

Parkeerbeleid binnenstad Monnickendam

Maart 2024



1. Inleiding

De binnenstad van Monnickendam, gekenmerkt door zijn de ligging aan het water, de Speeltoren, de Haven en de bruine vloot, is een aantrekkelijk plek om te wonen en bezoeken. Tegelijkertijd staat de aantrekkelijkheid van Monnickendam onder druk. Door de hoge parkeerdruk is het moeilijk om een parkeerplaats te vinden en worden auto's vaak fout geparkeerd. De inwoners, bezoekers en bedrijven ervaren verkeersonveiligheid en parkeeroverlast. De wens leeft om met goed doordacht parkeerbeleid de parkeerproblemen in de binnenstad van Monnickendam te verminderen.

In de binnenstad van Monnickendam is sprake van een bestendig hoge parkeerdruk. Parkeerdrukmetingen uitgevoerd in 2022, 2023 en 2024 wijzen uit dat de gemiddelde parkeerdruk in de binnenstad 85,2% betreft. Op onder andere het Noordeinde, de Haringbrugwal en de Oude Zijds Burgwal is de parkeerdruk vaak hoger: het is in deze straten regelmatig moeilijk om een parkeerplaats te vinden waardoor de bereikbaarheid van winkels, horeca en woningen in de binnenstad onder druk staat.

Verder speelt in de binnenstad van Monnickendam verjonging en de komst van huishoudens met meerdere auto's in het verlengde daarvan. Een doorkijk geeft aan dat als gevolg van autonome autogroei, de parkeerdruk in de binnenstad van Monnickendam in 2030 toeneemt naar 95% in de nacht en op zaterdag. Er staan op deze momenten dan bijna meer auto's geparkeerd dan dat er parkeerplaatsen zijn, waardoor het moeilijk wordt om een parkeerplaats te vinden en de auto dominant in het straatbeeld aanwezig is.

Ook de komst van de nieuwe wijk Galgeriet, grenzend aan de historische binnenstad van Monnickendam, noopt tot parkeerbeleid. Een gemengde nieuwbouwwijk met 700 woningen en een mogelijke komst van een supermarkt, bibliotheek, kinderdagverblijf en horeca vraagt om anticiperen en goed parkeerbeleid voor de binnenstad van Monnickendam. Daarover zijn ook afspraken gemaakt met Galgeriet B.V. Zonder parkeerregulering in de binnenstad van Monnickendam, kan de komst van de nieuwe wijk parkeerdrukverhogend werken.

Het geldende coalitieakkoord 'Waterland: Vrij. Sociaal. Groen.' spreekt de ambitie uit om komende bestuursperiode aan de slag te gaan met het oplossen van parkeerproblematiek. Deze ambitie wordt bevestigd en verder onderstreept door een unaniem in de gemeenteraad aangenomen motie waarin "de wens om de parkeerdruk en parkeeroverlast in de historische binnenstad van Monnickendam te verminderen" wordt uitgesproken. In de motie is aangegeven dat "geen oplossingen of oplossingsrichtingen, zoals betaald parkeren, uitgesloten mogen worden".

