

MPvE Waterlandkwartier Purmerend



OVER
MORGEN

Gemeente Purmerend
Vervoerregio Amsterdam
MRA Platform Smart Mobility

11 november 2022
Definitief



Inhoudsopgave

Uitgangspunten	1. Inleiding Pagina 3 	2. Ambities en uitgangspunten Pagina 5 		
	3. Mobiliteitsconcept Pagina 8 	4. Eisen, wensen en randvoorwaarden Pagina 12 		
Kern				
Onderbouwing	5. Beleidsanalyse Pagina 23 	6. Gebiedsanalyse Pagina 26 	7. Netwerkanalyse Pagina 29 	8. Analyse mobiliteitsbehoeften Pagina 33 
	9. Governance en financiering Pagina 40 	Bijlage A. Ambities op mobiliteitsthema's Pagina 43 	Bijlage B: Kenmerken bevolkingssegmenten Pagina 46 	Bijlage C. Duurzame mobiliteitsbalans Pagina 49 

1. Inleiding

Aanleiding, aanpak en programma

In dit hoofdstuk gaan we in op de aanleiding, aanpak en programma in Waterlandkwartier.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

Met dit MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE) verankeren we mobiliteit op een toekomstbestendige manier in de ruimtelijke planvorming voor het Waterlandkwartier. Voor het opstellen van het MPvE Waterlandkwartier is de Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility van de MRA gevolgd. In het gebied is ruimte voor het toevoegen van 1.800 woningen in gemengd woonmilieu (minimaal 30% sociale huurwoningen en 40% middelduur huur/koop), en circa 23.500 m² werkprogramma en voorzieningen.



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) worden tot 2040 meer dan 200.000 woningen gebouwd, waarvan circa 10.000 binnen de gemeente Purmerend. Gemeente Purmerend heeft de ambitie om het Waterlandkwartier gefaseerd te transformeren tot een levendige stadswijk. Meer woningen leidt tot meer verkeersbewegingen. Dit zorgt in toenemende mate voor extra druk op het regionale en lokale mobiliteitsstelsel, de ruimte en de leefbaarheid in Purmerend. Slimme en schone mobiliteitsoplossingen zijn daarom belangrijke voorwaarden voor het realiseren van de woningbouwopgave.

Het Masterplan Waterlandkwartier en Structuurvisie Waterlandkwartier schetsen de plannen voor de ontwikkeling van het Waterlandkwartier. Voor een optimale afstemming tussen ruimtelijke ordening en bereikbaarheid is het belangrijk om vroegtijdig in het planvormingsproces de juiste randvoorwaarden te creëren voor het succesvol realiseren van slimme en schone mobiliteitsoplossingen. Met het MobiliteitsProgramma van Eisen (MPvE) Waterlandkwartier verankeren we mobiliteit op een toekomstbestendige manier in de ruimtelijke planvorming.

1.2 Aanpak

Voor het opstellen van het MPvE Waterlandkwartier is de Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility van de MRA gevolgd. Het opstellen van het MPvE bestond uit drie stappen: het benoemen van ambities, het concretiseren van maatregelen en het toetsen van de eisen. De beleids-, gebieds- en netwerkanalyse bepalen de uitgangspunten voor mobiliteit in het gebied. Op basis hiervan zijn de ambities voor het gebied geformuleerd. Vervolgens is op basis van het Masterplan Waterlandkwartier, de Gebiedsvisie en de Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility een longlist van mogelijke maatregelen opgesteld. Uit deze longlist zijn in overleg met betrokken specialisten kansrijke maatregelen voor het gebied geselecteerd in verschillende fasen van de transformatie. Daarnaast zijn de mobiliteitsbehoeften van de toekomstige doelgroep in beeld gebracht om inzicht te krijgen in passende mobiliteitsoplossingen. Aan de hand hiervan zijn de kansrijke maatregelen uitgewerkt in eisen, wensen en randvoorwaarden voor het gebied, die zijn vastgelegd in het MPvE Waterlandkwartier.



1.3 Programma Waterlandkwartier

Waterlandkwartier wordt stapsgewijs getransformeerd tot een levendige stadswijk met een eigen identiteit. Waterlandkwartier wordt een gemengd gebied met 50% wonen, 45% werken en 5% flexibel programma. Er is ruimte voor het toevoegen van 1.800 woningen in een gemengd woonmilieu: minimaal 30% sociale huurwoningen en 40% middeldure huurwoningen/betaalbare koopwoningen. Een deel van de huidige woningen blijft behouden, een ander deel wordt vervangen middels sloop/nieuwbouw. Dit betreffen woningen in de sociale huur, vrije sector en zorgwoningen.

Voor de functie werken ligt de focus op een zo gunstig mogelijk werkklimaat, vooral gericht op zakelijke dienstverlening. Ook is er ruimte voor kleinschalige stadslogistiek en innovatieve maakindustrie. In het gebied is ruimte voor het toevoegen van circa 23.500 m² werkprogramma bovenop het bestaande kantoorprogramma. Daarnaast is de behoefte om in het gebied voorzieningen te realiseren, zoals een basisschool, horeca en ruimte voor detailhandel. De ambitie is tevens om een HBO-instelling en culturele voorziening zoals een museum of toeristenattractie in het gebied te vestigen.



Gebiedsindeling uit Masterplan Waterlandkwartier

2. Ambities en uitgangspunten

Formulering van belangrijkste uitgangspunten voor mobiliteit

In dit hoofdstuk zijn de ambities geformuleerd die bepalend zijn voor het mobiliteitsconcept in het Waterlandkwartier en bijbehorende eisen, wensen en randvoorwaarden.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

De ambities voor de thema's nabijheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen en duurzame en actieve mobiliteit zijn onderscheidend. Voor mobiliteit in het gebied is het STOMP-principe leidend waarbij ingezet wordt op lopen, fietsen en OV. Het gebied wordt daarmee grotendeels autovrij.



2. Ambities en uitgangspunten

Als uitgangspunt voor mobiliteit in het Waterlandkwartier zijn voor de verschillende mobiliteitsthema's uit de Leidraad Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling ambities geformuleerd. In de leidraad worden negen mobiliteitsthema's behandeld die het grootste deel van het mobiliteitsspectrum beslaan. Deze ambities vormen de basis voor de uitwerking van de eisen, wensen en randvoorwaarden voor het plangebied. De exacte invulling hiervan is afhankelijk van het gewenste ambitieniveau per thema. Voor de ambitieniveaus onderscheiden we minimum, basis, prioriteit en onderscheidend (zie kader).

Op basis van de beleidsanalyse is een eerste aanzet gedaan voor de ambitieniveaus. Deze ambities zijn in een brede werksessie met specialisten van de Gemeente Purmerend, de vervoerregio, Provincie Noord-Holland, Heijmans en stedenbouwkundigen geverifieerd en aangescherpt. Per thema is in deelgroepen aan de hand van een overzichtstabel met ambities per thema gesproken over het gewenste ambitieniveau en de inhoud en formulering van de ambitie (zie [bijlage A](#)). Tijdens het opdrachtgeversoverleg zijn deze ambities voor het Waterlandkwartier formeel vastgesteld. De ambities zijn inhoudelijk samengevat op de volgende pagina.

Welk ambitieniveau hanteren we?



1. Minimum

Voor dit thema volstaat wat minimaal (wettelijk) noodzakelijk is.



3. Prioriteit

Dit thema heeft prioriteit en gaat een ambitieuze invulling krijgen. We gaan nieuwe dingen proberen.



2. Basis

Voor dit thema gaan we net iets meer doen dan het (wettelijk) minimum. We zetten het volgende stapje.



4. Onderscheidend

Dit thema krijgt een heel hoog ambitieniveau. We gaan iets doen dat in Nederland nog amper vertoond is.

Ambitie	Ambitieniveau
 Nabijheid van voorzieningen en arbeidsplaatsen Alle dagelijkse voorzieningen zijn op logische plekken aanwezig, te bereiken via aantrekkelijke en inclusieve, verkeers- en sociaal veilige wandel- en fietsroutes.	Onderscheidend 
 Actieve mobiliteit <u>Lopen:</u> Verplaatsingen te voet hebben prioriteit. Vrijwel het hele gebied is voetgangerszone. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke wandelroutes verbinden het gebied met de binnenstad en omgeving. <u>Fietsen:</u> De fiets is na lopen de belangrijkste manier van verplaatsen in het gebied en de belangrijkste manier van verplaatsen van/naar de rest van de stad. Directe, aantrekkelijke en sociaal veilige fietsroutes verbinden Waterlandkwartier met de rest van de stad én met de regio.	Onderscheidend 
 Openbaar vervoer <u>Trein:</u> Station Purmerend op lange termijn via IC-verbinding met de regio verbinden om meer snelle en comfortabele alternatieven te bieden op de auto. <u>Bus/HOV:</u> Waterlandkwartier is met betaalbaar hoogfrequent openbaar busvervoer verbonden met de regio en vormt daarmee een volwaardig alternatief voor de auto.	Prioriteit 
 MaaS, deelmobiliteit en mobiliteitshubs <u>Deelauto en deelbakfiets:</u> Deelauto en deelbakfiets vormen een betaalbaar en gelijkwaardig alternatief voor de eigen auto. Het aanbod staat op prominente en zichtlocaties in het gebied. <u>Overige vormen van deelmobiliteit:</u> Een mix van betaalbare deelmobiliteit wordt aangeboden op meerdere centrale punten in het gebied gericht op het vervangen van autobezit en (binnenstedelijke) autoritten.	Onderscheidend 
	Prioriteit 
	Basis 

Ambitie	Ambitieniveau
 Auto, parkeren en (smart)infra <u>Bewoners/werknemers:</u> De openbare ruimte van waterlandkwartier is grotendeels autovrij. De auto-afhankelijkheid is laag, parkeren gebeurt inpandig (uit het zicht) en de parkeernorm is progressief. <u>Bezoekers:</u> De ruimte voor de auto in het gebied is zeer beperkt. Waterlandkwartier is bereikbaar voor bestemmingsverkeer en daar is beperkt parkeerruimte in de openbare ruimte voor. Er wordt maximaal ingezet op dubbelgebruik met andere functies.	Onderscheidend 
 Logistiek Het aantal logistieke bewegingen in Waterlandkwartier wordt verminderd om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren.	Prioriteit 
 Zero emissie & laadinfrastructuur Het gebruik van zero emissie vervoermiddelen wordt gestimuleerd om de uitstoot van mobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Alle deelmobiliteit, OV en logistiek is zero emissie.	Prioriteit 
 Datadelen & digitalisering Bestaande slimme mobiliteits- en datatoepassingen worden gebruikt als ondersteuning voor de mobiliteitstransitie in Waterlandkwartier.	Basis 

3. Mobiliteitsconcept

Het narratief van de mobiliteitstransitie in het Waterlandkwartier

In dit hoofdstuk wordt het overkoepelde verhaal verteld van de mobiliteitstransitie die in het Waterlandkwartier wordt beoogd. In dit narratief wordt duidelijk hoe de diverse ambities samenhangen en hoe het mobiliteitssysteem eruitgaat zien. Tijdens het MPvE proces bleek dat dit overkoepelende verhaal een belangrijke schakel is om te zien wat de hoge ambities voor mobiliteit in de praktijk gaan betekenen.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

In dit mobiliteitsconcept wordt duidelijk hoe de diverse ambities samenhangen en hoe het mobiliteitssysteem eruitgaat zien. In het Waterlandkwartier stimuleren we lopen en fietsen en bieden we hoogwaardig OV en goede deelmobiliteitsopties, zodat de inwoners, werkenden en bezoekers minder afhankelijk worden van een eigen auto.



3. Mobiliteitsconcept

In 2021 is het masterplan voor het Waterlandkwartier vastgesteld. Het Waterlandkwartier wordt een hoogstedelijk en gemengd gebied. Het Waterlandkwartier vormt straks samen met de binnenstad het centrumgebied van Purmerend met centraal in het gebied een OV knooppunt. Het Waterlandkwartier moet uitdragen en uitstralen waar Purmerend voor staat. In dit gebied komen belangrijke opgaven als wonen, duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie, leefbaarheid en werken bij elkaar. Het is een gebied voor de inwoners van Purmerend en voor de regio. Het ambitieniveau is dan ook hoog.

Duurzame mobiliteit krijgt met dit MPvE een solide basis en is mede bepalend voor de ruimtelijke indeling en uitstraling van het gebied. De duurzame mobiliteitsmaatregelen die invulling geven aan de hoge ambitie zijn samen verkent en vastgesteld. In dit hoofdstuk worden ze per thema beschreven als:

- Eis: Welke toetsbare eis wordt gesteld om de ambitie te behalen?
- Wens: Welke wens kan bijdragen aan het behalen van de ambitie?
- Randvoorwaarde: Welke randvoorwaarden moeten door de gemeente worden ingevuld om de ambitie te halen?

Een bewoner of omwonende van het Waterlandkwartier vindt een groot deel van de dagelijkse voorzieningen in of rondom de eigen wijk. De afstand tot voorzieningen is dus kort en daarbij geeft de inrichting van de openbare ruimte prioriteit aan alle soorten voetgangers en fietsers. Dit resulteert direct in een lagere auto afhankelijkheid van bewoners in en bezoekers aan het gebied en dat is terug te zien in de ruimte die voor automobilititeit in het Waterlandkwartier is voorzien.



Bron: Masterplan Waterlandkwartier Purmerend (BURA urbanism & LOLA Landscape architects)

Bewoners verplaatsen zich dan ook te voet omdat dit de voor de meeste verplaatsingen de voor de hand liggende keuze is. Binnen Waterlandkwartier omdat dit veilig en snel is, naar de binnenstad omdat dit de gezonde, veilige én aantrekkelijke keuze is.

Bewoners van het Waterlandkwartier verplaatsen zich binnen Purmerend of daarbuiten per fiets omdat dit de voor de hand liggende keuze is. De fiets kom je in je woongebouw tegen op je weg naar buiten en pak je zo even mee. Als je eigen fiets tekort schiet kun je op mobiliteitshubs kiezen voor een elektrische deelstadsfiets of deelbakfiets. Binnen no-time ben je onderweg en de goede aansluiting van het Waterlandkwartier op de hoofd fietsinfrastructuur brengt bestemmingen voor het gevoel dichterbij. De auto afhankelijkheid daalt hierdoor wat het mogelijk maakt om minder auto's per huishouden te faciliteren en deze op grotere afstand van de woning te parkeren.

Bezoekers met de fiets parkeren in daarvoor bestemde ruimte in mobiliteitshubs of in gebouwde stallingen in bouwvelden. Voor locaties waar slechts kort geparkeerd wordt is de openbare ruimte voorzien van parkeervakken.



Bron: Masterplan Waterlandkwartier Purmerend (BURA urbanism & LOLA Landscape architects)

Bestaande en nieuwe bewoners profiteren van de snelle busverbinding tussen Purmerend en Amsterdam. Dat doen ze voor hun woon-werk verplaatsing maar ook in hun vrije tijd biedt deze verbinding uitkomst. De bushaltes liggen op loopafstand en de routes ernaartoe zijn prettig en veilig, zoals in heel Waterlandkwartier. Maar heeft de fiets toch je voorkeur dan stal je die veilig en droog bij de bushalte. In de toekomst is het mogelijk dat de bushalte dichterbij/in het Waterlandkwartier komt te liggen wat het voor bewoners van en bezoekers aan het Waterlandkwartier of de binnenstad nóg makkelijker/aantrekkelijker wordt de bus te pakken.

Het treinstation biedt directe verbindingen naar Hoorn en Amsterdam Sloterdijk/Schiphol/Hoofddorp en brengt zo veel werkgelegenheid dichterbij Purmerenders en bewoners van Waterlandkwartier en binnenstad in het bijzonder. De openbaar vervoersalternatieven samen bieden comfortabele en snelle alternatieven voor de auto die zo belangrijk zijn voor met name woonwerkreizen. Met dezelfde betrouwbaarheid en frequentie in het weekend en buiten kantoor tijden is het mogelijk de voordelen voor de reiziger zo groot te maken dat de flexibiliteit om te reizen met het OV als alternatief voor de auto het gewoontegedrag (iedere dag automatisch in de eigen auto stappen) te doorbreken.

Om de afhankelijkheid van privéauto's te verlagen zullen deelauto's onderdeel van je mobiliteitsaanbod moeten zijn. Het geeft bewoners de mogelijkheid om auto te rijden wanneer dit nodig is, zonder een auto te bezitten. De manier waarop en mate waarin deelauto's aangeboden worden, is bepalend voor de populariteit. Een bewoner van Waterlandkwartier moet straks ervaren dat het gebruiken van een deelauto meer voordelen heeft dan het bezitten en gebruiken van een eigen auto. Maar ook binnen het deelmobiliteitsaanbod concurreren verschillende mobiliteitsvormen met elkaar. Zo is de elektrische deelbakfiets voor verplaatsingen binnen Purmerend een alternatief voor de auto. Bijvoorbeeld het ritje voor de weekboodschappen, de basisschool, bouwmarkt of het tuincentrum.

Het deelmobiliteitsaanbod in het Waterlandkwartier fungeert ook als verlengstuk van het OV. Want het OV krijgt met deelmobiliteit meer bereik. En deelmobiliteit biedt een manier om zakelijke mobiliteit te bieden aan werknemers in het gebied, die daardoor minder noodzaak hebben met de privé auto naar hun werkgever in of nabij het Waterlandkwartier te reizen.

Deelmobiliteit als alternatief voor de privé auto is gemeengoed en is prominent beschikbaar. In de diverse mobiliteitshubs ontmoeten verschillende mobiliteitsvormen elkaar. Het dient als op- of overstappunt. Het accent per mobiliteitshub is afgestemd op de ligging in het gebied. De hub die het dichtstbij station of bushalte ligt heeft naast privéparkeren ook (freefloating) deelauto's beschikbaar voor de last-mile vanaf het OV of voor zakelijke mobiliteitsbehoefte. Een andere meer centrale hub in het gebied heeft het aanbod afgestemd op deelmobiliteit voor bewoners en privéparkeren.



