

Programmabegroting 2023

Vastgesteld door raad

3 november 2022



Verkeer

Portefeuillehouder: H. Prins

Visie / strategisch doel

Het is belangrijk om beleid te formuleren over de wijze waarop verkeer en vervoer op hoofdlijnen wordt vormgegeven binnen de gemeente Diemen. Hiertoe wordt een integrale mobiliteitsvisie opgesteld, in samenwerking met inwoners en regionale partners.

Diemen ziet de meerwaarde in van deelmobiliteit als onderdeel van de toekomstige mobiliteitsopgaven. Daarom wordt een praktisch toepassingskader opgesteld, waarin alle vormen van deelmobiliteit worden meegenomen. We onderzoeken of een verdere uitbreiding van deelmobiliteit in Diemen wenselijk en haalbaar is.

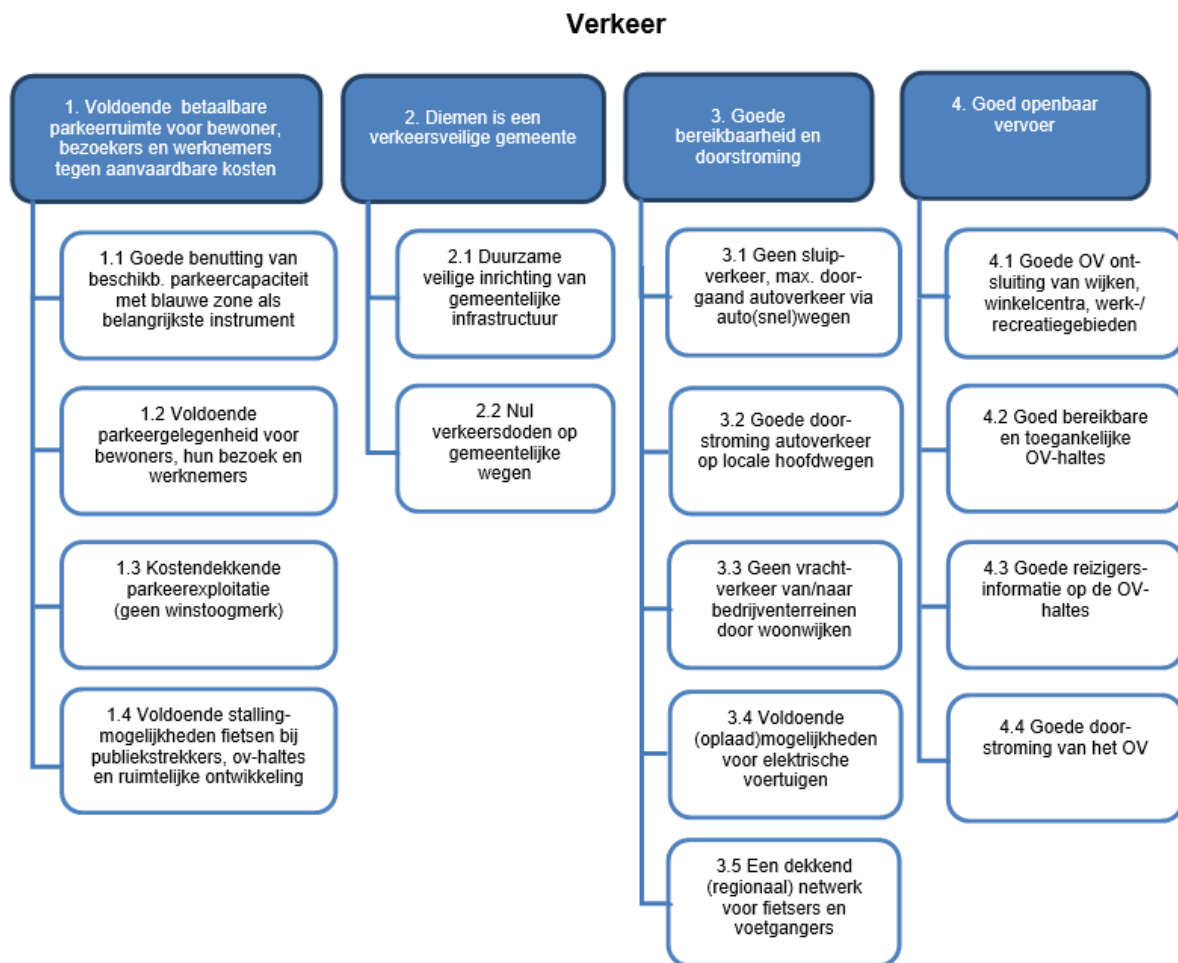
De maximumsnelheid op rijkswegen is een belangrijke factor voor een betere luchtkwaliteit en een lagere geluidsbelasting. We zijn daarom voorstander van het verlagen van de maximumsnelheid op de Ring A10 en de A1 in Diemen naar 80 kilometer per uur. We onderzoeken of we in Diemen aan kunnen sluiten op de milieuzones voor vracht- en autoverkeer van de gemeente Amsterdam.

