenstudie Purmerend.



Knop 4 Verkeerscirculatie

KNOP 4 - VERKEERSCIRCULATIE- MAATREGELEN

Er zijn verschillende verkeerscirculatiemaatregelen mogelijk. Om doorgaand verkeer in de binnenstad te ontmoedigen, kan eenrichtingverkeer worden ingesteld of wegen/bruggen worden afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Voor dit onderzoek is de maatregel die uitsluitend langzaam verkeer toestaat op de Sluisbrug en Hoornsebrug doorgerekend. Eenrichtingsverkeer in de binnenstad is namelijk onder de huidige omstandigheden (te groot verkeersaanbod) niet mogelijk. Het afsluiten van de Sluisbrug en de Hoornsebrug is een rigoureuze maatregel, maar zorgt voor minder doorgaand verkeer door de binnenstad en biedt de mogelijkheid op de bruggen meer ruimte vrij te maken voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad.

Effect op basis van aantal afgenomen motorvoertuigen per etmaal:

- > circa 7100 motorvoertuigen
(afname van 30%)

Consequentie rest van de stad in de vorm van toegenomen motorvoertuigen per etmaal:

- > circa 10000 motorvoertuigen
per etmaal Kooimanweg
- > circa 3000 motorvoertuigen
per etmaal Zuiddijk

Deze circulatiemaatregelen leiden ertoe dat het aanzienlijk drukker wordt op de Kooimanweg en de Zuiddijk. Een dergelijke maatregel is niet zonder aanvullende maatregelen toepasbaar.