Bron: Masterplan Waterlandkwartier Purmerend (BURA urbanism & LOLA Landscape architects)

Omdat al in zo'n groot deel van de mobiliteitsbehoefte van bewoners van het Waterlandkwartier wordt voorzien, kan de ruimte voor privéauto's een stuk kleiner blijven. Privéautobezit ligt dus ook lager dan gemiddeld in Purmerend, terwijl de bereikbaarheid van Waterlandkwartier en haar bewoners verbeterd ten opzichte van de huidige situatie, simpelweg omdat er zoveel keuze is. Het gebied kan daarom ook autoluw worden ingericht en biedt ruimte voor een exclusief domein van voetgangers en fietsers.

Tijdens de ontwikkeling van het gebied zal het publieke parkeeraanbod geleidelijk in z'n geheel verplaatsen naar de te ontwikkelen mobiliteitshubs. Daar wordt in de eindsituatie al het bewoners-en bezoekersparkeren opgelost. De ambitie is om zoveel mogelijk parkeercapaciteit in het gebied te benutten voor de parkeerbehoefte van verschillende type gebruikers. Bewoners, bezoekers en werknemers. Dus zowel bestaande private parkeercapaciteit van bijvoorbeeld werkgevers in het gebied als de capaciteit die in mobiliteitshubs wordt met slimme oplossingen toegevoegd. Op straat blijft ruimte beschikbaar voor logistiek/pakketbezorging (beperkt), verhuizingen en hulpdiensten. Deze ruimte is flexibel en past zich aan naar de behoefte van dat moment met middelen als *coding the curbs*. Deze oplossing helpt steden hun stoepen en straten actief te beheren in directe interactie met voetgangers en bestuurders van voertuigen en de omgeving.
(<http://thefuturemobility.network/coding-the-curbs-2/>)

In een autoluw gebied met een groot deel autovrije zone wordt het aantal vervoersbewegingen door logistieke bedrijven zoals bezorgdiensten beperkt, zonder dat bewoners of bedrijven daarvoor hun (online) bestelgedrag hoeven aan te passen. Dit gebeurt door het instellen van venstertijden voor bevoorrading van winkels en bedrijven en door bezorgbusjes zoveel mogelijk te laten lossen op daarvoor bestemde plekken; bij de mobiliteitshubs waar ook de pakketwanden te vinden zijn. Het blijft mogelijk om bezorgingen met afwijkend formaat tot achter de voordeur geleverd te krijgen, maar dit gebeurt met een tijdelijke ontheffing om buiten de spits op momenten dat er minder gefietst en gelopen wordt door het gebied (bijvoorbeeld tussen 09:30 en 11:30 uur en tussen 13:30 en 16:00 uur). Voor fietskoeriers en LEV's zijn geen beperkingen om het gebied te betreden maar waar het kan zijn ook de pakketwanden voor hen de aangewezen plek om hun goederen te lossen. Bewoners van het Waterlandkwartier zonder auto ervaren op deze manier geen drempel om iets te laten bezorgen wat ze 'normaal' met de eigen auto zouden vervoeren/ophalen.

De mobiliteit van/naar het gebied wordt zo veel mogelijk zero-emissie uitgevoerd. Hiervoor is de laadcapaciteit in de mobiliteitshubs voor nu al aanwezig en zijn voor de toekomst de voorbereidingen getroffen om dit uit te breiden. Deelauto's zijn enkel 100% elektrisch en een milieuzone voorkomt dat fossiel logistiek verkeer het gebied in kan rijden. Dit heeft tot effect dat de openbare ruimte in Waterlandkwartier geen CO2 uitstoot.

4. Eisen, wensen en randvoorwaarden

Relevante ambities verder geconcretiseerd en toetsbaar gemaakt

Voorgaande hoofdstukken gaan in op de ambities en het mobiliteitsconcept in het Waterlandkwartier. Dit vormt gezamenlijk het uitgangspunt voor mobiliteit in het gebied. In dit hoofdstuk zijn de ambities en het concept uitgewerkt in concrete en toetsbare eisen, wensen en randvoorwaarden.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

De ambities zijn per thema uitgewerkt in eisen, wensen en randvoorwaarden. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen maatregelen die vanaf de start genomen moeten worden en maatregelen die in de eindsituatie gerealiseerd moeten zijn. In het geval van eindsituatie is dit expliciet bij de betreffende maatregel genoemd.



Nabijheid en voorzieningen



Ambitie

Alle dagelijkse voorzieningen zijn op logische plekken aanwezig, te bereiken via aantrekkelijke en inclusieve, verkeers- en sociaal veilige wandel- en fietsroutes.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
N1	Dagelijkse voorzieningen (maatschappelijke voorzieningen, kleinschalige detailhandel en horeca) zijn bereikbaar op maximaal 10 minuten loopafstand.	R: Directe en aantrekkelijke loop- en fietsroutes verbinden Waterlandkwartier met de omliggende wijken zodat herkomsten en bestemmingen direct met elkaar zijn verbonden.
N2	De volgende voorzieningen worden in Waterlandkwartier gerealiseerd: wonen, werken, supermarkt, kleinschalige detailhandel, horeca, bioscoop, basisschool, kinderdagverblijf en bibliotheek (eindsituatie) .	R: De gemeente faciliteert de juiste vergunningen om deze type bestemmingen mogelijk te maken. W: In Waterlandkwartier komt bij voorkeur een HBO-instelling passend bij de profielen van Purmerend, een stedelijke hotelaccommodatie en een museum/toeristische attractie (eindsituatie) . W: In Waterlandkwartier wordt één grote culturele, regionale trekker en icoon toegevoegd.
N3	De bestaande en nieuwe voorzieningen in Waterlandkwartier zijn complementair aan elkaar en versterken de bestaande voorzieningen zoals het poppodium en de muziekschool, het ziekenhuis en de historische binnenstad.	
N4	Werkgelegenheid in Waterlandkwartier wordt uitgebreid, zodat hoogwaardig OV en deelmobiliteit rendabel kunnen worden georganiseerd.	W: In de nabijheid van het station wordt hoogbouw toegepast om het aantal inwoners/werkplekken te maximaliseren. W: Thuiswerken in de wijk wordt gestimuleerd om het aantal verplaatsingen te beperken door het aanbieden van flexibele informele werkplekken. W: Het Waterlandkwartier bevat een diversiteit aan typen werkruimtes (van betaalbaar tot commercieel, van kleinschalig tot grootschalig, van denkplekken tot maakplekken).
N5	Een werkgeversaanpak voor bedrijven wordt gefaciliteerd om minder, andere en duurzamere mobiliteit onder werkgevers te stimuleren.	
N6	De openbare ruimte is aantrekkelijk om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling), te spelen en een ommetje te maken. Dit betekent onder andere dat er een goede balans moet zijn tussen verblijfs-, stallings- en verkeersruimte.	
N7	De entree van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.	W: Plinten worden zoveel mogelijk geactiveerd met publieke en commerciële functies, met gebouwentrees en woon(werk)ruimten en dus niet alleen met slaapkamers.

Lopen

Ambitie

Verplaatsingen te voet hebben prioriteit. Vrijwel het hele gebied is voetgangerszone. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke wandelroutes verbinden het gebied met de binnenstad en omgeving.



ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
L1	Een fijnmazig, (sociaal) veilig en toegankelijk voetgangersnetwerk in Waterlandkwartier met goede oriëntatie en brede, vrijliggende en rolstoeltoegankelijke voetpaden met comfortabele verharding en duidelijke zichtlijnen.	R: Voetgangersroutes zijn sociaalveilig ingericht. Dit betekent op korte termijn een kwalitatieve verbetering van de spoortunnel op de Waterlandlaan/Purmersteenweg. Voetpaden voldoen onder andere aan de minimale breedte en zijn geschikt voor mindervaliden. De voetpaden voldoen aan de richtlijnen conform document 'Voetpaden voor Iedereen' van Bouw Advies Toegankelijkheid, 9 juni 2020.
L2	De Waterlandlaan is op meerdere plaatsen goed en veilig oversteekbaar voor voetgangers.	R: Bij geregelde kruispunten op de Waterlandlaan geldt de volgende prioritering: voetganger, fietser, OV, auto. W: Een nieuwe voetgangersverbinding mogelijk met voetgangersbrug wordt gerealiseerd tussen Cramwinckelplantsoen, het Pop & Cultuurpodium P3 en de Where (eindsituatie) .
L3	Bij ongeregelde kruisingen in Waterlandkwartier krijgen voetgangers en fietsers op hoofdloop- en fietsroutes voorrang op het overige verkeer.	
L4	Voetgangers op doorgaande looproutes in Waterlandkwartier hebben voorrang op kruisend verkeer.	
L5	Waterlandkwartier is met een comfortabele, duidelijke en directe looproute verbonden met de binnenstad, het Dijklander Ziekenhuis en het Leeghwaterpark.	W: De looproute tussen station Purmerend Centrum en de binnenstad wordt heringericht en de bewegwijzering wordt verbeterd. Daarnaast wordt de looproute langs de Waterlandlaan richting het station verbeterd.

Fietsen



Ambitie

De fiets is na lopen de belangrijkste manier van verplaatsen in het gebied en de belangrijkste manier van verplaatsen van/naar de rest van de stad. Directe, aantrekkelijke en sociaal veilige fietsroutes verbinden Waterlandkwartier met de rest van de stad én met de regio.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
F1	Een hoogwaardig fijnmazig fietsnetwerk in het Waterlandkwartier verbindt woningen, OV-haltes, voorzieningen en het stationsgebied, met goede oriëntatie en brede, vrijliggende en (sociaal) veilige fietspaden.	R: Lokale fietsverbindingen sluiten aan op het hoofdfietsnet, met een omrijdfactor van maximaal 1,4 gerekend vanaf de voordeur. R: De fietsaansluiting Purmerweg-Waterlandlaan wordt verbeterd en een fietspad langs het spoor tussen het station en Waterlandlaan/Purmerweg (oostzijde) wordt aangelegd. W: Maximaal 500 meter omreistijd voor fietsers als gevolg van 'missing links' bij barrières als spoor/waterwegen.
F2	Waterlandkwartier is met comfortabele, duidelijke en directe fietsroute verbonden met de regionale snelfietsroutes, de binnenstad, het Dijklander Ziekenhuis en het Leeghwaterpark.	R: Fietsstructuren vanuit de gehele stad komen samen in het Waterlandkwartier. Missende schakels worden toegevoegd aan het fietsnetwerk. W: Alle doorgaande fietsroutes zijn bij voorkeur vrijliggend of ingericht als fietsstraat.
F3	Vrijliggende fietspaden voldoen aan de eisen van de Ontwerpwijzer fietsverkeer van CROW. De minimale breedte van een tweerichtingenfietspad op een hoofdfietsroute is 4 meter. De minimale breedte voor overige fietsverbindingen is 3,5 meter.	R: Voetgangers- en fietstunnels zijn sociaalveilig ingericht. Dit betekent op korte termijn een kwalitatieve verbetering van de spoortunnel op de Waterlandlaan/Purmersteenweg.
F4	Voldoende opstelruimte voor fietsers op kruispunten met verkeerslichten op de routes van/naar Waterlandkwartier.	
F5	Inpandige fietsenstallingen in nieuwbouwblokken voldoen aan de eisen en normeringen van de Purmerendse bouwbrief.	R: Van de fietsparkeerplaatsen moet minstens 20% geschikt zijn voor speciale fietsen (e-bikes, cargobikes, fietsen met mandjes, e-scooter) en voorzien van laadplekken.
F6	Beperkte ruimte voor fietsparkeren in de openbare ruimte om te zorgen voor verblijfskwaliteit en groenvoorzieningen.	R: Fietsparkeren op straat is alleen toegestaan voor kortparkeren van bezoekers van woningen of voorzieningen, op daarvoor ingerichte locaties (parkeervakken verspreidt over de wijk). W: Fietsenstallingen bij publieke voorzieningen en OV-haltes zijn bij voorkeur inpandig.
F7	Fietsenstallingen bij publieke voorzieningen, station Purmerend Centrum en OV-haltes zijn direct bereikbaar vanaf het fietspad, liggen op loopafstand en voorzien van voldoende stallingscapaciteit voor verschillende typen fietsen (stadsfiets, e-bike, scooter) om te voldoen aan de toekomstige vraag.	
F8	Bij station Purmerend Centrum is een grote inpandige fietsenstalling aanwezig (eindsituatie).	

Openbaar vervoer



Ambitie

Trein: Station Purmerend op lange termijn via IC-verbinding met de regio verbinden om meer snelle en comfortabele alternatieven te bieden op de auto.

Bus/HOV: Waterlandkwartier is met betaalbaar hoogfrequent openbaar busvervoer verbonden met de regio en vormt daarmee een volwaardig alternatief voor de auto.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
O1	Station Purmerend Centrum wordt een regionaal OV-knooppunt waarbij je eenvoudig kan overstappen tussen trein, bus, deelmobiliteit en eigen fiets.	W: Station Purmerend Centrum wordt een Intercitystation (eindsituatie). W: De sprinterfrequentie tussen Amsterdam en Purmerend wordt verhoogd van 2x/u naar 4x/u. W: Waterlandkwartier heeft hoogfrequente OV-verbindingen met Amsterdam CS, Amsterdam-Noord, -Zuidoost en -Sloterdijk. W: De directe busverbinding met Amsterdam-Noord en Amsterdam Centraal Station rijdt door het Waterlandkwartier en via station Purmerend Centrum. W: In de nieuwe busconcessie inzetten op goede busverbindingen vanaf Waterlandkwartier naar het centrum en nieuwe uitleglocaties (eindsituatie). R: Ruimtereservering van een keerspoor om een extra Sprinter-dienst op de Hoornse Lijn in de toekomst mogelijk te kunnen maken. R: Waterlandkwartier is zeven dagen per week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat te bereiken met hoogfrequent busvervoer (minimaal vier keer per uur).
O2	Station Purmerend Centrum is een multifunctionele en aantrekkelijke verblijfslocatie die voorziet in de behoeften van reizigers.	W: Op het station worden duidelijke voorzieningen voor toeristen, zoals fietsverhuur, infopunt en horeca, aangeboden als sprake is van een sluitende business case (eindsituatie).
O3	De OV-haltes in Waterlandkwartier zijn zichtbaar vanuit het ontwikkelgebied door heldere loop- en zichtlijnen (eindsituatie) .	
O4	Alle OV-haltes zijn toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking.	
O5	Publieke voorzieningen bevinden zich op loopafstand (maximaal 10 minuten lopen) van station Purmerend Centrum.	R: Station Purmerend Centrum is bereikbaar via doorgaande loop- en fietsroutes. R: Duidelijke loop- en fietsroutes verbinden station Purmerend Centrum met de binnenstad.

MaaS, deelmobiliteit en mobiliteitshubs



Ambitie

Deelauto en deelbakfiets: Deelauto en deelbakfiets vormen een betaalbaar en gelijkwaardig alternatief voor de eigen auto. Het aanbod staat op prominente en zichtlocaties in het gebied.

Overige vormen van deelmobiliteit: Een mix van betaalbare deelmobiliteit wordt aangeboden op meerdere centrale punten in het gebied gericht op het vervangen van autobezit en (binnenstedelijke) autoritten.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
M1	Het aanbod deelmobiliteit in Purmerend/Waterlandkwartier is flexibel/aanpasbaar, inspeland op veranderende marktomstandigheden en mobiliteitsbehoeften.	R: De gemeente faciliteert het publiek-toegankelijke aanbod van deelmobiliteit in Waterlandkwartier met vergunningen met deelmobiliteitsaanbieders. R: De opschaling van deelmobiliteit in Purmerend/Waterlandkwartier moet ondersteunend zijn aan de regionale ambities en opgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking. W: Waterlandkwartier biedt ruimte voor experimenteren met nieuwe deelmobiliteit/MaaS-concepten. W: In Waterlandkwartier wordt ruimte geboden aan (de ontwikkeling van) coöperatieve deelmobiliteitsconcepten.
M2	Een mix van betaalbare deelmobiliteit wordt aangeboden gericht op het vervangen van autobezit en (binnenstedelijke) autoritten. In eerste instantie worden elektrische deelauto's, elektrische deelbakfietsen, (elektrische) deelfietsen en elektrische scooters aangeboden.	R: In het kader van inclusiviteit dient de betaalbaarheid van het aanbod deelmobiliteit voor alle doelgroepen te worden onderbouwd. R: Een reductieregeling in parkeerbeleid wordt toegepast bij de inzet van deelmobiliteit. Het aanbod deelmobiliteit staat daarmee in verhouding tot de reductie van privé parkeren.
M3	Deelauto's zijn aanwezig in elke parkeervoorziening op vaste standplaatsen.	R: Deelauto's parkeren in de mobiliteitshubs en zijn door kentekenherkenning geen parkeerkosten verschuldigd aan de parkeerexploitant.
M5	Deelmobiliteit mag niet te leiden tot overlast in de openbare ruimte. Deelscooters en (elektrische) deel(bak)fietsen zijn aanwezig op enkele daarvoor aangewezen centrale publiek-toegankelijke locaties (hubs).	
M6	Bij station Purmerend Centrum worden deelfietsen en deelscooters aangeboden om het natransport (last-mile) te faciliteren. Dit geldt ook voor het OV-fiets aanbod op station Purmerend.	
M7	Alle deelmobiliteit in Waterlandkwartier is interoperabel, zodat gebruikers eenvoudig kunnen plannen, reserveren en betalen via MaaS-apps.	R: Aanbieders van deelmobiliteit dienen aan te sluiten bij tenminste twee landelijke MaaS-apps. W: In Waterlandkwartier worden bestaande MaaS-apps gepromoot, waarmee alle deelmobiliteit kan worden gereserveerd en gebruikt.