Het behoud van het huidige aanbod aan openbaar vervoer is belangrijk voor de gemeente Diemen, ook in relatie tot het provinciaal beleid om grote woningbouwlocaties te positioneren nabij hoogwaardig openbaar vervoer. Dit standpunt zal Diemen in de relevante regionale overleggen nadrukkelijk uitdragen. Bijzondere aandacht vragen de positie van station Diemen Zuid als belangrijk OV knooppunt en een nieuwe metroverbinding van Amsterdam naar Almere (IJmeerverbinding).

De focus is en blijft gericht op het openstellen van de busbaan in Diemen Zuid. Dit gaat gepaard met een kwalitatieve upgrade van het gebied rond de busbaan.

De verkeersveiligheid blijft nadrukkelijk aandacht behouden. Het streven is gericht op het instellen van een maximumsnelheid van 30km/uur binnen de bebouwde kom. We hebben ook extra aandacht voor kwetsbare doelgroepen in het verkeer (voetgangers en fietsers) bijvoorbeeld door het toepassen van fietsstraten en realiseren van nieuwe voorzieningen (fietsoversteek Weteringweg en mogelijk nieuwe fietsverbinding over Weespertrekvaart). We stimuleren het halen en brengen van kinderen van/naar school per fiets of te voet.

Doelstellingen in één oogopslag



Kaderstellende beleidsnota's

Regionaal (Vervoerregio Amsterdam):

- Beleidskader Inclusieve Mobiliteit (2020);
- Beleidskader Mobiliteit (2017);
- Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023-2031 (2022);
- Lijnennetvisie 2018 (2015);
- Strategische Visie Mobiliteit (2016).
- Multimodaal toekomstbeeld MRA (2021)

Gemeentelijk:

- Algemene Plaatselijke Verordening Diemen (APV);
- Beleidsnota Elektrisch rijden en opladen in Diemen (2019);
- Beleidsnotitie Autodelen (2013);
- Parkeerbeleidsplan 2021.

Structurele gevolgen Jaarstukken 2021

Binnen dit programma is geen sprake van structurele gevolgen Jaarstukken 2021.

Autonome ontwikkelingen

Er zijn veel landelijke en regionale ontwikkelingen op mobiliteitsgebied. De verkeersveiligheid staat onder druk en de stedelijke mobiliteit wijzigt ten gunste van fiets, voetganger en openbaar vervoer. Ook is er in de regio een forse woningbouwopgave met bijbehorende mobiliteitsopgave. Diemen ligt midden in een grootstedelijk gebied met een sterke groei en heeft daardoor te maken met de bijbehorende toename van de mobiliteit. Het is belangrijk om op deze ontwikkelingen te blijven anticiperen. Concrete autonome ontwikkelingen zijn nu niet voorzien.