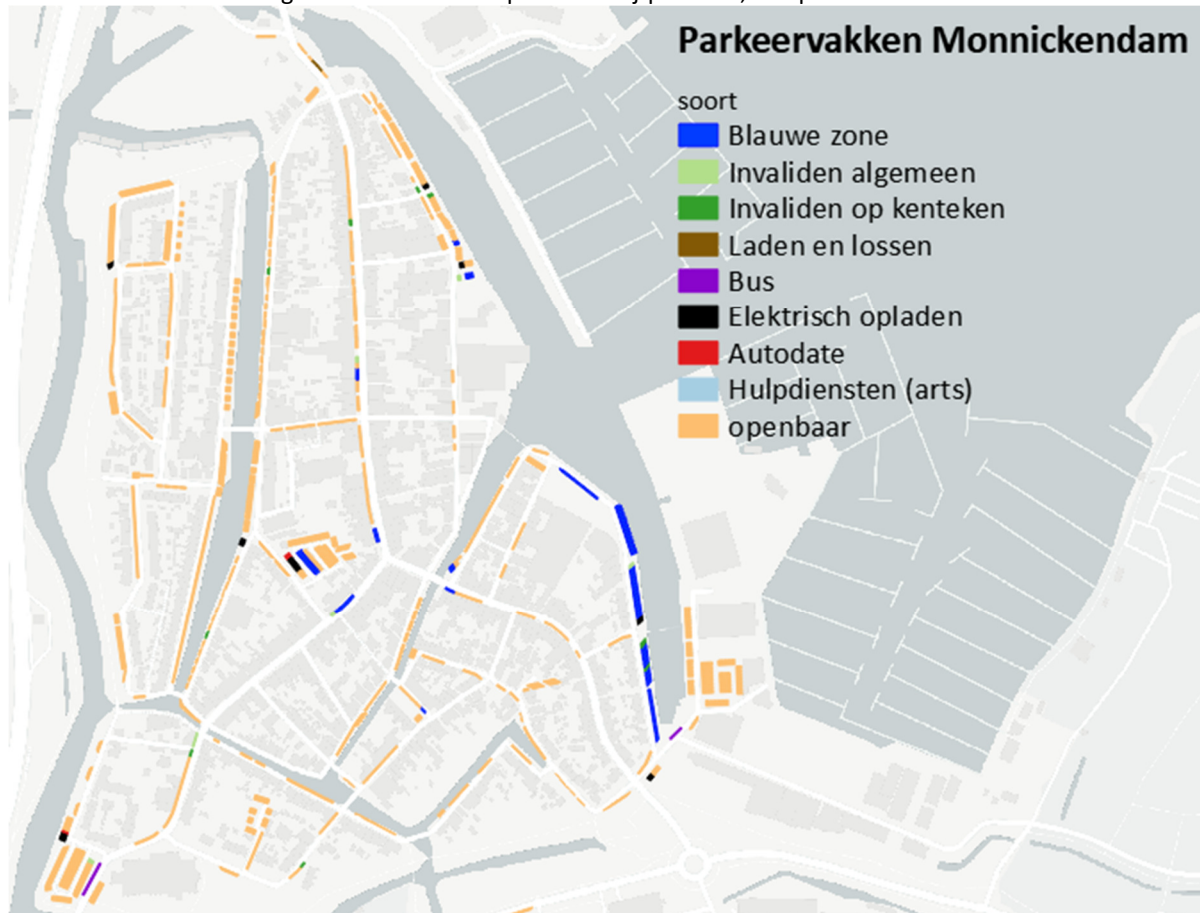
Naar aanleiding van de bestendig hoge parkeerdruk, de verjonging van de binnenstad, de komst van nieuwbouwwijk Galgeriet, het coalitieakkoord en de motie van de gemeenteraad, heeft het college de opdracht op zich genomen om met een voorstel voor parkeerbeleid voor de binnenstad van Monnickendam te komen. Een eerste versie van het parkeerbeleid is vorig jaar ter consultatie vrijgegeven en gedeeld met de gemeenteraad. Op 3 oktober, 9 oktober en 17 oktober is geconsulteerd met ondernemers en inwoners uit de binnenstad. Ondanks dat het verloop van de inloopavonden niet optimaal is geweest zijn er veel reacties opgehaald. Deze reacties zijn betrokken in het nu voorliggende parkeerbeleid binnenstad Monnickendam en hebben geleid tot ingrijpende herziening van de beleidsaanpak.

De raad wordt gevraagd om een keuze te maken tussen gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone. Gefiscaliseerd parkeren is een vorm van betaald parkeren, maar de vormgeving daarvan is naar aanleiding van het maatschappelijke debat ingrijpend herzien. In de bij dit document gevoegde bijlagen kan een overzicht van de bij de consultatierondes ingebrachte reacties en een overzicht van de inhoudelijk gewijzigde beleidsaanpak worden gevonden. Ook de over parkeren gestelde raadvragen inclusief beantwoording zijn bijgevoegd.

2. Parkeren anno nu

In grote delen van de binnenstad van Monnickendam kan nu gratis en onbeperkt in tijd in de openbare ruimte worden geparkeerd. Op het Verenigingsplein (parkeerterrein Kermergracht), het Noordeinde, de Haringbrugwal, de Kerkstraat, de Gooische Kaaij, het Zuideinde en het Prooyen zijn parkeerschijfzone voor kort parkeren gesitueerd. De parkeerschijfzones gelden van maandag tot en met zaterdag van 9:00-17:00 (uitgezonderd 't Prooyen) en kennen een maximale parkeerduur/een parkeerduurbeperving van 30 minuten

tot 90 minuten. In totaal gaat het om circa 86 parkeerschijfplaatsen, verspreid over de binnenstad.



Figuur 1: overzicht parkeerplaatsen binnenstad Monnickendam

In de binnenstad van Monnickendam zijn tussen oktober 2022 en februari 2024 drie parkeerdrukmetingen met in totaal 12 meetmomenten uitgevoerd. De gemiddelde parkeerdruk in de binnenstad van Monnickendam betrof 90,3% in oktober 2022, 83,5 in juni 2023 en 81,9% in februari 2024. De gemiddelde parkeerdruk van de drie metingen komt daarmee uit op 85,2%.

Uit de parkeerdrukmeting uitgevoerd in oktober 2022 blijkt een parkeerdruk van 86% tot 95,2%. Uit de parkeerdrukmeting uitgevoerd in juni 2023 blijkt een parkeerdruk van 79,2% tot 88,8%. Uit de parkeerdrukmeting uitgevoerd in februari 2024 blijkt een parkeerdruk van 76,9% tot 88%. De laatste parkeerdrukmeting is uitgevoerd na de aanleg van het tijdelijke parkeerterrein Galgeriet en valt iets lager uit.

Uit bovenstaande mag geconcludeerd worden dat de parkeerdruk in de binnenstad van Monnickendam hoog is, vooral in de nacht en op zaterdag. In een aantal straten is de parkeerdruk bijna altijd zeer hoog: op het Noordeinde, de Haringbrugwal en de Oude Zijds Burgwal overstijgt de parkeerdruk vaak de 85%. Behoudens de bestendig hoge druk, noopt ook de ongelijkmatige spreiding van de parkeerdruk tot het treffen van maatregelen. Het is in de hoofdstraten vaak moeilijk om een parkeerplaats te vinden, waardoor de bereikbaarheid van winkels, horeca en woningen in de binnenstad onder druk staat.

