

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Snippe Projecten BV

Verkeersonderzoek PostNL-Locatie

Onderbouwing

Datum	29 mei 2020
Kenmerk	006403.20200429.N1.05
Eerste versie	29 april 2020

1 Inleiding

Snippe Projecten BV ontwikkeld op de hoek van de Gedempte Where en de Hoornselaan, op de locatie van het voormalige postkantoor, een nieuw woongebouw. Voor dit plan maakt Mulleners en Mulleners het ontwerp. In deze notitie wordt ingegaan op de verkeersontsluiting en verkeerseffecten van deze nieuwe ontwikkeling.



Figuur 1.1 Impressie van de ontwikkeling [regio Purmerend.nl]

2 Uitgangspunten

2.1 Ruimtelijke uitgangspunten

Functieprogramma

De ontwikkeling omvat 158 appartementen¹ verdeeld over zeven typen appartementen. Daarnaast wordt in 150 vierkante meter bruto vloeroppervlak restaurant voorzien. Tabel 2.1 toont het functieprogramma² van de ontwikkeling op de PostNL locatie. Bij de ontwikkeling worden 66 parkeerplekken voor auto's gerealiseerd. De parkeerplekken behoren toe aan bewoners van appartementen.

Functie	Aantal	eenheid
appartementen ≤ 50 m ²	54	woningen
appartementen 51-60 m ²	19	woningen
appartementen 61-70 m ²	33	woningen
appartementen 71-75 m ²	14	woningen
appartementen 76-80 m ²	5	woningen
appartementen 81-90 m ²	19	woningen
appartementen ≥ 91 m ²	14	woningen
totaal wonen	158	woningen
totaal restaurant	135	m ² bvo

Tabel 2.1 Functieprogramma van de ontwikkeling

2.2 Verkeerskundige uitgangspunten

Voor de verkeerskundige uitgangspunten op het onderliggend wegennet geldt het basisverkeersmodel Purmerend 2030 dat uitgaat van de Mobiliteitsvisie Purmerend. De achtergronden bij het basismodel Purmerend zijn in bijlage 2 van deze notitie weergegeven.

2.3 Ligging en ontsluiting

De gemeenteraad van Purmerend heeft in het voorjaar van 2018 de Visie op Mobiliteit in Purmerend vastgesteld³. Deze visie gaat uit van een meer autoluwe binnenstad. Een belangrijke rol is daarbij weggelegd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in en om de binnenstad. Door slimmer om te gaan met mobiliteit, bijvoorbeeld door toepassing van

¹ Het aantal appartementen kan nog toenemen tot 161, in het geval er geen restaurant wordt gerealiseerd. Voor de verkeerseffecten is de situatie met restaurant maatgevend.

² PostNL woningdifferentiatie, 21 april 2020

³ Purmerend 2040, Visie op Mobiliteit

deelauto's, in te zetten op fiets en openbaar vervoer en/of uit te gaan van een nulvergunningenregeling, kan het autobezit en gebruik worden beperkt. Hierdoor is minder ruimte nodig voor rijdende en stilstaande auto's en kan met meer ruimtelijke kwaliteiten en een hogere dichtheid worden gebouwd en kan worden gezorgd voor een acceptabele verkeersafwikkeling.

De PostNL locatie is een locatie die zich goed leent voor een dergelijke aanpak. 'Als het hier niet kan, dan lukt het nergens'. De locatie grenst aan de voetgangerszone en ligt in de rand van de Purmerendse binnenstad, op loopafstand van alle voorzieningen zoals winkels en horeca. Voor de deur van de locatie ligt een bushalte met frequente rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam en Edam. Het NS-station van Purmerend is op loopafstand van de ontwikkeling gelegen. De ontwikkeling is gelegen in een gereguleerd parkeergebied, waardoor de parkeervraag niet op de omgeving kan worden afgewikkeld.

3 Verkeerseffecten

3.1 Autoparkeren

Voor de parkeersituatie zijn de volgende uitgangspunten van toepassing.

Parkeren nul-vergunningengebied

Gezien het gemeentelijke parkeer- en mobiliteitsbeleid, kan deze ontwikkeling gebruik maken van een nul-vergunningenregeling. Bij de ontwikkeling is een beperkt aantal parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar, die bij de woningen kunnen worden mee-verhuurd of -verkocht.

Met de nul-vergunningenregeling kunnen eigenaren van woningen géén aanspraak maken op parkeervergunningen voor straatparkeren. Deze optie sluit goed aan bij het gewenste mobiliteitsbeleid. Een select aantal bewoners kan kiezen of ze tegen betaling een parkeerplaats willen gebruiken, of kiezen voor een woning zonder parkeerplaats; een eventuele extra vraag naar parkeren wordt niet op de omgeving afgewenteld. Het is aan de ontwikkelaar te beoordelen of de woningen op deze manier, nu en de toekomst verhuur- en verkoopbaar zullen zijn en blijven.

