

De Purmer - Oost

Een gebied met multimodale ontsluiting

GO De Purmer

Sweco Nederland B.V.
De Bilt, 8 juli 2016

Verantwoording

Titel : De Purmer - Oost
Subtitel : Een gebied met multimodale ontsluiting
Projectnummer : 347350
Referentienummer :
Revisie :
Datum : 8 juli 2016

Auteur(s) : ir Jeroen Quee
E-mail adres : jeoen.quee@sweco.nl
Contact : Sweco Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.sweco.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
2	Ontsluiting en bereikbaarheid voor autoverkeer	7
2.1	Wegenstructuur.....	7
2.2	Wegen op lokaal niveau	9
3	Openbaar vervoer	12
3.1	Algemeen: regionaal beleid	12
3.2	Potentie voor openbaar vervoer.....	12
3.3	Positie De Purmer	12
3.4	Railnetwerk Amsterdam – Purmerend	14
3.5	Toekomstige ontwikkeling bussysteem	16
3.6	Conclusies openbaar vervoer	16
4	Fiets en ketenmobiliteit.....	18
4.1	De fiets heeft alle aandacht	18
4.2	Kansen voor ketenmobiliteit.....	20
5	Multimodaliteit voor De Purmer – Oost	21
6	Overzicht van huidige verkeersplannen	23
6.1	Belangrijkste projecten / programma's	23
6.2	Per project.....	23

Samenvatting

Opgave

AM, Eigen Haard en VBM onderzoeken in de combinatie GO De Purmer de mogelijkheden om de woningbouwlocatie De Purmer - Oost tussen Purmerend, Edam/Volendam en Monnickendam concreet tot ontwikkeling te brengen.

De voor dit gebied vigerende planologische kaders zijn niet gericht op woningbouw in het gebied. Om toch tot een kansrijke ontwikkeling te komen wil GO De Purmer inspelen op de mogelijkheden om in te spelen op concrete kansen en aanleidingen in het gebied in relatie tot de woningbehoefte in Noord-Holland Zuid en de Regio Amsterdam.

Hiervoor wordt o.a. gebruik gemaakt van de Ladder van Duurzame verstedelijking: een stapsgewijze motivatie om te komen tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van nieuwe ontwikkelingen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor.

De door de ontwikkelcombinatie beoogde locatie betreft de derde trede in het zoeken naar locaties: bouwen buiten bestaand stedelijk gebied.

Hiervoor geldt dat locaties multimodaal moeten zijn of worden ontsloten. De vraag is dan ook op welke wijze de Purmer - Oost multimodaal kan worden ontsloten, passend bij de omvang van de ontwikkeling en zo mogelijk met een win-win situatie voor de regionale mobiliteit.

Auto

Voor de ontsluiting van De Purmer - -Oost per auto geldt dat het wegennet in het gebied door de Stadsregio wordt aangemerkt als een kwetsbaar deel van het regionale netwerk. Voor De Purmer - -Oost biedt capaciteitsvergroting van de Laan der Continenten in combinatie met het aanpakken van de Verzetslaan een goede ontsluitingsmogelijkheid. De Laan der Continenten is concreet onderdeel van de investeringsplanning van de Stadsregio. Op langere termijn is de ontwikkeling van een oostelijke rondweg van Purmerend voorzien. Deze weg kan kans bieden voor een aan de regionale wegenstructuur gekoppelde verkeersstructuur van het nieuwe woongebied. Een alternatieve mogelijkheid voor de ontsluiting van het gebied is om deze deels via de N247 te realiseren in combinatie met een tunnel bij Broek in Waterland.

De aansluiting van Purmerend op het landelijke wegennet verloopt via de A7. Voor de corridor Amsterdam – Hoorn wordt door het Ministerie van I en M een MIRT-verkenning gestart.

Openbaar vervoer

In het gebied Waterland / Purmerend vormt de bus de belangrijkste openbaar-vervoerstructuur. Op grond van de voorziene omvang van de nieuwe wijk De Purmer – Oost biedt deze draagvlak voor één buslijn (R-net), die – gelet op de geplande OV-structuur – verbinding zal bieden met metrostation Noord van de N-Z lijn. Met de metro wordt het Centraal Station in enkele minuten bereikt en wordt verder het zuidelijk deel van Amsterdam centrum tot aan de Zuidas rechtstreeks bediend. Mogelijk zal in een later stadium een tweede oeververbinding van de metro worden ontwikkeld. De reiziger uit Waterland kan dan een groter deel van Amsterdam rechtstreeks bereiken. Doortrekken van de metro naar Purmerend is niet realistisch door de grote afstand door onbebouwd gebied.

Het bussysteem zal een transitie gaan doormaken naar zeroemissie voertuigen. Dit biedt mogelijk kansen voor de ontwikkeling van een nieuw centraal tracé dat een directere verbinding met Amsterdam kan bieden voor De Purmer – Oost.

Fiets en ketenmobiliteit

Het voorzien in directe en veilige fietsroutes voor de wijk is een vanzelfsprekendheid. Daarnaast biedt de opkomst van de elektrische fiets kansen om de fiets te positioneren als volwaardig alternatief voor de auto. De afstand van circa 13 kilometer naar metro Noord kan in een half uur zonder inspanning worden overbrugd.

Het investeren in de ontwikkeling van een regionaal fietsnetwerk met hoogwaardige corridors is een belangrijk speerpunt voor de Stadsregio met kansen om De Purmer – Oost hierin een rol als koploper te geven (bijvoorbeeld door innovatieve systemen om fietsen beschikbaar te stellen). Door de stedenbouwkundige opzet toe te snijden op directe fietsverbindingen worden de kansen voor de fiets vergroot.

De ontwikkeling van overstapvoorzieningen (Park + Ride en Park + Bike) biedt kansen voor ketenverplaatsingen met name naar Amsterdam en verder weg gelegen bestemmingen. Hierdoor kan de milieudruk door het gebruik van de auto worden beperkt.

Multimodaliteit voor De Purmer - Oost

Op grond van de uitgevoerde verkenning kan worden aangegeven dat De Purmer – Oost multimodaal kan worden ontsloten, waarbij zowel openbaar vervoer als de fiets een rol hebben als aanvulling en alternatief voor de auto. Hoofdpunten hierin zijn:

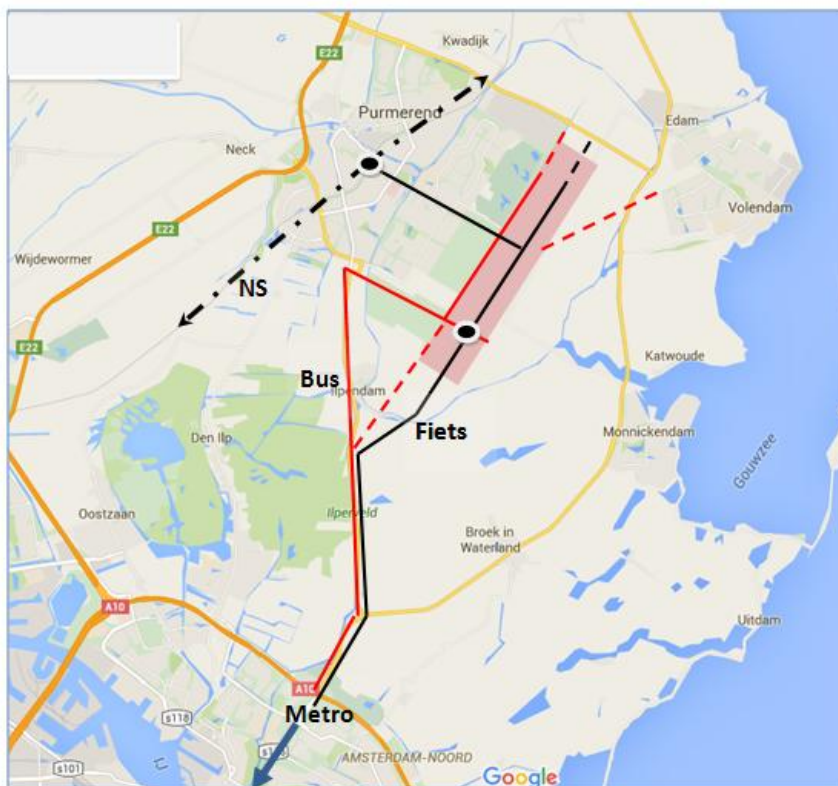
- Aantakking van De Purmer – Oost in het bestaande bussysteem Amsterdam – Purmerend met mogelijkheden tot verbeterde verbinding bij metro uitbreiding in Amsterdam en/of door infrastructuur verbetering Amsterdam – De Purmer - Oost in het kader van transitie van het busvervoer naar een zero-emissie systeem.
- Verzilveren van kansen die de (elektrische) fiets biedt in het verbinden van Purmer met Amsterdam noord (metrostation Noord) en uitnutten van de investeringsvoornemens van de Stadsregio.
- Profiteren van kansen voor ketenmobiliteit bijvoorbeeld door een Park + Bike voorziening op de locatie 'Schouw.

