



## PARKEERDRUK WATERLAND

1





# PARKEERDRUK WATERLAND

RAPPORTAGE

Haarlem, 6 maart 2023

IN OPDRACHT VAN:  
Gemeente Waterland

AUTEUR:  
S. Raterink



## Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Waterland

Rapport: Parkeerdruk Waterland

Projectnummer: 1130

Versie: 2

Datum: 6 maart 2023

Wateringweg 1 C6

2031 EK Haarlem

+ 31 (0)20 670 79 35

info@trajan.nl

*trajan.nl*

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van trajan.



## INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding .....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Onderzoeksopzet.....	3
1.3	Weersomstandigheden/verstoringen.....	4
2	Resultaten.....	5
2.1	Parkeercapaciteit.....	5
2.2	Bezetting en parkeerdruk .....	6
2.2.1	Parkeerdruk donderdagochtend .....	10
2.2.2	Parkeerdruk donderdagmiddag .....	14
2.2.3	Parkeerdruk donderdagnacht .....	18
2.2.4	Parkeerdruk zaterdagmiddag.....	22
3	Parkeermotief.....	26
4	Herkomst .....	36
5	Advies regulering .....	49
5.1	Vergunnings- of ontheffingsregimes .....	49
5.2	Fiscale regimes .....	50
5.3	Combi-regelingen .....	51
5.4	Situatie Monnickendam.....	51
	Bijlagen .....	55
	Bijlage 1: Onderzoeksopzet.....	56
	Bijlage 2: uitkomsten tabel .....	2

# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Om een goed beeld te krijgen van de parkeercapaciteit, parkeervraag en parkeerdruk in Waterland heeft de gemeente Waterland Trajan verzocht een parkeeronderzoek uit te voeren. In deze rapportage worden de uitkomsten gepresenteerd.

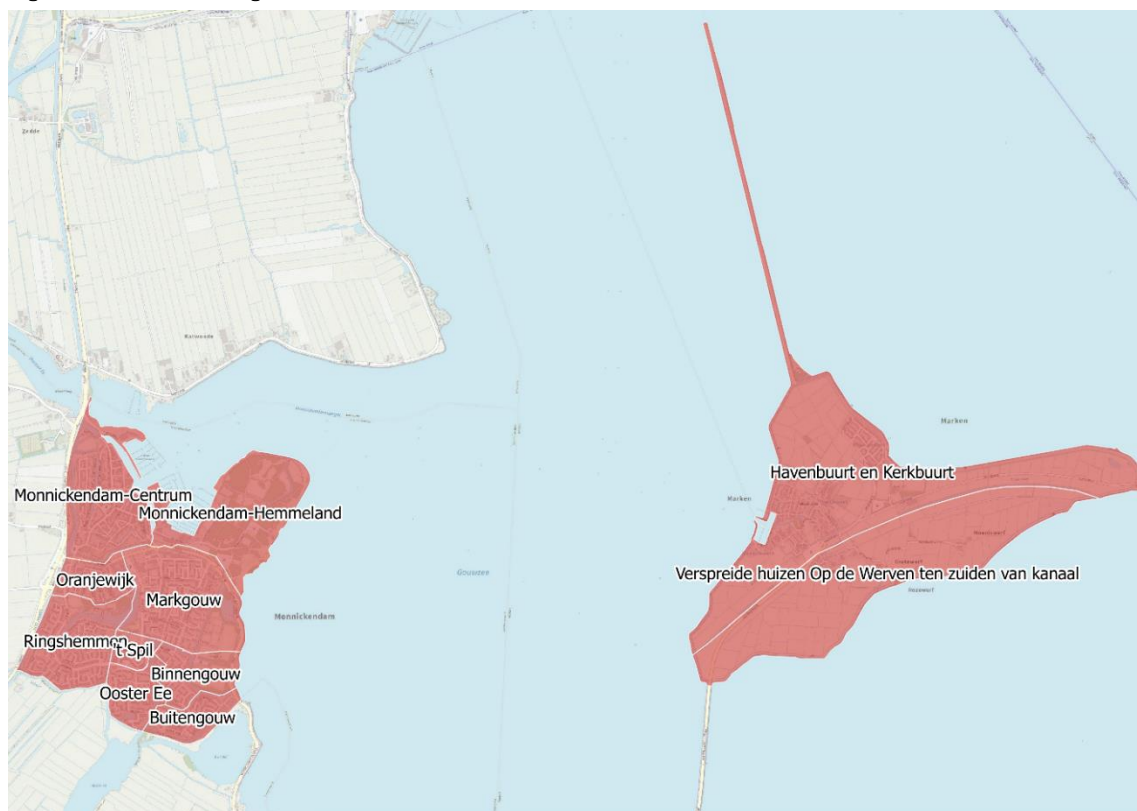
## 1.2 Onderzoeksopzet

Het onderzoek is tweeledig. Ten eerste is de parkeercapaciteit in kaart gebracht. De volledige capaciteit is in een digitaal parkeervakkenbestand ingetekend. Een dergelijk bestand is voor digitale handhaving met een scanauto noodzakelijk. Daarnaast is er op een aantal meetmomenten de bezetting gemeten middels kentekenonderzoek. Hierdoor is er een inschatting te maken van het parkeermotief. In bijlage I staat dit verder uitgewerkt. Het kentekenonderzoek is uitgevoerd op onderstaande momenten.

Tabel 1.1 overzicht meetmomenten

Meetmoment	Dagdeel	Datum	Tijdvak
1	Donderdagochtend	27-10-2022	10:00 – 12:00h
2	Donderdagmiddag	27-10-2022	14:00 – 16:00h
3	Donderdagnacht	27-10-2022	23:00 – 01:00h
4	zaterdagmiddag	29-10-2022	14:00 – 16:00h

Figuur 1.2 Onderzoeksgebied



### **1.3 Weersomstandigheden/verstoringen**

Er hebben zich tijdens het veldwerk geen verstoringen voorgedaan. Het weer tijdens de metingen was droog, en zachte temperaturen voor de tijd van het jaar, rond de 13 graden.



## 2 RESULTATEN

### 2.1 Parkeercapaciteit

In onderstaande tabel is de parkeercapaciteit weergegeven voor het totale onderzoeksgebied. In Monnickendam zijn er 5.078 plekken geteld. Hiervan zijn 122 bijzondere plekken. Van de 5.078 plekken in Monnickendam liggen er 966 in Monnickendam-Centrum. Hiervan zijn 44 plekken bijzonder. In Marken zijn er 639 plekken geteld (exclusief Centrale Parkeerterrein Marken). Hiervan zijn 22 plekken bijzonder. Op het Centrale Parkeerterrein Marken zijn 218 plekken ondergebracht, waarvan 8 bijzondere plekken. De grootste categorie bijzondere plekken is elektrische oplaadplekken (74). Daarnaast zijn er veel invalidenplekken geteld (49, waarvan 26 op kenteken).