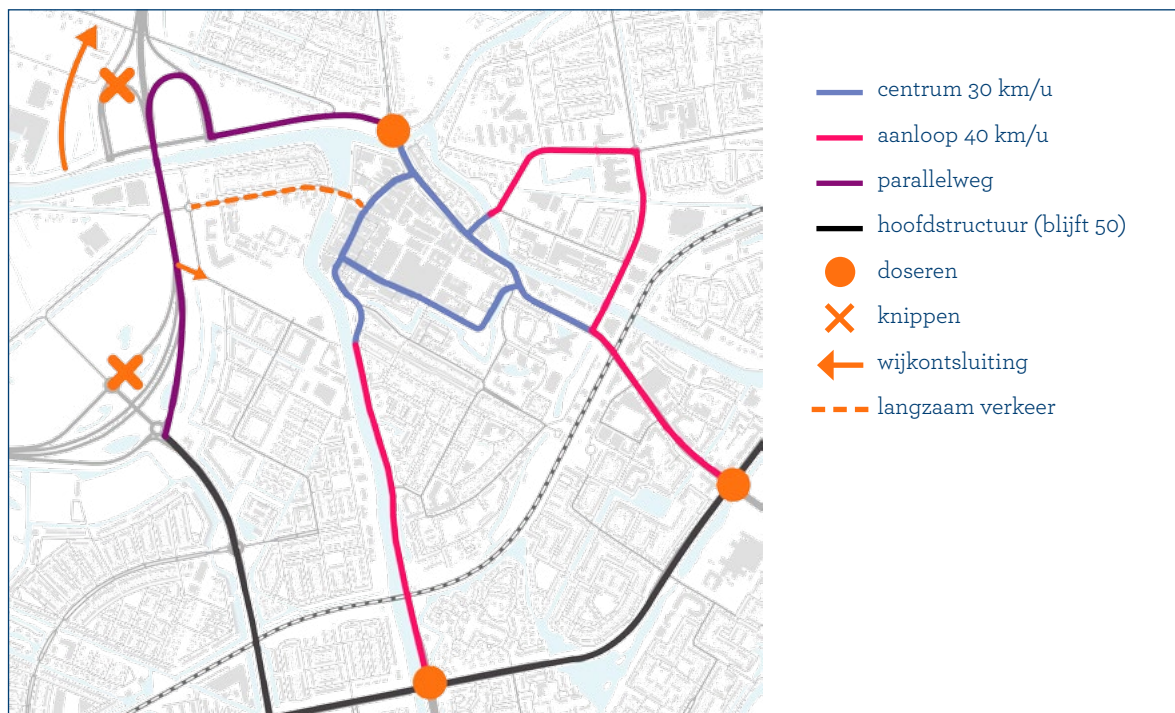
6.2 INTEGRAAL

MAATREGELENPAKKET

In paragraaf 6.1 is aan de hand van een vier-tal knoppen getracht inzichtelijk te maken, wat globaal het effect is van elke individuele knop. Om dat effect in de vorm van een afname van het verkeer in de binnenstad zichtbaar te maken, is per knop een maatregel doorgererekend. Belangrijk gegeven hierbij is dat één maatregel onvoldoende effect heeft om een autoluwe binnenstad te bewerkstelligen. De overblijvende intensiteit in de binnenstad blijft bij één maatregel te hoog om op een goede en geloofwaardige manier een autoluwe binnenstad te realiseren. Het aanbod gemotoriseerd verkeer is namelijk te groot waardoor de ruimte voor gemotoriseerd verkeer (wegbreedte, opstelvakken) niet ingeperkt kan worden.

Er moet daarom dan ook aan alle knoppen gedraaid worden. Dat leidt tot een samenhangend pakket maatregelen. Dat bestaat uit de volgende onderdelen die hieronder worden toegelicht:

- 30 km per uur op de binnenstadsring.
- Matige snelheid (modelsnelheid 40km per uur¹³) op de toevouerroutes: Jaagweg, Waterlandlaan, Hoornselaan en Kooimanweg.
- Doseren op de toegangspunten.
- Afwaardering aansluiting A7 in de vorm van een parallelweg.
- Sluisbrug toegankelijk voor langzaam verkeer en ov met aanvullende maatregel:
 - aantakking Kwadrant Europa, Kop West en Hazepolder op parallelstructuur.



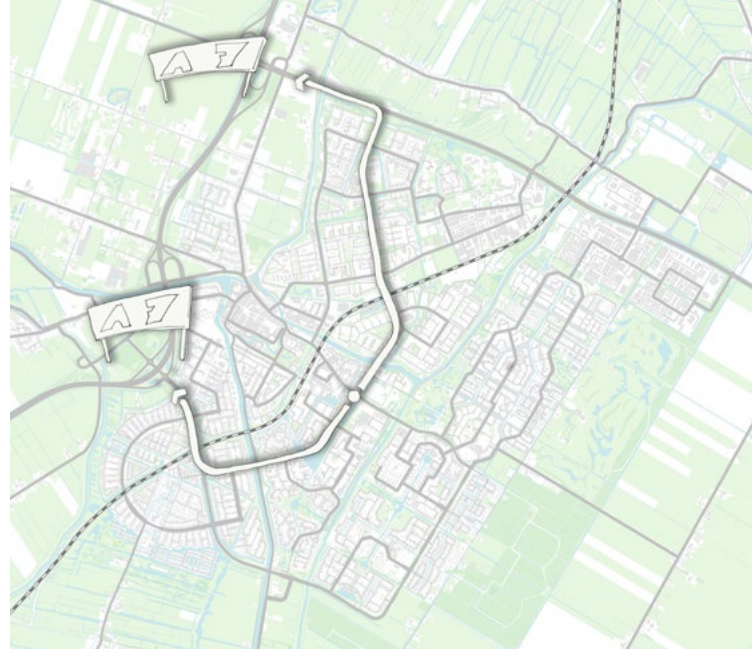
Figuur 10 Autoluwe maatregelenpakket

¹³ Modelsnelheid van 40 km per uur betekent dat het snelheidslimiet van 50 km per uur gehandhaafd blijft maar dat middels fysieke inrichting en instelling verkeersregelinstanties een gemiddelde snelheid van 40 km wordt afgedwongen.