Bezoekersparkeren

Bezoekers van de bewoners kunnen gebruik maken van de betaalde publieke parkeerplaatsen in de omgeving. Het maatgevende moment van bezoekersparkeren is op zaterdagmiddag [*parkeeronderzoek Dufec, november 2018*].

Op zaterdagmiddag is de druk op parkeerplaatsen in de openbare ruimte het grootst. Op de zaterdagmiddag zijn in totaal 38 parkeerplaatsen nodig om het bezoekersparkeren op te vangen. (158 woningen x 0,3 parkeerplaatsen x 60% aanwezigheid en 150 m² bvo restaurant x 9 parkeerplaatsen per 100 m² x 70% aanwezigheid).

Bezoekers van de locatie hebben geen parkeerplaatsen op de locatie en zullen een autoparkeerplaats moeten zoeken op een van de betaalde parkeerplaatsen in de omgeving.

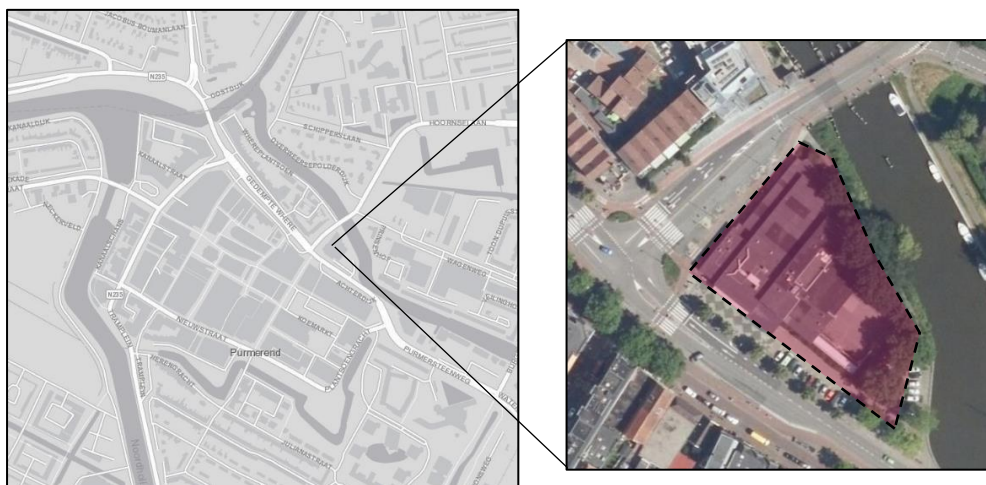
Gevolgen voor het parkeren in de binnenstad

Bij een nulvergunningenregeling in een gereguleerde omgeving en een situatie waarbij een aantal woningen beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, is er geen parkeervraag van de bewoners van de woningen in de omgeving te verwachten.

Drie onderdelen van de ontwikkeling hebben wel invloed op de omgeving:

1. het bestaande parkeeraanbod op het terrein (29 pp);
2. anders dan in eerdere plannen is er geen openbaar parkeeraanbod op of onder het terrein voorzien;
3. bezoekersparkeren leidt tot een parkeervraag van 38 (betaalde) parkeerplaatsen in de omgeving.

Een nadere toelichting op het autoparkeren is opgenomen in de uitgebreidere notitie 'Parkeeronderzoek Purmerend' (004549.20200416.N1.08). In figuur 2.1 is de ontwikkellocatie en de directe omgeving weergegeven.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie

Koppeling met parkeerbalans binnenstad

In de parkeerbalans voor de binnenstad van Purmerend (Parkeeranalyse Binnenstad Purmerend, update parkeeronderzoek najaar 2018) is een analyse gemaakt van vraag en aanbod van parkeerplaatsen. In deze analyse is rekening gehouden met de op dat moment bekende ruimtelijke ontwikkelingen, inclusief de sloop van parkeergarage 't Lammetje op de Schapenmarkt.

In de analyse is er rekening mee gehouden dat het bezoekers-parkeren van de PostNL locatie in de openbare ruimte plaatsvindt. Aangezien op dat moment nog geen concreet

programma voor de PostNL locatie bekend was, is nog geen parkeervraag voor deze locatie opgenomen.

In totaal volgt uit de parkeerbalans een extra parkeeropgave (te realiseren plekken) van circa 200 pp voor het op dat moment bekende programma plus ruimte voor de nieuwe ontwikkelingen.