Nieuwe ontwikkelingen

Integrale mobiliteitsvisie en verkeersveiligheid

In 2023 starten we met het opstellen van een integrale mobiliteitsvisie. Deze visie bevat de hoofdlijnen voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren. Belangrijke input vormt het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. Dat wordt in 2023 geactualiseerd. We stellen in de komende tijd een praktisch toepassingskader op voor alle vormen van deelmobiliteit. We onderzoeken of toepassing hiervan in Diemen daadwerkelijk wenselijk en haalbaar is. Voor het opstellen van onze mobiliteitsvisie is externe expertise nodig. Hiervoor ramen we nu € 40.000 incidenteel.

Daarnaast werken we aan veel projecten ter verbetering van de verkeerssituatie in Diemen. Het gaat dan om verkeersveiligheid, parkeren en nieuwe infrastructuur. Voorbeelden zijn het verbreden van de Diemerbrug, een studie naar een veilige oversteekplaats op de Weteringweg en het introduceren van Doortrappen, een project voor meer fietsveiligheid voor ouderen.

In het openbaar vervoer spelen zowel ontwikkelingen op korte en op lange termijn.

In 2023 wordt de concessie Amsterdam voor al het metro-, tram- en busvervoer in Amsterdam, Duivendrecht en Diemen vernieuwd. Op langere termijn zijn er ontwikkelingen rond de bediening van de NS-stations (OV-SAAL) en mogelijk een nieuwe metroverbinding van Amsterdam naar Almere (over Diemens grondgebied). Er vinden in 2023 diverse onderzoeken plaats voor deze ontwikkelingen.

We blijven ook nadrukkelijk aandacht geven aan de verkeersveiligheid als belangrijk onderdeel van de leefbaarheid in een buurt of wijk. Denk daarbij onder meer aan het streven van een maximumsnelheid van 30 km binnen de bebouwde kom en extra aandacht voor kwetsbare groepen, zoals voetgangers en fietsers.

Wat willen we bereiken?

1. Voldoende parkeerruimte voor bewoners, bezoekers en werknemers tegen aanvaardbare kosten

Subdoelen

- 1.1 - Goede benutting van beschikbare parkeercapaciteit met "blauwe zone" als belangrijkste instrument
- 1.2 - Voldoende parkeergelegenheid voor bewoners, hun bezoekers en werknemers
- 1.3 - Kostendekkende parkeerexploitatie (geen winstoogmerk)
- 1.4 - Voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen bij publiekstrekkingen, ov-haltes en ruimtelijke ontwikkelingen

2. Diemen is een verkeersveilige gemeente

Subdoelen

- 2.1 - Duurzame veilige inrichting van gemeentelijke infrastructuur
- 2.2 - Nul verkeersdoden op gemeentelijke wegen

3. Goede bereikbaarheid en doorstroming

Subdoelen

- 3.1 - Geen regionaal sluipverkeer door Diemen, zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer via auto(snel)wegen en gebiedsontsluitingswegen
- 3.2 - Goede doorstroming van het autoverkeer op lokale hoofdwegen
- 3.3 - Geen vrachtverkeer van en naar bedrijventerreinen door de woonwijken
- 3.4 - Voldoende (oplaad)mogelijkheden voor elektrische voertuigen
- 3.5 - Een dekkend (regionaal) netwerk voor fietsers en voetgangers

4. Goed openbaar vervoer

Subdoelen

- 4.1 - Goede OV ontsluiting van woonwijken, winkelcentra, werkgebieden en recreatiegebieden
- 4.2 - Goed bereikbare en toegankelijke OV-haltes
- 4.3 - Goede reizigersinformatie op de OV-haltes
- 4.4 - Goede doorstroming van het openbaar vervoer

Wat gaan we ervoor doen?