Met het doel de verblijfskwaliteit in de binnenstad te vergoten, dienen we allereerst het doorgaand verkeer te ontmoedigen door de binnenstad te rijden. Dit kunnen we bereiken als de automobilist het gevoel krijgt zich niet op een doorgaande weg te bevinden. Alleen als we een autoluwe binnenstad bereiken, bieden we onze bewoners en bezoekers een leefbaar en gezond woon- en verblijfsklimaat. Dit effect realiseren we door de snelheid in de binnenstad af te waarden. Echter, alleen borden plaatsen van 30 km per uur heeft weinig effect. Dat betekent dat de binnenstadsring ingericht moet worden als 30 km gebied met meer verblijfskwaliteit, waar de automobilist voelt dat hij te gast is.

Niet alleen de binnenstadsring moet een ander karakter krijgen. Dit geldt ook voor de wegen die leiden naar de binnenstad, zoals de Jaagweg, Waterlandlaan, Hoornselaan en Burg. D. Kooimanweg. Voor deze wegen geldt nog steeds het snelheidsregime van 50 km per uur maar door inrichtingskeuzes kan hier een lagere snelheid afgedwongen worden (modelsnelheid 40 km per uur). Op deze wegen willen we meer ruimte toewijzen aan groen en langzaam verkeer zodat deze wegen meer verblijfskwaliteit krijgen. Hiermee onderscheiden zij zich van de wegen met een doorstromingsfunctie, zoals de Laan der Continenten, Aziëlaan, Verzetslaan, Gorslaan, Churchillaan, Dr. J.M. Den Uyllaan en Salvador Allendelaan. Deze wegen bieden een goed alternatief richting de A7.

Naast het aanpassen van de fysieke inrichting van het wegennet om het rijgedrag te beïnvloeden, zijn ook meer rigoureuze keuzes noodzakelijk. Het afwaarderen van de aansluiting op de A7 ter hoogte van Purmerend centrum en Zuidoostbeemster is hier één van. Het verkeer kan nog steeds via deze rou-



Figuur 11 Hoofdroutes A7

te richting de A7 rijden, alleen zal de hoofdstructuur in de beleving van de automobilist sneller zijn. Als eventuele extra ontmoedigingsmaatregel kunnen we een toevorroute naar de binnenstad voor autoverkeer afsluiten. De Sluisbrug biedt hiertoe mogelijkheden. De ruimte op het brugdek is beperkt en om de fietser hier meer ruimte te bieden uit oogpunt van verkeersveiligheid, zouden we de brug kunnen afwaarderen tot een langzaam verkeer brug waar ook het ov gebruik van mag maken. Hiermee wordt een mogelijk toekomstige toename van gemotoriseerd verkeer op de Sluisbrug tegengegaan wat vanuit het oogpunt verkeersveiligheid (fietzers, voetgangers) onwenselijk is. Op deze wijze kunnen bewoners ten noorden van de busluis ter hoogte van de Vuurtorengracht eenvoudig en veilig met de fiets en te voet het centrum bereiken.

Voor het gemotoriseerde verkeer is er een alternatief. Zij kunnen namelijk via de parallelweg en de Beemsterbrug in de binnenstad komen. Door deze maatregel zal het verkeer dat niet in de binnenstad (let wel; doorgaand verkeer) hoeft te zijn maar in andere wijken van Purmerend, hun weg via de Laan der Continenten of N244 vervolgen. Dit aandeel gemotoriseerd verkeer verdwijnt dan ook uit de binnenstad.

6.3 EFFECT MAATREGELENPAKKET

De vraag die resteert is wat de gevolgen zijn van dit maatregelenpakket voor de leefbaarheid in de binnenstad maar ook in de rest van de stad. Met behulp van het verkeersmodel is dit doorberekend (zie figuur 12).

