



Jaarstukken 2022

Programma 5

Bereikbaarheid

Portefeuillehouder: C. Lageveen

Inleiding

Purmerend heeft de ambitie om in de periode 2017 tot 2040 10.000 woningen bij te bouwen. De groei van de gemeente betekent meer inwoners, meer voorzieningen en daarmee een intensiever gebruik van de openbare ruimte. Dit heeft impact op het wonen, leven en bewegen in de stad. Parallel hieraan kent het mobiliteitsnetwerk in de huidige situatie al diverse vraagstukken op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Mobiliteit wordt een steeds belangrijker onderwerp voor de hele ontwikkeling van de stad. Alle verschillende manieren van reizen zijn daarbij belangrijk.

Wat willen we bereiken

Beoogd maatschappelijk effect beleidsveld Bereikbaarheid

De nieuwe gemeente Purmerend kent een goed functionerende, veilige en duurzame infrastructuur voor alle manieren van vervoer, binnen randvoorwaarden van een prettige fysieke leefomgeving. De gemeente verdicht en groeit. Dit heeft effecten op ons mobiliteit systeem. Bereikbaarheid in en om de stad en het landelijke gebied moet voor de korte en lange termijn goed geregeld zijn. Daarbij streven we naar inzet van meer duurzame (en gezonde) mobiliteit en geven we, daar waar het kan, ruimte aan innovatieve concepten.

Bij de ontwikkelingen in onze gemeente is mobiliteit altijd een hot topic. De transitie waarin we verkeren op het gebied van mobiliteit is niet in een dag geregeld. Daar gaan meerdere jaren overheen. We gaan daarom vroegtijdig in gesprek met onze inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden en stellen duidelijke doelstellingen voor de komende jaren op het gebied van mobiliteit.

Wat hebben we daarvoor gedaan

Met de groei en dan met name verdichting neemt de druk op de openbare ruimte vooral in het centrumgebied toe. In 2022 is gewerkt aan het Mobiliteitsplan Purmerend 2040 in samenwerking met de Vervoersregio. Dit plan is eind 2022 vastgesteld en heeft de ruimtelijke ambities van Purmerend vertaald naar wat dat betekent voor mobiliteit. Deze zijn verwoord in de volgende zeven beleidsuitgangspunten:

1. Purmerend wordt een 10 minuten stad: basisvoorzieningen zijn lopend of fietsend te bereiken
2. Aandacht voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrumgebied, gericht op voetgangers, fietsers en kwaliteit van de openbare ruimte
3. Toekomstbestendig OV-netwerk
4. Goede autobereikbaarheid vanuit de woonwijken de stad in en uit
5. Toegankelijke en betaalbare mobiliteit

- 6. Verkeersveiligheid
- 7. Duurzame mobiliteit

Alle activiteiten en maatregelen op het gebied van mobiliteit in de toekomst moeten bijdrage aan één of meerdere van de bovenstaande beleidsuitgangspunten.

Dat de binnenstedelijke woonopgave en mobiliteit onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn bewijst wel de BO-Mirt subsidie van €16.9 miljoen die in 2022 is uitgekeerd door het Rijk en de gelden die de Vervoerregio Amsterdam beschikbaar stelt. Deze gelden zijn bedoeld voor de infrastructurele maatregelen die nodig zijn om de woningbouw in onder andere het Waterlandkwartier te realiseren danwel te versnellen. De gelden zijn bedoeld voor het aanpassen van 4 kruispunten ten behoeve van de doorstroming van het (H) OV, de herinrichting van de Gedempte Where-Waterlandlaan en de realisatie van een mobiliteitshub in het Waterlandkwartier.

In het jaarlijkse BO MIRT-overleg met de minister van Infrastructuur en Waterstaat is eind 2019 afgesproken dat de provincie Noord- Holland en de Vervoerregio Amsterdam gezamenlijk een studie uitvoeren naar het **Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)** tussen Zaandam en Amsterdam-Noord, de Zaan-IJ-corridor. Gezien de groeiende mobiliteitsbehoefte in Purmerend en het belang van een goede openbaar vervoerverbinding tussen Amsterdam en Purmerend heeft de gemeente geparticipeerd in dit traject. Deze studie is afgerond in 2021 met de conclusie dat er in ieder geval tot 2040 geen systeemschaalsprong gemaakt hoeft te worden. Het huidige HOV-bus systeem heeft voldoende restcapaciteit waarmee de te verwachten reizigersgroei tot 2040 goed kan worden opvangen. Geconcludeerd werd wel dat binnen de bestaande stad, mede door de woningbouw en daarmee een verwachte toename in reizigers, knelpunten ontstaan. Deze knelpunten zijn in een vervolgonderzoek in kaart gebracht met als conclusies dat het huidige wegennet in Purmerend niet voldoet om het verwachte verkeer in 2030 en 2040 af te wikkelen. Het tijdig nemen van maatregelen is urgent om te voorkomen dat het verkeer in Purmerend vastloopt. De studieresultaten zijn op 24 november goedgekeurd door het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Het resultaat is dat het studieproject HOV gepromoveerd is naar de planstudiefase met een reservering van een voorlopig projectbudget van 2,3 miljoen.

Het hoofdfietsnetwerk van de gemeente Purmerend heeft in samenwerking met de afdeling beheer van de gemeente Purmerend en de Vervoerregio Amsterdam een impuls gekregen. Afgelopen jaar zijn diverse projecten gestart zoals fietspaden tracés omzetten naar tegelfietspaden en het Baanstee Noord fietsnetwerk.