Een hoge parkeerdruk betekent niet alleen dat het vinden van een parkeerplaats lastig wordt, het vertaalt zich ook in meer fout parkeren en meer zoekverkeer. Het fout parkeren is terug te zien in de parkeerdrukmeting: op veel momenten is het aandeel fout geparkeerde auto's circa 10%. In het straatbeeld is dat terug te zien: auto's blokkeren straten en loopstroken en staan op hoeken, bruggen of in de berm geparkeerd, plaatsen die daar niet voor bedoeld zijn. De kwetsbare verkeersdeelnemer komt hierdoor in de verdrinking, het zicht op kruispunten wordt ontnomen en de doorgang voor hulpdiensten komt in het geding, welke hierdoor soms later op locatie aankomen.

Trajan geeft aan dat boven 85% parkeerdruk algemeen wordt aangenomen dat het zoekverkeer onaanvaardbaar toeneemt. Auto's op zoek naar een parkeerplaats veroorzaken dan substantieel meer autobewegingen, wat tot verkeersonveiligheid kan leiden. Kortom: een hoge parkeerdruk leidt niet alleen tot een afgenomen bereikbaarheid, maar zet ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk.

De binnenstad van Monnickendam is ontstaan in de tijd van paard en wagen en dus niet zondermeer geschikt voor moderne middelen van vervoer. Indien de huidige gemiddelde parkeerdruk met 1,15% per jaar toeneemt (kengetal autonome autogroei), dan stijgt de parkeerdruk in 2030 naar gemiddeld 87,7% in de ochtend, 86,4% in de middag, 95,5% in de nacht en 95,9% op zaterdag. De parkeerdruk is dan op elk moment hoger dan 85% en in de nacht en op zaterdag staan dan bijna meer auto's geparkeerd dan dat er parkeerplaatsen zijn. Geparkeerde auto's zijn in dat scenario dominant in het straatbeeld aanwezig en er blijft weinig ruimte over om te fietsen, lopen, verblijven en recreëren. Tegen de achtergrond van de vergrijste binnenstadpopulatie en de komst van jonge gezinnen, is het hierboven geschetste beeld niet onrealistisch. Zeker als parkeerplaatsen waar eigenlijk niet geparkeerd mag worden ongedaan worden gemaakt, is de verwachting dat de autogroei de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de binnenstad van Monnickendam verder onder druk zet.

3. Parkeren anno 2030

Het streven is om de binnenstad van Monnickendam in de toekomst bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar te houden. Dit kan als volgt worden omschreven:

1. *Bereikbaarheid*: mensen worden in staat gesteld hun bestemming (woning, winkel of bedrijf) met de auto te bereiken en op redelijke afstand daarvan te parkeren.
2. *Verkeersveiligheid*: gevaarlijke verkeerssituaties worden voorkomen, door parkeren op plaatsen die daar niet voor bedoeld zijn (bruggen, hoeken, bermen en loopstroken) effectief tegen te gaan.
3. *Leefbaarheid*: de leefbaarheid wordt verbeterd door het tegengaan van zoekverkeer en de onevenredige toename van autobewegingen in het verlengde daarvan.

Om de binnenstad van Monnickendam in de toekomst bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar te houden is het nodig om de parkeerdruk te beheersen en parkeerregulering in te stellen. In onderstaande hoofdstuk wordt verder toelicht wat onder parkeerregulering wordt verstaan.

4. Parkeerregulering

Parkeerregulering is een pakket van maatregelen dat genomen wordt om de bestaande parkeercapaciteit goed over verschillende doelgroepen te verdelen. Het doel van de parkeerregulering kan worden samengevat als: ervoor zorgen dat de juiste parkeerder op de juiste plek parkeert. De gewenste parkeerlocaties voor de grootste en meest voorkomende doelgroepen zijn:

- **Inwoners**: parkeren op parkeerplaatsen op eigen terrein en bij afwezigheid hiervan in de openbare ruimte op kortere loopafstand van hun huis;
- **Kortparkeerders**: zoals leveranciers, zorgverleners en mantelzorgers parkeren in de openbare ruimte op kortere loopafstand van bestemming;
- **Bezoekers**: bezoekers met een kort bezoek, bijvoorbeeld aan een winkel of de horeca, parkeren op kortere loopafstand van de bestemming. Bezoekers met een langer bezoek, bijvoorbeeld aan de bruine vloot of een bed & breakfast, parkeren op grotere afstand van hun bestemming, bijvoorbeeld op een parkeerterrein buiten de binnenstad.
- **Werknemers**: parkeren op eigen parkeerplaatsen en bij afwezigheid hiervan op grotere loopafstand van hun bestemming/werkplek, bijvoorbeeld op een parkeerterrein buiten de binnenstad.