Vervolgens wordt in de tweede en derde kolom het verkeersaanbod op deze wegen weergegeven onder het hoge woningbouwscenario zonder (kolom 2) en met (kolom 3) autoluwe maatregelen. In de laatste twee kolommen wordt het effect van alle doorbereken-

STRAAT	HUIDIG	TOEKOMST			
		zonder maatregel	met maatregel	verschil	relatief verschil
Beemsterbrug	14.400	18.200	17.500	-700	-4%
Gedempte Singelgracht	8.900	11.300	7.300	-4000	-35%
Westerstraat	8.700	8.800	6.400	-2400	-27%
Sluisburg	7.700	13.400	0	-13.400	-100%
Nieuwstraat	3.600	4.900	3.800	-1.100	-22%
Hoornsebrug	11.900	15.900	9.900	-6.000	-38%
Purmersteenweg (postkantoor)	9.400	13.900	8.300	-5.600	-40%
Gedempte Where	18.300	23.500	14.100	-9.400	-40%
Purmersteenweg (stadhuis)	13.700	17.300	12.900	-4.400	-25%
Waterlandlaan (west)	17.200	20.100	15.200	-4.900	-24%
Allendelaan	14.500	17.200	19.400	+2.200	+13%
Waterlandlaan (oost)	24.300	26.100	24.400	-1.700	-7%
Gorslaan	18.100	19.300	21.600	+2.300	+12%
Laan der Continenten	24.200	28.300	29.800	+1.500	+5%
Allendelaan (N244)	14.200	17.400	22.400	+5.000	+29%

Figuur 12 Tabel effect autoluwe maatregelenpakket

In figuur 12 staan per locatie de motorvoertuigbewegingen per etmaal (mvt/etmaal) weergegeven. Daarvan geeft de eerste kolom een indicatie van het huidige verkeersaanbod op een aantal wegen.

de maatregelen, zowel in absolute aantallen als in relatieve verschillen weergegeven.

Uit de analyse is op te maken dat er met het maatregelenpakket ongeveer 5.000 mvt per etmaal minder door de binnenstad rijden dan in de referentie zonder maatregelen, een afname van circa 40%.

Op de alternatieve routes neemt de intensiteit met circa 5000 mvt per etmaal richting N244 (Allendelaan) en met 2000 richting aansluiting Purmerend -Zuid (Laan der Continenten) toe.

Consequentie rest van de stad

Uit de analyses van paragraaf 5.2 wordt in figuur 6 inzichtelijk gemaakt welke knelpunten ontstaan in de stad onder een hoog woningbouwscenario. Conform het amendement is een maatregelenpakket voor de binnenstad onderzocht. Dit leidt ertoe dat de knelpunten in de binnenstad opgelost worden. Maar welke gevolgen heeft dit maatregelenpakket voor de rest van de stad?

Om dit inzichtelijk te maken, is in onderstaande figuren een vergelijking gemaakt onder een hoog woningbouwscenario tussen de knelpunten op het Purmerendse wegennet in

de situatie met alleen een parallelstructuur op de A7¹⁴ (figuur 13) en dezelfde situatie met het genoemde maatregelenpakket (figuur 14). Duidelijk wordt dat onder een autoluw scenario geen nieuwe knelpunten ontstaan met uitzondering van de Zuiderweg. De bestaande knelpunten zullen wel in ernst toenemen. Dit heeft betrekking op de (alternatieve) routes richting de A7, te weten:

1. Richting A7 via Weidevenne: (Jaagweg, Aziëlaan, Laan der Continenten)
2. Richting N244 (Gorslaan, Churchillaan, Den Uyllaan en S. Allendelaan)

Naast deze routes neemt ook de intensiteit op de Verzetslaan sterk toe, maar dat is niet te wijten aan de maatregelen voor de binnenstad. Dit wordt veroorzaakt door de geplande woningbouw aan de oostzijde van de stad.



Figuur 13 **Knelpunten hoog woningbouwscenario (incl. aanpassing A7)**



Figuur 14 **Knelpunten hoog woningbouwscenario (incl. autoluw maatregelenpakket)**

¹⁴ Omdat het verkeersaanbod op de A7 gaat toenemen en daarom 3 rijstroken noodzakelijk zijn, is in de vergelijking de aanpassing van de A7 alvast meegenomen.