Auto, parkeren en (smart)infra



Ambitie

De openbare ruimte van waterlandkwartier is grotendeels autovrij. De auto-afhankelijkheid is laag, parkeren gebeurt inpandig (uit het zicht) en de parkeernorm is progressief.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
A1	In Waterlandkwartier geldt een parkeernorm die tegemoet komt aan de hoge ambitie die gesteld is. De norm is passend/vindt aansluiting bij centrumgebied of in het geval van voorzieningen en kantoren; voetgangerszone.	R: Bewoners van nieuwe woningen parkeren inpandig. R: Er wordt maximaal ingezet op dubbelgebruik met andere functies, conform regulering dubbelgebruik op basis van aanwezigheidspercentages.
A2	In Waterlandkwartier geldt gereguleerd parkeren (vergunning/betaald) om autogebruik en autobezit te verminderen.	R: De zone voor gereguleerd parkeren in Purmerend wordt uitgebreid.
A3	Parkeren vindt plaats in geclusterde parkeervoorzieningen op loopafstand van woningen en voorzieningen.	R: Het opvangen van de auto's als bestemmingsverkeer (bezoekers) vindt plaats bij de entrees van het gebied in centrale collectieve parkeervoorzieningen, mits ruimtelijk inpasbaar. R: Parkeren wordt zoveel mogelijk geclusterd in centrale ondergrondse parkeergarages of bovengrondse parkeergebouwen om parkeren zo veel mogelijk uit de openbare ruimte te halen en verharding in straten tot een minimum te beperken. R: Parkeervoorzieningen zijn op loopafstand van woningen en voorzieningen bereikbaar.
A4	Parkeeroverlast in het Waterlandkwartier en omliggende wijken wordt zo veel mogelijk voorkomen.	R: Nieuwe bewoners van Waterlandkwartier maken gebruik van gebouwde parkeervoorzieningen en hebben geen recht op een parkeervergunning voor parkeren in de openbare ruimte. R: Invoering parkeerregulering omliggende wijken n.a.v. monitoring extra parkeerdruk (waterbedeffect).
A5	Voorzieningen zijn te voet goed bereikbaar vanuit parkeergarages in het gebied.	R: Parkeergarages zijn middels looproutes verbonden met (eind)bestemmingen.
A6	Parkeren in de openbare ruimte is alleen beschikbaar voor laden en lossen (logistiek/bezorgdiensten) en hulpdiensten (eindsituatie).	R: Bestaande parkeerplekken op maaiveld worden stapsgewijs vervangen door inpandige parkeerplekken.
A7	Parkeercapaciteit in de mobiliteitshubs is beschikbaar voor bewoners van en bezoekers/gebruikers in het Waterlandkwartier. Bewoners parkeren met een vergunning, bezoekers aan de voorzieningen betalen een parkeertarief, bezoek van bewoners betalen een gereduceerd tarief.	W: Dubbelgebruik van parkeerplekken in de mobiliteitshubs (met uitzondering van de plekken voor deelauto's) wordt op een slimme manier gestimuleerd zodat er meer verblijfsruimte overblijft.

Auto, parkeren en (smart)infra

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
A8	De openbare ruimte van Waterlandkwartier is grotendeels autovrij.	R: Waterlandkwartier is alleen per auto bereikbaar voor bestemmingsverkeer. W: Extra autoverkeer van en naar het gebied wordt niet gefaciliteerd middels capaciteitsuitbereidingen. De haalbaarheid hiervan dient te worden onderzocht (netwerkstudie), in samenhang met verkeersmanagementmaatregelen.
A9	Het Waterlandkwartier is autoluw. De locaties binnen het plangebied waar de auto aanwezig is (buiten de doorgaande structuur van de Waterlandlaan en mogelijk Weteringstraat) bestaan uit erftoegangswegen met een snelheidsregime van 15 of 30 km/uur.	W: Waterlandkwartier kent twee ontsluitingen voor voor bestemmingsverkeer die niet op elkaar aangesloten zijn om te voorkomen dat verkeer door het Waterlandkwartier rijdt.
A10	Alle autovrije en autoluwe gebieden zijn toegankelijk voor nood- en hulpdiensten.	
A11		W: De Waterlandlaan is in de eindsituatie niet langer een doorgaande route voor autoverkeer, maar alleen een verbindingsweg met het centrum. De haalbaarheid hiervan dient te worden onderzocht (netwerkstudie), in samenhang met verkeersmanagementmaatregelen.
A12	Via dynamische parkeerverwijssystemen (VRIJ/VOL) op omliggende infrastructuur is de huidige beschikbaarheid in de mobiliteitshubs af te lezen om zoekverkeer te voorkomen.	

Logistiek



Ambitie

Het aantal logistieke bewegingen in Waterlandkwartier wordt verminderd om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
L1	Pakketten worden bij voorkeur bezorgd en afgehaald bij publiek-toegankelijke pakketwanden op mobiliteitshubs, bij winkels en op station Purmerend Centrum.	R: Uitwerking dient aan te sluiten bij de visie logistiek hubs en handelingsperspectief voor overheden (VRA) dat in de maak is.
L2	Bevoorrading en ophalen van afval van winkels, horeca en bedrijven vindt plaats buiten de ochtendspits (7:00 - 9:00) en avondspits (16:00 - 19:00).	
L3	Laad- en losplekken voor pakketbezorging worden op straat gerealiseerd waar nodig.	W: Op laad- en losplekken wordt rekening gehouden met toekomstige realisatie van laadinfrastructuur om elektrische trucks te laden.
L4	In Waterlandkwartier geldt een milieuzone die alleen toegankelijk is voor dieselvrachtwagens met minimaal emissieklasse 6 of zoals voorgeschreven door de op dat moment vigerende norm.	
L5	De Laan der Continenten/Aziëlaan, Jaagweg en Gorslaan worden gebruikt als logistieke corridor voor doorgaande logistiek, zodat de logistieke belasting op de Waterlandlaan geminimaliseerd wordt.	
L6		W: De gemeente onderzoekt of bouwlogistiek over water (De Where) kan worden gerealiseerd om het aantal verplaatsingen over de weg te beperken.
L7		W: Inzet van (tijdelijke) bouw hubs om tijdens de realisatie van het ontwikkelgebied het aantal (vracht)verplaatsingen en de uitstoot te verminderen.
L8		W: Logistieke hubs aan de rand van de stad worden ingezet, om het aantal en de omvang van logistieke bewegingen in het Waterlandkwartier te beperken. In combinatie met de inzet van kleine, schone, stille en veilige voertuigen naar en in het gebied, inclusief nieuwe vormen van goederenvervoer zoals Licht Elektrische Vracht Voertuigen en vracht(bak)fietsen. W: Voor partijen die niet zero emissie kunnen leveren is er de mogelijkheid om goederen af te geven bij een logistieke hub die goederen op gebiedsniveau (zoals centrum) herdistribueert.

Zero emissie & laadinfrastructuur



Ambitie

Het gebruik van zero emissie vervoermiddelen wordt gestimuleerd om de uitstoot van mobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Alle deelmobiliteit, OV en logistiek is zero emissie.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
Z1	Minimaal 20% van de publieke parkeerplekken in Waterlandkwartier is voorzien van een laadpunt.	
Z2	Alle private parkeerplekken bij nieuwbouw van woningen zijn voorbereid op toekomstige installatie van laadpunten. Alle private parkeervakken bij woningbouw met meer dan 10 parkeervakken zijn voorzien van loze leidingen.	
Z3	In Waterlandkwartier geldt een milieuzone waarmee vervuilende vracht- en personenvoertuigen worden geweerd.	W: Het openbaar vervoer in het gebied is volledig uitstootvrij (eindsituatie). W: De milieuzone wordt in de toekomst aangescherpt tot een zero-emissie zone.
Z4	Alle aangeboden deelvervoermiddelen (deelauto's en deelscooters) zijn volledig uitstootvrij.	
Z5	Station-based elektrische deelauto's hebben een gereserveerde plek met een laadpunt.	
Z6	Piekbelasting van elektriciteitsnet wordt beperkt door en bidirectionele laadinfrastructuur en een Smart Charging eis.	R: Er wordt ruimte geboden voor innovatie en co-creatie/samenwerking met marktpartijen voor koppeling tussen opwek lokale energie, opslag en duurzame mobiliteit.

Datadelen & digitalisering



Ambitie

Bestaande slimme mobiliteits- en datatoepassingen worden gebruikt als ondersteuning voor de mobiliteitstransitie in Waterlandkwartier.

ID	Eisen	Wensen & Randvoorwaarden (W & R)
D1	Real-time en geïndividualiseerde informatie over aanbod deelmobiliteit en OV en beschikbaarheid van fietsenstallingen en autoparkeerplaatsen.	R: Gebruik van landelijke datastandaarden en voldoen aan AVG.
D2	Gebruikers- en verkeersdata worden door de Gemeente Purmerend gebruikt voor monitoring en sturing van mobiliteitsbeleid in het gebied.	
D3	Aanbieders van deelmobiliteit stellen hun gebruiksdata beschikbaar via het dashboard deelmobiliteit van CROW.	R: Gemeente neemt afspraken over data-dalen op in haar deelmobiliteitsbeleid/vergunningen.
D5	Real-time informatie over parkeren voor auto's op parkeerverwijssystemen op doorgaande autoroutes om beschikbare capaciteit beter te benutten.	

5. Beleidsanalyse

Analyse van het mobiliteitsbeleid

Vanaf dit hoofdstuk volgt de onderbouwing voor gemaakte keuzes. Dit hoofdstuk gaat in op de beleidsanalyse.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

Voor het Waterlandkwartier is de visie vastgelegd in het Masterplan Waterlandkwartier en Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandkwartier. Aanvullend schetsen de Visie op mobiliteit 2040 en Verkeersplan Purmerend 2040 stadsbrede ambities. Dit vormt gezamenlijk de visie voor het gebied en het vertrekpunt voor dit MPvE. Uit de analyse komt naar voren dat voor de thema's *nabijheid*, *actieve mobiliteit*, *openbaar vervoer* en *auto, parkeren en (smart)infra* concrete ambities terugkomen, terwijl de thema's *logistiek*, *zero emissie & laadinfrastructuur* en *datadelen en digitalisering* nog een nadere uitwerking nodig hebben.



5. Beleidsanalyse

De visie en uitgangspunten voor mobiliteit in Purmerend zijn vastgelegd in de beleidsdocumenten Visie Mobiliteit 2040 en Verkeerplan 2040. Aanvullend daarop is voor het Waterlandkwartier de visie voor mobiliteit vastgelegd in het Masterplan Waterlandkwartier en Gebiedsvisie Stationsgebied en Waterlandkwartier. Uit deze beleidsdocumenten komen uitgangspunten naar voren op de verschillende mobiliteitsthema's. Dezelfde indeling van mobiliteitsthema's uit de Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility is aangehouden om gemakkelijker de stap te kunnen maken naar de ambities op de verschillende thema's.

In de tabel hiernaast is terug te zien in hoeverre de ambities op de verschillende thema's terugkomen in de betreffende beleidsdocumenten. Hieruit komt naar voren dat op gemeentelijk niveau ambities worden benoemd voor de thema's *nabijheid* en *auto, parkeren en (smart)infra*. Voor de andere thema's zijn in de *Visie op mobiliteit 2040* en *Verkeersplan Purmerend 2040* in mindere mate ambities geformuleerd. Opgemerkt moet worden dat parallel aan dit proces wordt gewerkt aan het actualiseren van het Mobiliteitsplan voor Purmerend.

Op gebiedsniveau zijn voor het plangebied concrete ambities benoemd op de thema's *nabijheid*, *actieve mobiliteit*, *openbaar vervoer* en *auto, parkeren en (smart)infra*. Voor *MaaS, deelmobiliteits en mobiliteitshubs* zijn in beperktere mate ambities geformuleerd. Voor de thema's *logistiek*, *zero emissie & laadinfrastructuur* en *datadelen en digitalisering* zijn zowel op gemeentelijk als gebiedsniveau weinig tot geen ambities geformuleerd.

	Visie op mobiliteit 2040	Verkeersplan Purmerend 2040	Masterplan Waterlandkwartier	Gebiedsvisie Stationsgebied / Waterlandkwartier
Ambitie benoemd				
Ambitie beperkt benoemd				
Geen ambitie benoemd				
Nabijheid				
Actieve mobiliteit				
Openbaar Vervoer				
MaaS, Deelmobiliteit en mobiliteitshubs				
Auto, parkeren en (smart)infra				
Logistiek				
Zero emissie & laadinfrastructuur				
Datadelen en digitalisering				

De volgende uitgangspunten op het gebied van de mobiliteitsthema's komen naar voren in de beleidsdocumenten:



Nabijheid van voorzieningen & arbeidsplaatsen

Waterlandkwartier wordt een rijk en levendig gebied waar wonen, werken en recreëren samenvallen. Er wordt ingezet op behoud, versterking en vernieuwing van voorzieningen voor alle doelgroepen. Alle dagelijkse voorzieningen in Waterlandkwartier bevinden zich op maximaal 10 minuten loopafstand. Het gebied wordt een culturele hotspot en is een vestigingsplaats voor Purmerendse bedrijven en nieuwkomers.



Actieve mobiliteit

Waterlandkwartier wordt een aantrekkelijke, levendige en groene wijk waarin de voetganger en fietser centraal staan. De focus van de mobiliteitsstrategie is gebaseerd op het STOMP-principe met prioriteit voor lopen en fietsen. Er komt meer ruimte voor voetganger en fiets op de Waterlandlaan en in het stationsgebied. Het autoverkeer wordt verminderd en de vrijkomende ruimte wordt benut voor langzaam verkeer, meer groene ontmoetingsplekken en een betere openbare ruimte. In het gebied wordt meer aandacht besteed aan de inrichting en gebruik voor recreatief verblijf en langzaam verkeer om bewoners een kans te geven gezond te verplaatsen en een gezonde levensstijl te ontwikkelen. Het station is bereikbaar en toegankelijk voor iedereen, ook voor mindervaliden.



Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt in de breedste zin verbeterd om de concurrentiepositie t.o.v. de auto te verbeteren. Het station Purmerend Centrum verandert in een multimodaal knooppunt. De verdichtingsopgaven vinden nabij het knooppunt plaats. Het knooppunt wordt een ontmoetingsplek.



MaaS, deelmobiliteit en mobiliteitshubs

In Purmerend en Waterlandkwartier wordt ingezet op het faciliteren en stimuleren van het gebruik van deelauto's. Met de OV-knoop Purmerend Centrum kan deelmobiliteit optimaal worden gebruikt om bewoners/bezoekers minder afhankelijk te maken van autobezit. In de beleidsdocumenten komt nog niet terug hoe en welke vormen van deelmobiliteit in Waterlandkwartier terugkomen.



Auto, parkeren en (smart)infra

In Waterlandkwartier is de auto te gast. Er is sprake van een beperkt autobezit en geringe autoafhankelijkheid van bewoners, gebruikers en bezoekers van het gebied. De parkeernormen kunnen sterk worden verlaagd dankzij knooppuntontwikkeling rondom het station en de mobiliteitsstrategie.



Andere mobiliteitsthema's

In de beleidsdocumenten komen weinig uitgangspunten terug op het gebied van mobiliteitsthema's *logistiek, zero emissie & laadinfrastructuur en datadelen en digitalisering*. In het gebied wordt ingezet op innovatie op het vlak van logistiek en afvalinzameling, plaatsen van voldoende laadinfrastructuur en de verbinding zoeken met E-sports op De Koog zodat synergie tussen beide gebieden ontstaat. Het is echter onduidelijk hoe de verdere uitwerking hiervan plaatsvindt.



Bron: Masterplan Waterlandkwartier Purmerend (Bura Urbanism)

6. Gebiedsanalyse

Analyse van het gebied

In dit hoofdstuk volgt een analyse van het gebied Waterlandkwartier. We gaan in op de ligging van het gebied, het bestaande gebied en belangrijke woon-werkrelaties voor het gebied.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

Het gebied Waterlandkwartier ligt in het midden van Purmerend ten oosten van de spoorlijn Amsterdam-Hoorn. Het gebied ligt ingeklemd tussen de Where aan de noordzijde, de Gorslaan aan de oostzijde en de Boezemstraat, Kilstraat en het Beatrixplein aan de zuidzijde. Ondanks de ligging bij het station Purmerend Centrum is de auto op dit moment dominant in het gebied. Het Waterlandkwartier is een belangrijke werklocatie. Ruim 60% van de kantoorruimte in Purmerend bevindt zich in het gebied.



6. Gebietsanalyse

Ligging van het plangebied

Het Waterlandkwartier bevindt zich zowel ten noorden als zuiden van de Waterlandlaan op loopafstand van de binnenstad van Purmerend. Station Purmerend Centrum is gelegen aan de rand van de westzijde van het plangebied. Het gebied wordt verder begrensd door de Purmerweg en de Where aan de noordzijde, de Gorslaan aan de oostzijde en de Boezemstraat, Kilstraat en het Beatrixplein aan de zuidzijde (zie onderstaande afbeelding).

De binnenstad van Purmerend is op circa 600 meter loopafstand van station Purmerend Centrum gelegen. De relatie tussen de binnenstad en het plangebied is op dit moment echter nog onvoldoende. Zoals vastgelegd in de Gebiedsvisie vormt de Waterlandlaan in de toekomst de verbindende schakel tussen het stationsgebied en de binnenstad.

Huidige situatie Waterlandkwartier

Waterlandkwartier is op dit moment een gefragmenteerd gebied zonder sterke en eigen identiteit, zowel voor de programmatische invulling als de ruimtelijke kwaliteit. Het gebied kenmerkt zich door veel parkeren op straat, achterkanten van percelen zijn aangesloten aan de straatzijde, weinig groen, veel steen in de openbare ruimte en een drukke Waterlandlaan.

Verschillende functies zijn in het Waterlandkwartier aanwezig, waaronder woningen, werkgelegenheid en voorzieningen. Ruim 60% van de beschikbare kantoorruimte in Purmerend is gelegen in het Waterlandkwartier. Tevens heeft het gebied een bioscoop, muziekschool en verschillende supermarkten. In onderstaande afbeelding zijn de verschillende voorzieningen weergegeven die nu in het Waterlandkwartier aanwezig zijn.