Tabel 2.1 parkeercapaciteit\*

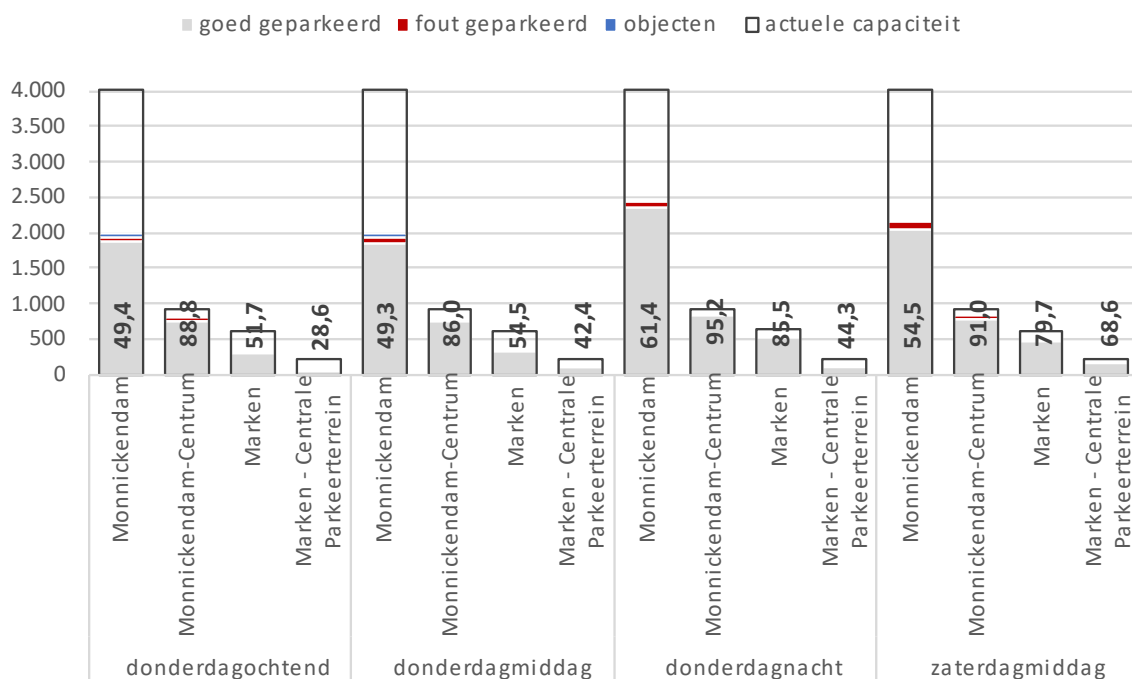
buurten	openbaar	bijzonder							Totaal	
		E6a	E6b	E7	E8b	E8e0	E9a	E9h		totaal
<b>Monnickendam</b>	<b>4.956</b>	<b>20</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>58</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>122</b>	<b>5.078</b>
Markgouw	1.222	11	8		3	16	2	2	42	1.264
Monnickendam-Centrum	922	7	9	2	2	21	3		44	966
Ringshemmen	585					4	1		5	590
Monnickendam-Hemmeland	512			1					1	513
Oranjewijk	458		4			2			6	464
Binnengouw	395		1			4			5	400
Ooster Ee	350		2			4	1		7	357
Buitengouw	266		1			4			5	271
T Spil	246	2				3	2		7	253
<b>Marken</b>	<b>617</b>	<b>1</b>	<b>1</b>		<b>10</b>	<b>10</b>			<b>22</b>	<b>639</b>
Haven en Kerkbuurt	571	1	1		10	10			22	593
Verspr huizen	46									46
<b>Centrale Parkeerterrein - Marken</b>	<b>210</b>	<b>2</b>				<b>6</b>			<b>8</b>	<b>218</b>
<b>Totaal</b>	<b>5.783</b>	<b>23</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>16</b>	<b>74</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>152</b>	<b>5.935</b>

\* Zie bijlage 1 voor codering

## 2.2 Bezetting en parkeerdruk

In onderstaande figuur is de capaciteit, bezetting en parkeerdruk grafisch weergegeven. In Monnickendam was de parkeerdruk 60,2 procent, in Marken 62,4 procent. Op donderdagochtend en -middag was de parkeerdruk in Monnickendam met uitkomsten rond de 56 procent hoger dan in Marken, waar de uitkomsten tussen de 45 en 51 procent waren. De hoogste uitkomsten zijn gemeten in Marken op donderdagnacht en zaterdagmiddag, respectievelijk 75,1 en 76,9 procent. In Monnickendam-Centrum varieerde de parkeerdruk van 86,0 procent op donderdagmiddag tot 95,2 procent op donderdagnacht. Op het Centrale Parkeerterrein Marken was de parkeerdruk gemiddeld 46 procent, met de piek op zaterdagmiddag (68,6 procent).

Figuur 2.2 capaciteit, bezetting en parkeerdruk



In onderstaande figuren is op sectieniveau weergegeven op hoeveel meetmomenten de parkeerdruk 85 procent overschreed. Algemeen wordt aangenomen dat bij een parkeerdruk vanaf 85 procent het aantal vrije plaatsen zo schaars wordt dat zoekverkeer onaanvaardbaar toeneemt en parkeerders eerder geneigd zijn hun voertuig fout te parkeren. Er is te zien dat dit vooral vaak voorkomt in het oude centrum van Monnickendam. In de rest van Monnickendam is te zien dat er veel secties zijn waar de parkeerdruk op 1 moment de 85 procent oversteeg, dit was vooral in de nacht. Daarnaast vallen de parkeerterreinen op, waar de parkeerdruk nagenoeg nooit de 85 procent oversteeg. In figuur 2.3b wordt ingezoomd op Monnickendam-Centrum. Er zijn in Monnickendam-Centrum 24 secties waarin de parkeerdruk op elk moment de 85 procent overstijgt. In nog eens 25 secties is dat op drie meetmomenten het geval. Daartegenover staan 14 secties waarin de parkeerdruk nooit hoger is dan 85 procent, en 21 secties waarin dit eenmaal voorkomt.

Figuur 2.3a structurele parkeerdruk Monnickendam



Figuur 2.3b structurele parkeerdruk Marken



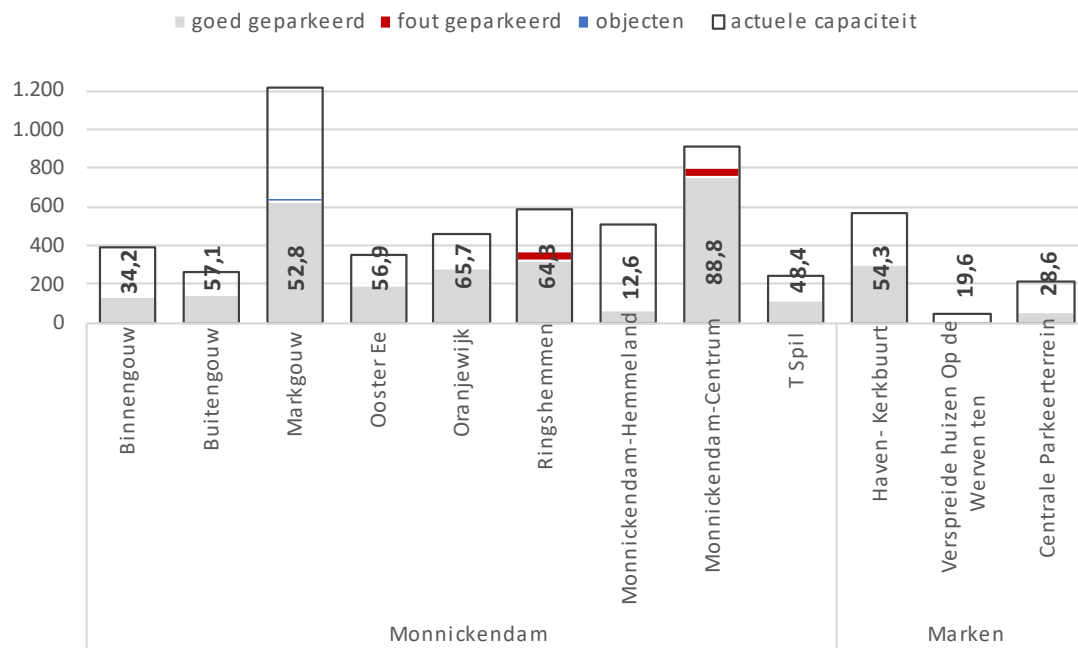
Figuur 2.3c structurele parkeerdruk Monnickendam-Centrum



### 2.2.1 Parkeerdruk donderdagochtend

In onderstaande figuren is de parkeerdruk op donderdagochtend weergegeven. Gemiddeld was de parkeerdruk 56,7 procent in Monnickendam en 45,8 procent in Marken. De hoogste parkeerdruk is gemeten in Monnickendam-Centrum (88,8 procent).