Ongeacht de vorm van de parkeerregulering is het wenselijk als inwoners meer gebruik gaan maken van parkeerplaatsen op eigen terrein en is het wenselijk als bezoekers/werknemers die lang parkeren meer gebruik gaan maken van de parkeerplaatsen buiten het centrum. Daardoor kan de parkeerdruk in het centrum afnemen en worden de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de oude binnenstad verbeterd.

Parkeerregulering kan daarnaast een stimulans zijn om meer van andere vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer en de fiets, gebruik te maken. Het creëert meer ruimte voor lopen en fietsen en vergroot de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte.

Twee vormen van parkeerregulering komen in aanmerking voor het beheersen van de parkeerdruk in de binnenstad van Monnickendam: gefiscaliseerd parkeren met progressief tarief en een parkeerschijfzone. Beide parkeerregimes worden in onderstaand hoofdstuk verder uitgewerkt en toegelicht.

5. Gefiscaliseerd parkeren met progressief tarief

Gefiscaliseerd parkeren zoals nu voorgelegd is een vorm van betaald parkeren waarbij na de registratie van het kenteken voor een beperkte periode/bepaalde duur gratis geparkeerd kan worden. Een gefiscaliseerd parkeerregime zou op de volgende manier vorm kunnen krijgen:

Gefiscaliseerd parkeren wordt ingesteld in de hele binnenstad van Monnickendam (uitgezonderd het Bolwerk) en geldt van maandag t/m zaterdag van 9:00-19:00. Parkeren op straat is na het registreren van het kenteken de eerste 30 minuten gratis, waarna het tarief 1.50 per uur bedraagt. Daarnaast wordt gewerkt met parkeervergunningen. Welke voorwaarden hieraan verbonden zijn wordt hieronder verder toegelicht.

De eerste 30 minuten gratis parkeren maakt kort parkeren aantrekkelijk en ontmoedigt langdurig stallen. Bovendien ondervangt deze optie een deel van de bezwaren tegen het oorspronkelijke parkeerbeleid en haakt dit aan bij het 'halve uur' dat nu op enkele plaatsen geldt als blauwe zone.

5.1 Gefiscaliseerd parkeren - Inwoners

Bij gefiscaliseerd parkeren komen inwoners in aanmerking voor één parkeervergunning per adres. Voor bestaande inwoners geldt een overgangsregeling: zij komen in aanmerking voor een tweede parkeervergunning als zij bij de invoering van parkeerregulering twee auto's hebben. De overgangsregeling komt na 8 jaar te vervallen. Nieuwe inwoners komen in aanmerking voor maximaal één parkeervergunning per adres. Zo neemt de parkeervraag geleidelijk af en daalt de parkeerdruk. De parkeervergunning is een vrijstelling van de plicht tot betalen van parkeerbelasting en is in de hele binnenstad geldig voor de duur van één jaar. De kosten bedragen 40 euro voor de eerste parkeervergunning en 80 euro voor de tweede parkeervergunning.

Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren en de openbare ruimte te ontlasten, worden de vanuit de openbare ruimte telbare parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht op het totaal aantal te verkrijgen parkeervergunningen.

Bezoekers van inwoners komen in aanmerking voor een bezoekersregeling. Hiermee kunnen inwoners het kenteken van hun bezoek registreren zodat zij tegen gereduceerd tarief (50% van 1,50) voor 300 uur per jaar kunnen parkeren.

5.2 Gefiscaliseerd parkeren – werknemers

Inwoners zijn overdag vaak niet thuis. Dit maakt het mogelijk om parkeerplaatsen overdag door een ander te laten gebruiken. Werknemers zijn overdag vaak aanwezig waardoor zij gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen rondom woonfuncties. Om de bestaande parkeercapaciteit in de binnenstad zo goed mogelijk te benutten komen bedrijven met werknemers in aanmerking voor een parkeervergunning. Werknemers op wiens kenteken de vergunning is gesteld, worden vrijgesteld van de plicht om per uur parkeerbelasting te betalen.

Bij gefiscaliseerd parkeren kunnen bedrijven (KvK-registratie) één parkeervergunning per twee fulltime werknemers aanvragen. Deze wordt individueel op kenteken van de werknemer verstrekt. Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren en de openbare ruimte te ontlasten, worden de vanuit de openbare ruimte telbare parkeerplaatsen op eigen terrein op het totaal aantal te verkrijgen werknemersvergunningen in mindering gebracht. Om oneigenlijk gebruik van de werknemersvergunning te voorkomen wordt het aantal inwonersvergunningen dat op hetzelfde adres is verleend, in mindering gebracht op het totaal aantal te verkrijgen werknemersvergunningen. Een werknemersvergunning is in de gehele binnenstad voor de duur van één jaar geldig en kost 80 euro.

5.3 Gefiscaliseerd parkeren – bezoekers

Bij gefiscaliseerd parkeren kunnen bezoekers na de registratie van het kenteken 30 minuten gratis parkeren. Hierna wordt het parkeertarief van 1,50 euro per uur in rekening gebracht. Er wordt geen maximaal dagtarief ingesteld. Kort parkerende bezoekers kunnen zo gratis of tegen een beperkt bedrag op kortere loopafstand van hun bestemming parkeren. Lang parkerende bezoekers die het parkeertarief blijven voldoen kunnen ook op kortere loopafstand van hun bestemming parkeren of ervoor kiezen om buiten de binnenstad te parkeren, kosteloos maar op grotere loopafstand van de bestemming.