Ligging plangebied (Masterplan Waterlandkwartier)



Huidige ligging voorzieningen



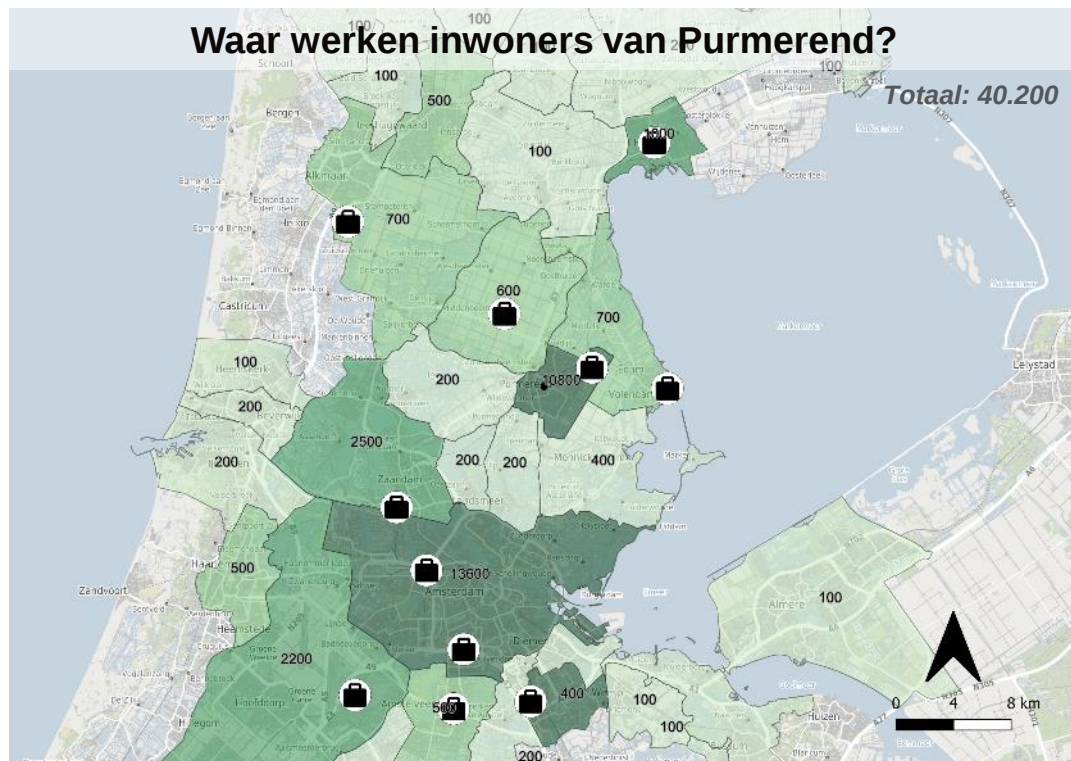
Straatbeelden huidige situatie

Sterke woon-werkpendel richting Amsterdam

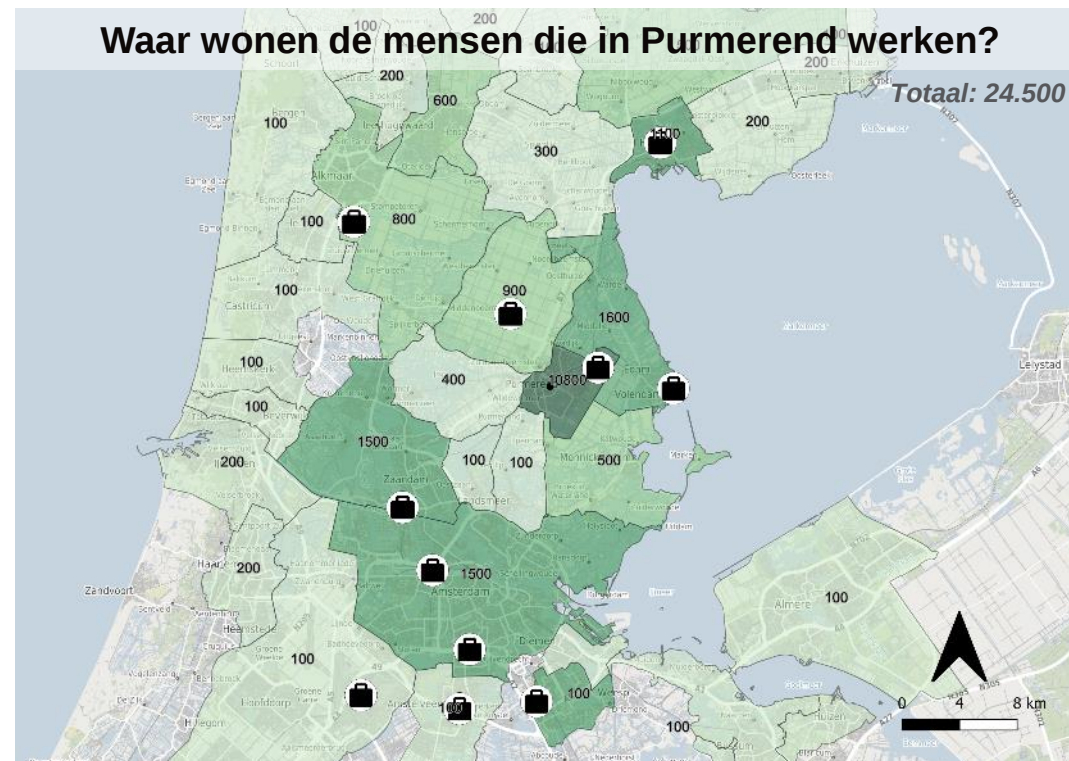
Purmerend kende in 2019 ruim 40.000 werkende inwoners. Hiervan werken circa 10.800 mensen in eigen stad. Dit betekent dat circa 30.000 inwoners dagelijks vanuit Purmerend vertrekken naar hun werk. De belangrijke werkgemeenten en bestemmingen van Purmerenders zijn afgebeeld in onderstaand figuur. Hieruit komt naar voren dat er meer inwoners van Purmerend in Amsterdam werken dan in de eigen stad. Dit duidt op een sterke woon-werkpendel richting Amsterdam. Andere belangrijke werkgemeenten zijn Zaanstad (ca. 2.500), Haarlemmermeer (ca. 2.200) en Hoorn (ca. 1.000). Het is niet bekend hoe Purmerenders naar deze locaties reizen.

Woon-werkpendel richting Purmerend

Ruim 24.000 mensen werken in Purmerend, waarvan 10.800 mensen die in Purmerend wonen en werken. Dit resulteert in circa 13.000 werkenden van buiten Purmerend. Purmerend is met name een belangrijke werkbestemming voor inwoners van Edam-Volendam (ca. 1.600), Amsterdam (ca. 1.500), Zaanstad (ca. 1.500) en Hoorn (ca. 1.100). Ruim 60% van de kantoorruimte in Purmerend bevindt zich in het Waterlandkwartier. Het Waterlandkwartier is dus een belangrijke werklocatie in Purmerend. Een goede bereikbaarheid vanuit de genoemde woongemeenten is dus essentieel.



Werklocaties inwoners van Purmerend (data van CBS)



Woonlocaties werknemers in Purmerend (data van CBS)

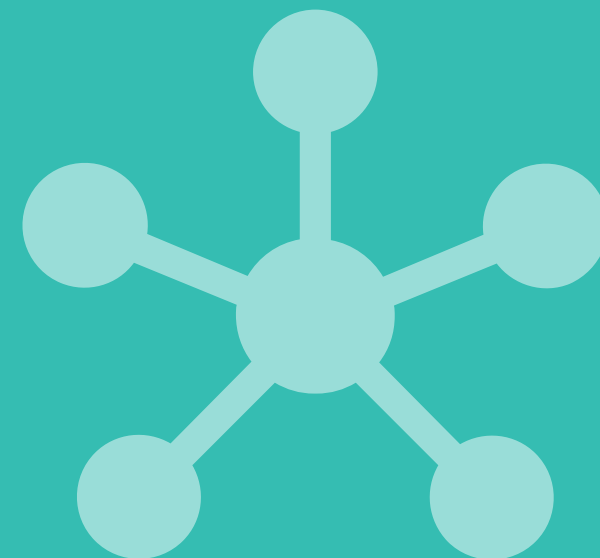
7. Netwerkanalyse

Analyse van het omliggende mobiliteitsnetwerk

Dit hoofdstuk richt zich op een analyse van de bereikbaarheid van het gebied met verschillende modaliteiten.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

De inzet op duurzame en actieve modaliteiten is nodig om de autodominantie in het gebied en druk op het autonetwerk te verminderen. De elektrische fiets en OV bieden kansen voor regionale woon-werkritten.



7. Netwerkanalyse

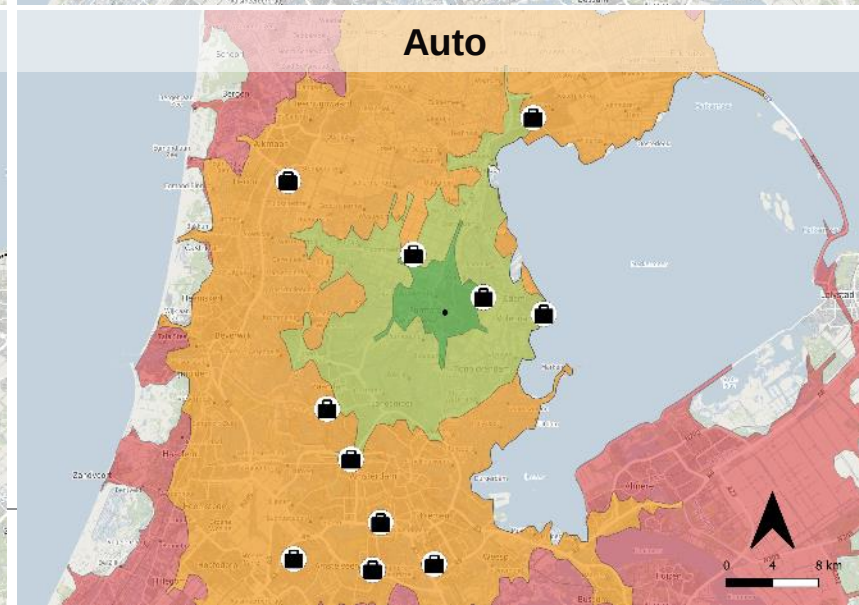
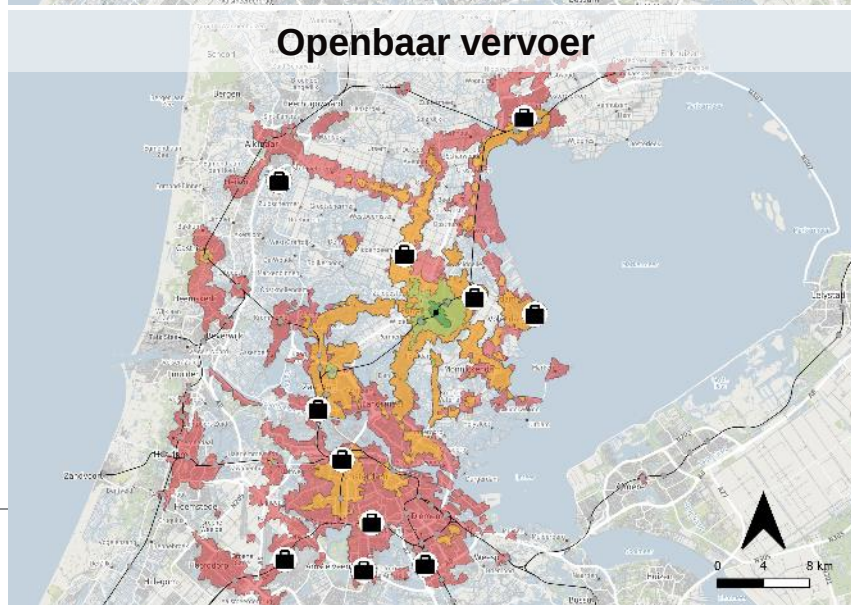
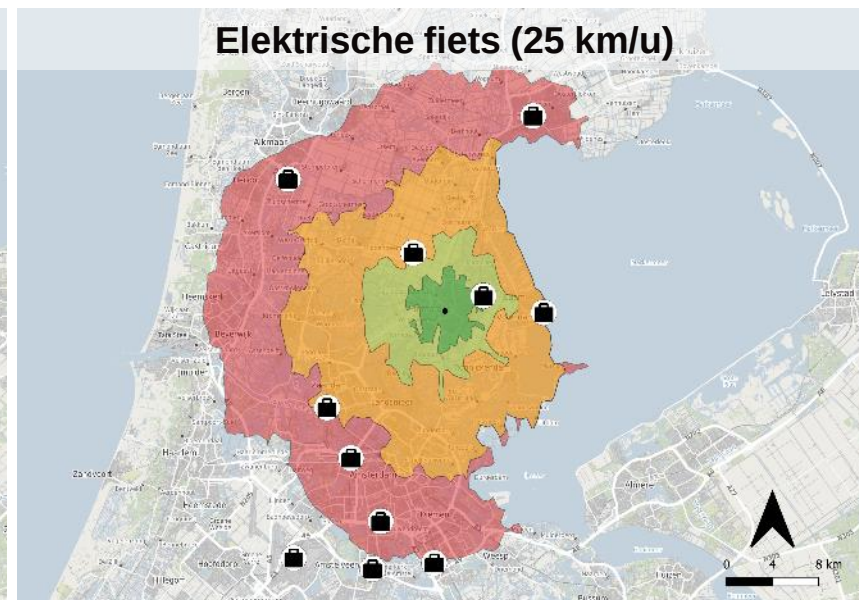
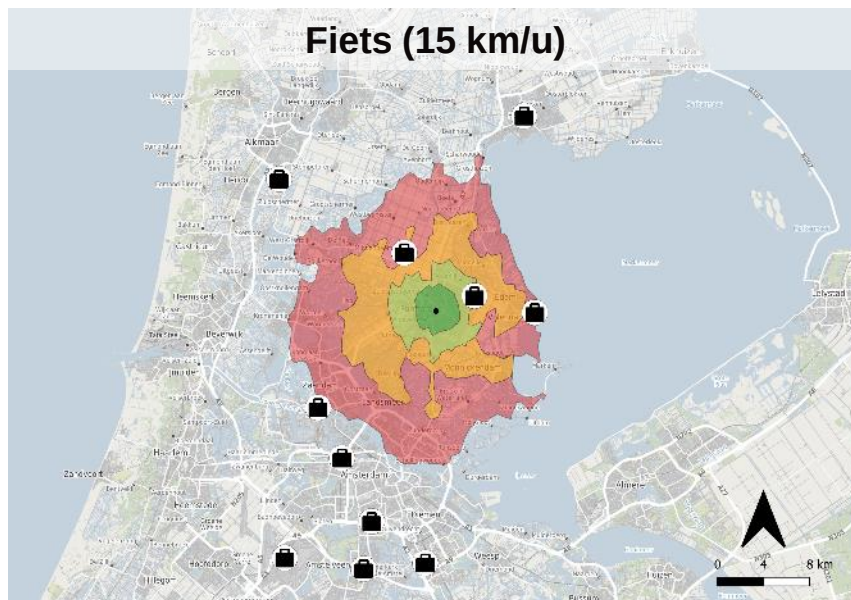
Reistijdisochronen fiets, e-bike, OV en auto



Voor het Waterlandkwartier is het gebied in kaart gebracht dat men binnen 10, 20, 40 en 60 minuten met verschillende vervoermiddelen kan bereiken. De bereikbaarheid van het gebied en de kwaliteit van het bestaande netwerk worden hiermee getoetst.

De potentie voor de elektrische fiets is groot. Amsterdam-Noord en Zaanstad zijn binnen 40 minuten te bereiken, terwijl een groot deel van de belangrijke werkbestemmingen binnen 60 minuten fietsen te bereiken is. In vergelijking met de (elektrische) fiets is de OV-bereikbaarheid een stuk minder fijnmazig. Belangrijke werkbestemmingen zijn echter wel binnen een uur bereikbaar. De auto is het meest dominante vervoermiddel. Alle belangrijke werkbestemmingen in de omgeving zijn binnen 40 minuten bereikbaar.

Deze analyse betreft een theoretische benadering van de reistijden vanaf station Purmerend Centrum en geeft een indruk van de bereikbaarheid met de verschillende vervoermiddelen. Voor de fiets en de elektrische fiets is uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 15 km/u en 25 km/u. Voor het openbaar vervoer is uitgegaan van een vertrektijd op dinsdagochtend tussen 8 en 10 uur. Voor de auto is uitgegaan van een filevrije situatie. Tijd die kost om een parkeerplek te vinden is niet meegenomen. Dit betekent dat de autobereikbaarheid tijdens de spits iets minder dominant is.



Zonder maatregelen loopt autoverkeersnetwerk vast

Voor het Verkeersplan Purmerend 2040 zijn een laag woningbouwscenario (circa 4.000 woningen) en een hoog woningbouwscenario (circa 8.000 woningen) doorgerekend. In het lage woningbouwscenario is het druk, ontstaan wachtrijen, maar kan autoverkeer op een acceptabele manier worden afgewikkeld. Het hoge woningbouwscenario leidt echter tot aanzienlijke knelpunten, zoals weergegeven in onderstaande afbeelding. De achtergrondkaart geeft een indicatie van de grootte van de verkeersstromen (mvt/etmaal). Rondom het Waterlandkwartier ontstaan knelpunten op de route over de Gorslaan en de route over de Waterlandlaan langs de binnenstad. Dit toont aan dat zonder aanvullende maatregelen het verkeersnetwerk in Purmerend vastloopt met de bouw van ca. 8000 woningen. Purmerend gaat echter uit van de bouw van ca. 10.000 woningen tot 2030. De locatie van deze woningen was bij het vaststellen van het Verkeersplan nog niet bekend en kon daarom niet worden doorgerekend. Bij de bouw van 10.000 woningen nemen de knelpunten in het verkeersnetwerk verder toe en ontstaan mogelijk nieuwe knelpunten. Dit geeft aan dat het essentieel is om bij nieuwe woningbouwontwikkelingen zoals het Waterlandkwartier in te zetten op actieve en duurzame vormen van mobiliteit.