Voor de kruispunten en wegvakken die als aandachtslocatie zijn aangemerkt met behulp van het statisch verkeersmodel, is een I/C-verhouding uitgerekend (zie figuur 15). Die geeft de geprognosticeerde verhouding weer tussen de intensiteit (I) en de capaciteit (C) van de wegvakken en de kruispunten. Als

lingskwaliteit van de kruispunten. De hoge I/C-verhouding is echter wel een indicatie van een beperkte restcapaciteit en dat bij de uitwerking van de maatregelen in de binnenstad ook in meer detail naar deze effecten moet worden gekeken.

STRAAT	KNELPUNT	OCHTENDSPITS	AVONDSPITS
Laan der Continenten	Aansluiting A7-west	90%	70%
Laan der Continenten	Kruispunt aansluiting A7-oost/parallelstructuur	> 100%	> 100%
Laan der Continenten	Wegvak spoorviaduct	64%	94%
Aziëlaan	Kruispunten	90-100%	90 - > 100%
Gorslaan	Kruispunten	90%	90 - 100%
Verzetslaan	Kruispunten	90 - > 100%	90 - 100%
Den Uyllaan	Kruispunt Van IJsendijkstraat	90%	100%

Figuur 15 I/C-verhouding knelpunten

stelregel kan worden aangehouden dat een kruispunt of wegvak tot een belastinggraad tot 80-90% nog goed functioneert. Boven 90% treedt op piekmoment verstoring op. Boven 100% is sprake van structurele overbelasting.

Hier is uit op te maken dat de twee alternatieve routes naar de A7 (via Weidevenne en richting de N244) een belastinggraad tussen de 90 à 100% hebben. Waarvan de aansluiting op de A7 (oost) zelfs boven een belastinggraad van 100% komt. Als hier geen aanvullende maatregelen worden getroffen, zullen deze routes in de ochtend- en avondspits structureel overbelast zijn.

Bij deze globale analyse moet worden aangekend dat de I/C-verhouding zoals die uit het statische verkeersmodel komt slechts een eerste indicatie geeft van de afwikke-

Tot slot

De analyses uit het verkeersmodel zoals eerder omschreven, nemen geen mobiliteitseffecten van de maatregelen mee. Autobestuurders die in de situatie zonder maatregelen een bepaalde rit maken, kunnen kiezen voor een andere bestemming of een andere route, maar blijven autobestuurders en worden geen fietsers, ov-reizigers, autopassagiers of thuisblijvers. In werkelijkheid zal een dergelijk effect uiteraard wel optreden. Zo zullen sommige autobestuurders ervoor kiezen om voortaan met de fiets naar de binnenstad te gaan, waardoor eventuele afwikkelingsproblemen van het autoverkeer worden gecompenseerd. Exacte getallen van dit effect zijn niet aan te geven. In aanvulling hierop is in deel I van dit plan ingegaan op het aantrekkelijker maken van alternatieve vervoerswijzen zoals fiets en ov.

7



En nu?

In hoofdstuk 6 is een viertal 'knoppen' gedefinieerd waaraan we kunnen draaien om tot een beter leefbare binnenstad te komen. Conform het amendement van de raad waarin gevraagd is om concrete maatregelen ten aanzien van de verkeersafwikkeling in de binnenstad te onderzoeken, is met behulp van deze vier knoppen een autoluw maatregelenpakket gevormd.

Maar de weg naar een meer autoluwe binnenstad is lang. Met behulp van de analyses is beoogd inzichtelijk te maken welk effect bepaalde maatregelen teweeg brengen en zodoende kaders te bieden. De volgende stap is participatie. Aangezien aanpassingen in de binnenstad verschillende belangen raken, kan een concreet maatregelenpakket alleen in nauw overleg met belanghebbenden vorm krijgen. Dit vereist dan ook een intensief participatietraject zoals wij dit ook gezien hebben bij het project Verkeer Binnenstad in 2011-2013 (zie kader).