5.4 Voor en nadelen gefiscaliseerd parkeren

Voordelen	Nadelen
Flexibel: indien het parkeertarief wordt voldaan mag men blijven parkeren. Hierdoor wordt de bestaande parkeercapaciteit door verschillende doelgroepen optimaal benut.	Als men gaat parkeren is noodzakelijk om het kenteken bij een parkeerautomaat of een parkeerapp aan te melden.
De eerste 30 minuten gratis parkeren maakt kort parkeren aantrekkelijk.	Gebruiksvriendelijkheid voor ouderen, minder digitaal-vaardige gebruikers, is minder.
Door het laten oplopen van het tarief wordt langdurig stallen ontmoedigd.	Parkeerautomaten hebben een esthetisch nadeel.
Met behulp van een parkeerapp kan een parkeeractie eenvoudig op afstand verlengd of beëindigd worden.	
Digitale handhaven op kenteken is goed te organiseren.	

Figuur 2: voor en nadelen gefiscaliseerd parkeren

6. Parkeerschijfzone

In een parkeerschijfzone zone, ook wel blauwe zone genoemd, kan er met behulp van de parkeerschijf voor beperkte duur gratis geparkeerd worden. Na het verstrijken van de maximale parkeerduur moet de auto op een andere plek geparkeerd worden. Een parkeerschijfzone zou op de volgende manier vorm kunnen krijgen:

Een parkeerschijfzone wordt in de hele binnenstad van Monnickendam ingesteld (uitgezonderd het Bolwerk) en geldt van maandag t/m zaterdag van 9:00-19:00. De parkeerduur is maximaal 2 uur. Daarnaast wordt gewerkt met een ontheffing van de parkeerduurbepering. Welke voorwaarden hieraan verbonden zijn wordt hieronder verder toegelicht.

6.1 Parkeerschijfzone – inwoners

In een parkeerschijfzone komen inwoners in aanmerking voor één ontheffing. Voor bestaande inwoners geldt een overgangsregeling: zij komen in aanmerking voor een tweede parkeeronthefing als zij bij de invoering van parkeerregulering twee auto's hebben. De overgangsregeling komt na 8 jaar te vervallen. Nieuwe inwoners komen in aanmerking voor maximaal één ontheffing per adres. Zo neemt de parkeervraag geleidelijk af en daalt de parkeerdruk. Een ontheffing is een vrijstelling van de maximale parkeerduurbepering zodat inwoners langer dan 2 uur in de parkeerschijfzone mogen parkeren. De ontheffing is in de gehele binnenstad geldig voor de duur van één jaar. De kosten bedragen 92 euro voor de eerste en 184 euro voor de tweede ontheffing.

Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren en de openbare ruimte te ontlasten, worden de vanuit de openbare ruimte telbare parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht op het totaal aantal te verkrijgen ontheffingen.

Bezoekers van inwoners kunnen met behulp van een parkeerschijf in de blauwe zone parkeren.

6.2 Parkeerschijfzone – werknemers

Inwoners zijn overdag vaak van huis. Dit maakt het mogelijk om parkeerplaatsen overdag door een ander te laten gebruiken. Werknemers zijn overdag vaak aanwezig waardoor zij gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen rondom woonfuncties. Om de bestaande parkeercapaciteit in de binnenstad zo goed mogelijk

te benutten komen bedrijven met werknemers in aanmerking voor een ontheffing. Werknemers op wiens kenteken de ontheffing wordt gesteld, worden vrijgesteld van de maximale parkeerduurbepanking zodat ze langer dan 2 uur in de parkeerschijfzone mogen parkeren.

In een parkeerschijfzone kunnen bedrijven (KvK-registratie) één ontheffing per twee fulltime werknemers aanvragen. Deze wordt individueel op kenteken van de werknemer verstrekt. Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren en de openbare ruimte te ontlasten, worden de vanuit de openbare ruimte telbare parkeerplaatsen op eigen terrein op het totaal aantal te verkrijgen werknemersontheffingen in mindering gebracht. Om oneigenlijk gebruik van de werknemersontheffing te voorkomen wordt het aantal inwonersontheffingen dat op hetzelfde adres is verleend, in mindering gebracht op het totaal aantal te verkrijgen werknemersontheffingen. Een werknemersontheffing is in de gehele binnenstad voor de duur van één jaar geldig en kost 184 euro.

6.3 Parkeerschijfzone – bezoekers

In een parkeerschijfzone parkeren bezoekers met behulp van de parkeerschijf. De parkeerduur bedraagt maximaal 2 uur. Na het verstrijken van de maximale parkeerduur dient de auto buiten de parkeerschijfzone geparkeerd te worden. Kort parkerende bezoekers kunnen maximaal 2 uur op korte loopafstand van hun bestemming parkeren. Lang parkerende bezoekers dienen hun auto na 2 uur te verplaatsen en buiten de parkeerschijfzone te parkeren of kunnen ervoor kiezen om de auto bij aanvang buiten het centrum te parkeren, zonder parkeerduurbepanking maar op grotere loopafstand van de bestemming.