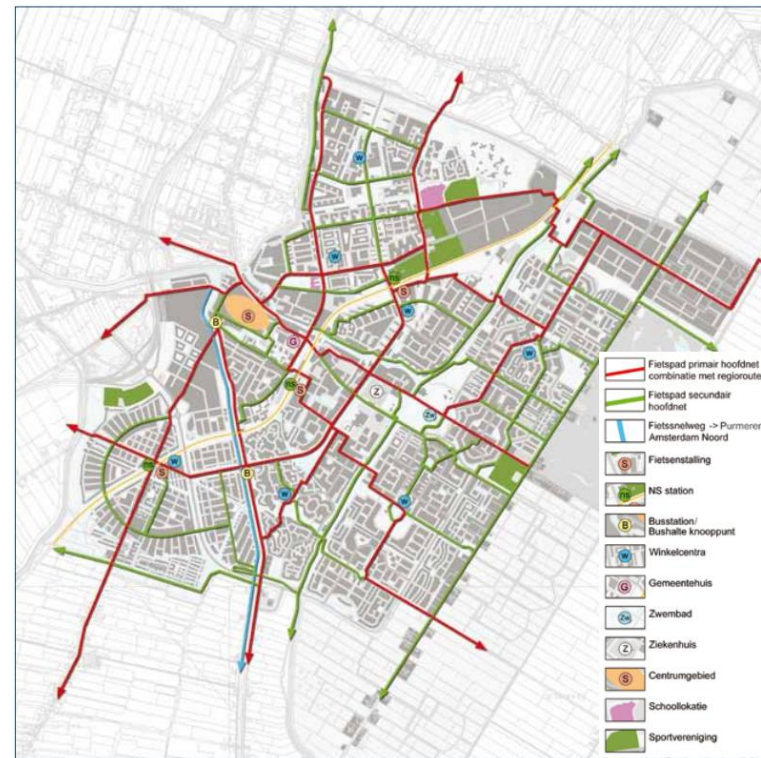


Verkeersknelpunten auto

- Binnenstad
- Toe- en afritten A7
- Weidevenne
- Gorslaan
- Purmer-Zuid – N244

Fietsnetwerk met focus op noord-zuidverbindingen

Het vrijliggende fietsnetwerk in Purmerend kenmerkt zich door de vele noord-zuid verbindingen. Deze verbindingen liggen hoofdzakelijk langs doorgaande autoroutes zoals de Jaagweg en de Gorslaan. Aanvullend daarop bestaan enkele directe fietsroutes tussen woonwijken zoals de routes tussen Weidevenne en de binnenstad via de Melkweg. Het huidige fietsnetwerk met veel noord-zuidverbindingen biedt met name potentie voor fietsverplaatsingen van en naar Amsterdam. Met de elektrische fiets is Amsterdam-Noord binnen 40 minuten fietsen te bereiken. Er bestaan echter weinig oost-west verbindingen en het aantal directe fietsroutes zoals de Melkweg is beperkt. De binnenstedelijke fietsbereikbaarheid is vanwege het gebrek aan directe routes een belangrijk aandachtspunt. Het stationsgebied van Purmerend is met een vrijliggend fietspad aangesloten op de Gorslaan en omsloten door fietspaden op de Waterlandlaan en Gorslaan. Directe fietsroutes door het hele gebied en (directe) verbindingen met andere woonwijken ontbreken echter. Daarnaast vormt de spoorverbinding tussen Zaandam en Hoorn een belangrijke barrière.



Streefbeeld fietsnetwerk 2015 (bron: Beleidsplan fiets, 2010-2015)

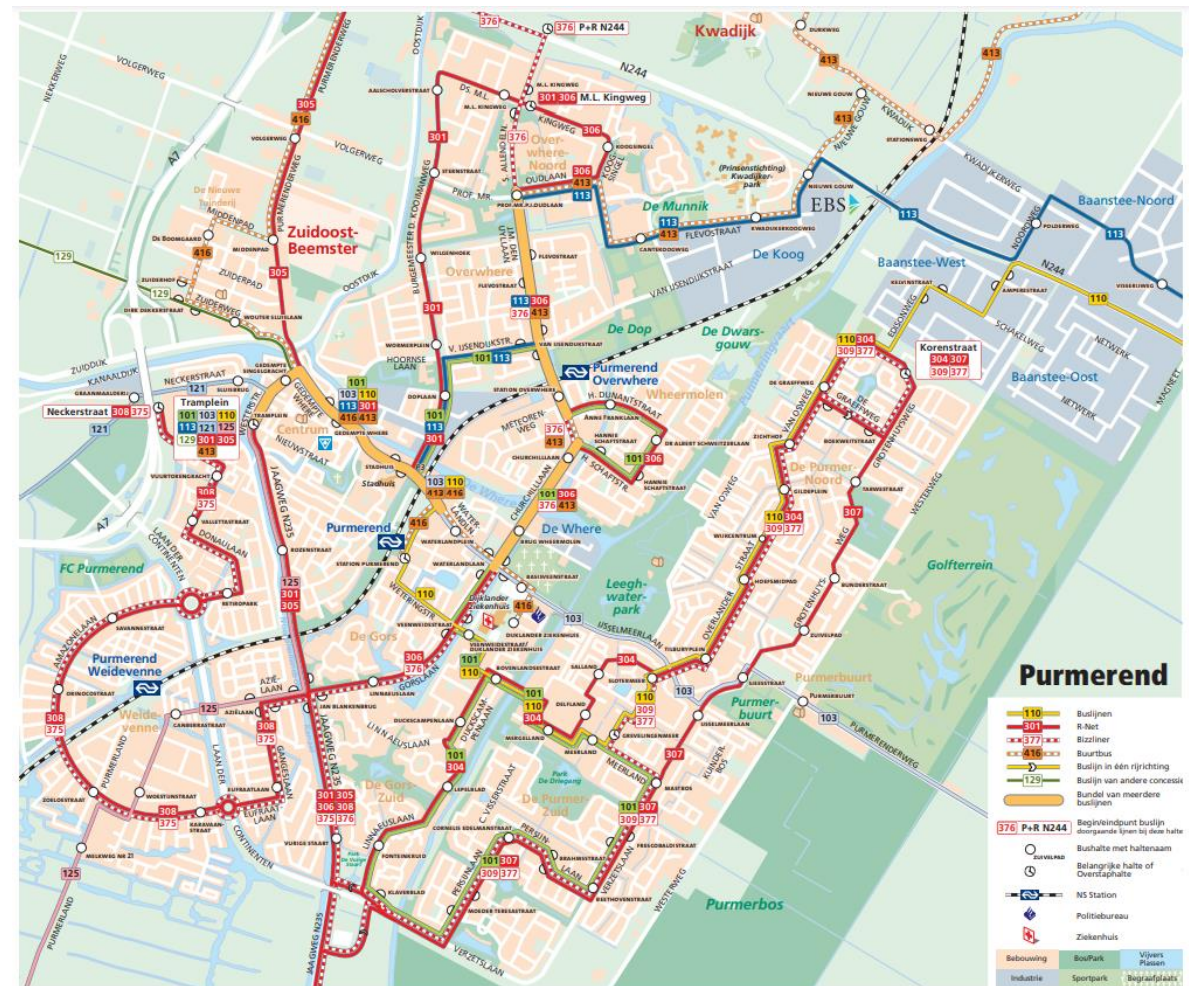
Directe treinverbinding met Schiphol en Hoorn

Station Purmerend Centrum is één van de drie Sprinter-stations van Purmerend en is gelegen aan de rand van het Waterlandkwartier. Purmerend Centrum heeft twee keer per uur een treinverbinding met onder andere Hoorn (14 min), Zaandam (13 min), Amsterdam Sloterdijk (20 min), Schiphol (32 min), Leiden (55 min) en Den Haag (1:19). Het is tevens mogelijk binnenstedelijke treinverplaatsingen te maken naar Purmerend Weidevenne en Purmerend Overwhere (beiden 3 min). Doordat Purmerend geen directe treinverbinding met Amsterdam CS heeft is een groot aantal bestemmingen in Amsterdam, zoals de binnenstad, Amsterdam Amstel of Zuidoost het snelste te bereiken met de bus. Ter illustratie, vanaf bushalte Veenweidestraat op de Gorslaan aan de oostzijde van het Waterlandkwartier is de reistijd naar Amsterdam CS per bus circa 17 minuten, terwijl de reistijd vanaf station Purmerend Centrum per trein circa 32 minuten is. Voor veel woon-werkverplaatsingen richting Amsterdam is de trein daardoor een minder aantrekkelijk alternatief.

Geen directe busverbindingen in het gebied richting Amsterdam

In het Waterlandkwartier lopen geen buslijnen van/naar Amsterdam. Het gebied kent wel twee met name regionale busverbindingen. Buslijn 110 loopt via de Weteringstraat dwars door het plangebied heen en halteert ter hoogte van station Purmerend Centrum. Met de buslijn is Waterlandkwartier 2x per uur verbonden met het Tramplein, de binnenstad, het Dijklanderziekenhuis, de Purmer, Baanste, Edam en Volendam. Daarnaast halteert buslijn 416 ter hoogte van station Purmerend Centrum. Deze lijn vormt 1x per anderhalf uur de regionale busverbinding tussen het Dijklanderziekenhuis, het stationsgebied en de binnenstad, de Beemster en de Rijk. De buslijn rijdt het gebied in/uit via de Wielingenstraat en maakt gebruik van de keerlus.

Aan de randen van het plangebied lopen echter wel verschillende buslijnen van/naar Amsterdam. Bushalte Veenweidestraat op de Gorslaan is met buslijnen 306 en 376 direct verbonden met Amsterdam CS en Amsterdam-Zuidoost. Buslijn 306 rijdt 4-8 keer per uur in de spitsuren en 4 keer per uur in de daluren. Buslijn 376 rijdt zowel in als buiten de spitsuren 2 keer per uur. Op bushalte Waterlandplein halteren naast buslijn 416 ook de buslijnen 103 en 413. Buslijn 103 verbindt Purmerend 2 keer per uur met Monnickendam, terwijl buslijn 413 Purmerend met de Zeevang verbindt.



OV-netwerk in Purmerend

8. Analyse mobiliteitsbehoeften

Analyse van autobezit en mobiliteitsgedrag

In dit hoofdstuk is het verwachte mobiliteitsgedrag van toekomstige bewoners van Waterlandkwartier inzichtelijk gemaakt. Het prognosticeren en reduceren van autobezit is daarin een belangrijk vraagstuk.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

Het verwachte autobezit onder de toekomstige bewoners van Waterlandkwartier ligt op circa 0,85 auto/huishouden. Lage inkomensgroepen hebben naar een verwachting een autobezit van circa 0,3 auto/huishouden, midden inkomensgroepen circa 1,0 auto/huishouden en hoge inkomensgroepen circa 1,2 auto/huishouden. Sturen op de beoogde woningbouwprogramma en doelgroep is de meest effectieve manier om het autobezit verder te verminderen.



8. Analyse mobiliteitsbehoeften

In deze verdiepende mobiliteitsanalyse is op basis van een kwantitatieve data-analyse inzicht gegeven in het te verwachten mobiliteitsgedrag van toekomstige bewoners van het Waterlandkwartier. De analyse richt zich op het autobezit, het gebruik van verschillende vervoermiddelen en het budget dat bewoners besteden aan mobiliteit. Het geeft daarnaast inzicht in factoren waarmee je kunt sturen op autobezit.

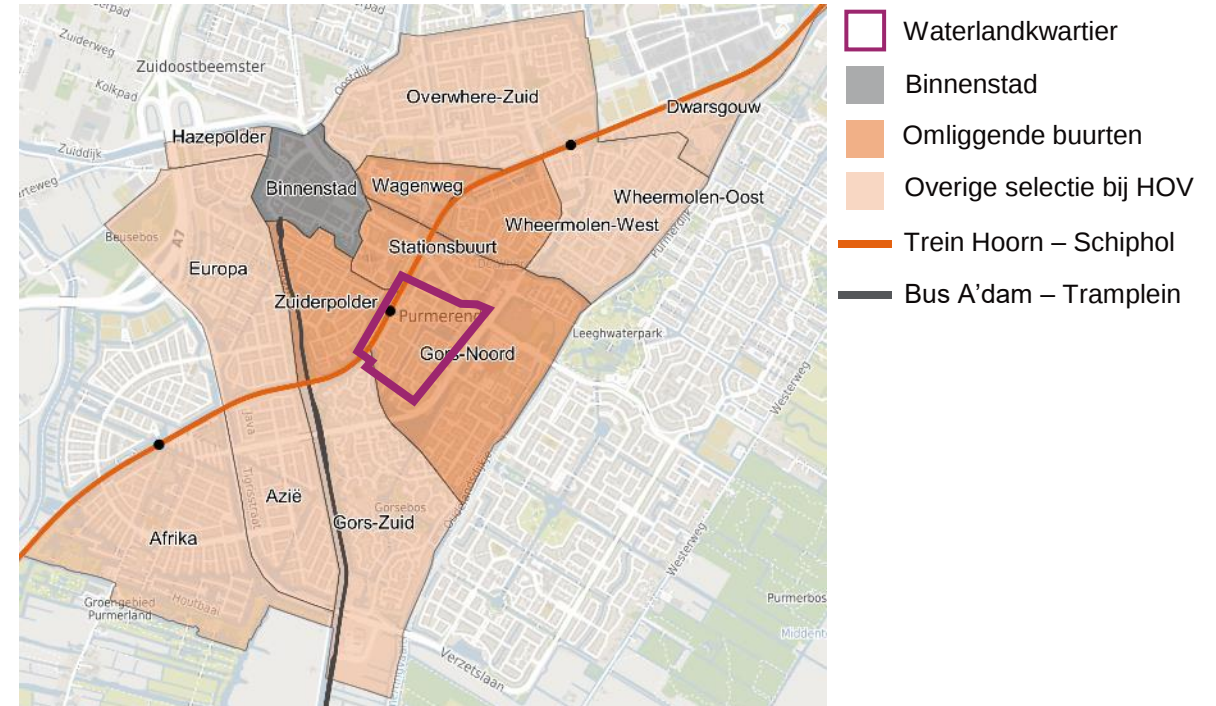
Opzet van de analyse

Om mobiliteit in het Waterlandkwartier succesvol te organiseren is het belangrijk om aan te sluiten op de mobiliteitsbehoeften van de toekomstige gebruikers van het gebied (bewoners, bezoekers, werkenden). Deze analyse maakt op basis van verschillende databronnen een prognose van het verwachte autobezit, mobiliteitspatronen en –bestedingen van de toekomstige doelgroep.

Om de mobiliteitsbehoeften van de potentiële bewoners in te schatten is gebruik gemaakt van bestaande databronnen over mobiliteitsgedrag en kenmerken van bewoners in omliggende en vergelijkbare gebieden. Het autobezit in Purmerend en omliggende wijken is geanalyseerd aan de hand van data van CBS. Om inzicht te krijgen in het totale autobezit (inclusief leaseauto's) is deze data opgehoogd met data van 4Orange over het aandeel leaseauto's per gemeente.

Om inzicht te krijgen in mobiliteitsgedrag van bewoners van omliggende wijken in Purmerend is gebruik gemaakt van Whooz-data met kenmerken en voorkeuren van huishoudens. In de analyse is onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, omliggende wijken van Waterlandkwartier en een overige selectie van wijken gelegen in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer in Purmerend. Op die manier ontstaat inzicht in mobiliteitsgedrag onder bewoners van verschillende type buurten in Purmerend.

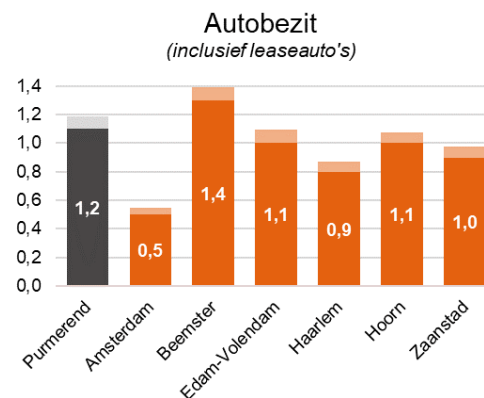
In de analyse is voor de inkomensgroepen onderscheid gemaakt tussen laag, midden en hoog inkomen. De onderste 40% van de bevolking behoort tot de lage inkomensgroep. De middelste 40% behoort tot de midden inkomensgroep. De bovenste 20% van de bevolking behoort tot de hoge inkomensgroep.



Selectie wijken voor analyse mobiliteitsbehoeften

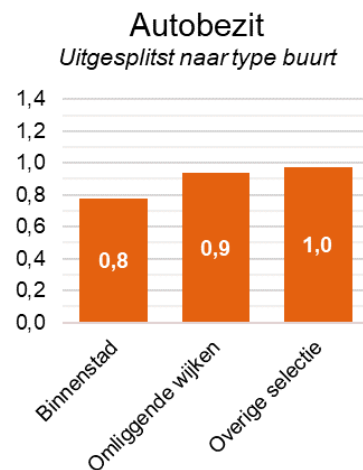
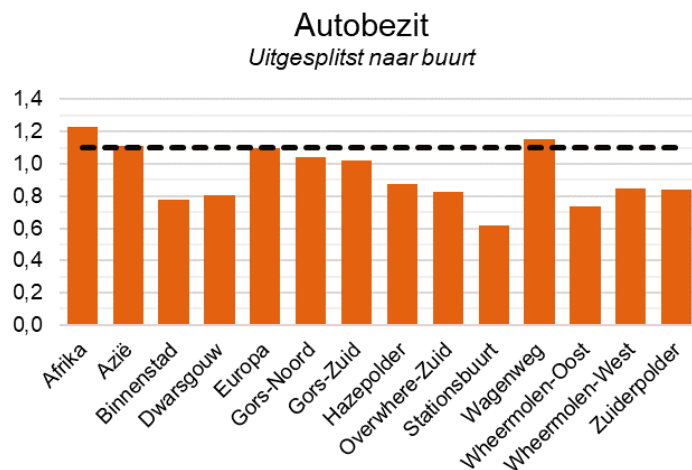
Autobezit Purmerend

Het gemiddelde autobezit in Purmerend is 1,1 personenauto's per huishouden. Het aandeel leaseauto's is circa 8%. Daarmee komt het totale autobezit inclusief leaseauto's op circa 1,2 personenauto's per huishouden. In vergelijking met omliggende gemeenten ligt het autobezit in Purmerend relatief hoog. Vanwege de grote auto-afhankelijkheid moet het aanbod van andere vervoermiddelen kwalitatief hoogwaardig zijn om een alternatief voor de auto te bieden.



Autobezit per buurt

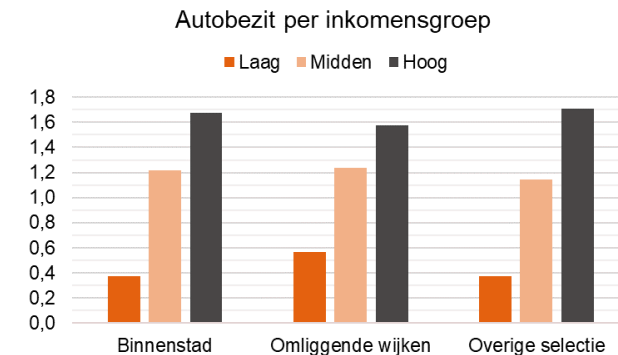
In de binnenstad en omliggende buurten rondom het Waterlandkwartier ligt het gemiddelde autobezit onder het gemiddelde van Purmerend. Bewoners van omliggende wijken hebben dus een lager autobezit dan bewoners die verder van het Waterlandkwartier wonen. In de binnenstad is het autobezit lager dan omliggende wijken rondom Waterlandkwartier en in de omliggende wijken is het autobezit lager dan in de overige selectie van wijken rondom HOV. De verschillen tussen de buurten duiden erop dat de ligging van de buurt in relatie tot het mobiliteitsaanbod in de nabijheid van invloed is op het autobezit van bewoners. Daarnaast spelen andere kenmerken per buurt een rol, zoals stedenbouwkundige opzet en de ruimte die de auto krijgt. Maar ook dat heeft vaak een relatie met de afstand tot alternatief mobiliteitsaanbod zoals bus/trein.