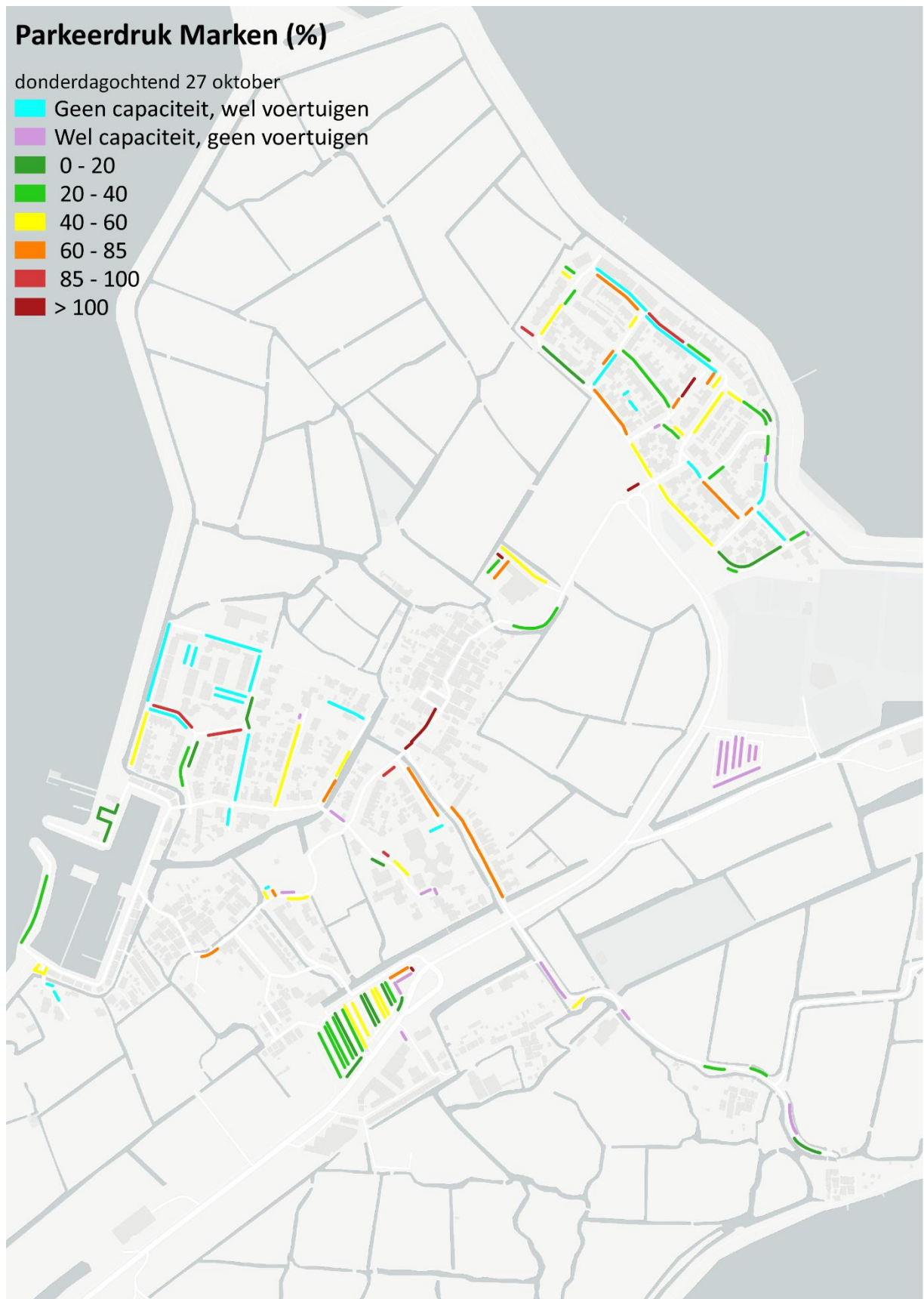
Figuur 2.4 capaciteit, bezetting parkeerdruk



Figuur 2.5a parkeerdruk cartografisch Monnickendam donderdagochtend 10:00 – 12:00u



Figuur 2.5b parkeerdruk cartografisch Marken donderdagochtend 10:00 – 12:00u





Figuur 2.5c parkeerdruk cartografisch Monnickendam-Centrum donderdagochtend 10:00 – 12:00u

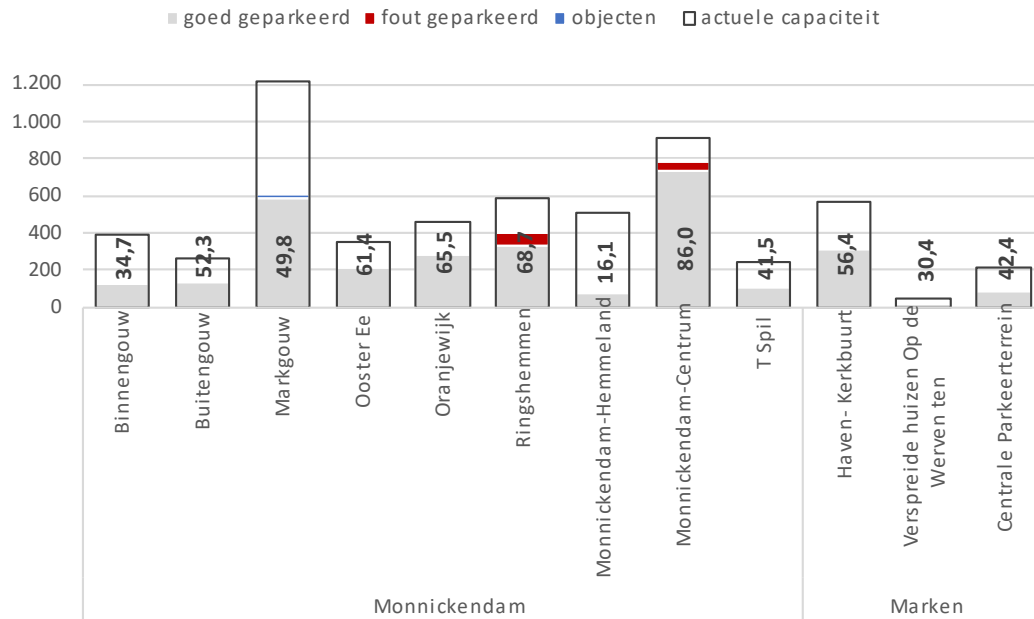


In Monnickendam-Centrum was de parkeerdruk op donderdagochtend 88,8 procent. Straten waar een hoge parkeerdruk is gemeten zijn o.a. Kermergracht, Groote Noord en Weezenland. Uitkomsten in de straten met de meeste parkeerplekken waren o.a.: Oude Zijds Burgwal (79 plekken, 91,1 procent), Nieuwe Zijds Burgwal (77 plekken, 83,1 procent) en Haringburgwal (70 plekken, 104,3 procent). Parkeerterrein Verenigingsplein kende een parkeerdruk van 98,5 procent. Relatief lage uitkomsten zijn gemeten in de Zuideindermolensteeg (25 procent) en de Leo Hordijkstraat (48,6 procent).

### 2.2.2 Parkeerdruk donderdagmiddag

In onderstaande figuren is de parkeerdruk op donderdagmiddag weergegeven. Gemiddeld was de parkeerdruk 56,1 procent in Monnickendam en 51,4 procent in Marken. De hoogste parkeerdruk is gemeten in Monnickendam-Centrum (86,0 procent).