6.4 Voor en nadelen parkeerschijfzone

Voordelen	Nadelen
Twee uur gratis parkeren maakt kort parkeren aantrekkelijk.	Niet flexibel: het is niet toegestaan om langer dan twee uur in de parkeerschijfzone te parkeren. Na het verstrijken van de maximale parkeerduur (2 uur) moet de auto buiten de parkeerschijfzone geparkeerd worden. Hierdoor wordt de bestaande parkeercapaciteit niet optimaal benut.
Een maximale parkeerduurbepanking van 2 uur maakt langdurig stallen onmogelijk.	Hoog risico van oneigenlijk gebruik: parkeerschijf kan eenvoudig worden 'doorgedraaid' waardoor auto's langer geparkeerd staan dan de bedoeling is en de bereikbaarheid niet wordt verbeterd.
Ook ouderen, niet digitaal-vaardige gebruikers weten hoe een parkeerschijfzone werkt.	Handhaving minder goed te organiseren omdat niet alle kentekens op straat digitaal aangemeld zijn.
	Blauwe accenten in de bestrating hebben een esthetisch nadeel.

Figuur 3: voor en nadelen parkeerschijfzone

7. Handhaving

Voor het maximale effect van parkeerregulering is het essentieel dat er goed gehandhaafd wordt. In dit hoofdstuk wordt de handhaving van gefiscaliseerd parkeren en de parkeerschijfzone verder toegelicht.

7.1 Handhaving van gefiscaliseerd parkeren

Bij gefiscaliseerd parkeren wordt gehandhaafd op basis van de gemeentelijke parkeerbelastingverordening. Alle kentekens op straat zijn gedigitaliseerd waardoor een efficiënte handhaving mogelijk is. Het 'parkeerrecht' van inwoners en werknemers wordt via de digitale uitgifte van een parkeervergunning vastgelegd en het 'parkeerrecht' van bezoekers wordt met behulp van parkeerapparatuur (parkeerautomaat of parkeerapp) digitaal geregistreerd. Dit maakt het mogelijk om met een scanvoertuig efficiënt en accuraat vast te stellen of een parkeerder de regels van de parkeerregulering naleeft.

Een scanvoertuig kan tot 1200 kentekens per uur controleren. Het controleren van gefiscaliseerd parkeren in de binnenstad van Monnickendam neemt daarmee 40-45 minuten in beslag. Bij niet naleving kan, na controle van beeldmateriaal door een BOA, op afstand een naheffingsaanslag (parkeerboete) worden opgelegd. Door de grote scancapaciteit van een scanvoertuig en de snelle controleronde in het verlengde daarvan is de

pakkans hoog en kan een betalingsbereidheid tot 90% worden bereikt, hetgeen bevorderlijk is voor de naleving van de regels van het parkeerregime.

7.2 Handhaving van de parkeerschijfzone

Bij een parkeerschijfzone wordt gehandhaafd op basis van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Bij een parkeerschijfzone zijn niet alle kentekens op straat gedigitaliseerd. Dit betekent dat gewerkt moet worden met een gemengd systeem (digitaal en analoog) wat voor handhaving complicerend is.

Een BOA kan tot 70 voertuigen per uur controleren. Het controleren van de parkeerschijfzone in de binnenstad van Monnickendam neemt daarmee met vier BOA's nagenoeg 3 uur in beslag. Bij de controle van de parkeerschijfzone moet de overtreding verplicht op locatie 'heterdaad' worden geconstateerd. Het is, in tegenstelling tot een naheffingsaanslag (parkeerboete), dus niet mogelijk om een beschikking op afstand op te leggen. Ook kan een BOA gedurende de controleronde benaderd worden met vragen en opmerkingen waardoor de maximale scancapaciteit (70 kentekens per uur) niet gehaald wordt. In dat geval zal de binnenstad niet in 3 uur gecontroleerd kunnen worden. Door de relatief lange duur van één controleronde, is de inschatting dat de pakkans bij een parkeerschijfzone lager is en het parkeerregime minder goed zal worden nageleefd.

8. Financieel kader

Gefiscaliseerd parkeren en een parkeerschijfzone hebben gevolgen op financieel vlak. Ook ziet de inkomsten- en uitgavenstructuur van de varianten er verschillend uit. In dit hoofdstuk wordt een schatting gegeven van de structurele financiële gevolgen van gefiscaliseerd parkeren en de parkeerschijfzone.

8.1 Financieel kader van gefiscaliseerd parkeren

Bij een gefiscaliseerd parkeerregime worden de uitgaven aan parkeerbeheer en handhaving volledig gefinancierd uit de inkomsten van naheffingsaanslagen (parkeerboetes), inkomsten uit parkeertarieven en inkomsten uit parkeervergunningen. Dit betekent dat gefiscaliseerd parkeren financieel kostendekkend kan zijn.

Het is in de regio de praktijk om op alle dagen dat het gefiscaliseerd parkeerregime werkzaam is (hierboven voorgesteld van maandag tot en met zaterdag), drie keer per dag te controleren. Daarmee wordt de beste betalingsbereid en naleving van het parkeerregime bereikt.