De verschillen in autobezit zijn tussen de buurten in Purmerend relatief beperkt. Het autobezit is daarom nader bekeken voor verschillende inkomensgroepen, huishoudgroottes en woningen.

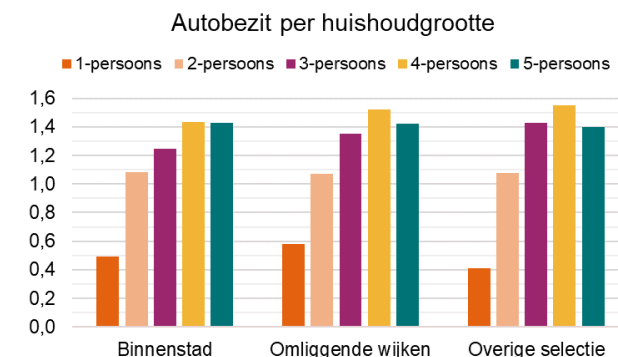
Inkomensgroep

Een uitsplitsing naar laag, midden en hoog inkomen laat zien dat het autobezit laag is onder de lage inkomensgroepen. Dit geldt voor bewoners van de binnenstad, omliggende wijken en binnen de overige selectie van wijken. Het autobezit in de binnenstad is onder lage inkomensgroepen ca. 0,4 auto/huishouden, terwijl het autobezit onder hoge inkomensgroepen ca. 1,7 auto/huishouden is.



Huishoudgrootte

Hetzelfde beeld is te zien als gekeken wordt naar verschillende huishoudgroottes. Eénpersoonshuishoudens hebben een veel lager autobezit dan meerpersoonshuishoudens. Het autobezit neemt toe naar mate de huishoudens groter zijn. Voor 4- en 5-persoonshuishoudens zijn de verschillen nihil. Er zijn nauwelijks verschillen tussen de verschillende wijken.

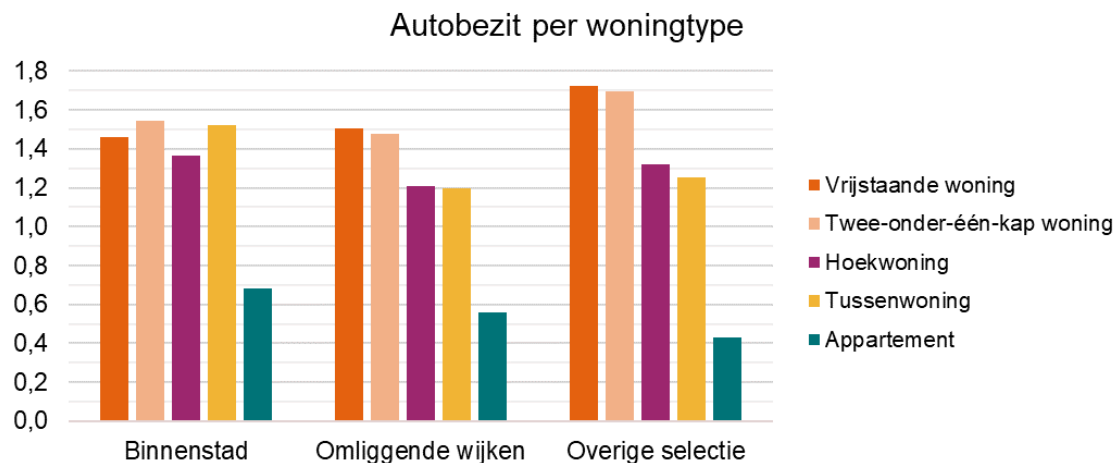


Woningen

Het autobezit onder huishoudens die wonen in grondgebonden woningen is een stuk hoger dan huishoudens in appartementen. Voor huishoudens in appartementen is het autobezit in alle geselecteerde wijken in Purmerend circa 0,5 auto/huishouden, terwijl het autobezit onder huishoudens in grondgebonden woningen op circa 1,3 auto/huishouden ligt.

In de binnenstad is het autobezit relatief hoog bij appartementen ten opzichte van de andere wijken. Dit is te verklaren doordat circa 88% van het aantal woningen in de binnenstad een appartement is, terwijl dit aandeel appartementen in de overige selectie van wijken aanzienlijk lager ligt (circa 40%). Hierdoor zijn doelgroepen met over het algemeen een hoger autobezit in de binnenstad ook woonachtig in een appartement waardoor het gemiddelde autobezit hoger uitvalt.

Het autobezit is lager in kleinere woningen. Woningen van minder dan 55 m2 hebben bijvoorbeeld een autobezit van circa 0,2 auto/huishouden, woningen van 55-70 m2 een autobezit van circa 0,3 auto/huishouden en woningen groter dan 70 m2 hebben een autobezit van circa 1,1 auto/huishouden. In Waterlandkwartier is een gemiddelde woninggrootte van ca. 90 m2 beoogd.

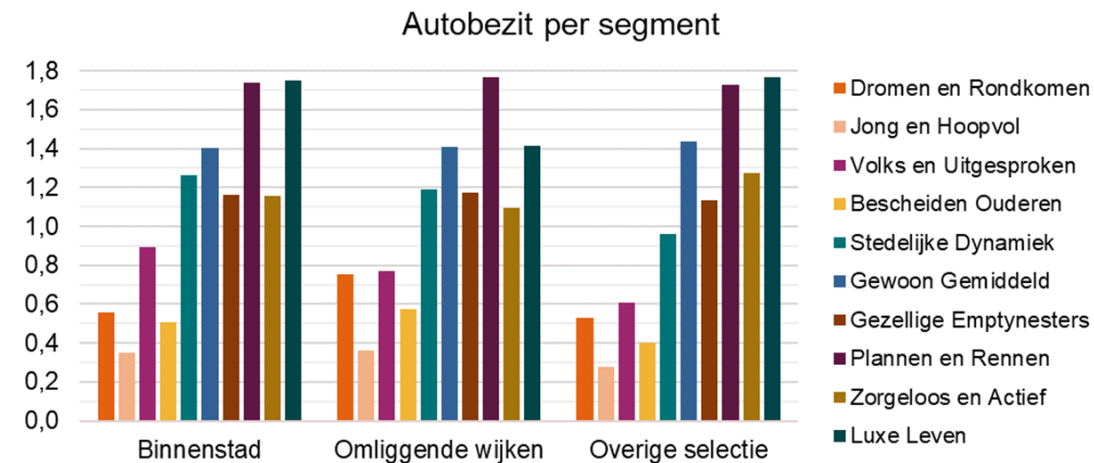


Doelgroep

Voorgaande analyses laten zien dat het autobezit sterk verschilt tussen inkomensgroepen, huishoudgroottes en woningtypen. De locatie van de wijk is in Purmerend in beperkte mate bepalend voor het autobezit. Het verwachte autobezit in Waterlandkwartier is sterk afhankelijk van het beoogde woningbouwprogramma en de verwachte doelgroep.

Een analyse van het autobezit onder verschillende huishoudenssegmenten bevestigt dat het autobezit sterk afhankelijk is van de levensstijl van de bewoners. De verschillen tussen de segmenten zijn een stuk groter dan de verschillen in het autobezit onder hetzelfde segment in verschillende wijken. Het segment 'Dromen en Rondkomen' heeft bijvoorbeeld een autobezit van circa 0,5-0,8 auto/huishouden, terwijl het segment 'Plannen en Rennen' een autobezit heeft van circa 1,7-1,8 auto/huishouden. Een overzicht van typische kenmerken van de verschillende doelgroepen is opgenomen in [bijlage B](#).

In de binnenstad is 40% van de bevolking 'Jong en Hoopvol'. Het relatief lage autobezit in de binnenstad is dus grotendeels verklaarbaar door de grote aanwezigheid van segmenten met een relatief laag autobezit, zoals de groep 'Jong en Hoopvol'. De sterke verschillen tussen de bevolkingssegmenten tonen aan dat de beoogde doelgroepen voor een belangrijke mate het verwachte autobezit in Waterlandkwartier bepalen.



Verwachte autobezit Waterlandkwartier

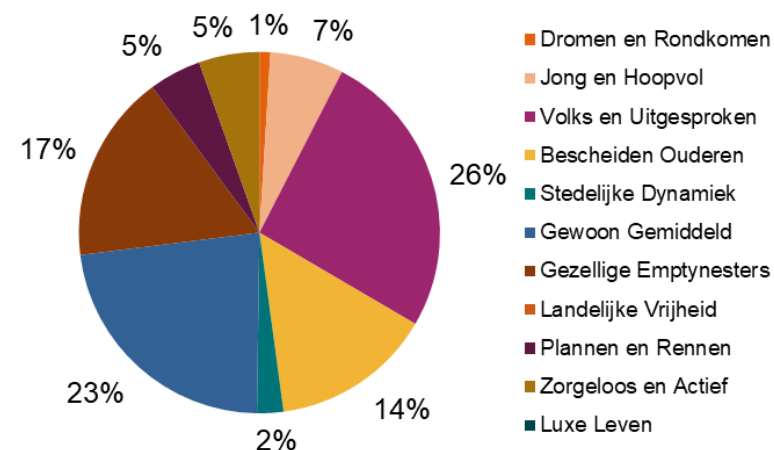
Het verwachte autobezit in Waterlandkwartier is ingeschat op basis van het beoogde woningbouwprogramma en beoogde doelgroepen. Het beoogde woningbouwprogramma is grotendeels bepalend voor de verwachte doelgroepen in Waterlandkwartier en het verwachte autobezit.

In het Masterplan is beoogd om 1.800 woningen toe te voegen in een gemengd woonmilieu met minimaal 30% sociaal en 30% middelduur. Aanvullend zullen circa 500 woningen in Waterlandkwartier behouden blijven. Het verwachte autobezit en mobiliteitsgedrag van bewoners in Waterlandkwartier is dus niet alleen afhankelijk van de toekomstige doelgroep, maar ook van de huidige bewoners van het gebied.

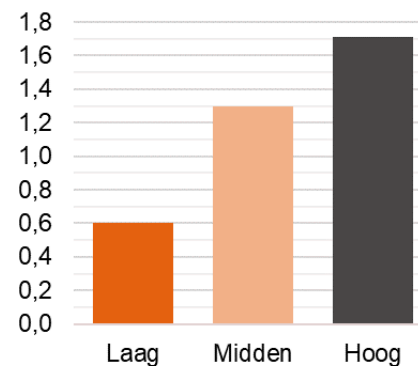
Huidige bewoners

Het Waterlandkwartier ligt in de buurt Gors-Noord. De huidige bewoners van Gors-Noord zijn met name de doelgroepen 'Volks en Uitgesproken' (26%), 'Gewoon Gemiddeld' (23%), 'Gezellige Emptynesters' (17%), 'Bescheiden Ouderen' (14%) en 'Jong en Hoopvol' (7%). De huidige bewoners die in het gebied blijven wonen zullen hun mobiliteitsgedrag op korte termijn naar verwachting in zeer beperkte mate veranderen, omdat zij gewend zijn aan hun gewoonten. Het autobezit van de huidige bewoners is circa 1,0 auto/huishouden. Met het beoogde (woningbouw)programma en inrichting van het gebied kunnen doelgroepen worden aangetrokken die passen bij het gewenste mobiliteitsgedrag in het gebied. Daarnaast zijn mensen bij een verhuizing eerder bereid om hun mobiliteitsgedrag aan te passen. De herinrichting van het gebied Waterlandkwartier met maatregelen voor het stimuleren van actieve en duurzame vormen van mobiliteit hebben daardoor met name invloed op de nieuwe bewoners van het gebied.

Segmenten bewoners Gors-Noord



Autobezit Gors-Noord
Uitgesplitst per inkomensgroep



Nieuwe bewoners

Het autobezit is sterk afhankelijk van de verwachte doelgroep. De beoogde doelgroep in Waterlandkwartier is 30% sociaal, 40% middenduur en 30% duur. In het Masterplan en de Gebiedsvisie komen naar voren dat beoogde doelgroepen van Waterlandkwartier de doelgroepen zijn waar de woningvraag het grootste is: jongeren en starters, senioren/ouderen, éénpersoonshuishoudens en (jonge) gezinnen. Deze doelgroepen kunnen als volgt omschreven worden: ‘Jong en Hoopvol’, ‘Stedelijk Dynamiek’, ‘Bescheiden Ouderen’, ‘Gezellige Emptynesters’, ‘Gewoon Gemiddeld’ en ‘Zorgeloos en Actief’. Vanwege het beoogde woningbouwprogramma verwachten we bijvoorbeeld geen doelgroepen met een hoge auto-afhankelijkheid, zoals bij de doelgroep “Plannen en Rennen”.

Indicatieve verdeling

Het autobezit is sterk afhankelijk van de verwachte doelgroep in het gebied. Op basis van de verwachte doelgroepen zijn we uitgegaan van een indicatieve verdeling om een inschatting te kunnen maken van het te verwachte autobezit in het gebied.

	Laag	Midden	Hoog	Totaal
Jong en Hoopvol	20%	10%		30%
Bescheiden Ouderen	5%			5%
Stedelijk Dynamiek		10%	5%	15%
Gewoon Gemiddeld	5%	10%	10%	25%
Gezellige Emptynesters		10%	10%	20%
Zorgeloos en Actief			5%	5%
Totaal	30%	40%	30%	100%

Verwachte autobezit nieuwe bewoners

Aan de hand van de indicatieve verdeling van de doelgroepen is een inschatting gemaakt van het autobezit onder de beoogde doelgroep. Op basis van alle huishoudens uit de selectie van wijken in Purmerend komt het verwachte autobezit uit op 1,0 auto/huishouden. indien er geen mobiliteitsmaatregelen worden genomen om het autobezit te reduceren. Lage inkomensgroepen hebben naar verwachting een autobezit van circa 0,4 auto/huishouden, midden inkomensgroepen circa 1,1 auto/huishouden en hoge inkomensgroepen circa 1,6 auto/huishouden.

In Waterlandkwartier zijn voor de nieuwe woningen veelal appartementen beoogd. Het autobezit bij appartementen ligt over het algemeen lager dan bij andere woningtypen. Als gekeken wordt naar het autobezit onder appartementen en de indicatieve verdeling van bevolkingssegmenten dan laat dit geen verschil zien. Reden hiervoor is dat de verwachte bevolkingssegmenten in het algemeen al vaker in appartementen wonen.

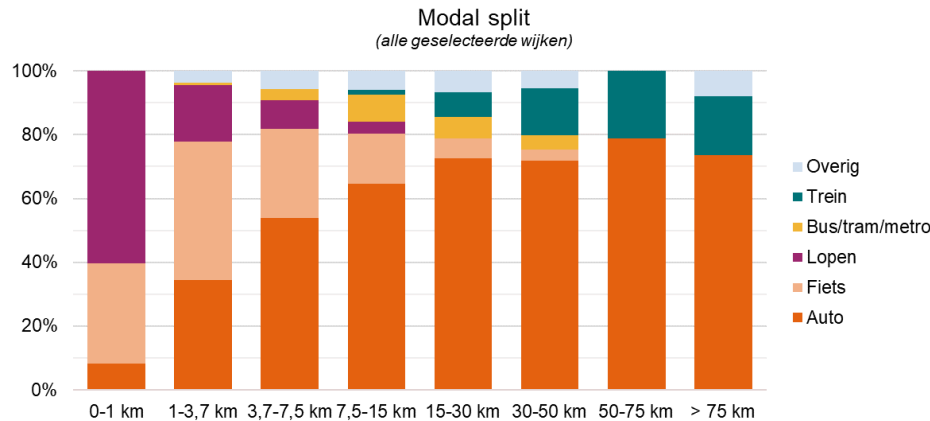
Uitgaande van de verdeling 30%-40%-30% voor sociaal-midden-duur zonder rekening te houden met de exacte bevolkingssegmenten, komt het verwachte autobezit uit op circa 1,1 auto/huishouden voor alle woningtypen in Purmerend en circa 0,85 auto/huishouden onder appartementen. Lage inkomensgroepen hebben dan naar verwachting een autobezit van circa 0,3 auto/huishouden, midden inkomensgroepen circa 1,0 auto/huishouden en hoge inkomensgroepen circa 1,2 auto/huishouden.

Het verwachte autobezit is sterk afhankelijk van de doelgroep en hangt af van de benaderingswijze. Op basis van bovenstaande analyse is het verwachte autobezit onder toekomstige bewoners van een appartement in Waterlandkwartier in het gunstigste geval 0,85 auto/huishouden zonder mobiliteitsmaatregelen om het autobezit te reduceren. Het verwachte autobezit kan verder dalen als gevolg van te treffen mobiliteitsmaatregelen (zie [bijlage C](#)).

Verwachte mobiliteitspatronen Waterlandkwartier

Veel verplaatsingen in Purmerend worden gemaakt met de auto. Dit geldt niet alleen voor de langere verplaatsingen, maar ook voor relatief korte verplaatsingen binnen een algemeen acceptabele loop- en fietsafstand. Met een gewone fiets is men bereid om ongeveer 7,5 km naar werk te fietsen, voor de elektrische fiets is de acceptabele fietsafstand ongeveer 15 km¹. Het merendeel van de verplaatsingen in Purmerend op 3,7-7,5 km en 7,5-15 km wordt op dit moment echter gemaakt met de auto. Dit biedt kansen voor het stimuleren van de (elektrische) fiets in het Waterlandkwartier.

Hogere inkomensgroepen gebruiken vaker de auto en de fiets, terwijl lagere inkomensgroepen zich vaker lopend en met het OV verplaatsen. De keuze voor bepaalde doelgroepen in het gebied heeft dus niet alleen invloed op het autobezit, maar ook op het gebruik van de auto en de andere modaliteiten.