Met het besluit om bij het Stadhuis een parkeergarage van meer dan 300 pp te realiseren, is er ruimschoots voldaan om de parkeervraag van toekomstige ontwikkelingen op te vangen, waaronder het bezoekers-parkeren (en eventueel enkele werknemers) van de PostNL-locatie. De parkeerbalans najaar 2018 is de meest recente versie van de parkeerbalans voor de binnenstad.

Vooruitlopend op de geplande bouw van een parkeergarage bij het stadhuis -waarvan de ruimtelijke procedure nog loopt – is inmiddels ook een aantal andere vervangende terreinen gerealiseerd. Zo is een tijdelijk parkeerterrein aan de Stationsweg gerealiseerd; is het parkeerterrein van Deen aan de Wagenweg 24 uur per dag geopend en zijn bij de Wagenweg twee tijdelijke parkeerterreinen gerealiseerd. Ook op korte loopafstand van de PostNL-locatie (<100 meter) zijn verschillende openbare parkeerplaatsen beschikbaar, die uiteraard ook door bezoekers van andere functies worden gebruikt.

3.2 Prognose verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie is bepaald op basis van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage. Voor de berekening van de verkeersgeneratie, is het CROW verkeersgeneratiekencijfer gehanteerd (CROW-publicatie 381), Het parkeerkencijfer dat aansluit bij het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage, heeft een bijpassend verkeersgeneratiekencijfer. In het verkeersgeneratiekencijfer is tevens rekening gehouden met ritten van bezoekers. Ondanks dat bezoekers niet parkeren in de parkeergarage bij de ontwikkeling, worden deze ritten wel gemaakt. Servicelogistiek, vuilnis ophaal en pakketbezorging vallen hier ook onder.

Voor de deelauto's wordt zekerheidshalve uitgegaan van een dubbel aantal ritten.

De aldus berekende verkeersgeneratie bedraagt 527 ritten per werkdagemaal respectievelijk circa 480 ritten per weekdagemaal. Zekerheidshalve is bij de milieuberekeningen uitgegaan van 500 ritten per weekdagemaal.

Voor de verkeersberekeningen voor de directe omgeving is ervan uitgegaan dat 2/3 (de bewoners) zich direct bij de garage begeeft en de rest (bezoekers) zich over de omgeving verspreidt.

4 Aantakking parkeergarage

Voor de aantakking van de parkeergarage op het wegennet van Purmerend is uitgegaan van:

- De intensiteiten op het omliggende wegennet
- De prognose voor de verkeersproductie voor zover die gebruik maakt van de parkeergarage
- De locatie en vormgeving van de in- en uitgang van de parkeergarage zoals opgenomen in de schetsen van de architect.



Schetsontwerp stand van zaken in- en uitritgarage (NB de detailvormgeving kan nog wijzigen)

Voor de aantakking van de parkeergarage gelden de volgende randvoorwaarden:

- Autobestuurders moeten veilig kunnen afslaan naar de parkeergarage zonder de verkeersafwikkeling op de doorgaande weg ernstig te hinderen
- Autobestuurders moeten veilig van de parkeergarage de openbare weg oprijden zonder de verkeersafwikkeling op de doorgaande weg ernstig te hinderen
- Autobestuurders moeten zich veilig kunnen opstellen voor het in- en uitrijden van de parkeergarage

Afslaan

De in- en uitrit van de parkeergarage bevindt zich ter hoogte van de bushalte op de Gedempte Where/Achterdijk net voor het begin van de opstelvakken van het kruispunt met de Hoornselaan. Daarmee bevindt de in- en uitrit zich in het invloedsgebied van het kruispunt. Voor een veilige en soepele verkeersafwikkeling op het kruispunt is het wenselijk dat de afstroom van het kruispunt niet te blokkeren.

Uiteindelijk is het de ambitie van de gemeente Purmerend om de binnenstad en ook deze route meer verkeersluw in te richten. Bij de intensiteiten zoals ze nu in het basisverkeersmodel 2030 zijn opgenomen, blijft zeker op de Gedempte Where en het kruispunt met de Hoornselaan voldoende verkeersafwikkeling nog van belang en zullen vooralsnog verkeerslichten nodig zijn om dit te realiseren. Hiermee is in deze analyse rekening gehouden. Om de afstroom vanaf het verkeerslicht te garanderen, kan een linksafbeweging alleen plaatsvinden als er opstelruimte beschikbaar is voor tenminste een auto.

Concreet betekent dit dat er drie mogelijkheden zijn:

- Niet linksafslaan vanuit het westen naar de parkeergarage
- Realiseren van een opstelruimte in de middenberm
- Linksafslaan vanaf de rijbaan na verdere verlaging van de intensiteiten in de toekomst.