1. Voldoende parkeerruimte voor bewoners, bezoekers en werknemers tegen aanvaardbare kosten

Activiteiten
Subdoel 1.1 - Goede benutting van beschikbare parkeercapaciteit met "blauwe zone" als belangrijkste instrument
1.1.1 - Uitbreiden en bijsturen parkeerregulering op basis van resultaten parkeermonitoring en klachten van bewoners en ondernemers en op basis van nieuwe ontwikkelingen (o.a. regelgeving en ICT)
1.1.2 - Parkeermonitoring door middel van meting van de parkeerdruk en op basis van ontvangen parkeerklachten
1.1.3 - Uitvoering geven aan het geactualiseerde parkeerbeleidsplan 2021, waaronder het nadrukkelijker communiceren naar bewoners over de mogelijkheden die de bezoekersregeling biedt en een wijziging van de geldigheid van ontheffingen (per wijk)
Subdoel 1.2 - Voldoende parkeergelegenheid voor bewoners, hun bezoekers en werknemers
1.2.1 - Waar nodig bijsturen van de parkeerregulering (maatwerk)
1.2.2 - Afspraken over parkeervoorzieningen bij nieuwbouwplannen, in beginsel worden deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd op basis van de Nota Parkeernormen.
1.2.3 - Handhaven op de parkeerregulering incl. afhandelen parkeerklachten en overtredingen
Subdoel 1.3 - Kostendekkende parkeerexploitatie (geen winstoogmerk)
1.3.1 - Actueel houden van de parkeerexploitatie
1.3.2 - Parkeertarieven baseren op effectiviteit en een sluitende parkeerexploitatie
Subdoel 1.4 - Voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen bij publiekstrekkingen, ov-haltes en ruimtelijke ontwikkelingen
1.4.1 - Bijplaatsen van fietsenstallingen indien nodig en mogelijk
1.4.2 - Het voorschrijven van fietsparkeernormen bij (ruimtelijke) ontwikkelingen conform de Nota Parkeernormen

2. Diemen is een verkeersveilige gemeente

Activiteiten
Subdoel 2.1 - Duurzame veilige inrichting van gemeentelijke infrastructuur
2.1.1 - Toepassen duurzaam veilig bij herinrichtingen
2.1.2 - Verkeersveilige fietsroute aanleggen in spoorwonderdoorgang aan westkant Ouddielerlaan
2.1.3 - Verkeersveilige fietsroutes meenemen bij de uitvoering van bouwplannen/wegwerkzaamheden (in BLVC-plannen)
2.1.4 - Aanleg van snelheidsremmers bij de aansluitingen van de Treubweg en Venserweg op de Weesperstraat
Subdoel 2.2 - Nul verkeersdoden op gemeentelijke wegen
2.2.1 - Deelname aan verkeersveiligheids campagnes via de Vervoerregio Amsterdam
2.2.2 - Deelname aan het programma Doortrappen ter bevordering van de fietsveiligheid onder oudere fietsers
2.2.3 - Actief monitoren van de verkeersveiligheid op gemeentelijke wegen

Prestatie-indicatoren	Werkelijk 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Begroot 2023
Algemeen - % ziekenhuisopname na verkeersongeval met een motorvoertuig (verplicht) ²¹	27%	33%	25%	20%
Algemeen - % overige vervoersongevallen met een gewonde fietser (verplicht) ²¹	16%	11%	10%	10%
Algemeen - % doden na verkeersongeval met een motorvoertuig	9%	0%	0%	0%

²¹ de informatiebronnen met betrekking tot deze gegevens zijn de afgelopen jaren niet ingevuld vanwege het ontbreken van deze specifieke cijfers op Waarstaatjegemeente.nl. Er is nu gebruik gemaakt van een andere database.