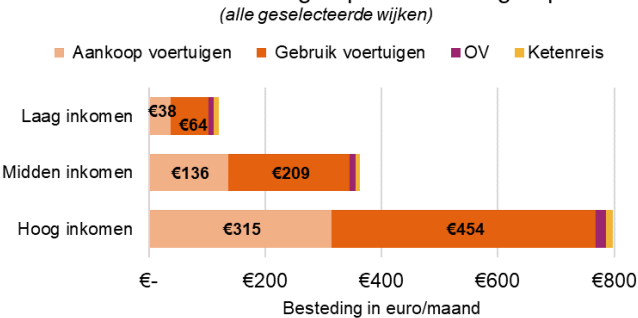
Mobiliteitsbestedingen

Het inkomen heeft een grote invloed op de mobiliteitsbestedingen van huishoudens. Lage inkomensgroepen uit de geselecteerde wijken in Purmerend geven circa € 120,- per maand aan mobiliteit uit, terwijl midden inkomensgroepen (circa € 363 per maand) en hoge inkomensgroepen (circa € 798 per maand) aanzienlijk meer uitgeven. Opvallend is naar mate het inkomen toeneemt de uitgaven voor de aankoop en het gebruik van voertuigen veel sneller toenemen dan de bestedingen aan OV en ketenreizen. De hoge inkomensgroepen geven bijvoorbeeld ruim zeven keer zo veel uit aan de aankoop en het gebruik van voertuigen dan de lage inkomensgroepen, terwijl zij minder dan twee keer zoveel uitgeven aan OV.

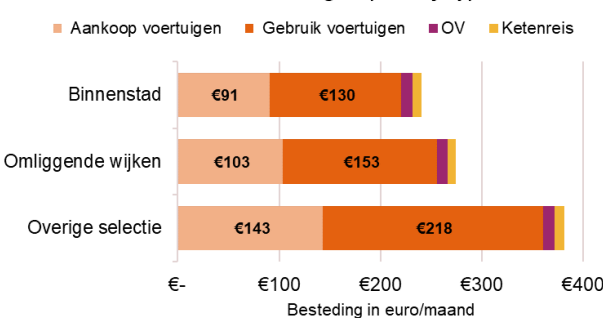
De mobiliteitsbestedingen verschillen ook onder bewoners van verschillende wijken. Bewoners van de binnenstad geven maandelijks zo'n € 240,- uit aan mobiliteit, terwijl bewoners van de omliggende wijken rondom Waterlandkwartier zo'n € 275,- per maand uitgeven aan mobiliteit. Het aandeel dat men gemiddeld uitgeeft aan de aankoop en het gebruik van voertuigen is gemiddeld ongeveer gelijk in de verschillende wijken (ca. 93% van totale mobiliteitsuitgaven).

Hoge inkomensgroepen reizen meer autokilometers. Als gekeken wordt naar het mobiliteitsbudget per km dan is te zien dat hoge inkomensgroepen circa € 0,83 per km uitgeven, de midden inkomensgroepen circa € 0,54 per km uitgeven en de lage inkomensgroepen € 0,34 per km uitgeven. Dit is inclusief de aanschafwaarde. Gezien het inclusieve karakter van de ambities in Waterlandkwartier is het belangrijk dat de mobiliteitsvoorzieningen voor alle doelgroepen in het gebied betaalbaar zijn. De kosten voor bijvoorbeeld deelmobiliteit moeten onder de kosten voor de aankoop en het gebruik van de privéauto liggen.

Mobiliteitsbestedingen per inkomensgroep



Mobiliteitsbestedingen per wijktype



¹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu - KiM | Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit

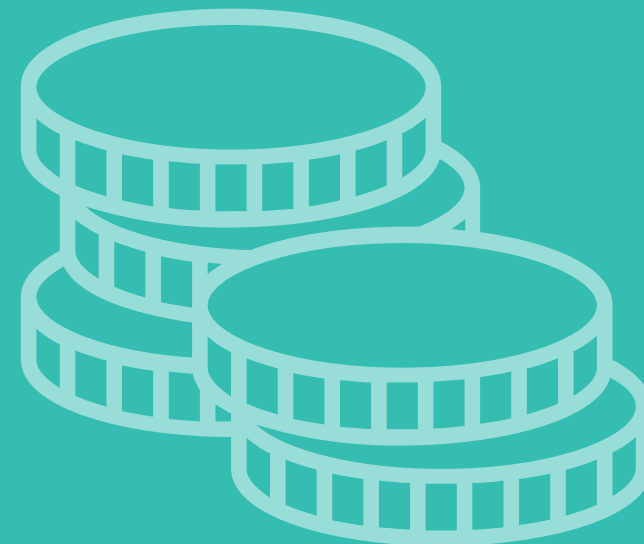
9. Governance en financiering

Analyse van nieuwe rolverdelingen en financiering

Dit hoofdstuk richt zich op een analyse van de bereikbaarheid van het gebied met verschillende modaliteiten.

Wat is de essentie van dit hoofdstuk?

Een ambitieuze, duurzame Mobiliteitsstrategie betekent een nieuwe rolverdeling voor betrokken partijen, ook voor Gemeente Purmerend. Het is belangrijk in een vroeg stadium oog te hebben voor zowel benodigde mobiliteitsoplossingen, als ook de financiële implicaties en borging van de plannen voor de lange termijn.



9. Governance en financiering

De kaders (ambities en bijhorende maatregelen) voor Mobiliteit in het Waterlandkwartier zijn met dit MPvE vastgelegd. Deze stap is parallel aan de uitwerking van het kwaliteitsplan doorlopen. Na besluitvorming over deze documenten liggen de ruimtelijke, programmatische en mobiliteitsambities en financiële kaders vast en kan worden begonnen aan de vervolguutwerking: het concretiseren, vastleggen en realiseren. In het schema hiernaast is in beeld gebracht hoe deze vervolguutwerking er voor mobiliteit uit kan zien, aan welke producten uitwerking kan worden gegeven en hoe deze stappen zich verhouden tot het algemene proces van de gebiedsontwikkeling Waterlandkwartier.

In de uitwerking van Mobiliteit kunnen we globaal twee uitwerkingsrichtingen onderscheiden:

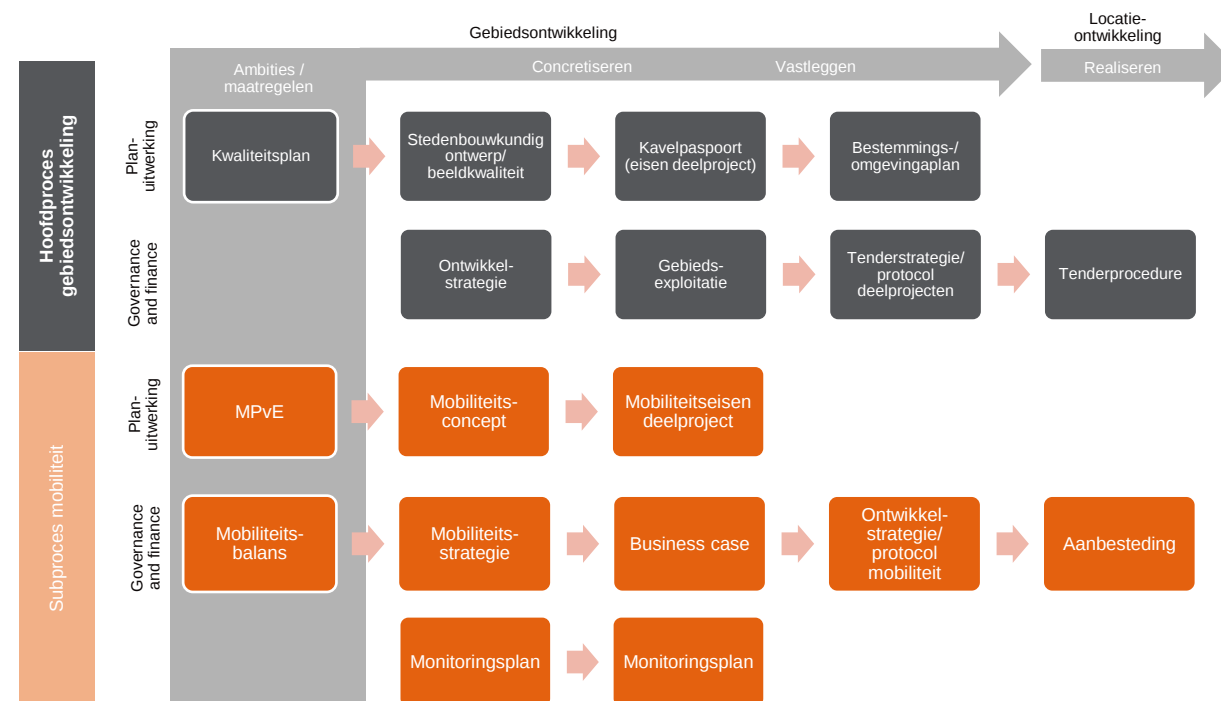
1. De planuitwerking, van MPvE naar Mobiliteitsconcept, naar Eisen per deellocatie.
2. De uitwerking van governance en finance, of strategische uitwerking, van MPvE naar mobiliteitsstrategie, business case, monitoringsplan en ontwikkelstrategie.

Deze richtingen landen in een ontwikkelstrategie/protocol mobiliteit en in een concrete aanbesteding. De stappen en producten worden hierna toegelicht.

Planuitwerking

Het Mobiliteitsconcept is een concretisering van een aantal van de ambities en maatregelen uit het MPvE en geeft antwoord op de vraag hoe deze mobiliteitsoplossingen in het gebied georganiseerd moeten worden: wat wordt het concrete aanbod van deelmobiliteit, welk type aanbieder, welke voorwaarden worden hier aan gesteld? Voor Waterlandkwartier kan in ieder geval worden gedacht aan een uitwerking van de mobiliteitshubs en van het aanbod van deelmobiliteit.

Gebiedsbrede maatregelen en concepten dienen te worden vertaald naar concrete uitgangspunten en Mobiliteitseisen op deelprojectniveau. Met deelprojecten worden zowel de woningbouwlocaties, als de mobiliteitshubs en OV-hubs bedoeld. De uitgangspunten en eisen worden overgenomen in tenderdocumenten (bijvoorbeeld een kavelpaspoort), die de contractbasis vormen voor de tender en de ontwikkeling / realisatie (zie verderop). De uitgangspunten en Eisen op locatieniveau zijn maatwerk en kunnen in de loop van de gebiedsontwikkeling evolueren, afhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsbehoefte. Denk bijvoorbeeld aan een steeds lagere parkeernorm.



Governance en financiering

De ambities in het Waterlandkwartier zijn hoog. Uit het MPvE en de Mobiliteitsbalans blijkt dat wordt ingezet op een ambitieus scenario, uitgaande van het maximaal reduceren van autogebruik. Het daadwerkelijke autogebruik is echter van veel factoren afhankelijk: welke doelgroep vestigt zich in het Waterlandkwartier, wat is het effect van de mobiliteitsmaatregelen, hoe ontwikkelt de (deel)mobiliteitsmarkt zich in de loop van de tijd en wat zijn de ontwikkelingen in het OV? Het is van belang om in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen en bij te kunnen sturen op de mobiliteitsmaatregelen en het parkeeraanbod. Als blijkt het autobezit hoger of lager wordt, dan moet hier ruimtelijk op kunnen worden ingespeeld en moeten meer of minder parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Dit vraagt om voldoende sturingsmogelijkheden en om voldoende flexibiliteit en adaptiviteit. De gefaseerde ontwikkeling en realisatie van de deelplannen en het oplossen van de parkeerbehoefte in mobiliteitshubs maakt dit mogelijk. Een bijpassende uitwerking van de strategie, ofwel de governance en financiering bepaalt in welke mate de gemeente kan (bij)sturen op de ambities en maatregelen in de loop van de gebiedsontwikkeling.

In een **mobiliteitsstrategie** kan hier verdere uitwerking aan worden gegeven en wordt onder andere antwoord gegeven op de volgende vragen: hoe gaat de gemeente sturen op het implementeren van de mobiliteitseisen? Wat wordt de rol van de markt hierin? Hoe verhouden activiteiten zich tot de planning, fasering en ontwikkelstrategie van de gebiedsontwikkeling (openbaar gebied en de deelplannen)? Qua planning en fasering is het de vraag hoe deze in het voordeel van het Waterlandkwartier kunnen werken. Het gaat daarbij om hoe vraag en aanbod optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd en geen te grote voorinvesteringen hoeven te worden gedaan, maar wel tijdig voldoende aanbod van parkeerplaatsen is geborgd. In de ontwikkelstrategie en mobiliteitsstrategie worden globale uitgangspunten vastgelegd over de rolverdeling tussen gemeente en marktpartijen. Onder marktpartijen kan onderscheid worden gemaakt tussen de projectontwikkelaars van deelgebieden (inclusief bijhorende mobiliteitsmaatregelen) en marktpartijen voor de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs en het aanbod van deelmobiliteit.

Om bij te kunnen sturen is voldoende flexibiliteit en adaptief vermogen in het plan nodig. Dit betekent ruimtelijke, technische, plan- en financiële flexibiliteit. Denk bij ruimtelijke flexibiliteit aan tijdelijk gebruik van bestaande parkeerterreinen, het tijdelijk als parkeerterrein inrichten van braakliggende terreinen, ruimtereservering om meer deelauto's aan te kunnen bieden of bestemmingsplanruimte om parkeerlagen toe te voegen bij mobiliteitshubs. Bij technische flexibiliteit kan worden gedacht aan (af)schaalbare of transformeerbare gebouwd parkeeroplossingen of tijdelijke oplossingen zoals een tijdelijke parkeergarage die na 10 -15 jaar kan worden gedemonteerd (elders in het plan of in het land kan worden hergebruikt) en herontwikkeld tot een permanente mobiliteitshub. Qua planflexibiliteit kan op het niveau van de losse deelontwikkelingen flexibiliteit worden ingebouwd, door de uitgangspunten en Eisen in de loop van het project te evalueren en bij te stellen.

Naast ruimtelijke, technische en planflexibiliteit is het randvoorwaardelijk om ook financiële flexibiliteit in te bouwen, zijnde een financiële reservering in de gemeentelijke GREX om eventuele extra benodigde gemeentelijke investeringen (meer parkeercapaciteit in hubs), of verminderde grondopbrengsten (als gevolg van hogere Eisen op de locatieniveau) op te kunnen vangen.

In de **business case** wordt nadere uitwerking gegeven aan de strategische keuzes van de mobiliteitsstrategie en wordt nader vastgelegd wat de rol tussen partijen is in ontwikkeling, realisatie, beheer en exploitatie en antwoord gegeven op vragen als: hoe gaan de mobiliteitshubs gefinancierd en geëxploiteerd worden? Wat is de rol van de gemeente hierin, wat wordt de rol van de markt? Hoe ziet de business case eruit?

De uiteindelijke mate waarin door de gemeente kan worden (bij)gestuurd hangt in belangrijke mate af van de keuzes die in de mobiliteitsstrategie en de business case worden gemaakt. Bijsturen begint bij inzicht en overzicht in de ontwikkeling van het autogebruik, het autobezit en het effect van mobiliteitsmaatregelen. Het verdient aanbeveling om continu te monitoren, analyseren en bij te sturen.

Monitoring geeft inzicht in het daadwerkelijke autogebruik en het effect van mobiliteitsmaatregelen. In een **monitoringsplan** wordt vastgelegd hoe en door wie deze monitoring plaatsvindt. De mobiliteitsbalans kan worden gebruikt als een dynamisch instrument om analyses uit te voeren, nieuwe prognoses te stellen en te bepalen waar en hoe moet worden bijgestuurd. De monitoring kan aanleiding geven om bij te sturen. Bijsturen kan op een aantal aspecten en, gezien de ambities van het Waterlandkwartier, in de volgende volgorde:

1. Bijsturen op de mobiliteitsmaatregelen, bijvoorbeeld: een groter aanbod van deelmobiliteit, deelmobiliteit meer zichtbaar, een ander deelmobiliteitsconcept.
2. Bijsturen op de parkeerexploitatie: kosten of voorwaarden van parkeren in het projectgebied aanpassen.
3. Bijsturen op Eisen op deelprojectniveau (in de loop van de fasering Eisen bijstellen).
4. Het parkeer-/vergunningenbeleid in het gebied en in de omgeving aanpassen.
5. Meer parkeerplaatsen realiseren.

In de **ontwikkelstrategie** wordt op de locatieniveau de wijze van aanbesteden van projecten, deelmobiliteit of mobiliteitshubs bepaald en worden keuzes gemaakt en vastgelegd over scope, planning en fasering, de wijze van samenwerking met de markt, de keuze tussen partner- of planselectie, de aanbestedingsmethodiek en over het doorlopen van eventuele marktconsultatie of dialoogrondes. Bij de aanbesteding wordt de wijze van selecteren van partijen en beoordelen van inschrijven vastgelegd door de uitwerking van selectie- en gunningscriteria en het uitwerken van een procedure, inschrijvingsvereisten en voorwaarden in een leidraad.

Bijlage A: Ambities op mobiliteitsthema's

Bijlage A: Ambities op mobiliteitsthema's

	1. Minimum		2. Basis		3. Heeft prioriteit		4. Onderscheidend	
	Nabijheid van voorzieningen	Noodzakelijke voorzieningen zijn beschikbaar binnen of vanuit het gebied binnen de daarvoor wettelijke geldende eisen.	De meeste voorzieningen die je dagelijks nodig hebt zijn binnen 10 minuten te bereiken vanuit het gebied.	Alle voorzieningen die je dagelijks nodig hebt zijn te voet of per fiets binnen 10 minuten te bereiken vanuit het gebied Waterlandkwartier.	Alle dagelijkse voorzieningen zijn op logische plekken aanwezig, te bereiken via aantrekkelijke en inclusieve, verkeers- en sociaal veilige wandel- en fietsroutes.			
	Lopen	Het Waterlandkwartier is te voet bereikbaar.	Er zijn vrijliggende wandelpaden, zowel binnen het gebied als op de routes van/naar het gebied.	Voetgangers hebben voorrang in het gebied. Aantrekkelijke wandelroutes verbinden het gebied met de omgeving.	Verplaatsingen te voet hebben prioriteit. Vrijwel het hele gebied is voetgangerszone. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke wandelroutes verbinden het gebied met de binnenstad en omgeving.			
	Fietsen	Het gebied Waterlandkwartier is bereikbaar per fiets.	Er zijn vrijliggende fietspaden, zowel binnen het gebied als op de routes van/naar het gebied.	Fietsers hebben voorrang, zowel binnen het gebied als op de routes van/naar het gebied. Aantrekkelijke fietsroutes verbinden het gebied met de stad en de omgeving.	De fiets is na lopen de belangrijkste manier van verplaatsen in het gebied en de belangrijkste manier van verplaatsen van/naar de rest van de stad. Directe, aantrekkelijke en sociaal veilige fietsroutes verbinden Waterlandkwartier met de rest van de stad én met de regio.			
	OV	Waterlandkwartier is verbonden met het Purmerendse OV-net via haltes op loop- en fietsafstand van het gebied.	Waterlandkwartier heeft een eigen OV-halte met verbindingen van/naar stad en de regio.	<u>Trein:</u> Station Purmerend op lange termijn via IC-verbinding met de rest van het land verbinden om meer snelle en comfortabele alternatieven te bieden voor de auto.	<u>Bus/HOV:</u> Waterlandkwartier is met betaalbaar hoogfrequent openbaar busvervoer verbonden met de regio en vormt daarmee een volwaardig alternatief voor de auto.			