In samenwerking met de Vervoerregio **verkeersveiligheidsmaatregelen** uitgewerkt en gecoördineerd. Dit heeft geresulteerd in financieringsbijdragen voor de diverse projecten: reconstructie Meteorenweg, Verkeersstructuur Purmer Noord-Grotenhuysweg, en Waterlandlaan. De voorbereiding voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de Overlanderstraat (realisatie van een oversteeklocatie) is afgelopen jaar gestart en wordt in 2023 opgeleverd.

Het onderzoek met betrekking tot de motie vrijliggend fietspad aan de Purmerenderweg in Beemster is uitgevoerd in samenwerking met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de Vervoerregio. In 2023 zal er een besluit genomen worden.

Ook in 2022 is ingezet op het begeleiden en voeren van gemeentelijke regie op projecten van derden, zoals de provincie Noord Holland, HHNK en Rijkswaterstaat.

Specifiek voor de Beemster zijn verkeersonderzoeken uitgevoerd voortvloeiend uit de bestuurlijk vastgestelde dorpsontwikkelingsvisies.

Voor het garanderen van de bereikbaarheid voor verschillende ruimtelijke (woningbouw) projecten is **mobilitheidsadvies** in toenemende mate cruciaal gebleken voor de haalbaarheid van de gewenste plannen. Om de stad leefbaar te houden zijn voorwaarden beschreven (denk aan onderbouwing parkeren- verkeersafwikkeling en ruimtelijke inpassing) die relevant zijn voor het verdere planproces.

De gemeente zorgt samen met de Metropoolregio Amsterdam (MRA) voor **laadpalen** in de openbare ruimte. Deze oplaadpunten hebben een wijkfunctie wat inhoudt dat iedereen met een elektrisch voertuig er gebruik van mag maken. Nieuwe openbare (publieke)laadpunten zijn gerealiseerd middels verzoeken via Metropool Regio Amsterdam Elektrisch (MRA-Elektrisch. De gemeente controleert of de aanvraag voldoet aan alle regels en het toewijzen van een geschikte plaats voor de oplaadpunten.

Er is een start gemaakt met een verdere **uitbreiding van de parkeervergunninggebieden** in Gors-Noord (Omgeving Gorslaan 10-12) en het zuidelijk deel van het Havengebied (in combinatie met Kop west)

Er is een draagvlakonderzoek uitgevoerd voor parkeerregulering Zuiderpolder en een opzet gemaakt voor een jaarlijks parkeerdrukonderzoek. Ook is gestart met het uitwerken van flankerend beleid om het voor bezoekers aantrekkelijker te maken om te parkeren in de openbare parkeergarages Stadhuis en Claxonate in plaats van op straat.

De planfase voor de **Corridor Amsterdam Hoorn (CAH)** is vertraagd omdat het project door de minister van I&W niet geplaatst is op de lijst van prioritaire projecten. Deze lijst is opgesteld vanwege de beperkte beschikbare stikstofdeskundigheid. Het project is voorlopig on hold gezet en daarmee wordt de doelstelling om een evenwichtiger spits en een optimalisering van het OV-concept te bereiken voorlopig niet behaald. Het gedeeltelijk stilvallen van CAH heeft tot gevolg gehad dat het opstellen van de ontwikkelagenda voor de Hoornse Lijn (spoor/OV) met Zaanstad, Hoorn, Edam-Volendam, NS, ProRail, VRA en MRA is vertraagd. De activiteiten worden in 2023 weer opgepakt. Dit geldt ook voor de te nemen fietsmaatregelen.

Voor 2022 was het voornemen om een **visie op deelmobiliteit** te ontwikkelen. Op 29 juni 2022 is een memo naar de raad gestuurd met het verzoek om het maken van de visie deelmobiliteit door te schuiven naar het tweede kwartaal van 2023. De raad is hiermee akkoord gegaan. Het ontwikkelen van de visie wordt in 2023 gerealiseerd.

Bestuurlijke producten 2022

Bestuurlijk product	Jaartal	Kwartaal
Mobiliteitsplan	Jaarlijks	4e

Wat heeft het gekost

PGRo5	Realisatie 2021	Begroting 2022 primitief	Begroting 2022 bijgesteld	Realisatie 2022	Afwijking
Lasten	-3.984	-4.180	-3.981	-4.202	-220
Baten	2.901	3.366	3.122	3.135	12
Saldo	-1.083	-814	-859	-1.067	-208

Het programma Bereikbaarheid heeft per saldo een nadelige afwijking van € 208.000. Dit komt door € 220.000 hogere lasten en € 12.000 hogere baten. De belangrijkste verschillen worden hieronder toegelicht.

Afwijkingen beleidsveld Bereikbaarheid

BVo51 Bereikbaarheid	Lasten	Baten
Betaald parkeren		
Het totaal van straat parkeren en garage parkeren is qua opbrengsten nagenoeg gelijk aan de begroting, maar de lasten zijn afgerond € 165.000 hoger dan geraamd. Dat wordt veroorzaakt door hogere inzet van toezicht en handhaving. Het laatste is een corona effect.	-165	
Diverse		
Afwijkingen lager dan € 100.000.	-55	12
Totaal	-220	12

Reserves

Reserve Parkeren

De bestemmingsreserve parkeren is conform de begroting gemuteerd: een dotatie van €399.272.

Voorzieningen

Voorziening onderhoud DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem)

De voorziening DRIS is afgesplitst uit de voorziening openbaar vervoer voor een bedrag van € 500.000 en bestemd om de onderhouds- en elektrakosten van de DRIS panelen voor een periode