Het resultaat van een dergelijk participatietraject is een uitwerkingsplan dat op draagvlak rust waarvoor uiteraard een realisatiebudget nodig is. Daarom wordt een projectleider Autoluwe Binnenstad aangesteld. Deze krijgt de taak om het onderdeel verkeersafwikkeling van dit Verkeersplan met behulp van werka-

Project Verkeer Binnenstad

Het project Verkeer Binnenstad liep rond 2011-2013. De aanleiding was het vraagstuk rondom het destijds geldende eenrichtingsverkeer op de Nieuwstraat en Westerstraat. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een uitgebreid participatietraject onder de noemer Verkeer Binnenstad met het doel de binnenring van de binnenstad te verbeteren en in het bijzonder de positie van de fietser.

In 2013 zijn concrete inrichtingsvoorstellen aan de raad gepresenteerd die helaas geen doorgang hebben gekregen vanwege kostenoverwegingen (economische crisis).

teliers om te zetten in concrete voorstellen waarvoor draagvlak is van de belanghebbenden. Belanghebbenden zijn o.a. bewoners, ondernemers, EBS, Fietsersbond, Vervoerregio Amsterdam en nood- en hulpdiensten.

Knelpunten rest van de stad

Onder een hoog woningbouwscenario ontstaan verschillende knelpunten in de binnenstad en de rest van de stad. De knelpunten in de binnenstad kunnen we oplossen door een autoluw maatregelenpakket samen te stellen. Wat resteert zijn de knelpunten in de rest van de stad. Deze treffen we op de twee alternatieve routes naar de A7 via Weidevenne (Jaagweg, Aziëlaan en Laan der Continenten) én richting de N244 (Gorslaan, Churchilllaan, Den Uyllaan, S. Allendelaan). Verder constateren we toekomstige knelpunten op de Verzetlaan. Wat gaan we met deze knelpunten doen?

In het licht van de A7-studie pakt Rijkswaterstaat vier knelpunten (zie 2 in figuur 16) op omdat deze ontstaan door de verbreding van de A7 naar 2 x 3 rijstroken. Twee van de vier knelpunten bevinden zich op het tracé

Weidevenne, namelijk op de Laan der Continenten aansluiting A7 west en aansluiting A7 oost. Als aanvulling hierop zullen wij onderzoek doen naar de resterende knelpunten op dit tracé (Aziëlaan en Jaagweg (zie 3)). Deze analyses zullen deel uit gaan maken van een verkeersstudie naar de verkeersafwikkeling in de wijk Weidevenne.

Naast deze twee knelpunten pakt Rijkswaterstaat ook de knelpunten aansluiting A7 Zuidijk en de aansluiting N244 op de A7 op. Voorts moeten we de knelpunten op het tracé richting de N244 (Gorslaan, Churchilllaan, Den Uyllaan, S. Allendelaan) aanpakken (zie 4). Hier starten we een onderzoek om tot kruispuntoplossingen te komen. Omdat deze wegen binnenkort aan onderhoud toe zijn, kunnen we een efficiëncyslag genereren door eventuele kruispuntoplossingen hierin mee te nemen.



Figuur 16 Aanpak knelpunten

Tot slot ontstaan in de toekomst een aantal knelpunten in de Purmer-Zuid (zie 5). Deze knelpunten worden veroorzaakt door de woningbouwprojecten aan de rand van de stad.

Oplossingen voor deze knelpunten worden als randvoorwaarden meegenomen in de uitwerking van deze woningbouwplannen.

KNELPUNTEN	HOE?	WANNEER?
Binnenstad ¹⁵	Participatietraject met het doel gedragen plan autoluwe binnenstad	vanaf 2020
Richting A7 via Weidevenne	Verkeersstudie Weidevenne	start 2019
Richting N244	Kruispuntenanalyse	vanaf 2020
Op- en afritten A7	Studie Rijkswaterstaat	vanaf 2020
Verzetslaan	In de uitwerking van de woningbouwprogramma's aan de randen van de stad wordt de verkeersafwikkeling meegenomen	vanaf 2020



¹⁵ Knelpunt Zuiderweg wordt meegenomen in het uitwerken van een autoluwe maatregelenpakket.