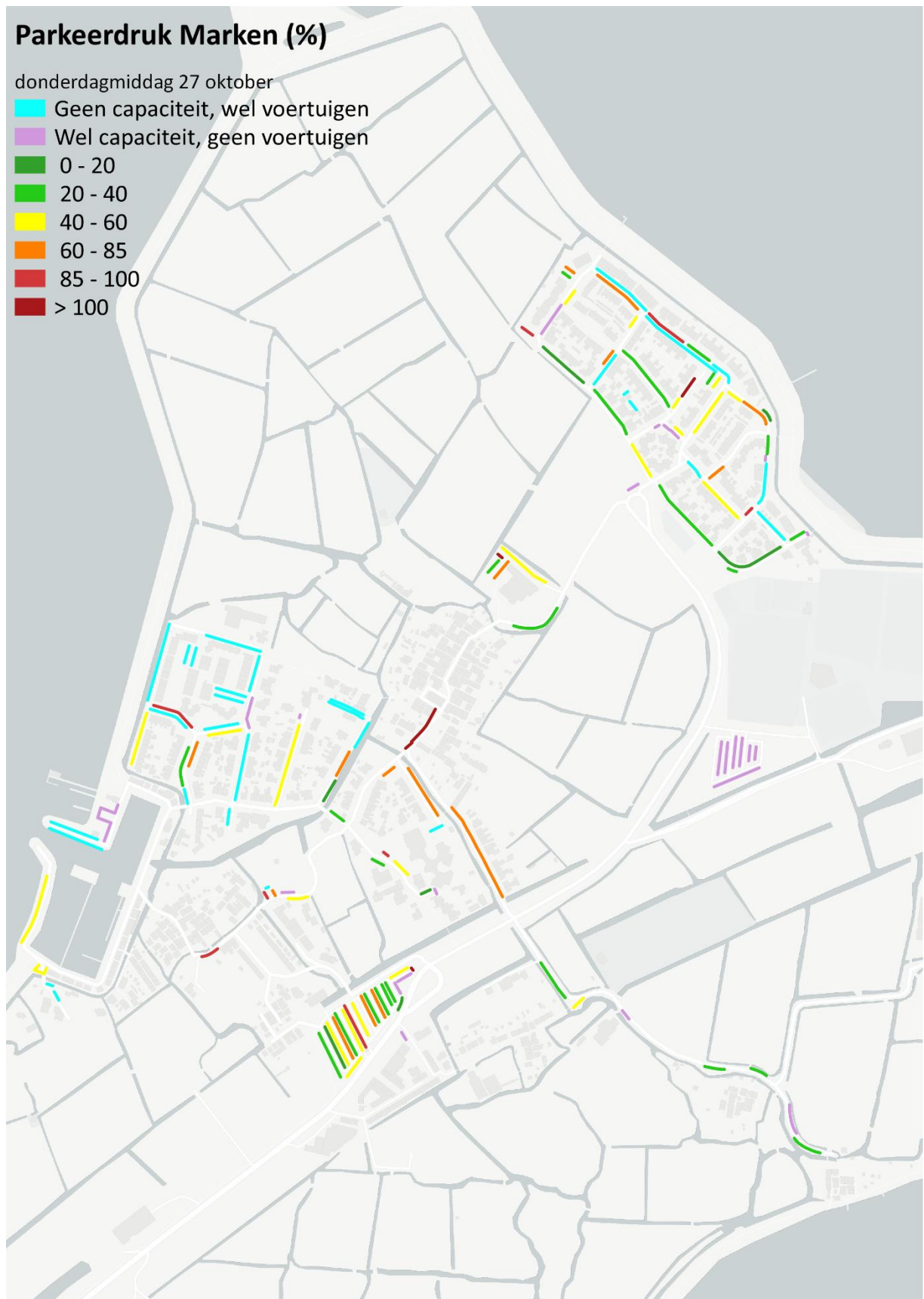
Figuur 2.6 capaciteit, bezetting parkeerdruk



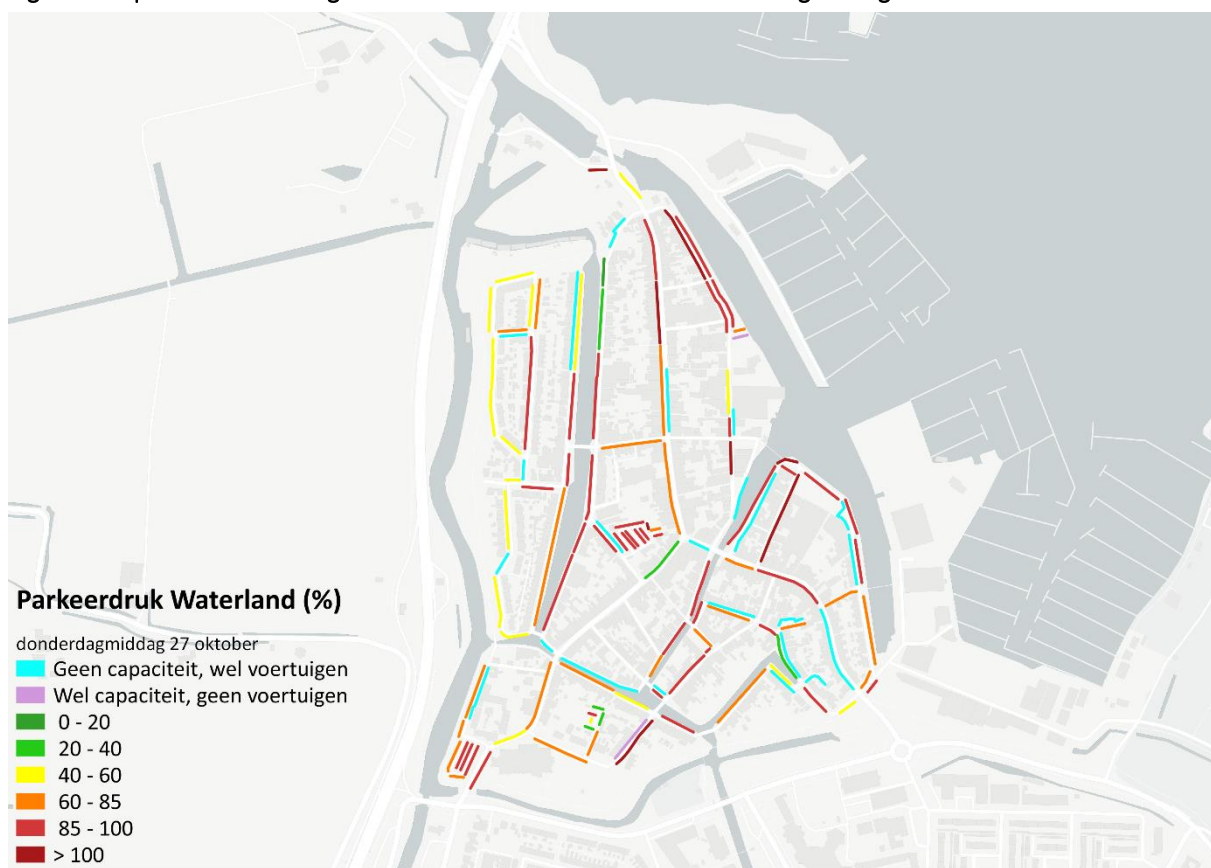
Figuur 2.7a parkeerdruk cartografisch Monnickendam donderdagmiddag 14:00 – 16:00u



Figuur 2.7b parkeerdruk cartografisch Marken donderdagmiddag 14:00 – 16:00u



Figuur 2.7c parkeerdruk cartografisch Monnickendam-Centrum donderdagmiddag 14:00 – 16:00u

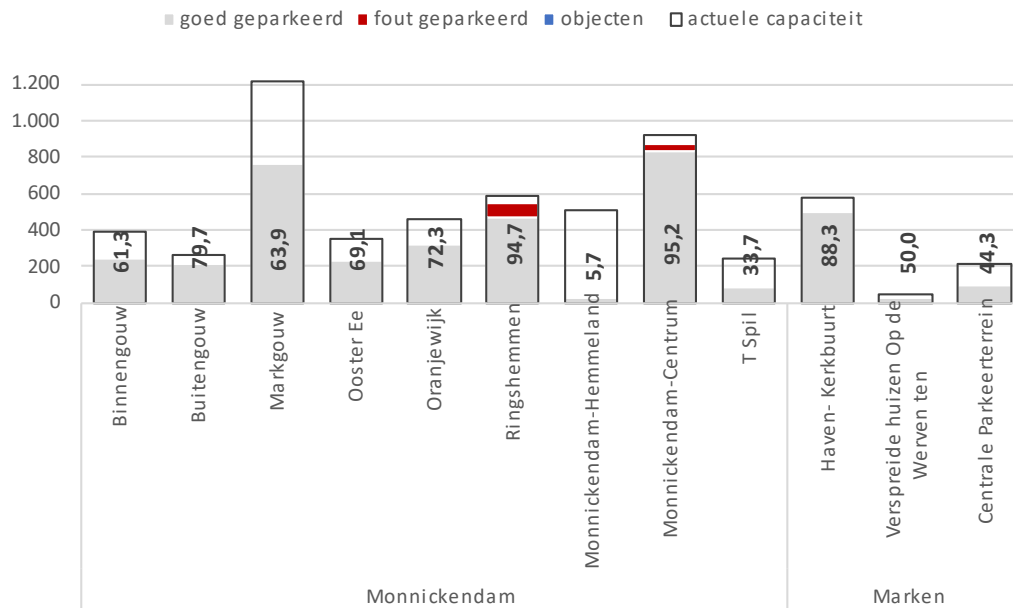


Gemiddeld was de parkeerdruk in Monnickendam-Centrum op donderdagmiddag 86,0 procent. De straten met de hoogste uitkomsten zijn: Lindegracht, Grote Noord en Kermergracht. Uitkomsten in de straten met de meeste parkeerplekken waren o.a.: Oude Zijds Burgwal (79 plekken, 84,8 procent), Nieuwe Zijds Burgwal (77 plekken, 83,1 procent) en Haringburgwal (70 plekken, 97,1 procent). Parkeerterrein Verenigingsplein stond voor 97,1 procent vol.

