



Programmabegroting Purmerend 2026-2029



Programma 5

Bereikbaarheid



Visie

Purmerend groeit. De komende jaren worden er binnenstedelijk veel woningen toegevoegd. Nieuwe én bestaande inwoners moeten zich op een veilige en comfortabele manier kunnen verplaatsen. Hierbij mogen geen groepen buiten de boot vallen. De binnenstedelijke verdichting vraagt om nieuwe oplossingen. We stimuleren daarom zoveel mogelijk wandelen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer; dit noemen we het STOMP-principe. Verplaatsingen met de auto blijven mogelijk, zodat de stad bereikbaar en leefbaar blijft.

Doelen en activiteiten

In december 2022 is het Mobiliteitsplan Purmerend vastgesteld. Dit plan verbindt de ontwikkelambities op het gebied van woningbouw, werkgelegenheid en verblijfskwaliteit aan de ambities van mobiliteit. Purmerend heeft een groeiambitie, waarbij er een groot aantal woningen worden toegevoegd. Deze woningbouwopgave heeft ook gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. We hebben daarom 7 beleidsuitgangspunten voor de toekomstige mobiliteit geformuleerd:

1. Purmerend wordt een 10-minutenstad: basisvoorzieningen zijn lopend of fietsend binnen 10 minuten te bereiken.

2. Een leefbaar en goed bereikbaar centrumgebied, gericht op kwaliteit voor voetgangers, fietsers en de openbare ruimte.
3. Een toekomstbestendig OV-netwerk voor de stad en de regio.
4. Verkeersafwikkeling van de auto richt zich op routes vanuit woonwijken naar de uitvalswegen.
5. Toegankelijke en betaalbare mobiliteit.
6. Een veilige stad voor elke verplaatsing.
7. Duurzame mobiliteit¹.

Voor de uitvoering van het Mobiliteitsplan zijn aanvullende middelen nodig. Daarna worden de maatregelen verder uitgewerkt en moeten bepaalde keuzes worden gemaakt. Het is belangrijk de maatregelen in samenhang te bekijken: zowel in relatie tot elkaar, als tot ruimtelijke ontwikkelingen en het beheer en onderhoud. Redenen hiertoe zijn onder andere het minimaliseren van overlast, het tijdig bieden van oplossingen voor de bereikbaarheid en het optimaal combineren van geldstromen. Daarom is het Mobiliteitsplan vertaald naar een adaptief Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024-2026, dat in 2025 is vastgesteld door het college. Dit uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd.

Vanuit de VRA wordt gewerkt met het beleidskader mobiliteit. Dit beleidskader is in 2023 door de Regioraad vastgesteld. In dit beleidskader wordt de mens centraal gesteld en wordt er gekeken naar een inclusief vervoerssysteem. Een andere belangrijk uitgangspunt is - net als bij het mobiliteitsplan van Purmerend - het STOMP-principe. We werken intensief samen met de VRA bij diverse beleidsopgaven, gebiedsontwikkelingen en herinrichtingsprojecten.

^[1] Onder duurzame mobiliteit verstaan we alle manieren van vervoer, waarbij het verplaatsingsgedrag minder nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Dit betreft met name lopen, fietsen, openbaar vervoer en vormen van deelmobiliteit, die allen bijdragen aan een vermindering en/of verschoning van het autogebruik.

Wat gaan we doen en wat willen we hiermee bereiken?