De rechtsafbeweging naar de parkeergarage is bij de geprognosticeerde verkeersintensiteiten eenvoudig mogelijk zonder aanvullende voorzieningen. Een dergelijke manoeuvre kan ook veilig op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom worden uitgevoerd.

Voor de realisatie van het gebouw wordt ervan uitgegaan dat er nu geen linksafbeweging plaatsvindt en dat deze bij een toekomstige herinrichting zou kunnen worden toegevoegd.

Oprijden

Oprijden vanuit de parkeergarage kan in ieder geval rechtsaf. De te kruisen verkeersstroom is relatief beperkt en de manoeuvre is niet complex. Er zijn daarvoor geen aanvullende voorzieningen nodig.

Linksafslaan vanuit de parkeergarage is bij de geprognosticeerde verkeersintensiteiten mogelijk maar op drukke momenten kunnen lange wachttijden ontstaan en er is sprake van een complexe manoeuvre. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is sterk aan te bevelen alleen rechtsafslaan toe te staan.

Voor de realisatie van het gebouw wordt ervan uitgegaan dat er nu geen linksafbeweging plaatsvindt en dat deze bij een toekomstige herinrichting zou kunnen worden toegevoegd.

Opstellen

Zolang er tussen de rijbaan en de toegangsdeur van de garage minimaal zes meter ruimte is, is aanvullende opstelruimte (uitvoegstrook oid) niet nodig. Omdat er geen ruimte is voor auto's om tegelijkertijd in- en uit te rijden, moet wel rekening worden gehouden dat voertuigen elkaar buiten kunnen passeren. In de eerste schetsen is dat mogelijk gemaakt.

Voorkomen ongewenste verkeersbewegingen

In het schetsontwerp voor de in- en uitgang van de parkeergarage zijn de aansluitingen op de hoofdrijbaan onder een hoek ingetekend. Dit betekent dat de gewenste rechtsafbewegingen worden ondersteund. Toevoegen van een fysieke barrière om linksafslaan onmogelijk te maken, achten we hier niet wenselijk. De barrière levert meer gevaar op, dan een incidentele auto die illegaal linksafslaat.

Conclusie

Op de beoogde locatie van de in- en uitgang van de parkeergarage kan veilig worden opgesteld om in- en uit te rijden. De ontsluiting op de rijbaan kan veilig plaatsvinden op basis van rechtsaf-in en rechtsaf-uit. Bij een toekomstige herinrichting van de rijbaan op basis van lagere verkeersintensiteiten (autoluw) kan de mogelijkheid om linksaf in- en uit te rijden wellicht nog worden toegevoegd.

Effect op de verkeersafwikkeling

Het kruispunt van de Gedempte Where en de Hoornselaan is in de bestaande situatie en in het basisverkeersmodel 2030 een drukbelast kruispunt met verkeerslichten. Op basis van de geprognostiseerde verkeersintensiteiten kan het verkeersaanbod met de bestaande verkeersregeling nog worden verwerkt.

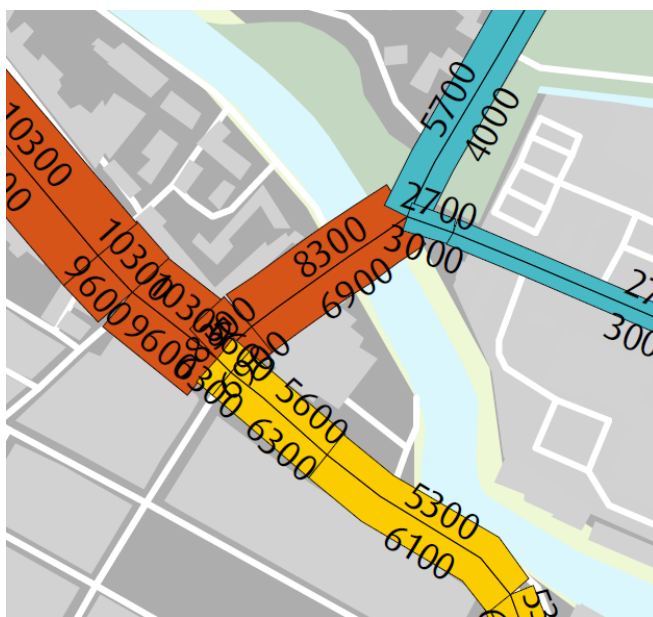
De invloed van het verkeersaanbod vanuit de PostNL-locatie is met in totaal circa 500 mvt/etmaal (zeer) beperkt:

- De intensiteit is al onderdeel van de geprognosticeerde totalen en maakt daar een bescheiden deel van uit (circa 4%)
- Van de intensiteiten van de garage komen bezoekers überhaupt niet bij de garage omdat ze op een andere plek in de binnenstad parkeren
- Gezien de insteek om rechtsaf-in en rechtsaf-uit te rijden, komt het aanrijdende verkeer vanuit het oosten en dus zeker niet altijd langs dit kruispunt. Tijdens de maatgevende avondspits (inrijden) is er dus nauwelijks effect

Op de alternatieve routes naar de PostNL-locatie voor omrijdende bewoners of bezoekers – concreet de route langs de zuidzijde van het centrum en via de Waterlandlaan uit het oosten – is het in het basismodel 2030 rustiger dan in de bestaande situatie (basismodel 2014) en kan het verkeersaanbod dus zondermeer worden afgewikkeld.

Bijlage 1 Verkeersintensiteiten 2030

In figuur B1.1 is het uitsnede opgenomen van de werkdagemaalintensiteiten voor de omgeving van PostNL. Het betreft de situatie waarin de ruimtelijke ontwikkeling al is opgenomen.



Figuur B1.1: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer 2030 plansituatie (mvt/werkdagemaal)

In onderstaande tabellen zijn de intensiteitsgegevens ten bate van het akoestisch onderzoek opgenomen.

Wegvaknaam	Intensiteit
	Mvt/werkdagemaal
Gedempte where	11.900
Hoornselaan	15.200

				dag		avond				nacht		
wegvaknaam	uurperc.	lv	mv	zv	uur	lv	mv	zv	uur	lv	mv	zv
Gedempte where	6,55	94	4	2	4,02	94	4	2	0,66	94	4	2
Hoornselaan	6,55	94	4	2	4,02	94	4	2	0,66	94	4	2

Prognose verkeersproductie

In onderstaande tabel is de verkeersproductie als functie van het woningaantal en het aantal parkeerplaatsen opgenomen. Er is (met uitzondering van het bezoek) telkens uitgegaan van het verkeerskencijfers (vk) dat overeenkomt met woningen met een vergelijkbaar parkeercijfer.

Voor het restaurant is de volgende prognose gemaakt. De parkeernorm is 9 pp per 100 m². Het restaurant is geopend op vier werkdagen, waarvan 1 koopavond. Hierop zijn de aanwezigheidspercentages toegepast voor het maatgevende moment. Er is vanuit gegaan dat het restaurant met name 's avonds gericht bezoek kent – niet in combinatie met winkelbezoek. De ritten zijn daarom aan de avonduren toebedeeld. De helft van de benodigde parkeerplaatsen wordt tweemaal bezet door bezoekers (factor 1,5); elke bezette parkeerplaats kent 2 ritten (factor 2).

De verkeersgeneratie per werkdagetmaal = (de generatie van 1 x gesloten + 1 x dag met koopavond + 3 werkdagen zonder koopavond) gedeeld door totaal 5 werkdagen.

De verkeersgeneratie per weekdagetmaal = (de generatie van 1 x gesloten + 1 x dag met 1 koopavond + 3 werkdagen zonder koopavond + 2 weekenddagen) gedeeld door totaal 7 werkdagen.

	aantal	omvang	Kencijfer verkeer	kencijfer verkeer	mvt weekdag etmaal	mvt werkdag etmaal
Appartement	54	≤ 50	2,8		151	168
Appartement	19	51-60	2,8		53	59
Appartement ⁴	16,5	61-65	2,8		46	51
Appartement	16,5	66-70		3,7	61	68
Appartement	14	71-75		3,7	52	57
Appartement	5	76-80		3,7	19	21
Appartement	19	81-90		3,7	70	78
Appartement	14	≥ 90		3,7	52	57
TOTAAL wonen	158				504	559
Verkeersgeneratie wonen inclusief korting van deelauto's			89%		447	497
Restaurant 150 m2 bvo					33	30
TOTAAL (ritten per etmaal)					480	527

⁴ De appartementen in de categorie 61-70 meter zijn voor helft toegedeeld aan de lage categorie t/m 65 meter en voor helft aan de categorie daarboven.

Bijlage 2 Uitgangspunten verkeersmodelvariant

Purmerend heeft de ambitie om de komende jaren extra woningen te bouwen. Voor de ruimtelijke procedures rond deze ontwikkelingen zijn analyses en berekeningen nodig voor bijvoorbeeld verkeersafwikkeling en veiligheid. Ook zijn verkeerscijfers nodig voor berekeningen op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder.