### 2.2.3 Parkeerdruk donderdagnacht

In onderstaande figuren is de parkeerdruk op donderdagnacht weergegeven. Gemiddeld was de parkeerdruk 67,7 procent in Monnickendam en 75,1 procent in Marken. De hoogste parkeerdruk is gemeten in Monnickendam-Centrum (95,2 procent). Ook in Ringshemmen was de parkeerdruk met 94,7 procent hoog.

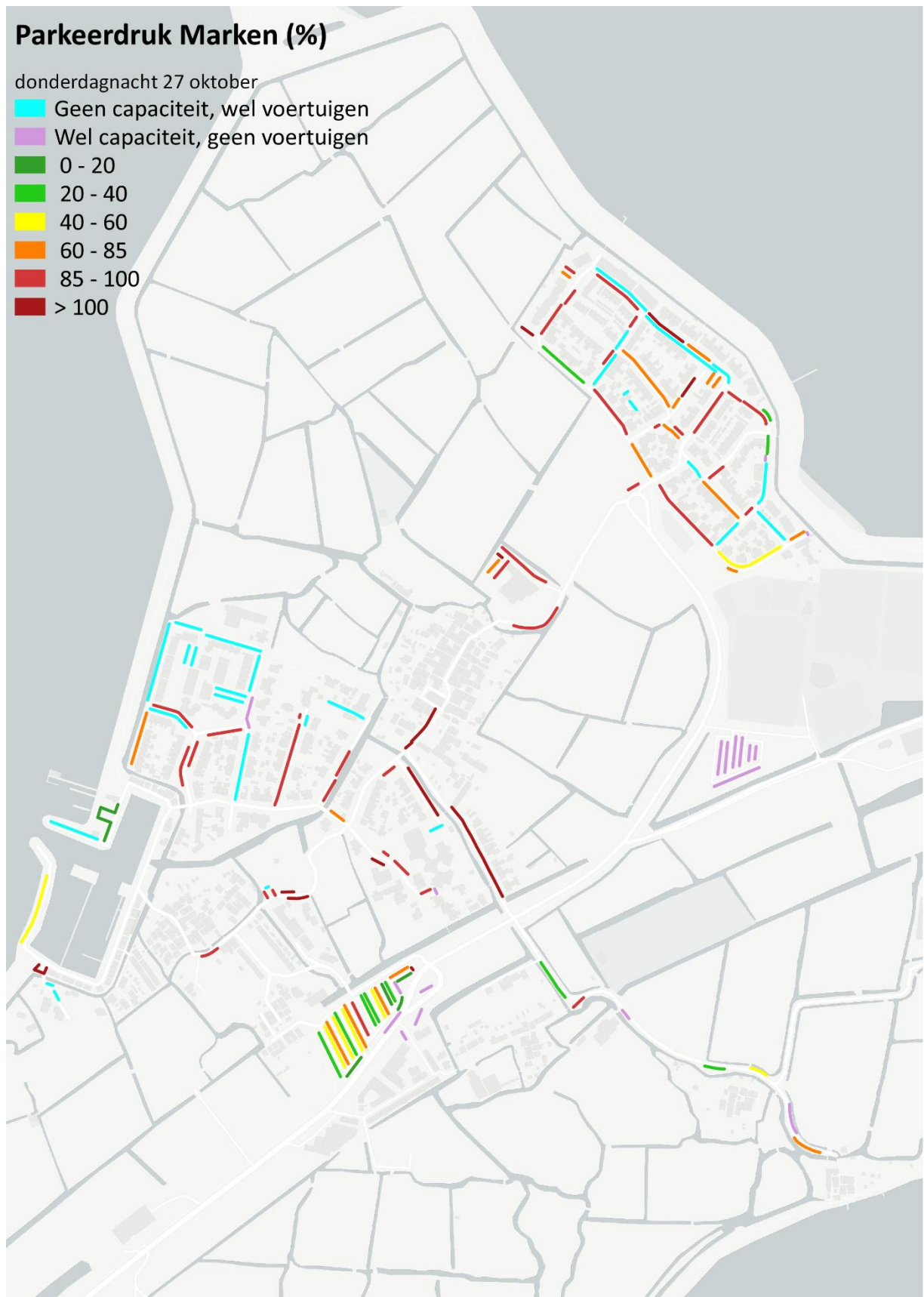
Figuur 2.8 capaciteit, bezetting parkeerdruk



Figuur 2.9a parkeerdruk cartografisch Monnickendam donderdagnacht 23:00 – 01:00



Figuur 2.9b parkeerdruk cartografisch Marken donderdagnacht 23:00 – 01:00





Figuur 2.9c parkeerdruk cartografisch Monnickendam-Centrum donderdagnacht 23:00 – 01:00

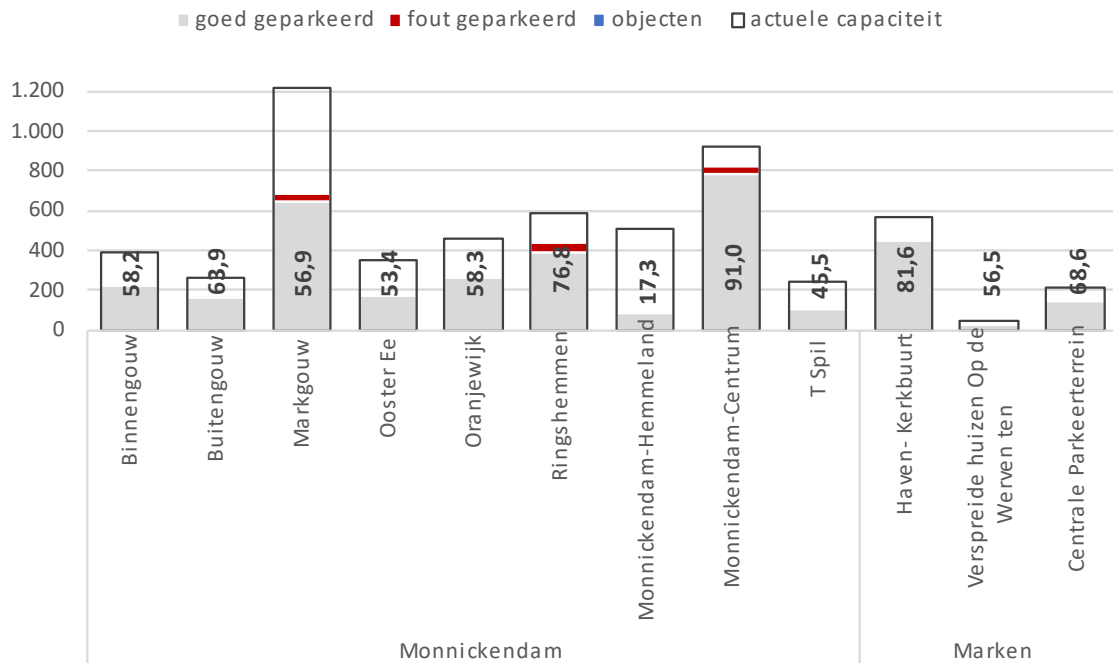


Tijdens de donderdagnachtmeting was de parkeerdruk in Monnickendam-Centrum gemiddeld 95,2 procent. Straten met een parkeerdruk onder de 85 procent en meer dan 20 parkeerplekken waren 't Prooyen, De Zarken, Zuideinde en Bolwerk. De parkeerdruk in Oude Zijds Burgwal was 89,9 procent, in Nieuwe Zijds Burgwal 100,0 procent, in Haringburgwal 98,6 procent en op Parkeerterrein Verenigingsplein 95,6 procent.

### 2.2.4 Parkeerdruk zaterdagmiddag

In onderstaande figuren is de parkeerdruk op zaterdagmiddag weergegeven. Gemiddeld was de parkeerdruk 61,3 procent in Monnickendam en 76,9 procent in Marken. De hoogste parkeerdruk is gemeten in Monnickendam-Centrum (91,0 procent).