	1. Minimum	2. Basis	3. Heeft prioriteit	4. Onderscheidend
	MaaS, deelmobiliteit en mobiliteitshubs	We bieden marktpartijen de mogelijkheid om deelmobiliteit aan te bieden zodat bewoners er kennis mee kunnen maken.	<u>Overige vormen van deelmobiliteit:</u> Een mix van betaalbare deelmobiliteit wordt aangeboden op meerdere centrale punten in het gebied gericht op het vervangen van autobezit en (binnenstedelijke) autoritten.	<u>Deelauto en deelbakfiets:</u> Deelauto en deelbakfiets vormen een betaalbaar en gelijkwaardig alternatief voor de eigen auto. Het aanbod staat op prominente en zichtlocaties in het gebied.
	Auto, parkeren en (smart) infra	We faciliteren autogebruik van/naar het gebied Waterlandkwartier.	De ruimte voor de auto in het gebied is beperkt. Reizen van/naar het gebied per auto wordt ontmoedigd.	<u>Bezoekers:</u> De ruimte voor de auto in het gebied is zeer beperkt. Waterlandkwartier is bereikbaar voor bestemmingsverkeer en daar is beperkt parkeerruimte in de openbare ruimte voor. Er wordt maximaal ingezet op dubbelgebruik met andere functies.
	Logistiek	Het gebied Waterlandkwartier is bereikbaar voor logistieke activiteiten.	Logistiek heeft geen negatieve impact op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied.	Het aantal logistieke bewegingen in Waterlandkwartier wordt verminderd om de leefbaarheid in het gebied te verbeteren.
	Zero emissie & laadinfrastructuur	We faciliteren het gebruik van elektrische vervoermiddelen in Waterlandkwartier.	We stimuleren het gebruik van zero emissie vervoermiddelen. Alle deelmobiliteit en OV is zero emissie.	Het gebruik van zero emissie vervoermiddelen wordt gestimuleerd om de uitstoot van mobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Alle deelmobiliteit, OV en logistiek is zero emissie.
	Datadelen & digitalisering	In Waterlandkwartier is geen specifieke aandacht voor slimme mobiliteits- en datatoepassingen of innovaties	Bestaande slimme mobiliteits- en datatoepassingen worden gebruikt als ondersteuning voor de mobiliteitstransitie in Waterlandkwartier.	We maken gebruik van slimme mobiliteits- en datatoepassingen en bieden ruimte voor innovaties.
				Deelmobiliteit is de aantrekkelijkste vervoersoptie in Waterlandkwartier, en maakt het bezit van eigen vervoersmiddelen overbodig.
				<u>Bewoners/werknemers:</u> De openbare ruimte van waterlandkwartier is grotendeels autovrij. De auto-afhankelijkheid is laag, parkeren gebeurt inpandig (uit het zicht) en de parkeernorm is progressief.
				Het aantal logistieke bewegingen in Waterlandkwartier wordt geminimaliseerd door bundeling en toepassing van innovatieve logistieke concepten zoals logistieke hubs.
				Het gebied Waterlandkwartier is alleen toegankelijk voor zero emissie vervoermiddelen. Er is geen uitstoot van mobiliteit.
				Waterlandkwartier is een toonbeeld op het gebied van digitalisering in gebiedsontwikkeling. De meest recente innovaties worden hier toegepast of getest.

Bijlage B: Kenmerken bevolkingssegmenten

Bijlage B: Kenmerken segmenten



Dromen en Rondkomen

- 30 - 50 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt, (pre)pensioen
- Praktijkgerichte of middelbare opleiding
- Benedenmodaal
- Huurappartement
- Tram, bus
- TV kijken
- Casino, bioscoop
- Pretpark, dierentuin
- Familiebezoek in het buitenland
- Online games
- ESPN
- Slam!, FunX
- Roddelbladen (Privé, Story)



Jong en Hoopvol

- Jonger dan 40 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, loondienst
- Havo/vwo, hoger opgeleid
- Benedenmodaal of modaal
- Huurappartement
- Trein, bus
- Festivals
- Gaming
- Avontuurlijke vakanties
- Attractiepark
- Snowboarden, vechtsporten
- MTV
- Slam!, FunX
- Cosmopolitan, Glamour, Elle, Vogue
- nrc.next



Volks en Uitgesproken

- Jonger dan 60 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt, loondienst
- Praktijkgerichte of middelbare opleiding
- Benedenmodaal of modaal
- Huurwoning
- Brommer, scooter
- Dagjes weg
- Gaming
- Attractiepark
- Darts, snooker
- Huisdieren
- TLC
- Slam!, FunX
- Roddelbladen (Privé, Story)



Bescheiden Ouderen

- Ouder dan 65 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Arbeidsongeschikt, (pre)pensioen, vrijwilliger
- Praktijkgerichte opleiding
- Benedenmodaal of modaal
- Huurwoning of -appartement
- (Elektrische) fiets
- Kruiswoordpuzzel
- Prepaid mobiel
- Scotmobiel, rollator
- Actualiteiten
- Vrijwilligerswerk
- Omroep MAX, regionale zenders
- Klassieke muziek
- Plus Magazine
- Regionaal dagblad



Stedelijk Dynamiek

- Jonger dan 50 jaar
- Alleenstaand of samen
- Voorname met kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, loondienst, vrij beroep, ondernemer
- Hoger of universitair opgeleid
- Modaal of 1 tot 2 keer modaal
- Koop- of huurappartement
- Trein, tram, bus
- Verhuizingen
- Hockey, surfen, zwemmen, fitness
- Discotheek, café
- Citytrips
- Concert, opera, museum
- Comedy Central
- Slam!, FunX
- Cosmopolitan, Grazia, Glamour, Elle, Vogue
- Parool



Gewoon Gemiddeld

- 30 - 60 jaar
- Samen
- Kinderen in alle leeftijdsgroepen
- Loondienst
- Middelbaar opgeleid
- 1 tot 2 keer modaal
- Koopwoning
- 1 of meer auto's
- Verhuizingen
- Sport
- Doe-het-zelfen
- Caravan, bungalowpark
- Bezoek pretpark
- Gezelschapsspellen
- Nickelodeon
- Qmusic, Radio 538
- WIJ, Ouders van Nu



Gezellige Emptynesters

- Ouder dan 60 jaar
- Samen
- Geen kinderen of boven de 25 jaar
- Loondienst, (pre)pensioen, vrijwilliger
- Middelbaar opgeleid
- 1 tot 2 keer modaal
- Koopwoning
- Auto
- Veel uitstapjes
Wandelen, fietsen, tennissen
Actualiteiten
Vrijwilligerswerk
Politiek
Prepaid mobiel
Omroep MAX, regionale zenders
NPO 5
Fiets
Regionaal dagblad

Landelijke Vrijheid

- 50 - 80 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Loondienst, ondernemer, werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koop- of huurwoning
- Twee auto's
- Buitensport
Huisdieren
Kamperen
Bezoek dierenpark
Tuinieren, doe-het-zelven
Prepaid mobiel
Regionale, lokale zenders
Landleven, Buitenleven
Regionaal dagblad

Plannen en Rennen

- 30 - 55 jaar
- Samen
- Kinderen in alle leeftijdsgroepen
- Loondienst, ondernemer
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koopwoning
- Twee auto's
- Verhuizing
Voetbal, hockey, tennis
Zomervakantie naar Frankrijk
Wintersport
Pretpark, dierentuin
Beleggen
Qmusic, Radio 538
WIJ, Ouders van Nu

Zorgeloos en Actief

- Ouder dan 50 jaar
- Samen
- Geen kinderen
- Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koopwoning
- 1 of meer auto's
- Golfen, tennissen, fietsen, wandelen
Vaak op reis
Opera, theater, museum
Beleggen
Vrijwilligerswerk
Literatuur
VPRO
NPO 4, Classic FM
Kampioen, reismagazines
NRC Handelsblad

Luxe Leven

- 45 - 75 jaar
- Samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
- Hoger of universitair opgeleid
- Meer dan 2 keer modaal
- Koopwoning
- Twee auto's
- Golf, snowboarding, paardrijden
Verre reizen
Wintersport
Opera, theater, museum, casino
Beleggen
Delicatessenwinkel
VPRO
BNR nieuwsradio
Residence, Eigen huis & Interieur
NRC Handelsblad

Bijlage C: Duurzame mobiliteitsbalans

Reduceren autobezit

De ambitie in het Waterlandkwartier is om bewoners minder afhankelijk te maken van een eigen auto door het stimuleren van nabijheid van voorzieningen, het aanbieden van alternatieve vervoersvormen, en het ontmoedigen van autogebruik. Daarom wordt gezocht naar manieren om het verwachte autobezit te reduceren. Uit de data-analyse is gebleken dat de doelgroep een bepalende factor is voor het te verwachten autobezit in het gebied. Het aanpassen van het beoogde woningbouwprogramma en doelgroep is de meest effectieve manier om te sturen op het autobezit. Het toevoegen van meer inwoners met een laag inkomen, of het aantrekken van doelgroepen die minder afhankelijk zijn van een eigen auto verlaagt het verwachte autobezit.

Met dit MPvE wordt daarnaast ingezet op het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit. Deze maatregelen hebben een grotere impact op nieuwe bewoners dan op de huidige bewoners, omdat deze personen (bewust) kiezen voor een autoluwe woonwijk. Bovendien is een verhuizing een belangrijke prikkel voor personen om zich te oriënteren op nieuwe vervoersmogelijkheden en ontstaan nieuwe mobiliteitspatronen.

Duurzame mobiliteitsbalans

De duurzame mobiliteitsbalans berekent op basis van te verwachte effecten van bepaalde variabelen welk mobiliteitsaanbod er binnen een gebied grosso modo beschikbaar moet zijn om in de mobiliteitsbehoefte van de verschillende gebruikersgroepen te voldoen. De balans wordt doorgerekend op basis van drie scenario's. Daarvoor is het bestaande autobezit van huishoudens per doelgroep uit referentiewijken het uitgangspunt, als resultaat van de data-analyse.

Op basis van de maatregelen per thema verschillen de verwachte effecten op de auto-afhankelijkheid van bewoners per scenario. In het lage scenario zijn de effecten wel aanwezig maar in beperkte mate. In het hoge scenario zijn de effecten zeer duidelijk en de maatregelen dus zeer succesvol. Medium zit daar qua effect tussenin.

Het resultaat is een duurzame mobiliteitsbalans. Waar naast het aantal parkeerplaatsen voor eigen auto's ook het benodigde deelmobiliteitsaanbod als resultaat zichtbaar wordt. Daarnaast maakt het inzichtelijk aan welke knoppen je kunt draaien om een effect te sorteren, en hoe groot dat effect kan zijn. De balans van de drie scenario's samen geeft een bandbreedte van de te verwachten effecten en geeft zo een goed beeld van het ambitieniveau wat haalbaar is.

Toegepaste uitgangspunten in duurzame mobiliteitsbalans

- Programmix: 30/40/30
- Norm van kantoren en voorzieningen waar mee gerekend si aangepast naar voetgangerszone of centrumgebied (obv nota parkeernormen Purmerend)
- Parkeernorm (autobezit) bewoners obv data-analyse

Parkeernorm	Bewoners
Sociale huur	0,30
Middenhuur	1,00
Vrije sector	1,20
Zorgwoningen	0,15

Normen zijn per 100 m² BVl

Overige functies	m² VBO	Personeel
Kantoren	80000	0,3
Maatschappelijke vz	4230	1,5
Zorg	20720	0,4
Commercieel	6565	2,5
Flexibel	15000	1,5

Werking duurzame mobiliteitsbalans

Per scenario heb je te maken met effecten waar je in meer of mindere mate grip op hebt, je bent immers afhankelijk van de grillen van het menselijk gedrag. Voorbeelden hiervan zijn;

- Het effect van maatregelen rondom nabijheid en stimuleren van actieve mobiliteit per doelgroep
- Het adoptiepercentage van het aanbod deelmobiliteit per doelgroep

Daarnaast zijn er effecten die van tevoren op papier vastgesteld worden, om het ruimtelijke effect ervan vast te stellen. Zoals;

- Het aantal huishoudens dat van één deelvoertuig gebruik maakt
- De vervangingswaarde parkeerplaatsen (autobezit) van één deelvoertuig.

Alle effecten samen, die in het model variabel zijn en zelf ingeschat kunnen worden, werken door op het aantal benodigde parkeerplaatsen en deelmobiliteitsaanbod. Daarnaast heeft het effect van de maatregelen op nabijheid en het stimuleren van actieve mobiliteit, als voorwaarde dat de maatregelen ook worden uitgevoerd.

Conclusie duurzame mobiliteitsbalans

De bandbreedte ligt tussen de 2473 parkeerplaatsen in het lage scenario tot 1834 parkeerplaatsen in het hoge scenario. Een verschil van ca. 600 auto's in het gebied. Het parkeerplaatsen in het lage en hoge scenario zijn inclusief respectievelijk 31 en 58 deelauto's, en uitgaande van 0,3 en 0,15 parkeernorm voor bezoekers.

Scenario laag

Duurzame mobiliteitsbalans

Doelgroep	Parkeerplaatsen	Parkeernorm	Parkeernorm incl. bezoek
Sociale huur	153	0,22	0,52
Middenhuur	529	0,76	1,06
Vrije sector	867	0,93	1,23
Zorgwoningen	7	0,14	0,44
Overige functies	887		
Totaal	2442		
Deelauto's	31		
Totaal inclusief deelauto's	2473		

Bezoek 0,15

Parkeerplaatsen
153
529
867
7
603
2158
31
2189

Scenario medium

Duurzame mobiliteitsbalans

Doelgroep	Parkeerplaatsen	Parkeernorm	Parkeernorm incl. bezoek
Sociale huur	103	0,1	0,4
Middenhuur	475	0,7	1,0
Vrije sector	781	0,8	1,1
Zorgwoningen	7	0,1	0,4
Overige functies	887		
Totaal	2253		
Deelauto's	44		
Totaal inclusief deelauto's	2297		

Bezoek 0,15

Parkeerplaatsen
103
475
781
7
603
1969
44
2013

Scenario hoog

Duurzame mobiliteitsbalans

Doelgroep	Parkeerplaatsen	Parkeernorm	Parkeernorm incl. bezoek
Sociale huur	68	0,10	0,40
Middenhuur	412	0,59	0,89
Vrije sector	687	0,74	1,04
Zorgwoningen	7	0,14	0,44
Overige functies	887		
Totaal	2061		
Deelauto's	58		
Totaal inclusief deelauto's	2118		

Bezoek 0,15

Parkeerplaatsen
68
412
687
7
603
1777
58
1834

-  Resultaat met bezoekersparkeren 0,15
-  Resultaat met bezoekersparkeren 0,3

De duurzame mobiliteitsbalans is geen exacte weergave van de toekomst. Het geeft richting aan de verwachting, en aan de keuzes die er nog (te maken) zijn om bij te sturen richting een meer of minder ambitieus mobiliteitsconcept.

Veel hangt daarnaast ook af van de fasering van de ontwikkeling, hoe flexibel het mobiliteitsconcept is en in welke mate tussentijds bijgestuurd wordt.

Fasering en flexibiliteit

Een aantal aannames die ten grondslag liggen aan de effecten in de duurzame mobiliteitsbalans kunnen gedurende de ontwikkeling veel nauwkeuriger ingeschat worden met een gedegen monitoring van gebruik en effecten na realisatie van de eerste fase, zoals (niet uitputtend):

- Betaalbaarheid deelmobiliteit (in het algemeen, deze ontwikkeling heeft invloed op de adoptiegraad van deelmobiliteit per doelgroep)
- Wat is de auto-afhankelijkheid en het daaruit voortvloeiende autobezit van eerste bewoners in het Waterlandkwartier?
- Waar komen nieuwe bewoners vandaan?
- Wat zijn de effecten van deelmobiliteit?
 - Hoeveel huishoudens maken gebruik 'van één deelvoertuig?
 - Wat is de vervangingswaarde van één deelvoertuig in het Waterlandkwartier?
- Wat is het gebruik van free-floating deelauto's?
- Hoe ontwikkeld de parkeervraag van werkgevers in het gebied zich?
- Wat zijn de ontwikkelingen op mobiliteitsbeleid tav (landelijk/provinciaal/regionaal/lokaal)

Door bovenstaande vragen te stellen en de antwoorden/resultaten te gebruiken in het bijstellen van je mobiliteitsconcept wordt optimaal gebruik gemaakt van de fasering/tijd die de hele gebiedsontwikkeling kost. Daarnaast kan nog gestuurd worden op het programma in Waterlandkwartier, omdat daar per doelgroep een aantoonbaar verschil in mobiliteitsbehoefte zit.

Colofon

MPvE Waterlandkwartier

Datum

11 november 2022

Contactpersoon

Joost de Jong

E-mail: joost.dejong@arcadis.com

Kernteam

Arcadis: Joost de Jong, Yorick Claasen

Over Morgen: Haye Bijlsma, Martijn Blankestijn

Opdrachtgevers

Gemeente Purmerend

Vervoerregio Amsterdam

MRA Platform Smart Mobility

Projectnummer

30124296