De multimodale ontsluiting van De Purmer - Oost is op kaartbeeld aangegeven.

De Purmer – Oost elektrisch

Elektrisch rijden zal in de toekomst een steeds grotere rol spelen en door daar maximaal op in te spelen kan De Purmer-Oost worden geprofileerd als koploper op dit gebied. De Stadsregio stimuleert deze ontwikkeling nadrukkelijk.

Dit biedt kansen voor profilering van De Purmer – Oost als hub voor elektrisch vervoer. Elektrische auto's, de elektrische fiets en elektrische bussen kunnen in De Purmer – Oost de toon zetten voor een duurzaam zero-emissie (multimodaal) vervoersysteem.



1 Inleiding

AM, Eigen Haard en VBM onderzoeken in de combinatie GO De Purmer de mogelijkheden om de woningbouwlocatie De Purmer - Oost tussen Purmerend, Edam/Volendam en Monnickendam concreet tot ontwikkeling te brengen. In figuur 1 is de ligging van het gebied aangegeven. De voor dit gebied vigerende kaders voor de planontwikkeling zijn op een rij gezet in het rapport 'Woningbouwonderzoek De Purmer (APPM, 2014/2015)'. Deze kaders zijn niet gericht op woningbouw in het gebied. Om toch tot een kansrijke ontwikkeling te komen is het daarom zaak om inzicht te krijgen in de mogelijkheden om in te spelen op concrete kansen en aanleidingen in het gebied in relatie tot de woningbehoefte in Noord-Holland Zuid en de Regio Amsterdam

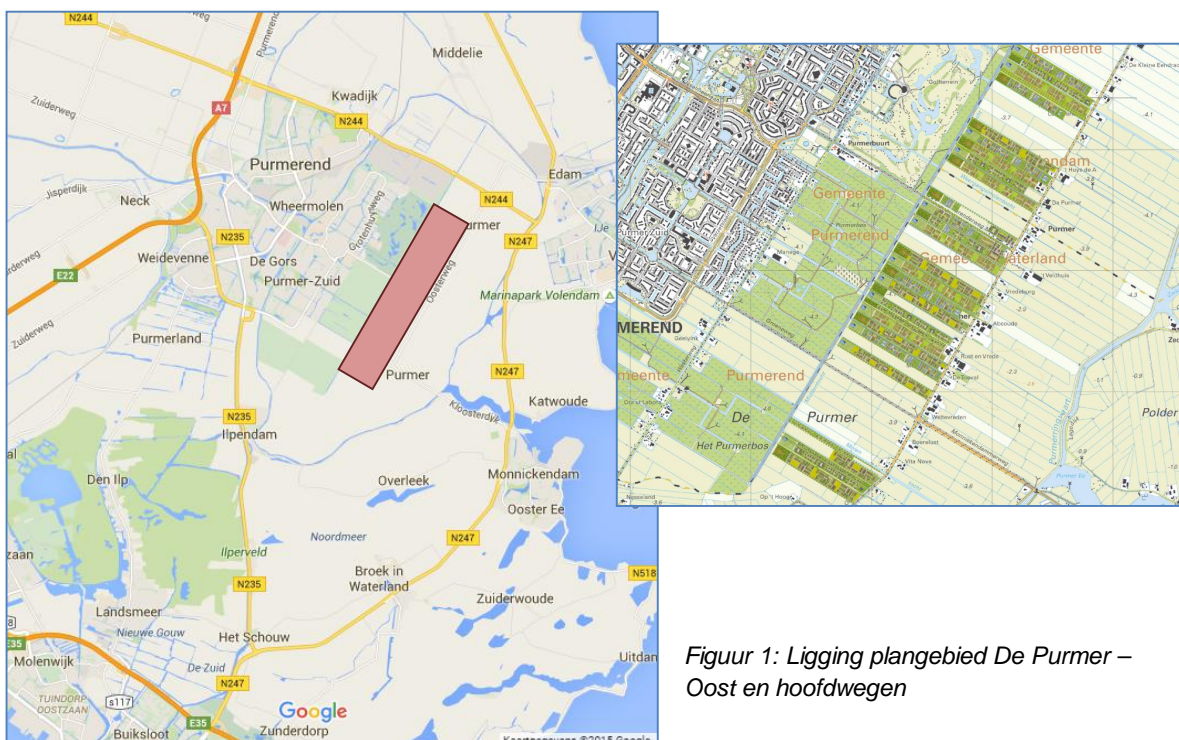
Hiervoor wordt o.a. gebruik gemaakt van de Ladder van Duurzame verstedelijking: een stapsgewijze motivatie om te komen tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van nieuwe ontwikkelingen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor. De door de ontwikkelcombinatie beoogde locatie betreft de derde trede in het zoeken naar locaties: bouwen buiten bestaand stedelijk gebied. De opgave die hier geldt, is dat locaties multimodaal moeten zijn of worden ontsloten. De vraag is op welke wijze de Purmer - Oost multimodaal kan worden ontsloten, passend bij de omvang van de ontwikkeling en zo mogelijk een win-win situatie creërend voor de regionale mobiliteit.

2 Ontsluiting en bereikbaarheid voor autoverkeer

Voor de ontwikkeling van een groot woongebied zijn goede wegverbindingen op zowel landelijk, regionaal en lokaal niveau van groot belang.

2.1 Wegenstructuur

In Figuur 1 zijn de wegen en de wegnummers rond het plangebied aangegeven. Voor het ontwikkelingsgebied De Purmer - Oost zijn de regionale wegen N235, N244 en N237 belangrijk voor de externe verbindingen. Voor de aansluiting op het landelijke autosnelwegennet zijn de routes naar de A7 belangrijk. Deze lopen via de N244 aan de noordkant of via de Verzetslaan en N235 aan de zuidkant.



Figuur 1: Ligging plangebied De Purmer – Oost en hoofdwegen

Bij de noordelijke aansluiting van Purmerend op de A7 wordt de N244 tussen de aansluiting op de A7 en de N247 bij Edam/Volendam door de Provincie Noord Holland verdubbeld tot een 2x2 autoweg. Ook de aansluiting op de A7 wordt hierbij verbeterd. Aanleiding voor de verdubbeling is groei van het autoverkeer ten gevolge van woningbouw en de ontwikkeling van bedrijfsterrainen in de regio. Afronding van de werkzaamheden is gepland voor medio 2017. Tevens wordt de wegverbreding van de N244 aangegrepen voor het aanleggen van een regionale fietsverbinding. Deze laatste maatregel is onderdeel van de plannen voor de ontwikkeling van een regionaal fietsnetwerk van de Stadsregio.