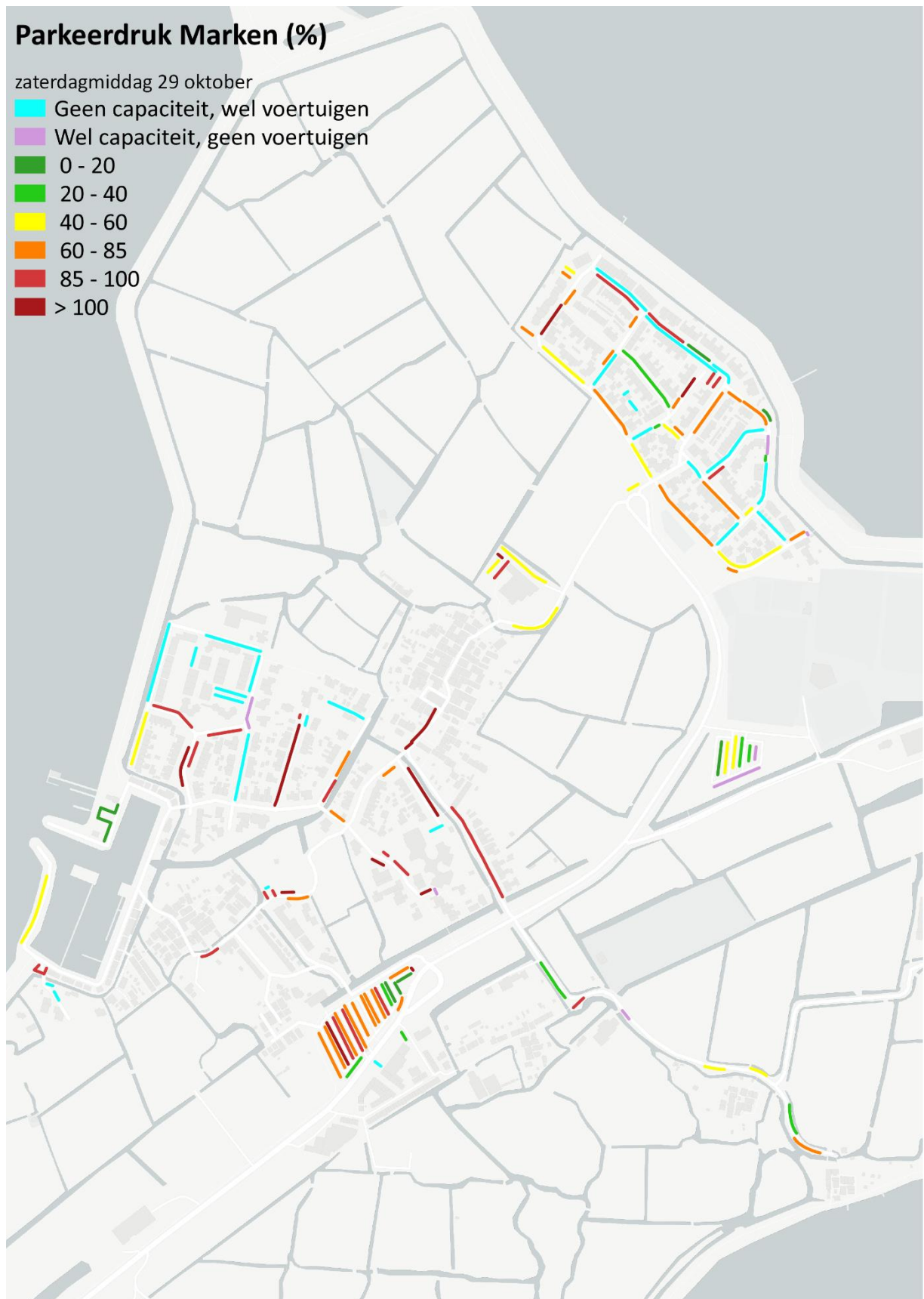
Figuur 2.10 capaciteit, bezetting parkeerdruk



Figuur 2.11a parkeerdruk cartografisch Monnickendam zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u



Figuur 2.11b parkeerdruk cartografisch Marken zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u



Figuur 2.11c parkeerdruk cartografisch Monnickendam-Centrum zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u



De gemiddelde parkeerdruk in Monnickendam-Centrum op zaterdagmiddag was 91,0 procent. De hoogste uitkomsten zijn gemeten in Groot Noord, Kermergracht en Weezenland. In de drie straten met de meeste parkeercapaciteit waren de uitkomsten boven de 100 procent: Oude Zijds Burgwal 101,3 procent; Nieuwe Zijds Burgwal 102,6 procent en Haringburgwal 107,1 procent. Op parkeerterrein Verenigingsplein was de parkeerdruk 88,2 procent.

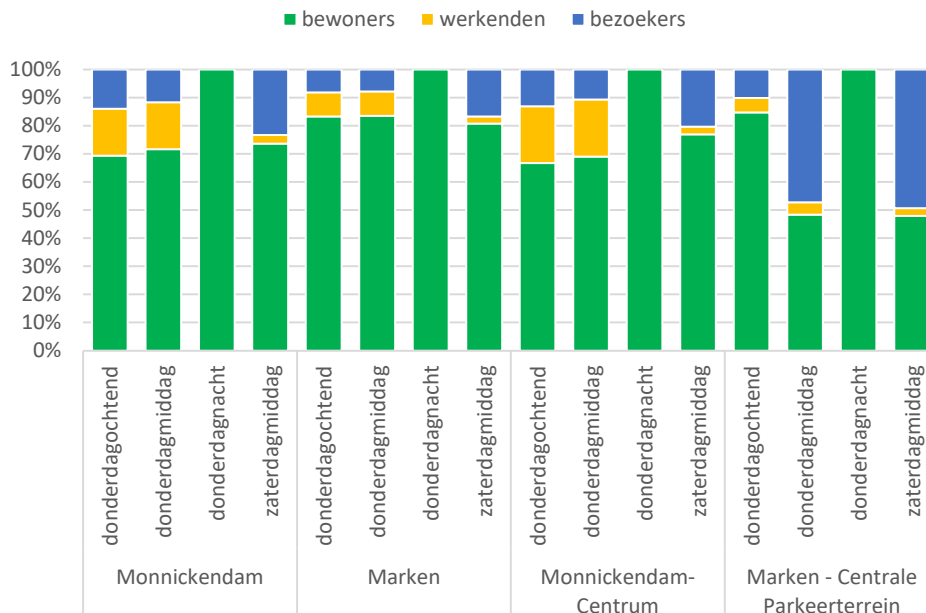
### 3 PARKEERMOTIEF

Omdat er een kentekenonderzoek is uitgevoerd kan een indicatie worden gegeven van het parkeermotief. We onderscheiden drie verschillende groepen: bewoners, werkenden en bezoekers. Kentekens die gescand zijn in de nacht worden gecategoriseerd als bewoner. Parkeerders die slechts eenmaal, niet in de nacht, aanwezig waren worden gecategoriseerd als bezoekers. Wanneer parkeerders tijdens donderdagochtend en -middag aanwezig waren, en niet in de nacht worden ze gecategoriseerd als werkenden. In figuur 3.1 is de verdeling van parkeerders naar parkeermotief grafisch weergegeven.

In Monnickendam was het aandeel bewoners op donderdagochtend en -middag circa 70 procent. Het aandeel werkenden was op deze momenten bijna 18 procent, en het aandeel bezoekers circa 12 procent. Op Marken was het aandeel bewoners op donderdagochtend 83,6 procent, in de middag daalde dit naar 75,9 procent. Dit komt door een toename in bezoekers, van 8 naar 16 procent van alle parkeerders op dat moment. Op zaterdag was het aandeel bezoekers 24,2 procent.