Inkomsten	18 handhavingsrondes per week	Uitgaven	18 handhavingsrondes per week
Parkeren op straat	76.440	Inzet BOA	97.500
Naheffingsaanslag	258.448	Scanvoertuig	96.000
Parkeervergunningen (40 en 80 euro)	54.720	Vergunningsstelsel	15.000
		Beheer parkeerautomaten	14.787
		Verwerken naheffingen en bezwaren	16.005
		Afschrijving parkeerautomaten	9.500
		Parkeerbeheerder	100.000
Totaal	389.608		348.793

Figuur 4: inkomsten en uitgaven gefiscaliseerd parkeren per jaar

Gefiscaliseerd parkeren wordt op basis van de Gemeentewet en de parkeer(belasting)verordening van de gemeente Waterland gehandhaafd waardoor de inkomsten uit naheffingsaanslagen/overtredingen naar de gemeente vloeien en niet naar het Rijk.

8.2 Financieel kader van parkeerschijfzone

Vanwege arbeidsintensiteit en financiële haalbaarheid in het verlengde daarvan zijn bij een parkeerschijfzone maximaal 3 handavingsrondes per week uitvoerbaar. Meer controle is tegen redelijke kosten niet uitvoerbaar. Dit betekent dat de naleving van een parkeerschijfzone niet zo goed zal zijn als van gefiscaliseerd parkeren. In onderstaand overzicht zijn de inkomsten en uitgaven verbonden aan de parkeerschijfzone verder uitgewerkt. De parkeerschijfzone wordt op basis van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv) gehandhaafd waardoor de inkomsten uit overtredingen niet naar de gemeente vloeien maar naar het Rijk.

Inkomsten		Uitgaven	
Ontheffingen	125.856	Inzet BOA	90.257
		Vergunningensysteem	15.000
		Verwerken overtredingen	17.696
		Bebording en bestrating	3.333
Totaal	125.856	Totaal	126.287

Figuur 5: inkomsten en uitgaven parkeerschijfzone per jaar

8.3 Financieel overzicht gefiscaliseerd parkeren en parkeerschijfzone

In onderstaande tabel is het financieel saldo van de geraamde inkomsten – uitgaven van gefiscaliseerd parkeren en een parkeerschijfzone te zien.

Parkeerregime	Handavingsregime	Nettoresultaat
Gefiscaliseerd parkeren	18 handavingsrondes per week	40.815,72
Parkeerschijfzone	3 handavingsrondes per week	Budgetneutraal

Figuur 6: nettoresultaat gefiscaliseerd parkeren en parkeerschijfzone

9. Straatbeeld

Gefiscaliseerd parkeren en een parkeerschijfzone hebben gevolgen voor het straatbeeld. Hierna wordt aandacht besteed aan het straatbeeld bij gefiscaliseerd parkeren en een parkeerschijfzone.

9.1 Straatbeeld bij gefiscaliseerd parkeren

De invloed van een gefiscaliseerd parkeren op het straatbeeld houdt in het aanbrengen van bebording bij entree van de binnenstad (ter hoogte van de Nieuwendam/Grafelijkheidssluis, De Zarken en het Zuideinde) en het plaatsen van parkeerautomaten. Door de opkomst van parkeerapps is de relevantie van een dicht en fijnmazig netwerk van parkeerautomaten minder urgent geworden. Uitgaande van een loopafstand van 250 meter, is de verwachting dat met vijf parkeerautomaten een voldoende dekkend netwerk in de binnenstad van Monnickendam gerealiseerd kan worden. Op dit moment zijn de Haringbrugwal, de Nieuwe Zijds Burgwal, de Kermergracht, 't Prooyen en de Beestenmarkt daarvoor in beeld. Hieronder is een visualisatie van de parkeerapparatuur en het mogelijke dekkingsgebied te zien:



Figuur 7: parkeerapparatuur en mogelijk dekkinggebied

Het uitgangspunt is om te kiezen voor een terughoudende, neutrale uitvoering van de parkeerautomaat en de hoofdstraten (Noordeinde, Zuideinde en Kerkstraat) zo veel mogelijk vrij te houden van parkeerautomaten zodat dit zo min mogelijk impact heeft op de ruimtelijke kwaliteit van de historische binnenstad.

9.2 Straatbeeld bij parkeerschijfzone

Bij het invoeren van een parkeerschijfzone moet ook bebording bij de entree van de binnenstad worden aangebracht. Het gaat dan om dezelfde straten als hierboven vermeld. Aanvullend op de bebording is bij een parkeerschijfzone blauwe belijning of bestrating vereist om het parkeerregime aan de weggebruiker kenbaar te maken. Dit wordt hieronder gevisualiseerd. Er ontstaat dat een straatbeeld dat vergelijkbaar is met bijvoorbeeld Edam.