De A7 is de verbinding van Purmerend met het landelijke wegennet. Naast de A7 is de N235 een zeer belangrijke verbinding omdat deze in afstand de kortste verbinding biedt met Amsterdam, met name met het centrale en oostelijke deel van de agglomeratie. Beide wegverbindingen kennen een geschiedenis van congestie.

Met regelmaat wordt geïnvesteerd in verbeteringen van de wegenstructuur om de verkeersafwikkeling op voldoende niveau te houden. Ook voor de komende jaren staan investeringen op de agenda.

Door het Ministerie van I en M is een MIRT-verkenning gestart naar de corridor Amsterdam – Hoorn. Deze corridor omvat ook Purmerend. In de corridorstudie worden naast de A7 ook de regionale wegen N235 en N247 betrokken. De Corridorstudie is een integraal onderzoek naar alle verkeer en transport mede in relatie tot sociaal economische ontwikkelingen.

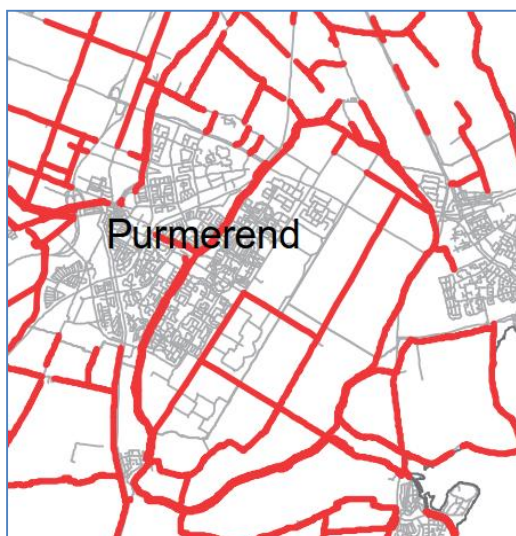
Op regionaal niveau heeft de bereikbaarheid van Purmerend en Waterland nadrukkelijk de aandacht. Het plangebied De Purmer – Oost bevindt zich aan de noordzijde van de regio Waterland. De provincie Noord Holland werkt, samen met de gemeenten Purmerend, Edam-Volendam en Waterland, het stadsdeel Amsterdam Noord en de Stadsregio Amsterdam aan de verbetering van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de regio Waterland. De plannen vallen onder het project *Bereikbaarheid Waterland*.

Een voorbeeld van een relevante maatregel uit het project Bereikbaarheid Waterland is het opzetten/verbeteren van de HOV-busverbindingen over de N235 en de N247. De Stadsregio heeft dit project opgenomen in haar investeringsagenda OV (zie hoofdstuk 3). Doelstelling van het project is het verbeteren van de rijtijd en betrouwbaarheid op de busverbindingen Waterland - Amsterdam. Uit de investeringsagenda van de Stadsregio blijkt dat deze opgave in Purmerend in samenhang met weginfrastructuur zal worden opgepakt. Het is nog niet vastgesteld op welke termijn deze maatregelen verwacht mogen worden. Wel heeft de Stadsregio de kosten voor deze maatregel geraamd op 21 mln euro.

De **Investeringsagenda Weg** van de Stadsregio Amsterdam omvat de geplande investeringen in de wegenstructuur voor de regio.

In het gebied ten zuiden van de lijn Purmerend - Edam worden circa 20 deelprojecten uitgevoerd op en rondom de provinciale wegen N235 en N247. Deze maatregelen zullen tussen 2016 en 2019 worden uitgevoerd. Voor de gebiedsontwikkeling De Purmer – Oost is relevant dat hiermee de doorstroming op de twee belangrijke verbindingswegen richting Amsterdam wordt verbeterd.

Een groot deel van de wegen in het buitengebied valt onder beheer van het waterschap Hoogheemraadschap Noorderkwartier (HHNK). Deze wegen hebben grotendeels een functie voor de bereikbaarheid van het buitengebied. In mindere mate spelen deze wegen een rol voor de belangrijke interlokale verbindingen. In figuur 2 is het wegennet van het HHNK bij Purmer – Oost weergegeven.



Figuur 2: Wegennet Hoogheemraadschap Noorderkwartier

2.2 Wegen op lokaal niveau

Purmerend

Purmerend heeft geen vigerend Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan.

Op de agenda van de Stadsregio zijn meerdere ontwikkelingen in Purmerend en directe omgeving opgenomen.

Het wegennet in dit gebied is door de Stadsregio aangeduid als een kwetsbaar onderdeel van het regionale netwerk. De meest concrete ingreep op de agenda betreft het vergroten van de capaciteit van de Laan der Continenten. Indien de plannen voor gebiedsontwikkeling De Purmer – Oost worden uitgevoerd, kan dit een belangrijke ontsluitingsroute worden richting de A7. Om de Purmer – Oost goed te ontsluiten zou echter ook de Verzetslaan moeten worden aangepakt. Deze weg ontsluit het zuidoostelijke deel van Purmerend met een gedeeltelijke randligging. De start van de verkenning voor de capaciteitsvergroting van de Laan der Continenten is voorzien in 2020, realisatie is voorzien vanaf 2023.

Op nog langere termijn (in de agenda opgenomen met realisatie v.a. 2030) voorziet de Stadsregio in het completeren van de ringstructuur van Purmerend. Ten zuiden van de Laan der Continenten is een nieuwe zuidelijke randweg voorzien tussen de A7 (aansluitend bij Wijdewormer) en de N235. Aan de oostkant van Purmerend zou deze verlengd moeten worden door de aanleg van een oostelijke randweg (zie figuur 3). Hiermee worden dan de N235 en de N244 met elkaar verbonden. De start van de verkenningen voor deze grote projecten is voorzien vanaf 2019 (zuidelijke randweg) en 2021 (oostelijke randweg). Deze projecten zijn vooral gericht op het vergroten van de robuustheid van het regionaal netwerk en het verbeteren van de leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit). De plannen voor deze randwegen zijn momenteel nog zeer abstract. Voor De Purmer – Oost is het zeer relevant omdat het tracé van een oostelijke randweg direct samenhangt met de ontwikkeling van de woonwijk en de ontsluiting van de wijk.