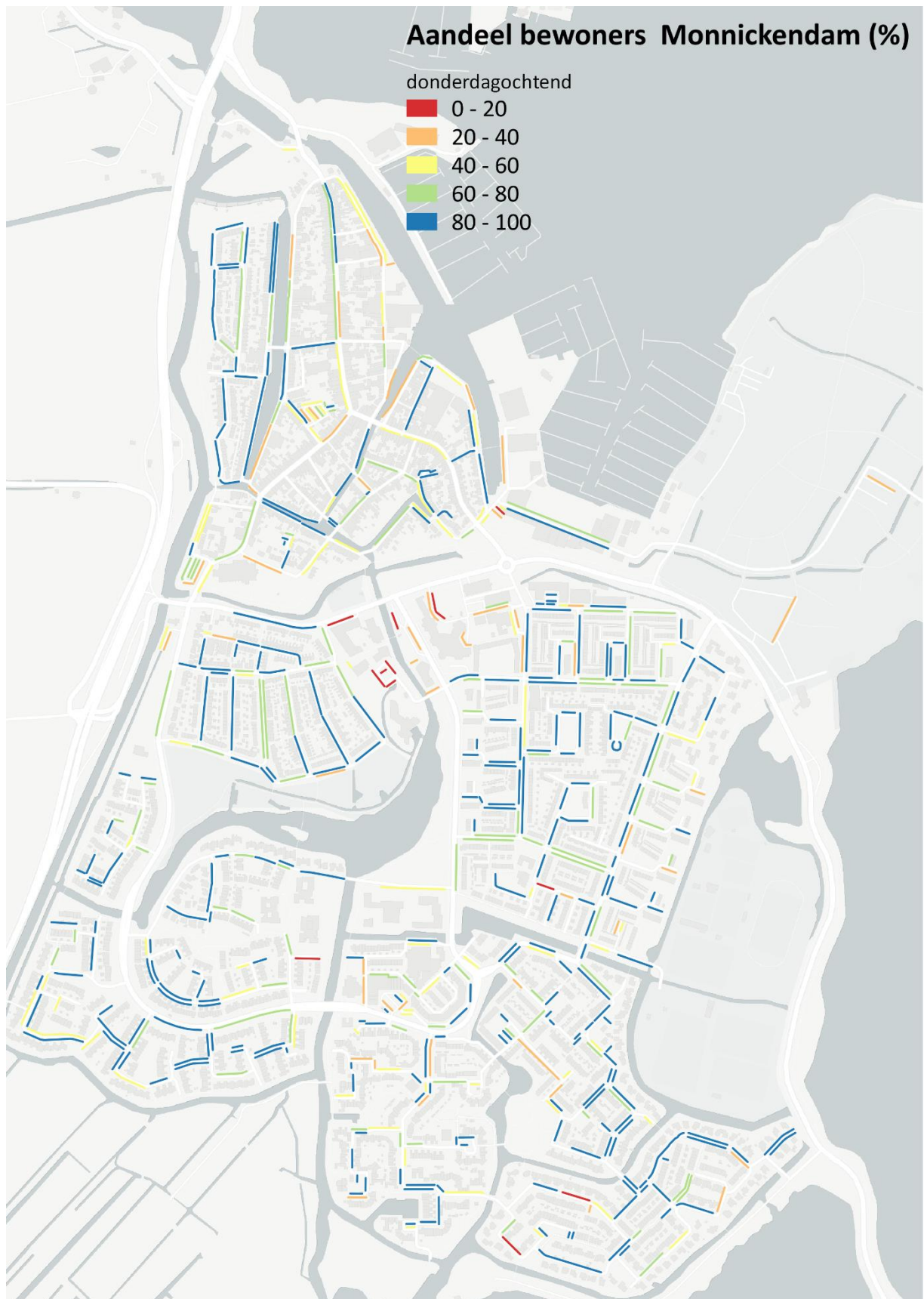
In Monnickendam-Centrum was op donderdagochtend en -middag het aandeel bewoners 66,7 en 69,0 procent. Het aandeel werkenden was circa 20 procent. Op zaterdagmiddag was het aandeel bezoekers circa 20 procent, het aandeel bewoners op dat moment was 76,9 procent. Op het Centrale Parkeerterrein Marken stonden vooral op donderdag- en zaterdagmiddag veel bezoekers (beide momenten circa 50 procent).

Figuur 3.1 parkeermotief per meetmoment

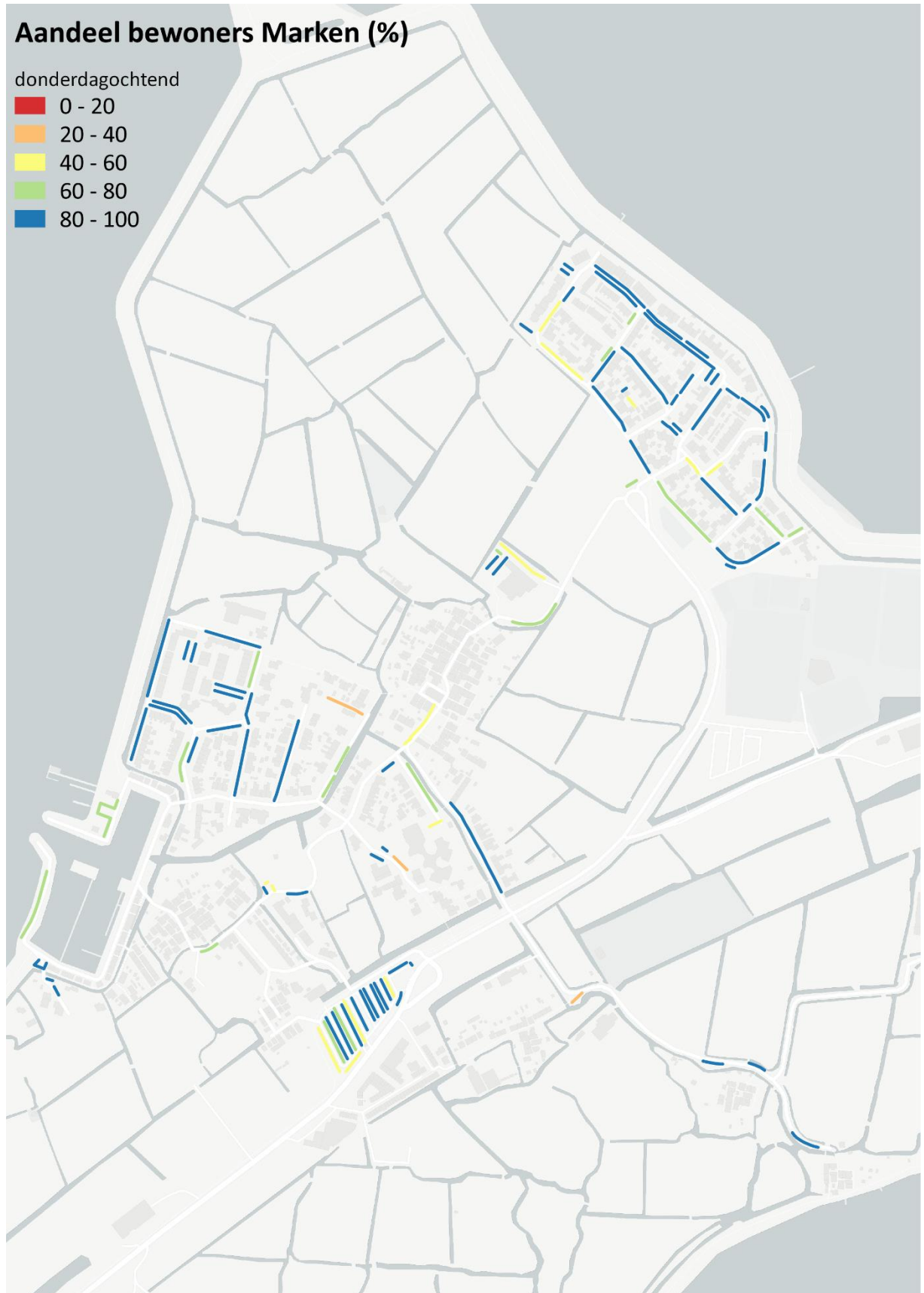


In onderstaande kaarten is voor donderdagochtend, -middag en zaterdagmiddag het aandeel bewoners grafisch weergegeven.