3. Een goede bereikbaarheid en doorstroming van de mobiliteit

Activiteiten	
Subdoel 3.1 - Geen regionaal sluipverkeer door Diemen, zoveel mogelijk doorgaand autoverkeer via auto(snel)wegen en gebiedsontsluitingswegen	
3.1.1	We streven naar een maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 30 kilometer per uur, tenzij
3.1.2	Afstemmen informatiesystemen (bewegwijzering/navigatie) op hoofdroutes
3.1.3	Medewerking aan de nieuwe HOV-verbinding IJburg-Weesp en IJburg-station Bijlmer-Arena met omzetten van de parallelweg van de A1 tussen knooppunt Diemen en de Maxis naar een busbaan zonder ontheffinghoudersregeling
Subdoel 3.2 - Goede doorstroming van het autoverkeer op lokale hoofdwegen	
3.2.1	Waarborgen ontsluitingsfunctie d.m.v. advisering bij herinrichtingen en herontwikkelingen (o.a. Scheepskwartier, Vlindertuin, Holland Park)
3.2.2	Ongelijkvloers maken van spoorwegovergang op de Ouddiemerlaan
3.2.3	Aanpassen hoofdverkeersstructuur Diemen Zuid (o.a. openstellen busbaan, aanleg rotonde, invoering 30 km/uur)
Subdoel 3.3 - Geen vrachtverkeer van en naar bedrijventerreinen door de woonwijken	
3.3.1	Zorgen voor behoud van goede rechtstreekse aansluiting van werkgebieden op hoofdwegen
3.3.2	Begeleiden/beïnvloeden bedrijven bij vestigingsplaatskeuze en routekeuze
3.3.3	Afremmen vrachtverkeer bij herinrichting van woongebieden
3.3.4	Voortzetten regionale samenwerking Green Deal Zero Emission stadslogistiek
Subdoel 3.4 - Voldoende (oplaad)mogelijkheden voor elektrische voertuigen	
3.4.1	Realiseren van een dekkend en vraag gestuurd netwerk van laadpalen voor elektrische auto's, in samenwerking met het projectbureau MRA-e
3.4.2	In samenwerking met het projectbureau MRA-e onderzoeken van mogelijkheden voor plaatsing van laadvoorzieningen van alleen op aanvraag naar pro actief op basis van bezetting/gebruik en potentieel gebruik door deelmobiliteit
3.4.3	Uitbreiden en monitoren van het aanbod van elektrische deelmobiliteit (o.a. auto's en scooters)
Subdoel 3.5 - Een dekkend (regionaal) netwerk voor fietsers en voetgangers	
3.5.1	Verbeteren van zwakke schakels in het fietsnetwerk; onder andere onderzoek naar het verbeteren van de fietsoversteek op de Weteringweg en het voorbereiden van de verbreding van het brugdek van de Diemerbrug ten behoeve van het fietsverkeer.
3.5.2	Voorstel voor de vervolgaanpak op basis van haalbaarheidsonderzoek naar een nieuwe fietsverbinding van Plantage De Sniep naar station Diemen-Zuid over de Weespertrekvaart

Prestatie-indicatoren	Werkelijk 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Begroot 2023
Algemeen - Waardering bereikbaarheid bedrijfslocatie voor bevoorrading (verplicht) ²²	NB	NB	NB	NB
3.4 - Totaal aantal laadpalen voor elektrische motorvoertuigen	53	74	100	125

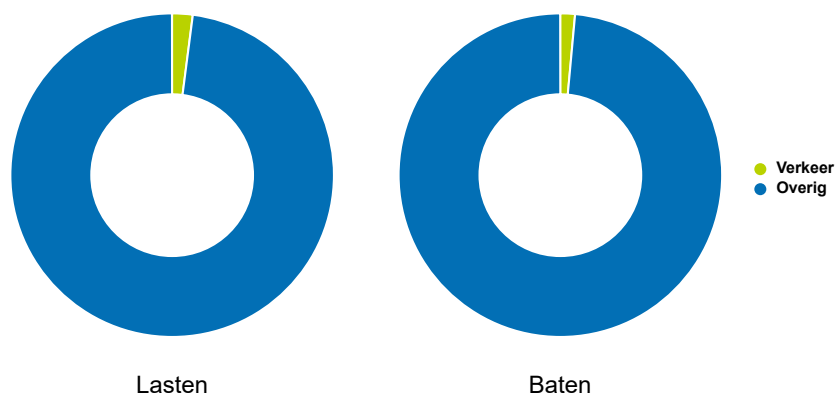
²² Deze verplichte indicator is komen te vervallen.