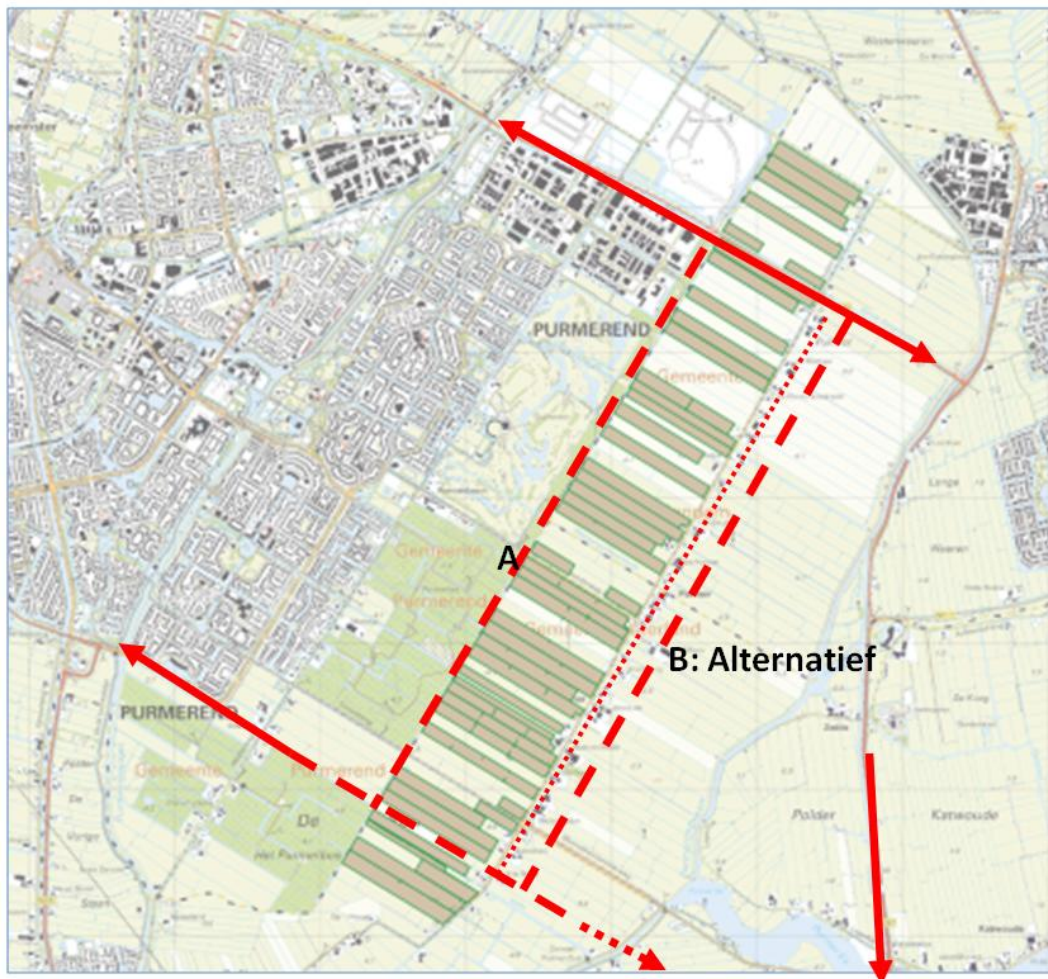


Figuur 3: Lokale ingrepen uit de Investeringsagenda

Bij verdere uitwerking van het woongebied komt integrale uitwerking van de wijkontsluiting en de bovenwijkse verkeersstructuur aan de orde. Combinatie van de wijkontsluiting met de rondwegfunctie is hierbij een mogelijkheid, maar deze moet zorgvuldig worden afgewogen in relatie tot de inpassing en gebiedskwaliteit. Dit moet worden gezien in regionaal verband omdat de rondweg een rol kan spelen in het regionale verkeer. De vormgeving van de weg bepaalt daarbij of de weg al dan niet aantrekkelijk is voor regionaal verkeer. De ontwerp'range' voor de Oos-

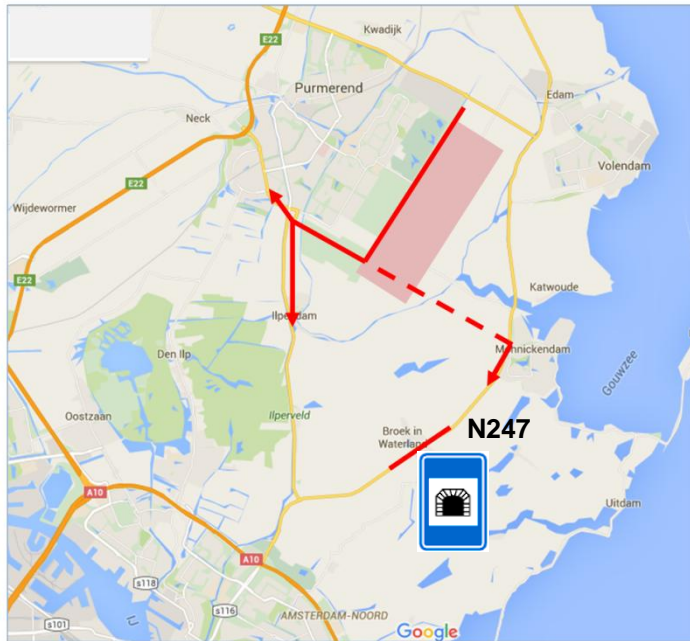
telijke rondweg / wijkontsluitingsweg beweegt tussen: een stedelijke weg (50 km/u met fietspaden en trottoir) met bijvoorbeeld meerdere 'inprikkers' tot een buitenstedelijke weg (80 km/u) waarbij de wijk via een parallelle structuur ontsloten is. Deze parallelle structuur kan in principe liggen aan de westzijde van de wijk of aan de oostzijde. Dit moet nader worden uitgewerkt in samenhang met de stedenbouwkundige vormgeving.

In figuur 4 is een tweetal mogelijke tracé's van de rondweg weergegeven zoals deze in combinatie met de gebiedsontwikkeling zou kunnen worden uitgewerkt. Tracé A, dat overeenkomt met de nu indicatief weergegeven rondweg uit de investeringsagenda, heeft als evident nadeel dat de weg een barrière vormt tussen De Purmer – Oost en het park en overig Purmerend. Rekening houdend met verdere ontwikkeling is een meer naar het oosten gelegen tracé B mogelijk. Door de oostelijke ligging komt de weg dan in de nabijheid van de N247 te liggen en ontstaan mogelijk aanleidingen om de ontsluiting van De Purmer Oost meer aan de N247 te koppelen. Naast de in figuur 4 weergegeven 'uiterste' tracé's zijn varianten mogelijk die nader moeten worden afgewogen in relatie met de stedenbouwkundige opzet van de wijk.



Figuur 4: Mogelijke tracering oostelijke rondweg in combinatie met ontwikkeling De Purmer

Het realiseren van een ontsluiting van De Purmer – Oost via de N247 (bijvoorbeeld met een verbinding vanaf Monnickendam) biedt voordelen van een meer gespreide bereikbaarheid van het gebied. De capaciteit van de N247 is hierbij een nadrukkelijk aandachtspunt. Met name de passage van Broek in Waterland is een al lang bestaand knelpunt in de afwikkeling en in de leefbaarheid van het dorp. Door de aanleg van een tunnel voor de dorpspassage van de N247 kan dit knelpunt worden opgelost. In figuur 5 is de mogelijke verkeersstructuur weergegeven.

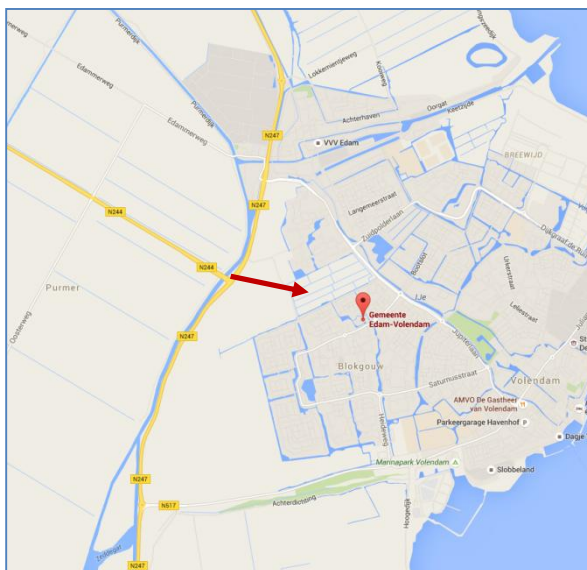


Figuur 5: Structuur ontsluiting De Purmer – Oost via N247

Lokale situatie Edam - Volendam

Edam – Volendam heeft een GVVP op hoofdlijn.

In de investeringsagenda is een derde ontsluitingsweg opgenomen die direct in het verlengde van de N244 ligt. Dit project zal naar verwachting rond 2018 worden uitgevoerd. Voor De Purmer – Oost heeft deze wegverbinding geen directe relevantie / meerwaarde (zie figuur 6).



Figuur 6: Derde ontsluitingsweg Edam - Volendam

3 Openbaar vervoer

3.1 Algemeen: regionaal beleid

Het verkeer- en vervoersbeleid en het ruimtelijk beleid van de Stadsregio en de Provincie is sterk gericht op de (bevordering van de) ontwikkeling van knooppunten. Meestal zijn dat de treinstations.

