

# Parkeerbeleid binnenstad Monnickendam

4 juli 2023



# 1. Aanleiding

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, te werken 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 parkeeroverlast. De wens leeft om met goed doordacht parkeerbeleid de parkeeroverlast in de binnenstad van Monnickendam te verminderen.

Het geldende coalitieakkoord 'Waterland: Vrij. Sociaal. Groen.' signaleert deze wens en spreekt de ambitie uit om komende bestuursperiode aan de slag te gaan met parkeerbeleid. Tevens is in de gemeenteraad een motie aangenomen waarin de wens wordt uitgesproken om de parkeerdruk en parkeeroverlast in de historische binnenstad van Monnickendam te verminderen. De hoge parkeerdruk en de wens om de parkeeroverlast te verminderen maken dat het komen tot parkeerbeleid als een 'no regret maatregel' kan worden beschouwd. Ook de afspraken voor de realisatie van de nieuwe woonwijk op het Galgeriet vragen om parkeerbeleid voor de binnenstad.

De nota parkeren die nu voorligt geeft invulling aan de wens om tot parkeerbeleid te komen en doet concrete voorstellen om de parkeeroverlast in Monnickendam te verminderen. In hoofdstuk twee gaat de nota in op de uitgevoerde parkeeronderzoeken, de parkeerdruk en de kritische grens als richtsnoer. In hoofdstuk drie worden twee parkeerregimes tegen elkaar afgewogen en in hoofdstuk vier wordt het gecombineerde parkeerregime verder uitgewerkt. De nota sluit af met een hoofdstuk over het formaliseren van parkeervakken, monitoring, planning en proces.

# 2. Parkeeronderzoek

In juni en september 2020 is door onderzoeksbureau Antea een parkeeronderzoek verricht. Dit onderzoek is aan het einde van de eerste coronalockdown en aan het einde van een corona-luwe zomer uitgevoerd. Omdat er nog sprake was van coronamaatregelen en de recreatieve en toeristische sectoren toen nog niet volledig waren opgestart kunnen de uitkomsten van het onderzoek van Antea een vertekend beeld geven.

Ter bevordering van de validiteit is aan onderzoeksbureau Trajan gevraagd een nieuw parkeeronderzoek uit te voeren. Dit onderzoek heeft op dagen buiten de coronaperiode plaatsgevonden (27 en 29 oktober 2022) en kan als representatief worden beschouwd.

Naar aanleiding van de presentatie van de onderzoeksresultaten aan de gemeenteraad is op 1 en 3 juni 2023 voor Monnickendam-Centrum een aanvullende parkeerdrukmeting verricht. Om een completer beeld te krijgen zal deze actie na de schoolvakantie herhaald worden.

Bij de eerste parkeerdrukmeting van Trajan bleek dat de parkeerdruk 's ochtends en 's middag respectievelijk 88,8% en 86% procent bedroeg. In de nacht en op zaterdagmiddag bleek de parkeerdruk respectievelijk 95,2% en 91,0%. Daarmee is in Monnickendam-Centrum sprake van een hoge parkeerdruk: op de vier meetmomenten overstijgt de parkeerdruk de kritische grens van 85%.

## 2.1 Kritische grens

Een verkeerskundig uitgangspunt is dat een parkeerdruk boven de 85% onwenselijk is. Een parkeerdruk boven de 85% leidt tot onevenredig veel zoekveer, parkeeroverlast en verkeersonveiligheid. Ook wordt het voor inwoners lastig om een parkeerplaats te vinden en neemt de toegankelijkheid voor mindervaliden en hulpdiensten af. Een hoge parkeerdruk zet daarmee de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van een gebied onder druk.

Om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren is het wenselijk om een duurzame verlaging van de parkeerdruk na te streven. Voor dit beleid geldt een parkeerdruk van maximaal 85% als richtsnoer. Daarmee blijft het gebied goed bereikbaar en verkeersveilig. Hieronder worden twee parkeerregimes die de parkeerdruk kunnen verlagen tegen elkaar afgewogen en verder uitgewerkt.

## 3. Afweging parkeerregimes

Twee parkeerregimes komen in aanmerking om de parkeerdruk in het centrum van Monnickendam te verlagen. Een parkeerschijfzone en een gecombineerd regime. Beide parkeerregimes worden hieronder beschreven en getoetst op de te verwachten effectiviteit en handhaafbaarheid.