Figuur 8: visualisatie straatbeeld parkeerschijfzone

10. Randvoorwaarden

Een voorwaarde bij het instellen van parkeerregulering is het goed aanduiden van parkeervakken. We constateren dat door het smalle wegprofiel en de schaarse openbare ruimte het niet altijd mogelijk is om parkeervakken conform de meest actuele normen aan te duiden. We kiezen er in de binnenstad van Monnickendam daarom voor om uit te gaan van de maatvoering van parkeervakken in de bestaande situatie, tenzij dit niet mogelijk of wenselijk is. Indien dit niet mogelijk of wenselijk zal de volgende maatvoering worden gehanteerd:

- Langsparkeren (1.80 breedte x 5,50 lengte)
- Haaksparkeren (2.40 breedte x 5 lengte)
- Gestoken parkeren (2.40 breedte x 5.20 lengte)

In straten waar als gevolg van het aanduiden van parkeervakken de (beschikbare) wegbreedte te smal wordt voor éénrichtingverkeer of voor hulpdiensten kunnen parkeerplaatsen komen te vervallen. Op in ieder geval

de Korte Burgwal, Havenstraat, Gooische Kaaij en Zuideinde is dat het geval. Vermoedelijk betreft het ten minste 33 parkeerplaatsen. Om goed te kunnen handhaven op auto's die geheel of gedeeltelijke buiten de vakken geparkeerd staan wordt, flankerend aan het aanduiden van parkeervakken, in de gehele binnenstad van Monnickendam een parkeerverbodzone ingesteld. Het duidelijk aanduiden van parkeervakken is overigens ook zonder parkeerbeleid noodzakelijk.

11. Waarom de hele binnenstad?

Het is niet zinvol om in enkele straten, zoals bijvoorbeeld het Noordeinde en de Haringburgwal, gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone in te stellen. Dan verplaatst de parkeerdruk zich namelijk naar de direct omliggende straten en zal de parkeerdruk dus niet (structureel) afnemen. Voor de effectiviteit van het beleid is het nodig om in de gehele historische binnenstad van Monnickendam een vergunning- of ontheffingregime in te stellen, in combinatie met gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone voor bezoekers en werkenden.

12. Nieuwbouwwijk Galgeriet

De komst van nieuwbouwwijk Galgeriet met 700 woningen en diverse functies vraagt om anticiperen en goed parkeerbeleid voor de binnenstad van Monnickendam en straks het openbaar gebied Galgeriet. Zonder parkeerregulering voor de binnenstad, kan de komst van de nieuwe wijk parkeerdrukverhogend werken. In dit beleidsdocument is parkeerregulering voor de binnenstad Monnickendam uitgewerkt. De omgang met parkeren in het openbaar gebied Galgeriet wordt op een later moment verder uitgewerkt en voorgelegd aan de gemeenteraad.

13. Monitoring

Hoe de parkeerdruk zich na het instellen van parkeerregulering gaat ontwikkelen is niet met zekerheid te zeggen, daarom vraagt de invoering van parkeerregulering om het monitoren van de daadwerkelijke effecten. In verband met een gewenningsperiode zullen de eerste resultaten van monitoring ten laatste één jaar na de invoering van de nieuwe parkeerregulering beschikbaar komen. Vervolgens wordt de monitoring jaarlijks herhaald. Indien de monitoring daartoe aanleiding geeft kan de aanpak op onderdelen worden heroverwogen

14. Conclusie

In bovenstaande hoofdstukken zijn de werking, handhaving, financiën en het straatbeeld van gefiscaliseerd parkeren en een parkeerschijfzone besproken. In onderstaand overzicht wordt een feitelijke samenvatting van beide parkeerregimes gegeven.

Parkeerregime	Gefiscaliseerd parkeren	Parkeerschijfzone
Gebied	Hele binnenstad van Monnickendam. Op het Bolwerk geldt geen gereguleerd parkeren.	Hele binnenstad van Monnickendam. Op het Bolwerk geldt geen gereguleerd parkeren.
Tijden	ma-za 9:00-19:00	ma-za 9:00-19:00
Parkeerduur	Geen maximale parkeerduur	Maximaal 2 uur
Inwoner (vergunning/ontheffing)	Maximaal 2 vergunningen per inwoner	Maximaal 2 ontheffingen per inwoner
Kosten	Eerste vergunning 40 euro Tweede vergunning 80 euro	Eerste ontheffing 92 euro Tweede ontheffing 184 euro
Bezoekers van inwoners	50% korting voor 300 uur per jaar	Parkeren met parkeerschijf
Bedrijven	1 vergunning per 2 FTE	1 vergunning per 2 FTE
Bezoekers	Eerste 30 minuten gratis, daarna 1,50 per uur	Parkeren met parkeerschijf
Mogelijkheden tot bijsturen	Dagen en tijden van werking Hoogte parkeertarief	Dagen en tijden van werking Maximale parkeerduur

	Variabel parkeertarief (progressief en degressief) Gedifferentieerde zones (bijvoorbeeld alleen parkeren voor touringcars) Maximaal dagtarief Tarief parkeervergunning	Tarief parkeerontheffing
--	--	--------------------------

Figuur 9: samenvatting gefiscaliseerd parkeren en parkeerschijfzone

Bronvermelding

Trajan. (februari 2024). *Parkeerdrum Monnickendam-Centrum 2024*. Haarlem.

Trajan. (juni 2023). *Parkeerdruk Monnickendam-Centrum 2023*. Haarlem.

Trajan. (maart 2023). *Parkeerdruk Waterland 2022*. Haarlem.