Het gebied Waterland / Purmerend is een uitzondering. In dit gebied is de busstructuur de drager van het openbaar vervoer. Purmerend is een busstad en ook in Edam-Volendam is de bus prominent. De structuur is zodanig dat een R-net kwaliteit bus altijd op loopafstand is. De bus gaat altijd naar Amsterdam. In de kwaliteit van de busverbinding wordt stelselmatig geïnvesteerd.

R-net staat voor een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad.

In de **Investeringsagende Openbaar Vervoer** heeft de Stadsregio maatregelen over de periode 2014-2025 geprogrammeerd. Doel is om het OV sneller, beter en goedkoper te maken. De investeringsagenda laat zien hoe gerichte investeringen de snelheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer kunnen verbeteren. Deze kwaliteitsslag moet leiden tot kortere reistijden, besparing op de exploitatiekosten en een betere bereikbaarheid van de regio Amsterdam

Het tot uitvoering brengen van het doel 'goedkoper maken' betreft het vergroten van de rentabiliteit van het regionaal OV, ofwel het verschil tussen kosten en opbrengsten van de exploitatie. Deze ontwikkeling houdt in dat het lijnenaanbod versoerd zal worden door de Stadsregio Amsterdam.

Voor De Purmer - Oost is met name het OV-netwerk in Purmerend van belang. In feite zijn alle buslijnen in Purmerend 'uitlopers' van buslijnen naar Amsterdam en daarmee onderdeel van het regionaal OV-netwerk. De doelstelling van de gemeente Purmerend is om het huidige bedieningsniveau van het busvervoer in ieder geval te handhaven. Daartoe zal de gemeente het gebruik van het openbaar vervoer, ten opzichte van de auto, stimuleren via flankerend beleid (bijvoorbeeld campagnes, optimaliseren van fietsroutes en fietsenstallingen en aantrekkelijke bushaltes). De gemeente heeft hierover intensief contact met de Stadsregio en EBS (exploitant OV in Waterland).

3.2 Potentie voor openbaar vervoer

Het reizigerspotentieel van een openbaar-vervoerverbinding kan worden bepaald met het principe van de 'kringentheorie'. Deze methode is voor het eerst toegepast door de NS. Rond stations worden cirkels van 500 – 1.000 – 1.500 etc. meter getrokken en vervolgens wordt gekeken naar de functies die binnen deze cirkels liggen en de mate waarin deze reizigers genereren. In de eerste cirkel is het aandeel openbaar-vervoergebruik het hoogst. In de tweede cirkel is het aandeel OV lager, maar door de grotere oppervlakte is het absolute aantal reizigers hoger. Hoewel de kringentheorie primair gebaseerd is op de trein, kan het principe ook worden gehanteerd voor busvervoer / -haltes.

3.3 Positie De Purmer

De wijk De Purmer - Oost zal globaal 6.000 inwoners gaan tellen.

Uitgaande van een kengetal van 20 à 25 openbaar-vervoerreezen per 100 inwoners genereert de wijk dan globaal 1.200 à 1.500 OV-reizen. Op basis van dit aantal reizen kan één buslijn functioneren. Dit betreft dan een R-net kwaliteit lijn naar Amsterdam.

In de huidige situatie rijden alle R-net bussen uit Purmerend via de N235 - Nieuwe Leeuwarderweg vrijwel zonder stoppen naar het busstation van Amsterdam CS. Er rijden 6 buslijnen vanuit Purmerend via deze route. Deze lijnen splitsen in Purmerend uit en bedienen ieder een deel van de stad. Deze lijnenstructuur is in de loop der jaren geoptimaliseerd en ken geen 'overaanbod'.

Met name voor woon-werk- en voor woon-schoolverkeer is het netwerk van R-net bussen een aantrekkelijk vervoeraanbod dat voor een deel van de woon-werkverplaatsingen concurrerend is met de auto. Aanvullend op de R-net bussen rijden stopbussen die de onderliggende verbindingen verzorgen.

Van de reizigers uit Purmerend is bekend dat ongeveer één derde CS en omgeving als bestemming heeft, één derde de zuidelijke binnenstad en Zuid en één derde met de trein verder reist.

Nadat (zoals nu gepland) eind 2017 de metro Noord-Zuidlijn in gebruik wordt genomen, zal het busnet worden aangepast. De meeste bussen zullen gaan eindigen bij eindstation Noord van de metrolijn.

Het eindstation Noord komt bovengronds te liggen in de middenberm van de Nieuwe Leeuwarderweg ter hoogte van de IJdoornlaan. Het perron krijgt twee ingangen: één in het midden en één aan de noordkant. Tussen het Centraal Station en station Noord duurt de metrorit een paar minuten. De noord-zuidlijn biedt verder verbinding met de zuidelijke binnenstad, Zuid en de Zuidas/station Amsterdam Zuid. In figuur 7 is de route van de noord-zuidlijn weergegeven (blauwe lijn).



Figuur 7: Routeschema metro Amsterdam; de meeste bussen uit Purmerend zullen aantakken bij station Noord

Hoewel een deel van de reizigers uit Purmerend met een overstap te maken zal krijgen, zal de reistijd vrijwel nooit langer zijn dan in de 'oude' situatie en voor een deel van de verplaatsingen zal de reistijd korter worden.

Het zal dus voor veel relaties aantrekkelijk blijven om vanuit Purmerend met openbaar vervoer te reizen.

Busroute in Purmerend / De Purmer

Een R-net buslijn tussen De Purmer - Oost en Amsterdam krijgt bij voorkeur een route die zo rechtstreeks mogelijk vanuit de wijk naar de N235 voert. De route kan via de Verzetslaan lopen. Voor de route in de wijk kan (het tracé van) de wijkontsluiting / rondweg worden gebruikt door de bus, hoewel idealiter de bus meer centraal door de wijk zou moeten rijden om zo kort mogelijke loopafstanden naar de haltes te bereiken. Met de rode lijn in figuur 7 is de mogelijke route aangegeven.

Een voorbeeld van een wijkstructuur die overeenkomst heeft met Purmer – Oost is de wijk Getsewoud in Nieuw Vennep. Ook deze wijk heeft een langwerpige vorm met randbediening door een R-net buslijn (met een eigen busbaan naast de ontsluitingsweg).

Ontsluitende buslijnen

Naast de R-net buslijnen is een aantal aanvullende lijnen in exploitatie die de minder zware vervoersstromen bedienen.

Eén van deze lijnen, buslijn 103, verbindt Monnickendam en Purmerend (centrum) via Ipendam - 't Schouw – Broek in Waterland en bedient ook de bestaande wijk Purmer-Zuid. Deze buslijn maakt een lange omweg omdat de korte route via de Kloosterdijk een krap wegprofiel met veel verkeersdrempels heeft.

De ontwikkeling van De Purmer - Oost geeft mogelijk een nieuwe kans om de route van deze buslijn in combinatie met heroverweging van de route via de Kloosterdijk korter en directer te maken en zo exploitatiekosten te besparen. Tevens kan deze buslijn de verbinding tussen Purmer – Oost en Purmerend centrum verzorgen.

Bediening met trein

De NS stations Purmerend en Purmerend Overwehre liggen ver van De Purmer. Per fiets is station Purmerend wel goed te bereiken via de Purmerenderweg (circa 15 minuten fietsen). Voor het noordelijk deel van de wijk is station Purmerend Overwhere dichterbij. Om dit station te kunnen bereiken is een doorsteek gewenst direct noordelijk van de golfbaan.

Hoewel voor de verbindingen met Amsterdam centrum en in de toekomst met de metro het R-net busnet de kortste reistijd heeft, biedt de trein wel een kortere reistijd naar Amsterdam west en Schiphol. De reistijd met de trein tussen Purmerend en Schiphol is 30 minuten. Hier komt nog wel de fietstijd bij.