### 3.1 Parkeerschijfzone

Een parkeerschijfzone is een regime waarbij automobilisten verplicht zijn een parkeerschijf te gebruiken als ze hun voertuig parkeren op de aangewezen parkeerschijfplaatsen. Het doel van een parkeerschijfzone is om ervoor te zorgen dat automobilisten hun voertuig niet langdurig parkeren op drukbezochte locaties, zoals winkelstraten en centrumgebieden. Door de parkeerdruk te beperken krijgen meer automobilisten de kans om van de parkeerplaatsen gebruik te maken en kan de bereikbaarheid worden verbeterd.

De naleving van een parkeerschijfzone wordt handmatig door buitengewoon opsporingsambtenaren (hierna: BOA's) gecontroleerd. Deze treden dan op als parkeerwachter. De handmatige controle maakt handhaving van een parkeerschijfzone tijdrovend en arbeidsintensief. Tegelijkertijd is de handhaving capaciteit beperkt. Voor een parkeerregime geldt: hoe meer handhaving, hoe beter de naleving. Dit betekent dat bij een matige handhaving de naleving en daarmee de effectiviteit van een parkeerschijfzone te wensen overlaat. Voor een goed werkende parkeerschijfzone is veel handhaving noodzakelijk maar de vraag is of dat, gelet op de andere

### Feitenkader

Aantal parkeerplaatsen totaal: 966  
Aantal parkeerplaatsen openbaar: 922  
Aantal auto's gesteld in de ochtend: 817  
Aantal auto's gesteld in de middag: 797  
Aantal auto's gesteld in de nacht: 894  
Personenauto's totaal (CBS, 2023): 960 auto's  
Personenauto's per huishouden (CBS, 2023): 1,1 per huishouden

taken van BOA's, wel mogelijk en gewenst is. Onderzoeksbureau Trajan (2023) schrijft over de parkeerschijfzone: 'als bekend is dat er nauwelijks handhaving is, werkt de zone eigenlijk niet'.

Ook de fraudegevoeligheid van een parkeerschijfzone is een belangrijke reden om kritisch naar dit parkeerregime te kijken. Zo wordt door een meedraaiende parkeerschijf en voorspelbare handhaving vaak langer geparkeerd dan toegestaan en wenselijk is (Trajan, 2023). Het parkeerregime is dan onvoldoende effectief in het bereiken van zijn doel (kort parkeren stimuleren) waardoor de bereikbaarheid van een straat of buurt niet verbeterd.

Overtreding van een parkeerschijfzone is een zogeheten Mulderovertreding. Dat betekent dat inkomsten uit boetes voor 75% naar de Rijksoverheid gaan (Trajan, 2023). Zojuist is geconstateerd dat veel handhaving noodzakelijk is voor een goede naleving en werking van de parkeerschijfzone. Een parkeerschijfzone die goed gehandhaafd wordt leidt daarmee feitelijk tot hoge handhavingskosten en lage parkeerinkomsten (Trajan, 2023).

### 3.2 Gecombineerd parkeerregime

Een gecombineerd parkeerregime bestaat uit een combinatie van vergunningparkeren en betaald parkeren. Bij een gecombineerd regime houden zowel vergunninghouders als niet-vergunninghouders toegang tot een gebied. Het gebied blijft daardoor goed bereikbaar. Vergunninghouders (zoals bijvoorbeeld inwoners en bedrijven) hebben zo veel als mogelijk parkeerplekken in de buurt, terwijl niet-vergunninghouders (zoals bijvoorbeeld bezoekers) toegang hebben tot parkeerplaatsen tegen betaling. Het betaald parkeren ontmoedigt lang parkeren waardoor de rotatie van voertuigen wordt gestimuleerd en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt vergroot. Een gecombineerd parkeerregime zorgt daarmee voor het beter benutten van de beschikbare parkeercapaciteit, verbeteren van bereikbaarheid en verminderen van de parkeeroverlast.

Een gecombineerd parkeerregime is beter te handhaven dan een parkeerschijfzone. Door handhaving met een scanauto wordt de voorspelbaarheid minder en de pakkans groter. In sommige gebieden met een gecombineerd regime wordt een betalingsgraad van 90% behaald terwijl de betalingsgraad met handhavers maximaal 80% bedraagt (Trajan, 2023).

Bij een gecombineerd parkeerregime is parkeerhandhaving niet meer dan het innen van belasting (Trajan, 2023). Dit heeft als voordeel dat er geen gespecialiseerde BOA's ingezet hoeven worden en dat deze beschikbaar blijven voor andere taken in de openbare ruimte of op het vlak van veiligheid. Bij een gecombineerd parkeerregime gaan de inkomsten uit handhaving bovendien naar de gemeente. Hierdoor leidt meer handhaving tot meer parkeerinkomsten.