Voor een zorgvuldige onderbouwing van deze cijfers is het zaak dat de verkeersberekeningen zoveel mogelijk gebaseerd zijn op de laatste inzichten voor de toekomstige situatie in Purmerend: het aantal te realiseren woningen en de verkeersstromen door de stad. Daarom wordt gewerkt aan een actuele modelvariant die hieraan zo goed mogelijk invulling geeft.

Een verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van een complexe toekomstige werkelijkheid. Het model kent vereenvoudigingen omdat menselijk gedrag zich niet 100% laat voorspellen en omdat toekomstige ontwikkelingen onzeker zijn. Het doel van het model is om toekomstige ontwikkelingen hanteerbaar te maken, zodat effecten van keuzen inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

Het samenstellen van de modelvariant gebeurt via twee sporen:

1. Het actualiseren van de ruimtelijke vulling
2. Het opstellen van een basisuitgangspunt voor de infrastructuur.

Onze notitie gaat in op beide sporen.

Ruimtelijke vulling

Een bepalende factor voor de hoogte van verkeersprognoses in een verkeersmodel is de ruimtelijke vulling van het verkeersmodel. Vooral toekomstige locaties van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen zijn daarbij van belang. Het is zaak dat rekening wordt gehouden met een actueel beeld van de ruimtelijke ontwikkelingen:

1. Een te grote afwijking kan leiden tot een verkeerd beeld van de toekomstige situatie en daarmee tot fouten in bijvoorbeeld geluid- of luchtberekeningen
2. Een te grote afwijking kan leiden tot kwetsbaarheid van de onderbouwing van plannen in juridische procedures.

Het is dus verstandig uit te gaan van actuele inzichten voor de plansituatie in de stad. Daarbij passen wel twee waarschuwingen:

1. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen worden, qua omvang en planning vaak te ambitieus in het verkeersmodel opgenomen. Niet of veel later gerealiseerde ruimtelijke ontwikkelingen zijn de belangrijkste reden van verschillen tussen de modelprognoses en de uiteindelijke werkelijkheid. Zie:

<https://www.verkeerskunde.nl/artikel/komen-verkeersprognoses-uit>

3. Een opeenstapeling van ruimtelijke ambities kan ertoe leiden dat deze ambities uiteindelijk niet kunnen worden gerealiseerd. Als plan A rekening houdt met plan B en andersom, kan dit ertoe leiden dat beide plannen niet door kunnen gaan 'omdat het al te druk/er al te veel lawaai is/de luchtkwaliteit al te slecht is'.

Voor Purmerend wordt een overzicht opgesteld van de actuele reële plancapaciteit die als basis geldt voor het verkeersmodel. De plancapaciteit voor 2030 is in het verkeersmodel opgenomen.

Infrastructurele basisvariant

De realisatie van (alle) ruimtelijke ontwikkelingen in Purmerend met een nadruk op de omgeving van de binnenstad, leidt zonder maatregelen tot meer autoverkeer op de wegen langs de binnenstad.

Voor een deel wordt hiervoor een oplossing gevonden door voor woningen die op een aantrekkelijke plek liggen ten opzichte van de voorzieningen en het openbaar vervoer uit te gaan van een lagere parkeernorm en beperking van de mogelijkheden voor parkeervergunningen in het openbaar gebied.

Ondanks deze maatregelen ontstaat door de ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met het bestaande autoverkeer een ongewenste situatie op de wegen rondom de binnenstad van Purmerend. Een beperkte doorstroming, knelpunten voor verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn het gevolg. Aanbieden van meer capaciteit voor het autoverkeer biedt geen oplossing omdat dat zou leiden tot nog meer (doorgaand) verkeer door en langs de binnenstad, omdat dit ten koste gaat van de positie voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en simpelweg omdat de ruimte ontbreekt. Daarbij geldt bovendien dat het oplossen van het knelpunt op het ene punt weer leidt tot een nieuw knelpunt verderop.

De gemeenteraad van Purmerend heeft dit onderkend en heeft in haar Mobiliteitsvisie 2040 vastgelegd dat gestreefd wordt naar een autoluwe binnenstad waarbij doorgaand autoverkeer via een andere route wordt geleid. In de Verkeersvisie Binnenstad, uitgevoerd op basis van aangenomen moties bij de vaststelling van de Mobiliteitsvisie, is aangetoond dat een autoluwe binnenstad met een sterke reductie van het doorgaande verkeer en een prettig en veilig verblijfsklimaat een haalbaar scenario is.

Nu is het tijd om dit uitgangspunt voor de binnenstad ook te vertalen naar de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkelingen.