Figuur 8: Het bestaande buslijnnet met aangegeven de voor Purmer – Oost mogelijke verbinding met de R-net bus (rode lijn), met ontsluitende buslijn (zwarte lijn) en met de fiets naar de stations (pijlen)

3.4 Railnetwerk Amsterdam – Purmerend

De ingebruikname van de metro Noord-Zuidlijn markeert een belangrijk stadium in de ontwikkeling van het regionale (rail)vervoer. De oorspronkelijke plannen voor de Amsterdamse metro omvatten een uitgebreid netwerk met mogelijk uitlopers naar de regio. In de afgelopen decennia

zijn vele studies uitgevoerd naar mogelijke uitbreidingen van de metro. Hierbij is ook het doortrekken van de metro naar Zaandam en/of Purmerend aan de orde geweest (studie in circa 2000 door DRO). In figuur 9 is een beeld uit deze studie weergegeven. Het doortrekken van de metro naar Purmerend heeft als groot knelpunt de lange afstand door onbebouwd gebied. Tegenover de investering in infrastructuur en metro's wordt over dit gebied geen reizigerspotentie gesteld. Het reizigerspotentieel van Purmerend is te klein om dit goed te maken.

Voor de metro in het stedelijk gebied is – voor zover relevant voor verbindingen naar Waterland – gekeken naar mogelijke lijnvoeringen in Amsterdam Noord. In figuur 10 zijn de onderzochte mogelijkheden in dit kader weergegeven (studie in 2007 door DRO). Een tweede IJ – oeververbinding zou (in combinatie met een goede connectie met station Noord) het bereik van de metro vanaf station Noord sterk uitbreiden. Daarvan profiteert de busreiziger vanuit Waterland, die met minder overstap in korte reistijd een groter deel van Amsterdam kan bereiken.



Figuur 9: Door DRO onderzochte lijnvoeringen uitbreiding metro



Figuur 10: Onderzochte lijnvoeringen metro met nieuwe IJ-kruising

Het is niet realistisch om te verwachten dat de metro zal worden doorgetrokken naar Purmerend of anderszins naar Waterland. De te overbruggen afstand door onbebouwd gebied is hiervoor ten enenmale te groot.

Tein

Verbetering van de treinbediening van Purmerend is mogelijk door de Intercity's te laten stoppen in Purmerend. Voor de verbinding met Amsterdam CS heeft dit weinig meerwaarde (de busverbinding is concurrerend), maar het biedt wel nieuwe doorgaande verbinding met Hilversum en Amersfoort. Voor multimodale ontsluiting van De Purmer - Oost is de treinbediening van Purmerend van secundair belang.

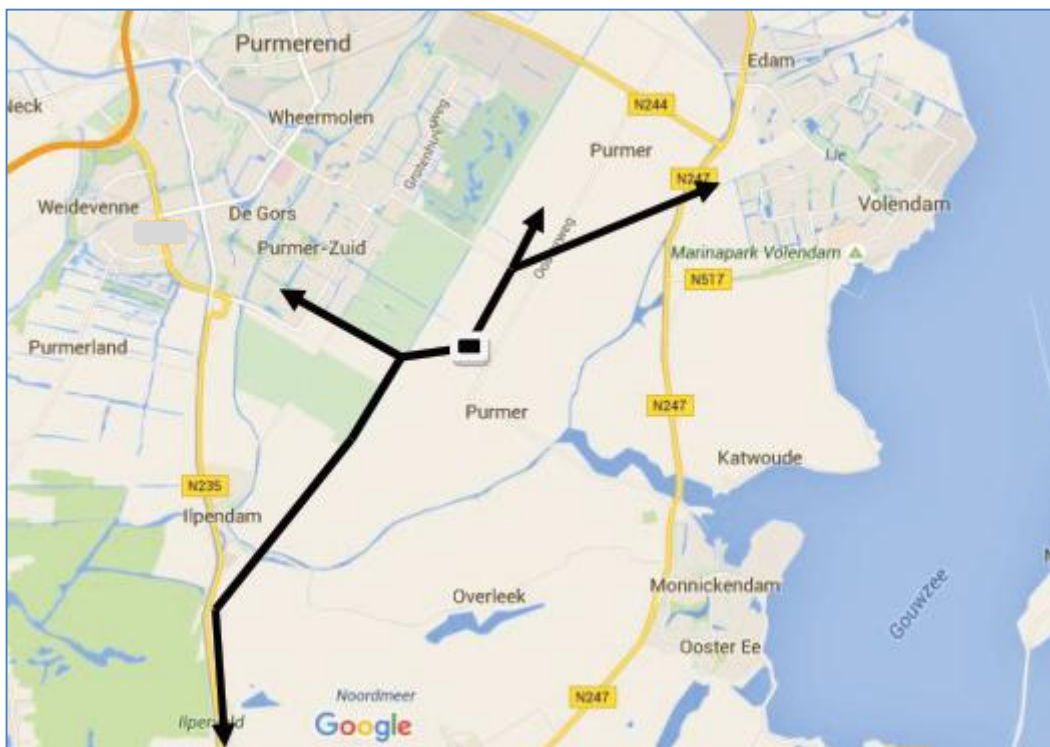
3.5 Toekomstige ontwikkeling bussysteem

Het huidige bussysteem functioneert met traditionele bussen die aanzienlijke uitstoot van schadelijke stoffen produceren.

De overheid wil een transitie van het openbaar vervoer bewerkstelligen naar operatie met zero-emissie voertuigen. Voor de relatie tussen Amsterdam en Purmerend / Waterland is het evident dat het omvormen van de bestaande busbediening naar een systeem met elektrische (mogelijk geleide) bussen aanleiding kan bieden voor verbetering van de infrastructuur.

Hierbij zouden nieuwe tracé's kunnen worden ontwikkeld die een directere verbinding tussen De Purmer - Oost en Amsterdam bieden. Park + Ride voorzieningen en fietsenstallingsvoorzieningen met oplaadpunten voor auto en fiets gekoppeld aan deze verbinding bieden kansen om de verbinding met Edam-Volendam te verbeteren (met de auto en met de fiets) en hiermee de multimodale bereikbaarheid verder in te vullen.

In figuur 11 zijn denkbare tracé's van toekomstige busverbindingen aangegeven.



Figuur 11: Denkbare tracé's toekomstige businfrastructuur

3.6 Conclusies openbaar vervoer

Het is mogelijk om De Purmer – Oost efficiënt te ontsluiten met een nieuwe buslijn die de wijk rechtstreeks verbindt met Amsterdam Noord metro. Het omleggen van een van de andere, bestaande buslijnen via De Purmer – Oost heeft teveel nadelen.

Hoewel een nieuwe buslijn op zichzelf efficiënt kan worden ingezet, leidt dit per saldo niet tot het efficiënter maken van het openbaar vervoer. Er wordt immers een nieuwe lijn met de hieraan gekoppelde exploitatiekosten ingezet.

De ontwikkeling van De Purmer – Oost biedt wel de mogelijkheid om buslijn 103 Purmerend – Monnickendam te herpositioneren en meer reizigers voor deze lijn te genereren. Dit is gunstig voor de kostendekking van deze lijn. Met deze maatregel wordt de kostenfactor van de nieuwe buslijn voor een deel gecompenseerd.

Wanneer nader wordt gekeken naar kansen voor verdere verbetering van het OV-systeem, is winst te boeken bij uitbreiding van het metronet. Daarmee wordt aan reizigers vanuit Purmer – Oost met één goede overstap (bij metrostation Noord) een groter bereik in Amsterdam geboden binnen korte reistijd met één overstap.

Een verdere ontwikkelingsstap is denkbaar door in het kader van de transitie naar zero-emissie openbaar vervoer nieuwe infrastructuur te realiseren met kortere verbinding naar Amsterdam en betere integratie van De Purmer - Oost door koppeling tussen Purmerend en Edam – Volendam.