Kijkend naar de effectiviteit en handhaafbaarheid van beide parkeerregimes is het gecombineerde parkeerregime voor Monnickendam-Centrum het meest geschikte parkeerregime.

## 4. Uitwerking gecombineerd regime

In dit hoofdstuk wordt het gecombineerde parkeerregime verder uitgewerkt. In lijn met de aanbevelingen van onderzoeksbureau Trajan (2023) is het voorstel om kort parkeren in het centrum te faciliteren met een hoger parkeertarief en lang parkeren aan de rand van het centrum te stimuleren met een lager parkeertarief. Hierdoor wordt voor bezoekers en werkenden een barrière opgeworpen om lang in het centrum te parkeren en wordt parkeren aan de rand van het centrum aantrekkelijker. Inwoners en bedrijven met een parkeervergunning kunnen overal blijven parkeren en in de nacht geldt geen parkeerregulering. Hieronder wordt de verdere uitwerking van het gecombineerde parkeerregime geschetst.

### 4.1 Parkeervergunning inwoners

- Zowel bestaande als nieuwe inwoners komen in aanmerking voor één parkeervergunning per adres;
- Bij aanvang van het parkeerbeleid wordt een vergunningplafond ingesteld;
- De hoogte van het vergunningplafond wordt ingesteld op 862 parkeervergunningen. Dat is 85% van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad plus een buffer omdat niet alle inwoners gelijktijdig aanwezig zijn;
- De mogelijkheid tot het krijgen van een tweede parkeervergunning is afhankelijk van de ruimte in het vergunningplafond;
  - o Indien er meer dan parkeervergunningen 862 verleend zijn dan worden de aanvragen op een wachtlijst geplaatst;
  - o Indien er minder dan 862 parkeervergunningen verleend zijn dan wordt de wachtlijst op volgorde van binnenkomst afgehandeld tot het vergunningplafond is bereikt;
  - o Indien er minder dan 862 parkeervergunningen verleend zijn en er staan geen aanvragen op de wachtlijst dan wordt de parkeervergunning direct verleend;
- Voor bestaande inwoners wordt een overgangsregeling ingesteld. Bestaande inwoners komen bij aanvang van het parkeerbeleid in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunningen per adres;
- Voor de overgangsregeling geldt een uitsterfconstructie: na kentekenwijziging, verhuizing of sterfte komen bestaande inwoners niet langer in aanmerking voor de overgangsregeling;
- Voor bezoekers van inwoners wordt een bezoekersregeling ingesteld. Bezoekers kunnen met deze regeling tegen 50% van het geldende parkeertarief parkeren, voor een maximale duur van 300 uur per jaar;
- Inwoners met één parkeerplaats op eigen terrein worden uitgesloten voor de eerste parkeervergunning;

#### Overgangsregeling bestaande inwoners

Vanwege de overgangsregeling voor bestaande inwoners zal het aantal parkeervergunningen bij aanvang van het parkeerbeleid mogelijk boven het vergunningplafond uitkomen. Echter, door een gemiddelde duur van het autobezit van 4,1 jaar (CBS, 2017) zal dit aantal binnen afzienbare termijn tot onder het vergunningplafond worden afgebouwd. Ook verhuizing draagt bij aan het creëren van ruimte in het vergunningplafond.

- Inwoners met twee of meer parkeerplaatsen op eigen terrein worden uitgesloten voor de eerste en tweede parkeervergunning;
- De eerste parkeervergunning wordt voor een tarief van €80 euro aangeboden;
- De tweede parkeervergunning wordt voor een tarief van €240 euro aangeboden;
- Inwoners van de binnenstad die in bezit zijn van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken kunnen kosteloos een parkeervergunning aanvragen;
- Inwoners van de binnenstad die niet-beroepsmatige en onbetaalde zorg door familie of vrienden ontvangen (mantelzorg) kunnen tevens kosteloos een parkeervergunning aanvragen;
- De parkeervergunning kent een geldigheidsduur van één jaar;
- Om de bureaucratische lasten van de aanvraag van een parkeervergunning zo veel als mogelijk te beperken en om ervoor te zorgen dat de parkeervergunning blijft werken wordt de parkeervergunning, indien aan de voorwaarden wordt voldaan, stilzwijgend verlengd met de duur van één jaar.

#### **Parkeren op eigen terrein**

Van parkeergelegenheid op eigen terrein is sprake als het een parkeergelegenheid betreft die niet begaanbaar is voor het openbaar verkeer. Hierbij kan men denken aan opritten, garages en/of andere voor het openbaar verkeer afgesloten terreinen.