Immers, als we bij de onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkelingen vasthouden aan de oorspronkelijke uitgangspunten, dan slaan we de verkeerde weg in:

- In de verkeersvisie in Binnenstad is aangetoond dat er zonder aanvullende maatregelen grote knelpunten ontstaan in de verkeersafwikkeling. Dit heeft naast gevolgen voor doorstroom, veiligheid en leefbaarheid, ook gevolgen voor de

haalbaarheid van de projecten. Hoe kan er nieuw verkeer worden toegevoegd, als er nu al geen capaciteit beschikbaar is?

- In de hoge scenario's voor 2030 zit dusdanig veel verkeer dat dure aanvullende maatregelen nodig zijn voor bijvoorbeeld geluidhinder. Ook voor bijvoorbeeld stikstof kunnen knelpunten ontstaan met vertraging tot gevolg
- Als we bij de ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met een grote hoeveelheid langrijdend verkeer, worden verkeersoplossingen nodig die hier rekening mee houden. Dit leidt weer tot meer ruimte voor autoverkeer, meer doorgaand verkeer enzovoort. We houden ons knelpunt zo zelf in stand. "Build a city for cars and they will come".

We zullen dus moeten uitgaan van de richting die de gemeenteraad in de Mobiliteitsvisie heeft uitgezet. Minder doorgaand verkeer in de binnenstad. Daarmee sluiten we in de berekeningen aan bij het uitgezette beleid. De uitgezette richting is door de gemeenteraad nog niet vertaald in concrete maatregelen; maatregelen die bovendien weerstand zouden kunnen oproepen.

In navolging van andere steden met een vergelijkbare opgave, bijvoorbeeld Haarlem Enschede, Utrecht⁵, stellen we daarom voor om als realistisch toekomst scenario uit te gaan van een pakket aan *generieke* maatregelen voor de binnenstad van Purmerend (een beleidsrijk scenario). Daarmee geven we wel richting en houvast zonder ons nu vast te leggen op een bepaald maatregelenpakket. Te denken valt aan:

- Matrixaanpassingen: Bijvoorbeeld een reductie van X% op alle ritten van, naar en via het centrum
- Generieke snelheidsaanpassingen: bijvoorbeeld Y% lagere modelsnelheid op alle wegen in en rondom de binnenstad
- Verhogen weerstand: hogere weerstand op kwetsbare schakels om effect van toekomstige verkeersmaatregelen te stimuleren.

De precieze grootte van deze effecten zal altijd een inschatting zijn van de haalbaarheid en effect van toekomstige maatregelen, zoals daadwerkelijk wegaanpassingen, snelheidsverlagingen en verbeteringen van het fietsnetwerk. Bij de uitvoering van zulke maatregelen moet in het vervolg steeds kritisch worden gekeken of het ingeschatte effect daadwerkelijk optreedt en voldoende is voor de gewenste verschuiving in verkeersstromen naar minder doorgaand verkeer en wijzingen in de modal split naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Ten slotte is het verstandig de omvang van het (doorgaand) autoverkeer door en langs de binnenstad goed te monitoren, zodat tijdig aanvullende (beleids)maatregelen kunnen worden getroffen.

⁵ Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040, Mobiliteitsvisie Enschede, Gebiedsvisie Utrecht Sciencepark

Concrete invulling

In dit hoofdstuk worden de geschetste richtingen voor Purmerend uitgewerkt en qua omvang onderbouwd. We stellen voor de volgende generieke maatregelen mee te nemen:

1. Mobiliteitspakket volgens de studie Binnenstad van het Ministerie van IenM en Metropoolregio Amsterdam, waarin al opgenomen een reductie van parkeeraanbod en verkeersgeneratie bij de nieuwe woningen. Zie 4.1.
2. Generieke snelheidsverlaging op alle wegen binnen de Gorslaan – Where – Noordhollandskanaal met 30%. Zie 4.2.
3. Dusdanige weerstandverhoging op de route Neckerstraat – Sluisbrug dat verkeer vanaf de A7 via de Zuiddijk naar de binnenstad rijdt. Conform corridor-studie A7. Zie 4.3.

Mobiliteitspakket

In het toekomstscenario dat de basis vormt voor het verkeersmodel zijn een aantal autonome ontwikkelingen niet meegenomen die wel effect hebben op het gebruik van de auto. Daarnaast kan Purmerend nog meer maatregelen nemen die voor een modal shift kunnen zorgen.