4 Fiets en ketenmobiliteit

4.1 De fiets heeft alle aandacht

De fiets heeft een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid van Purmerend. Dat de gemeente heeft meegedongen naar het predikaat 'Fietsstad 2016' onderstreept dit.

In de ontwikkeling van de nieuwe wijk is dan ook zonder meer van groot belang dat de kansen worden uitgenut voor het stimuleren en ondersteunen van het gebruik van de fiets. Daarnaast is het voorzien in directe en veilige fietsroutes een vanzelfsprekendheid.

Op lokaal niveau is het realiseren van zo kort mogelijke afstanden (dus directe routes) belangrijk omdat de afstand naar het centrum vrij groot is: het centrum is ongeveer 20 minuten fietsen, het station ongeveer 15 minuten. Fietsers zijn zeer gevoelig voor afstand. Onder meer door in de verkaveling rekening te houden met het zo kort mogelijk houden van fietsafstanden kan hier op stedenbouwkundig niveau op worden ingespeeld.

Een zo sociaal veilig mogelijke oplossing van de passage(s) door het park/langs de golfbaan is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

De beleidsmatige aandacht voor de fiets betreft ook het regionale niveau. Hoe meer mensen de fiets gebruiken in plaats van de auto, hoe minder congestie op de N235 optreedt en hoe minder het milieu wordt belast.

De opkomst van de elektrische fiets geeft de mogelijkheden voor de fiets op regionaal niveau een impuls. Door bij de ontwikkeling en (beleids)marketing van de wijk bijzondere aandacht aan de regionale kansen voor de fiets te besteden kan Purmer – Oost zich onderscheiden en beleidsmatig positief worden geprofileerd.

Met name de dominante relatie met Amsterdam verdient bijzondere aandacht. De afstand tussen De Purmer – Oost en Buikslotermeerplein/metrostation Noord in Amsterdam via de huidige infrastructuur is ongeveer 13 km. Met een elektrische fiets is de afstand tussen De Purmer – Oost en Amsterdam noord goed te overbruggen in circa 30 minuten. Daarmee is de verplaatsing per fiets een realistisch alternatief voor de auto.

Op de lange termijn is de ontwikkeling van een fietscorridor tussen Amsterdam en Purmerend het toekomstbeeld van de Stadsregio. Deze corridor moet onderdeel worden het regionaal fietsnetwerk. In totaal is de Stadsregio van plan om in de periode 2015-2025 tot 500 mln euro te investeren in de ontwikkeling van het regionaal fietsnetwerk. Dit is opgenomen in de **Investeringsagenda Fiets**.

Rondom grote kernen zoals Purmerend zet dit investeringsprogramma in op netwerkverbetering, zwakke en ontbrekende schakels, hoogwaardige snelle- en langeafstandsroutes en verkeersveiligheid. Zo ontstaan kansen om De Purmer – Oost goed aan te haken op het fietsnet. Er is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor een snelfietsroute Purmerend – Amsterdam. Met aanvullende maatregelen in het kader van de snelfietsroute is de fysieke afstand tussen Purmerend en Amsterdam nog iets in te korten ten opzichte van de huidige situatie (die ook al een goede verbinding kent). Met een elektrische fiets is Amsterdam via de geoptimaliseerde route in minder dan 30 minuten te bereiken.

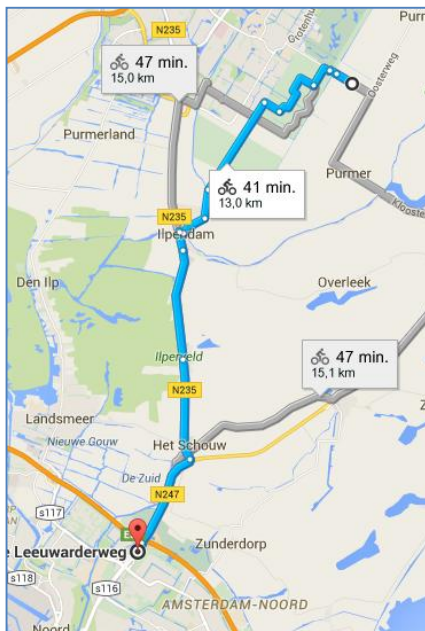
Vanaf het metrostation Noord geeft de metro verbinding met veel bestemmingen in Amsterdam.

Door speciale fietsprogramma's op te zetten (bijvoorbeeld het laten kennismaken van nieuwe bewoners met de mogelijkheden van de elektrische fiets) wordt de fiets vanaf het begin gepositioneerd als volwaardig en kansrijk vervoermiddel.

Zo wordt met als koploper de wijk De Purmer - Oost een klimaat gecreëerd waarbij fietsen naar Amsterdam een gewone zaak wordt. Zie voor kaartbeelden figuren 12, 13 en 14.

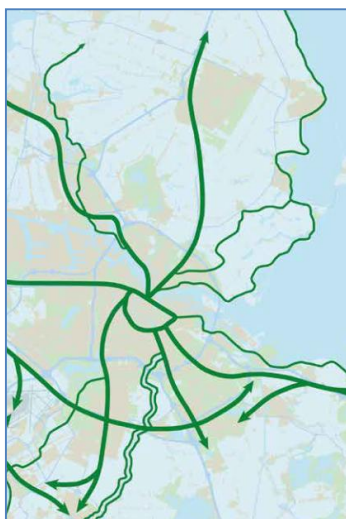
Hoe kan de ontwikkeling van De Purmer - Oost optimaal inspelen op de kansen voor de fiets en zo bijdragen aan het fietsvriendelijke beleid en imago van Purmerend ?

- In de verkaveling maximale aandacht voor zo kort mogelijke lokale fietsroutes, vooral in relatie tot het centrum en de stations Purmerend en Purmerend Overwhere (voor Purmer noord).
- In de planning en stedenbouwkundige opzet optimale aantakking realiseren op de regionale snelfietsroute naar Amsterdam.
- Ontwikkelen vanaf de zuidkant, zodat de fietsafstand naar Amsterdam zo kort mogelijk is, zo heeft de fiets vanaf het begin de beste kansen.
- In de planontwikkeling een fietssteunpunt opnemen waar bijvoorbeeld *shared bikes* kunnen worden geplaatst.



Figuur 13: Principes voor routing voor de fiets op lokaal niveau

Figuur 12: Fietsroute huidige situatie De Purmer-Oost – Amsterdam noord



Figuur 14: Fietscorridors vanuit Amsterdam

4.2 Kansen voor ketenmobiliteit

Onder ketenmobiliteit wordt verstaan verplaatsingen die tussen herkomst en bestemming een overstap kennen. Park + Ride is hiervan een voorbeeld. Ketenmobiliteit draagt bij aan vermindering van de congestie en aan betere bereikbaarheid.

In relatie tot de ontwikkeling van De Purmer – Oost voert de provincie Noord-Holland studies uit naar Park + Ride voorzieningen bij Edam en bij knooppunt 't Schouw.

De P+R locatie bij Edam (Singelweg) is gelegen dichtbij De Purmer - Oost en biedt een prima ketenverbinding met de bus naar Amsterdam. De P+R is lokaal echter omstreden; de realisatie is dan ook nog onzeker.

Voor locatie 't Schouw wordt ook nagegaan of er kansen zijn voor een Park + Bike voorziening waarbij automobilisten de auto kunnen parkeren en de reis naar de bestemming per fiets voortzetten. Dit onderzoek loopt op dit moment in opdracht van de provincie.

5 Multimodaliteit voor De Purmer – Oost

Om tot een kansrijke ontwikkeling van een woongebied De Purmer - Oost te komen is het noodzakelijk om inzicht te krijgen in de mogelijkheden om in te spelen op concrete kansen en aanleidingen in het gebied in relatie tot de woningbehoefte in Noord-Holland Zuid en de Regio Amsterdam.