- Mobiliteit is een breed thema dat aan veel (ruimtelijke) ontwikkelingen raakt en gaat over de manier waarop we ons verplaatsen. Om die reden hebben we een aantal onderwerpen verder uitgewerkt, waaronder onder andere een parkeerbeleidsplan, de parkeernormennota, een actieagenda fiets en een visie op het laden. Over een deel wordt eind 2025 door de gemeenteraad een besluit genomen. Voor een ander deel gebeurt dat in de loop van 2026.
- Het komende jaar worden diverse maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit voorbereid of uitgevoerd, waaronder: de tweede tranche toegankelijkheid met ongeveer 10 bushaltes, het vervangen van de reisinformatiepanelen bij bushaltes en de herinrichting van meerdere straten en kruispunten. Daaronder vallen bijvoorbeeld de Rijperweg-West, de van Osweg-Grotenhuysweg, het kruispunt N235 – Verzetslaan en de Purmerenderweg in ZOB.
- We werken verder aan het Uitvoeringsprogramma Parkeren. Het komende jaar optimaliseren we de monitoring van de parkeerdata en de digitale parkeersystemen, en waar nodig breiden we op basis van de parkeerdruk en signalen uit wijken het betaald parkeergebied uit.
- Het aantal elektrische auto's neemt toe en daarmee ook de vraag naar oplaadmogelijkheden. In Purmerend beschikken we over ongeveer 550 laadpalen in het openbare gebied. Hiermee is sprake van een dekkend systeem; want binnen 200 meter van de meeste woonadressen

beschikken we over een laadmogelijkheid. We verwachten in 2026 zo'n 50 laadpalen bij te plaatsen.

- In 2025 is er een verkeersstudie uitgevoerd die het beleid uit het mobiliteitsplan verbindt aan de manier waarop Purmerenders zich verplaatsen. Deze studie geeft meer inzicht in (toekomstige) knelpunten in de verschillende netwerken. Eind 2025 wordt aan de hand van deze studie gewerkt aan een actieagenda met mogelijke aanpassingen in de verkeersnetwerken. In 2026 zullen wij uitvoering geven aan deze actieagenda.
- We werken de mobiliteitshubs aan het Beatrixplein en de N244 verder uit. Dat soort hubs zijn toegankelijke knooppunten die uitnodigen tot duurzamere en andere vormen van verplaatsen. Naast deze hubs gebruiken we het STOMP-principe bij gebiedsontwikkelingen, om duurzame mobiliteit te bevorderen.
- De gemeente Purmerend is voorzitter van de adviescommissie openbaar vervoer voor de concessie Zaanstreek-Waterland. In de concessie en in Purmerend is ingezet op een toename van het aantal zero-emissiebussen en R-netlijnen. Ook zetten we ons in voor verbetering van de lijnvoering, het verhogen van de frequentie en het verminderen van de rituitval.
- Omdat het centrumgebied van Purmerend dichter bebouwd wordt met meer woningen en voorzieningen en het aantal bezoekers toeneemt, onderzoeken we hoe we de bereikbaarheid van het centrum voor de verschillende vervoersmiddelen het beste kunnen inrichten. Dit onderzoek maakt deel uit van de planstudie voor de herinrichting van de route Gedempte Where – Purmersteenweg en de Waterlandlaan.
- Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt er blijvend ingezet op verkeersveiligheidscampagnes. Ook het programma veilige fietspaden, waarbij de verkeersveiligheid wordt verbeterd bij beheer en onderhoud van wegen wordt gecontinueerd. In samenwerking met het Openbaar Ministerie en de politie werken we aan verbeterde verkeershandhaving door onder andere de inzet van flexflitsers.
- Om te ondersteunen bij het mobiliteitsbeleid en goed beeld te hebben over hoe het verkeer zich in de toekomst ontwikkelt, actualiseren we in 2026 het verkeersprognosemodel.
- Mobiliteit stopt niet aan de randen van de stad. Daarom blijven we samenwerken met partners als de buurgemeenten, provincie Noord-Holland, het Rijk en de Vervoerregio Amsterdam. In de samenwerkingen richten we ons op de financiering, mobiliteitstransitie, het openbaar vervoer en de regionale bereikbaarheid.
- We pakken meldingen van inwoners op. Met behulp van een fonds om kleinschalige verkeersknelpunten op te lossen, kunnen wij relatief kleine ingrepen uitvoeren in de openbare ruimte. Hiermee spelen we sneller in op de actuele vraagstukken en kleine knelpunten.
- Ook in 2026 is de verwachting dat er op veel plekken in de gemeente gewerkt wordt aan en rondom wegen. Dit zet de bereikbaarheid in de dagelijkse situatie onder druk. We stemmen de werkzaamheden zo goed mogelijk af. Hierbij geven we ook veel aandacht aan de gevolgen voor de fietsers en voetgangers, zodat deze zich veilig kunnen blijven verplaatsen.