## **4.2 Parkeervergunning bedrijven**

- Bedrijven in de binnenstad komen in aanmerking voor maximaal 1 parkeervergunning per 5 FTE per jaar;
- De parkeergelegenheid op eigen terrein wordt in mindering gebracht op het totaal aantal te verkrijgen parkeervergunningen voor bedrijven;
- Indien op hetzelfde adres een parkeervergunning voor inwoners is afgegeven dan wordt dit aantal in mindering gebracht op het totaal aantal te verkrijgen parkeervergunningen voor bedrijven;
- De parkeervergunning voor bedrijven wordt voor €240 per jaar aangeboden;
- Om de bureaucratische lasten van de aanvraag van een parkeervergunning voor bedrijven zo veel als mogelijk te beperken en om ervoor te zorgen dat de parkeervergunning blijft werken wordt de parkeervergunning voor bedrijven, indien aan de voorwaarden wordt voldaan, stilzwijgend verlengd met de duur van één jaar.

## **4.3 Gefiscaliseerd parkeren**

- In de binnenstad van Monnickendam wordt gefiscaliseerd parkeren ingevoerd;
- Het parkeertarief bedraagt €2,50 per uur met een maximum dagtarief van €15;
- Het gefiscaliseerd parkeren geldt van maandag t/m zaterdag van 9:00-19:00 uur;
- Op het Bolwerk bedraagt het parkeertarief €1,25 per uur;
- Bij invoering van het parkeerbeleid wordt geen parkeertarief op de parkeerterreinen grenzend aan de binnenstad ingesteld. De parkeerterreinen Pierebaan en Nieuwpoortslaan blijven bijvoorbeeld gratis. Zo kunnen deze terreinen blijven dienen als P&R en overloopterreinen voor de binnenstad.

#### **Parkeertarief**

Op basis van een quick-scan van de parkeertarieven in de regio is geconstateerd dat deze variëren van €1,00 (Purmerend) tot €3,35 (Marken) per uur. Voor Monnickendam-Centrum wordt een evenwichtig tarief in het midden van de bandbreedte voorgesteld. De verwachting is dat het voorgestelde tarief de binnenstad van Monnickendam aantrekkelijk houdt en tegelijkertijd in staat zal zijn om lang parkeren in het centrum te ontmoedigen.

## 5. Monitoring

De invoering van een gecombineerd parkeerregime vraagt om het monitoren van de ontwikkeling van de parkeerdruk. Om de daadwerkelijke effecten goed in beeld te krijgen zal één jaar na inwerkingtreding van het gecombineerde regime met de monitoring gestart worden. Vervolgens wordt de monitoring jaarlijks herhaald. Indien de monitoringsgegevens daartoe aanleiding geven kan de maatvoering van het beleid op onderdelen worden heroverwogen.

## 6. Formaliseren parkeervakken

Om de handhaving van het parkeren mogelijk te maken zal de gemeente er zorg voor dragen dat de parkeervakken goed worden aangegeven. Voor de handhaafbaarheid moeten deze herkenbaar zijn en voldoen aan de landelijke normen.

## 7. Planning en process

Om een goede afweging te maken wordt het gecombineerde parkeerregime ter consultatie aan inwoners en stakeholders uit de binnenstad voorgelegd. Naast de consultatie zal het voorgenomen parkeerbeleid straks steunen op een drietal parkeerdrukmetingen. De gemeente organiseert voor inwoners, met inbegrip van de georganiseerde bewonersgroepen, twee inloopavonden waarbij gereageerd kan worden op het voorgenomen parkeerbeleid. Separaat hieraan zal de gemeente de volgende stakeholders consulteren:

- Vereniging Oud Monnickendam
- Ondernemersvereniging Monnickendam
- OBS de Binnendijk
- Ligplaatshouders oude haven Monnickendam

Daarnaast zullen de grotere bedrijven (Hakvoort en Leguit & Roos), winkels en horecaondernemers benaderd worden om te reageren op de voorliggende nota parkeerbeleid. Na de consultatierondes stuurt het college het beleidsdocument naar de gemeenteraad.

## Bibliografie

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2017). *Nederlanders en hun auto: een overzicht van de afgelopen tien jaar*. Den Haag.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2023). *CBS in uw buurt*. Opgehaald van Centraal Bureau voor de Statistiek: <https://cbsinuwbuurt.nl/>

Trajan. (6 maart 2023). *Parkeerdruk Waterland*. Haarlem.