Autonome ontwikkelingen:

- Nieuwe inwoners uit bv. Amsterdam die een stedelijke leefstijl met minder autobezit en -gebruik meenemen
- Opkomst van de e-bike voor woon-werkverkeer in de regio

Extra te nemen maatregelen:

- Invulling van de A/B/C gebieden, waarbij in het A-gebied hogere tarieven worden geheven en een gebied wordt dat minder goed voor de auto bereikbaar is. In het B-gebied, waar veel woningbouw gaat plaatsvinden, komt ook steeds meer regulering.
- Bij de nieuwe woningbouw wordt rekening gehouden met een lagere parkeernorm wat, in combinatie met een nul-vergunningenbeleid en parkeerregulering in de omgeving, leidt tot een lagere verkeersgeneratie van de nieuwbouwwoningen.
- Fietsmaatregelen: verbeteren veiligheid, aantrekkelijke doorgaande routes naar het centrum, betere fietsoversteek, bewaakte fietsenstallingen etc.
- Maatregelen dynamisch verkeersmanagement: meer prioriteit voor de fiets, betere afstelling verkeerslichten zodat autoverkeer een minder grote claim op de capaciteit legt
- Stimuleren autodelen

Effect

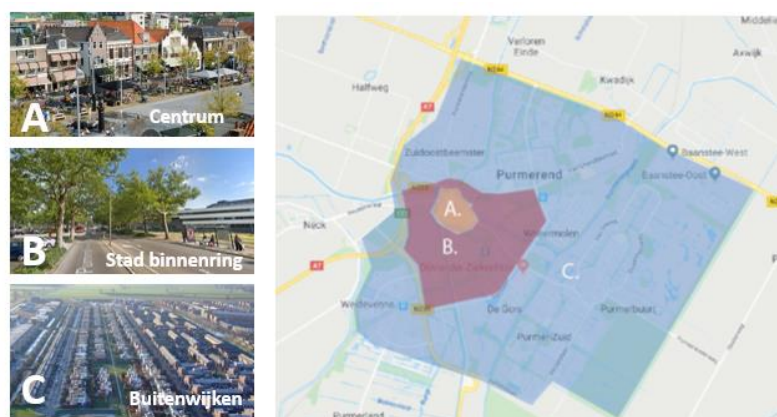
In het onderzoek 'Autoluw Purmerend' voor het Ministerie van I en W en Metropool Regio Amsterdam [Goudappel Coffeng, 2020] is het effect van bovenstaande

maatregelen nader uitgewerkt en onderbouwd. Uiteindelijk leidt dit tot de volgende generieke matrixverlaging.

	A	B	C	Extern
A	25%	10%	7,5%	5%
B	10%	10%	7,5%	5%
C	7,5%	7,5%	7,5%	5%
Extern	5%	5%	5%	0%

Tabel B1.1: Effecten mobiliteitsmaatregelen

In figuur B1.1 is de ligging van de gebieden weergegeven.



Figuur B1.1 Ligging A, B en C-gebied

Het autoverkeer in het centrum (het A-gebied) neemt het sterkst af. Verkeer binnen dit gebied neemt met zo'n 25% af met de voorgenoemde maatregelen. De andere inrichting van het centrum (meer verblijven, meer fietskwaliteit) draagt hier sterk aan bij. De maatregelen om het autogebruik te verminderen hebben minder effect naarmate je verder buiten het centrum komt. Verkeer van en naar het C-gebied zal maximaal met 7,5% afnemen. Voor verplaatsingen van en naar buiten Purmerend verwachten we nog maximaal een afname van 5% door meer OV- en fietsgebruik.

Generieke snelheidsverlaging

Een snelheidsverlaging is een relatief eenvoudige manier om modelmatig de weerstand van de routes door de binnenstad te verhogen. Door te kiezen voor een generieke verlaging van de snelheden worden ongewenste effecten binnen het gebied voorkomen. De hoofdroutes blijven immers sneller dan de woonstraten eromheen.

Uit recent onderzoek van Goudappel Coffeng en DTV Consultants naar drukke 30 km/h wegen blijkt dat een werkelijke snelheid (v85) op dit soort wegen van 35 km/h een haalbare snelheid is. Door de snelheid op andere wegen navenant te laten meedelen, blijft de hiërarchie in het netwerk compleet. Voor wegen die in het model al een aangepaste snelheid hebben, kan maatwerk nodig zijn.

Weerstandverhoging route Oude Provincialeweg

De geplande aanpassingen aan de A7 bij Purmerend zorgen ervoor dat de route naar de aansluiting centrum langer wordt. Zonder aanvullende maatregelen ontstaat een nieuw evenwicht waarbij de route via de Oude Provinciale Weg - Neckerstraat - Sluisbrug te veel wordt belast. In de A7-studie is verondersteld dat er aanvullende maatregelen worden getroffen om dit te beperken en de intensiteit op de route niet hoger te laten worden dan wat veilig kan worden afgewikkeld. Deze aanpak nemen we over in het nieuwe basismodel voor de binnenstad.