Wat mag het kosten

Bedragen x € 1.000

PGR05	Rekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2025 bijgesteld	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten	6.791	6.553	8.123	7.123	7.297	7.465	8.479

PGRo5	Rekening 2024	Primitieve begroting 2025	Begroting 2025 bijgesteld	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Baten	-5.388	-4.694	-5.178	-5.552	-5.405	-5.307	-5.321
Saldo	1.402	1.859	2.945	1.571	1.893	2.157	3.159

In dit programma hebben we voor de begroting 2026 € 1.000.000 lagere lasten en € 374.000 hogere baten ten opzichte van de bijgestelde begroting 2025. Hieronder wordt dit verder toegelicht.

Ontwikkeling exploitatie 2025-2026

BVo51 Bereikbaarheid	Lasten	Baten
Straatparkeren		
In 2024 besloot de raad (1601608) over de inrichting van het betaald parkeren in het Waterlandkwartier en de Bloemenbuurt. De uitbreiding van het betaald parkeren in deze gebieden en de introductie van de scanauto zorgen ervoor dat de baten naar verwachting zullen stijgen. Doordat de parkeerregulering pas in april 2025 van start ging, is er sprake van een budgettair verschil tussen 2025 en 2026. De inkomsten dalen weer vanaf 2027 zodra de mobiliteitshubs in het Waterland kwartier het straatparkeren grotendeels vervangen. De inkomsten en de uitgaven worden verrekend met de reserve parkeren.		-250
Overhead en parkeren		
Het betaald parkeren is sinds de Voorjaarsnota 2023 een 'gesloten systeem' waarbij alle kosten en opbrengsten van betaald parkeren via de reserve parkeren. We gebruiken sinds 2025 de scanauto en daarmee wijzigt de hele personele inzet op dit taakveld. Daarnaast wordt op dit moment geen overhead toegerekend aan de parkeerexploitatie. Als dat gebeurt, ontstaat er een voordeel voor de begrotingsruimte. Het college wil nu de personele inzet op parkeren herijken en overhead toerekenen zoals bij rioolheffing en afvalstoffenheffing ook gebeurt. Dit wordt naar verwachting een circa € 500.000 hogere toerekening van kosten. Omdat uit de parkeerreserve de kapitaallasten van nieuwe parkeergarages aan de Schapenmarkt en het Beatrixplein gedekt moeten worden, is het niet de bedoeling dat er minder in de parkeerreserve wordt gestort dan nu het geval is. Op basis van de resultaten van het eerste halfjaar 2026 is duidelijk dat de uitbreiding van betaald parkeren in de Bloemenbuurt en het Waterlandkwartier en de hogere betaalbereidheid door de scanauto resulteert in € 500.000 hogere inkomsten. Daarmee kan de doorrekening van overhead aan de parkeerexploitatie plaatsvinden zonder dat de toevoeging aan de reserve parkeren daalt.		-500
Parkeergarages		
Voor het onderhoud van de diverse parkeergarages en de bijdrage aan de voorziening voor het onderhoud, houden we rekening met een kostenstijging van € 108.278. Deze stijging is gebaseerd op geactualiseerde onderhoudsplannen, indexering van kosten en verwachte prijsontwikkelingen.	108	
Verkeersveiligheids projecten		
De verkeersveiligheids werkzaamheden voor de herinrichting van Ijsendijkstraat zullen voor een deel plaatsvinden in 2025. De verkeersveiligheids werkzaamheden voor de herinrichting rondom kindcentrum de Vlieger waren nog niet gestart in 2024, de werkzaamheden staat gepland in 2025. Bij de jaarrekening 2024 is het restantbudget bestemd in 2025. In 2026 is er geen budget meer beschikbaar voor deze projecten omdat de werkzaamheden dan afgerond zouden moeten zijn.	-153	
Verkeersveiligheidsplan		
Bij de Najaarsnota 2024 heeft de raad geld beschikbaar gesteld voor het verkeersveiligheidsplan met uitvoeringsprogramma in 2025. In 2026 is er geen incidenteel budget meer beschikbaar voor dit plan omdat de werkzaamheden dan afgerond zouden moeten zijn.	-205	
Mobiliteitsplan		
In december 2022 heeft de raad het Mobiliteitsplan Purmerend vastgesteld als gemeentelijk beleidskader voor de toekomstige mobiliteit (raadsbesluit 1573753). Bij de Najaarsnota 2024 is een deel van de onderzoeksbudgetten overgeheveld naar 2025. 50% van het onderzoeksbudget wordt bekostigd door de Vervoersregio Amsterdam. Omdat er in 2026 minder onderzoeken zijn begroot zorgt dit voor lagere lasten en lagere baten.	-874	386
Diverse		
Afwijkingen individueel lager dan € 100.000	124	-10
Totaal	60	-374