4. Goed openbaar vervoer

Activiteiten
Subdoel 4.1 - Goede openbaar vervoer ontsluiting van woonwijken, winkelcentra, werkgebieden en recreatiegebieden
4.1.1 - Adviseren over concessieverlening door Vervoerregio Amsterdam en vervoerplannen GVB
4.1.2 - Participeren in het onderzoek van de gemeente Amsterdam naar een nieuwe HOV-verbinding van IJburg via Diemen naar station Bijlmer-Arena en naar station Weesp.
4.1.3 - De belangen van Diemen inbrengen in regionale en nationale onderzoeken zoals onder andere OV Toekomstbeeld 2040, OV SAAL middellange termijn en het MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area (o.a. IJmeerlijn)
4.1.4 - Het verbeteren van de overstapmogelijkheden bij het OV-knooppunt Diemen-Zuid o.a. door het realiseren van een nieuwe brug voor fietsers en voetgangers
4.1.5 - Nieuwe metroverbindingen (zoals IJmeerlijn) mogen er niet toe leiden dat de metrobereikbaarheid van Diemen verslechtert.
Subdoel 4.2 - Goed bereikbare en toegankelijke OV-haltes
4.2.1 - Aanpassen resterende bushaltes in Diemen-Noord bij groot onderhoud/herinrichting
4.2.2 - OV-haltes zijn toegankelijk voor alle gebruikers
Subdoel 4.3 - Goede reizigersinformatie op de OV-haltes
4.3.2 - Controleren reizigersinformatie op haltes
4.3.2 - DRIS-panelen bij nieuwe haltes bij spooronderdoorgang
Subdoel 4.4 - Goede doorstroming van het openbaar vervoer
4.4.1 - Verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer bij herinrichtingen (o.a. aanleg spooronderdoorgang)

Wat mag het kosten?

Verkeer	2023	2024	2025	2026
Structurele lasten	-1.959	-1.919	-1.874	-1.873
Structurele baten	1.146	1.470	1.120	1.470
Toevoegingen aan reserves	-	-76	-	-76
Onttrekkingen aan reserves	274	-	274	-
Saldo structureel	-540	-525	-479	-478
Incidentele lasten	-40	-	-	-
Incidentele baten	-	-	-	-
Toevoegingen aan reserves	-	-	-	-
Onttrekkingen aan reserves	-	-	-	-
Saldo incidenteel	-40	-	-	-
Saldo van baten en lasten	-580	-525	-479	-478



Uitsplitsing Baten en lasten volgens het BBV

Volgens het BBV artikel 17 b. dienen er een aantal baten en lasten specifiek inzichtelijk gemaakt worden. Dit zijn de onderdelen: de geraamde algemene dekkingsmiddelen, de geraamde kosten van de overhead, het geraamde bedrag van de heffing voor de vennootschapsbelasting en het geraamde bedrag voor onvoorzien.

In artikel 8 punt 5 is beschreven welke posten onder de algemene dekkingsmiddelen vallen. Dit zijn: Lokale heffingen waarvan de besteding niet gebonden is, algemene uitkeringen, dividend, saldo van de financieringsfunctie en de overige algemene dekkingsmiddelen.

Binnen het programma Verkeer is de post overhead begroot en wordt hierom specifiek inzichtelijk gemaakt.

Overhead

Overhead	2023	2024	2025	2026
Lasten	-292	-282	-282	-282
Baten	-	-	-	-
Saldo van baten en lasten	-292	-282	-282	-282

Toelichting wat mag het kosten

Fluctuaties meerjarenperspectief

De parkeerexploitatie is een kostendekkende exploitatie. Omdat de verlening van de vergunningen om de twee jaar plaatsvindt is er in de jaren dat de bedragen worden ontvangen een overschot. Dit overschot wordt gestort in de reserve parkeergelden. Het jaar later vindt er een onttrekking uit de reserve plaats.

Nieuw beleid

Nieuw beleid	2023	2024	2025	2026
Integrale mobiliteitsvisie en verkeersveiligheid	-40	-	-	-
Totaal nieuw beleid	-40	-	-	-

Meerjareninvesteringsplan

Omschrijving	Investeringsbedrag					
	2023	2024	2025	2026	Totaal	Afschrijving per jaar
Verbreding brugvlak Diemerbrug	285				285	6

Investering	Jaar	Wijziging	Krediet
Geen nieuwe/gewijzigde investeringen			

