



J A A R S T U K K E N 2 0 2 0

Programma

5

B E R E I K B A A R H E I D

Portefeuillehouder: E. Tijnstra

Inleiding

De gemeente streeft ernaar dat iedere Purmerender zich eenvoudig kan verplaatsen, binnen redelijke grenzen van reistijd en kosten. De benodigde infrastructuur moet veilig en duurzaam zijn en houdt rekening met de leefbaarheid. De groei van het aantal woningen in de stad vraagt om een brede afweging in het actuele gebruik van infrastructuur en de realisatie van toekomstige ambities om meer ruimte te bieden voor de voetganger, fietser en het OV. Bij deze keuzes is het voorafgaande gesprek met inwoners, bedrijven en ontwikkelaars essentieel.

Wat willen we bereiken

Purmerend kent een goed functionerende, veilige en duurzame infrastructuur voor alle manieren van vervoer, binnen randvoorwaarden van een prettige fysieke leefomgeving. De stad intensiveert en groeit, waarbij bereikbaarheid in en om de stad voor de korte en lange termijn goed geregeld zijn. Daarbij is maatwerk in bereikbaarheidsoplossingen die rondom (grote) binnenstedelijke (her)ontwikkelingsvraagstukken spelen.

Beoogd maatschappelijk effect beleidsveld 5.1 Bereikbaarheid

Een goed functionerende, veilige en duurzame infrastructuur voor alle manieren van vervoer, binnen bepaalde randvoorwaarden rond leefbaarheid, milieu, fysieke en sociale aspecten. Een aantal locaties verdient extra aandacht, zoals de historische binnenstad en andere publiek aantrekkende voorzieningen.

Wat hebben we daarvoor gedaan

- In 2020 zou de aanbesteding voor openbaar vervoer in Zaanstreek Waterland door de Vervoerregio Amsterdam (VRA) in gang worden gezet. De coronacrisis leidde echter tot een grote krimp van het aantal reizigers. Hierdoor heeft het Dagelijks Bestuur van de VRA besloten de bestaande concessie met EBS (Waterland) en Connexxion (Zaanstreek) te verlengen tot eind 2023.
- De impact van corona op het openbaar vervoer heeft ertoe geleid dat in 2020 een aangepast vervoerplan is opgesteld, waarbij het netwerk intact is gebleven, maar (tijdelijk) wordt afgeschaald op de frequenties van de R-net lijnen.
- In 2020 zouden we starten met aanbesteden van een nieuw verkeersprognosemodel voor Purmerend. Vanwege corona is het niet mogelijk gebleken om daarvoor benodigde actuele verkeerstellingen te houden. In 2020 is daarom een update gedaan van het bestaande 'verkeersprognosemodel gemeente Purmerend 2030'.
- Voor plaatsing en exploitatie van laadpalen is de gemeente aangesloten bij het regionaal contract van MRA-E. Het gemeentelijk beleid (is regionaal beleid MRA-E) voor elektrisch vervoer richt zich (nu) nog op uitvoering

en gaat over het aanvragen en realiseren van laadpalen. Eind 2020 waren er 67 openbare laadpalen (134 laadlocaties) in bedrijf.

- Opleveren Ontwikkelagenda Hoornse Lijn in het kader van de MIRT-Corridor Amsterdam Hoorn
- Deelname aan een landelijke studie “Het nieuwe 30” in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam met een casestudie over de Westerstraat.
- We hebben uitvoering gegeven aan de parkeermaatregelen uit het Verkeersplan Purmerend 2040. In het kader van optimaliseren zijn vergunningparkeerplaatsen omgezet naar betaalde parkeerplaatsen. De parkeerinstallatie in de Claxonate is vernieuwd, waardoor de garage beter functioneert en informatie over het aantal beschikbare plaatsen zichtbaar is op het parkeerverwijssysteem. In het kader van beïnvloeden is parkeerregulering uitgerold in Kop West, Zuiderpolder en Gors Noord. Daarnaast is de bezoekersvergunning breder beschikbaar gesteld en zijn drie nieuwe parkeervergunningen (mantelzorg, zorgverleners en functionele vergunning) geïntroduceerd.
- We vroegen bij de Vervoerregio bijzondere doeluitkeringen aan voor: Westerweg – Purmerenderweg, reconstructie Wagenweg, fietspadenplan, 30km-zone Overwhere.
- We geven met de regio Waterland uitvoering aan het programma Bereikbaarheid Waterland, zodat de verbindingen in het gebied en met Amsterdam verder verbeteren.

Wat heeft het gekost

PGR05	Realisatie 2019	Begroting 2020 primitief	Begroting 2020 bijgesteld	Realisatie 2020	Afwijking
Lasten	-3.001	-3.639	-3.774	-3.652	122
Baten	2.551	3.564	2.145	2.586	441
Saldo	-450	-74	-1.630	-1.067	563

Het programma Bereikbaarheid heeft per saldo een voordelige afwijking van € 563.000. Dit komt door € 122.000 lagere lasten en € 441.000 hogere baten. De belangrijkste verschillen worden hieronder toegelicht.

AFWIJKINGEN BELEIDSVELD BEREIKBAARHEID

BV051 Bereikbaarheid	Lasten	Baten
Diversen		
Het voordeel van € 122.000 is ontstaan door diverse oorzaken die ertoe hebben geleid dat er vooral minder verkeersonderzoek is uitgevoerd dan begroot.	122	
Parkeeropbrengsten		
De opbrengst parkeren is € 1.005.000 lager dan begroot. Bij de 2e tussenrapportage werd nog € 1,4 miljoen gemeld als nadeel vanwege corona. Er is in 2020 een forse verbeteringsslag in de control op parkeren geweest, waardoor ook een betere analyse van het resultaat kan worden gemaakt. Het resultaat wordt verklaard door € 70.000 vergunningen die in 2019 zijn verantwoord (incidenteel effect), circa € 553.000 lagere opbrengst straatparkeren, € 100.000 lagere opbrengst naheffingsaanslagen (Corona effecten, incidenteel) en voor circa € 282.000 door een niet juiste raming omdat met name bij het uitnemen in de afgelopen periode van parkeerplaatsen in de binnenstad met een hoge opbrengst de raming niet is aangepast (structureel effect).		443
Ten opzichte van de begroting na wijziging is er dus sprake van een voordeel van € 443.000.		
Totaal	122	443

RESERVES

Reserve Parkeren

Door het corona effect is de mutatie van de reserve gelijk aan de begrote raming gesteld: een dotatie van € 358.000.