Reserves

Reserve parkeren

Bij de Voorjaarsnota 2023 heeft de raad besloten om de jaarlijkse resultaten van het totaal van straatparkeren en garageparkeren te egaliseren met de reserve parkeren. Dit is besloten met het oog op de te bouwen parkeergarages in het Waterlandkwartier en de Binnenstad. Door de parkeeropbrengsten vrij te maken en in te zetten voor parkeeroplossingen is parkeren een gesloten systeem geworden waarbij het aanwijzen van gebieden betaald parkeren, de kosten, de tarieven van straatparkeren en van garageparkeren, het aantal plekken en de bezetting gemonitord en gestuurd kunnen worden met de reserve parkeren als (egalisatie)buffer. Voor jaarschijf 2026 staat er per saldo een dotatie aan de reserve begroot van € 1.396.732.

Voorzieningen

Dit programma heeft geen voorzieningen.

Investeringsen

De jaarschijf 2026 van programma 5 heeft een totaalbedrag van € 4,0 miljoen aan investeringen, waarvan € 3,4 miljoen betrekking heeft op voorgenomen investeringen: parkeergarage Schapenmarkt, mobiliteitshub Beatrixplein en Realisatie HOV (R-net) maatregelen. Afspraak voor voorgenomen investeringen is dat hiervoor een apart raadsvoorstel wordt opgesteld om tot uitgave te mogen overgaan. De overige investeringen betreffen Verkeersregelininstallaties (VRI's). Voor de specificatie van de investeringen wordt verwezen naar de bijlage Meerjareninvesteringsplanning.

Programma 6

Beheer openbare ruimte



Visie

De openbare ruimte is van ons allemaal. Het is de plek waar mensen verblijven, met vrienden afspreken, sporten, spelen en naar een evenement gaan. Purmerend groeit. Meer inwoners en woningen betekenen meer druk op de openbare ruimte. De wens voor meer betaalbare woningen in de stad, maakt het belang van onze parken steeds groter. Zowel boven- als ondergronds wordt het steeds voller. Dit vraagt om een leefbare en efficiënte inrichting van de openbare ruimte, waarbij het onderhoudsniveau stapsgewijs verbeterd wordt en wordt gezocht naar alternatieven, zoals gevelgroen en groene (sedum)daken.

De openbare ruimte moet een plaats zijn waar je op een aantrekkelijke en comfortabele manier kan verblijven en mensen kan ontmoeten. Er moet ruimte zijn voor water en groen, natuur, sport en spel. Ook moeten we rekening houden met klimaatadaptieve maatregelen, energietransitie, mobiliteit, een nieuwe circulaire economie en een gezonde en meer natuur-inclusieve stad (en dorpen). Dit alles heeft invloed op het gebruik, de inrichting en het beheer van onze leefomgeving.