Hiervoor wordt o.a. gebruik gemaakt van de Ladder van Duurzame verstedelijking: een stapsgewijze motivatie om te komen tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van nieuwe ontwikkelingen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor. De door de ontwikkelcombinatie beoogde locatie betreft de derde trede in het zoeken naar locaties: bouwen buiten bestaand stedelijk gebied.

De opgave voor dit type ontwikkelingslocaties is het realiseren van multimodale ontsluiting. Voor De Purmer – Oost ligt dan ook de vraag voor hoe het gebied multimodaal kan worden ontsloten, passend bij de omvang van de ontwikkeling en zo mogelijk een win-win situatie creërend voor de regionale mobiliteit.

Voor de ontsluiting van De Purmer - -Oost per auto biedt – naast het gegeven dat sowieso in een adequate ontsluiting moet worden voorzien, de ontwikkeling van een oostelijke rondweg van Purmerend aanleidingen voor een aan de regionale wegenstructuur gekoppelde verkeersstructuur van het nieuwe woongebied.

Op grond van de uitgevoerde verkenning kan worden aangegeven dat De Purmer – Oost multimodaal kan worden ontsloten, waarbij zowel openbaar vervoer als de fiets een rol hebben als aanvulling en alternatief voor de auto:

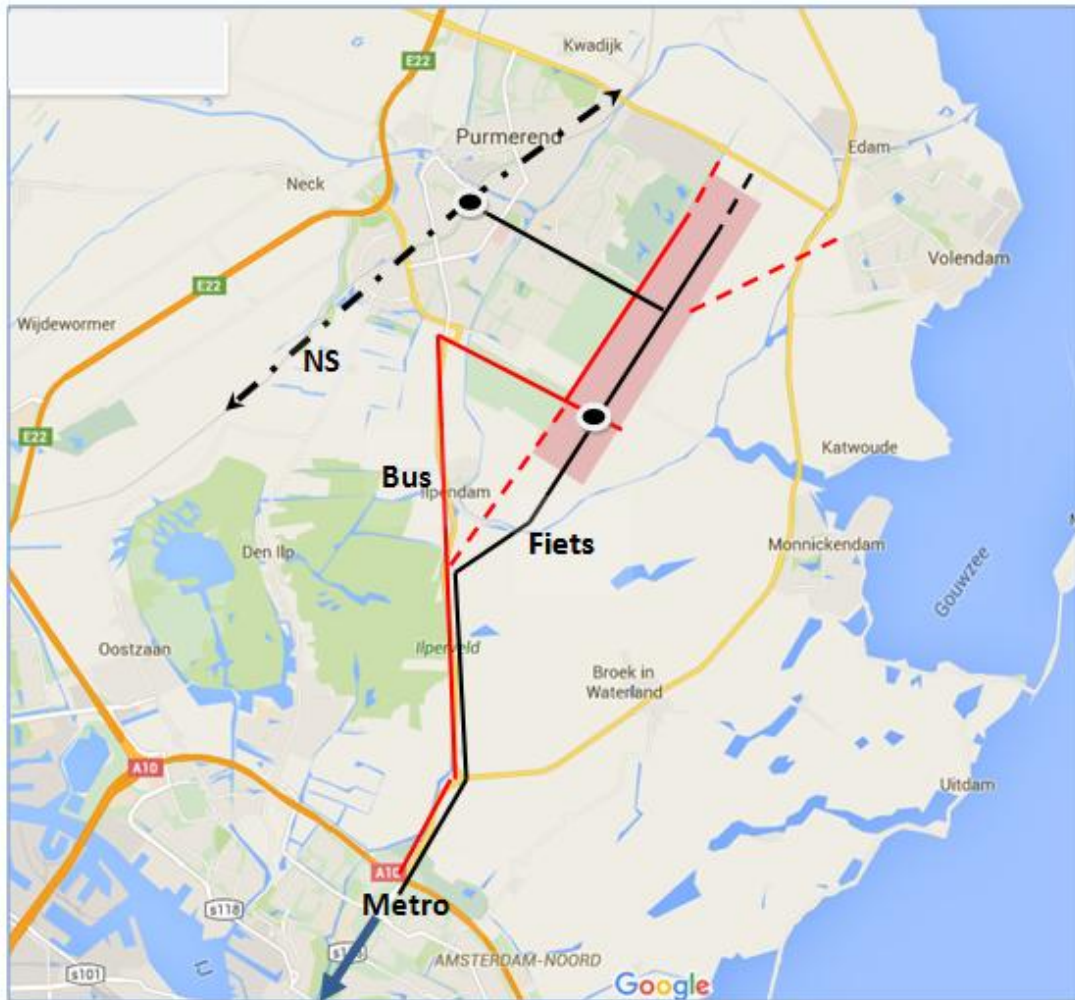
- Aantakking van De Purmer – Oost in het bestaande bussysteem Amsterdam – Purmerend met mogelijkheden tot verbeterde verbinding bij metro uitbreiding in Amsterdam en/of door infrastructuur verbetering Amsterdam – De Purmer - Oost in het kader van transitie van het busvervoer naar een zero-emissie systeem.
- Verzilveren van kansen die de (elektrische) fiets biedt in het verbinden van Purmer met Amsterdam noord (metrostation Noord) en uitnutten van de investeringsvoornemens van de Stadsregio.
- Profiteren van kansen voor ketenmobiliteit bijvoorbeeld door een Park + Bike voorziening op de locatie 'Schouw.

In figuur 15 is de multimodale ontsluiting van De Purmer - Oost op kaartbeeld aangegeven.

De Purmer – Oost elektrisch

Elektrisch rijden zal in de toekomst een steeds grotere rol spelen en door daar maximaal op in te spelen kan Purmer worden geprofileerd als koploper op dit gebied. De Stadsregio stimuleert deze ontwikkeling nadrukkelijk.

Dit biedt kansen voor profilering van De Purmer – Oost als hub voor elektrisch vervoer: elektrische auto's, de elektrische fiets en elektrische bussen kunnen in De Purmer – Oost de toon zetten voor een duurzaam zero-emissie (multimodaal) vervoersysteem.



Figuur 15: Multimodale ontsluiting De Purmer

6 Overzicht van huidige verkeersplannen

6.1 Belangrijkste projecten / programma's

Project Bereikbaarheid Waterland

- Provincie Noord Holland – Programma Bereikbaarheid Waterland (<https://www.noord-holland.nl/web/Projecten/N235N247bereikbaarheidWaterland.htm>)

Stadsregio Amsterdam – Investeringsagenda Weg / Openbaar vervoer / Fiets

- Maatregelen verbetering afwikkeling N235 en N247

MIRT-verkenning

- Corridorstudie Amsterdam – Hoorn:
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/02/26/startdocument-mirt-verkenning-corridorstudie-amsterdam-hoorn>

6.2 Per project

Fietsnelweg Purmerend – Amsterdam

- Fiets Filevrij - <http://www.fietsfilevrij.nl/fietsroutes/purmerend-amsterdam/>

Fietscorridor Amsterdam-Purmerend

- Stadsregio Amsterdam – Investeringsagenda Fiets

Amsterdam Noord metrostation (Noord-zuidlijn)

- Gemeente Amsterdam – www.amsterdam.nl/noordzuidlijn/ en <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/verkeersprojecten-0/station-noord/>

Openbaar vervoer Purmerend

- Stadsregio Amsterdam – Investeringsagenda OV

Verdubbeling N244

- Provincie Noord Holland – Programma Bereikbaarheid Waterland (<https://www.noord-holland.nl/web/Projecten/N235N247bereikbaarheidWaterland.htm>)
- Gemeente Edam-Volendam - GVVP + Meerjarig uitvoeringsprogramma (deel C)

Fietspad langs N244

- Stadsregio Amsterdam – Investeringsagenda Fiets

Wegennet Purmerend

- Stadsregio Amsterdam - Investeringsagenda Weg