Figuur 3.2a parkeermotief donderdagochtend 10:00 – 12:00u Monnickendam



Figuur 3.2b parkeermotief donderdagochtend 10:00 – 12:00u Marken



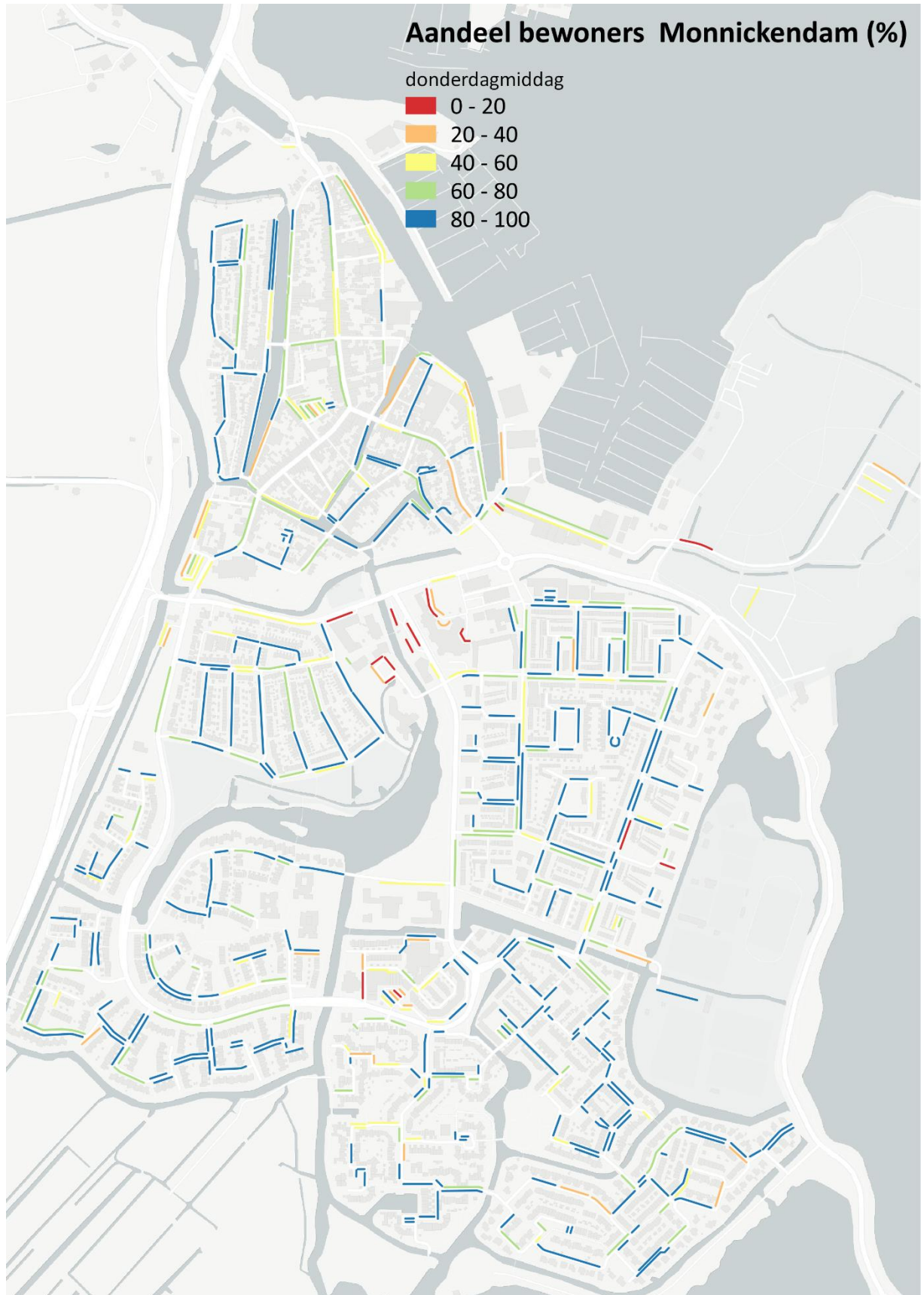


Figuur 3.3c parkeermotief donderdagochtend 10:00 – 12:00u Monnickendam-Centrum

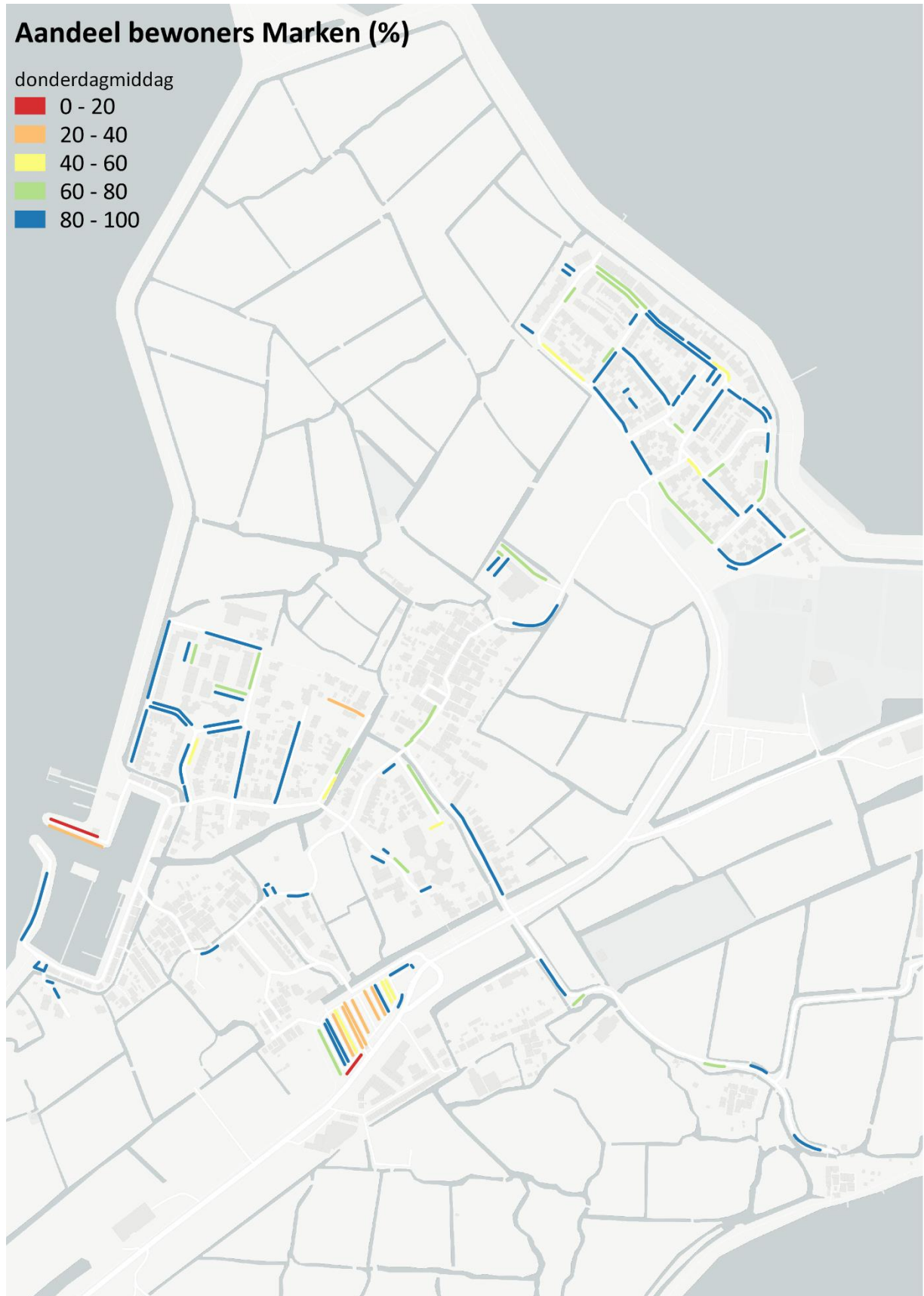


Op donderdagochtend was het gemiddelde aandeel bewoners 70,4 procent. In Monnickendam en Monnickendam-Centrum was het percentage net vlak onder de 70 procent, in Marken 83,6 procent. Locaties met een laag percentage bewoners waren onder meer: rondom Swaensborch/Pierebaan en de terreinen in Hemmeland. In Monnickendam-Centrum waren locaties met een relatief laag aandeel bewoners: Bolwerk, Parkeerterrein Verenigingsplein, Gooische Kaai en de Haven.

Figuur 3.4a parkeermotief donderdagmiddag 14:00 – 16:00u Monnickendam



Figuur 3.4b parkeermotief donderdagmiddag 14:00 – 16:00u Marken



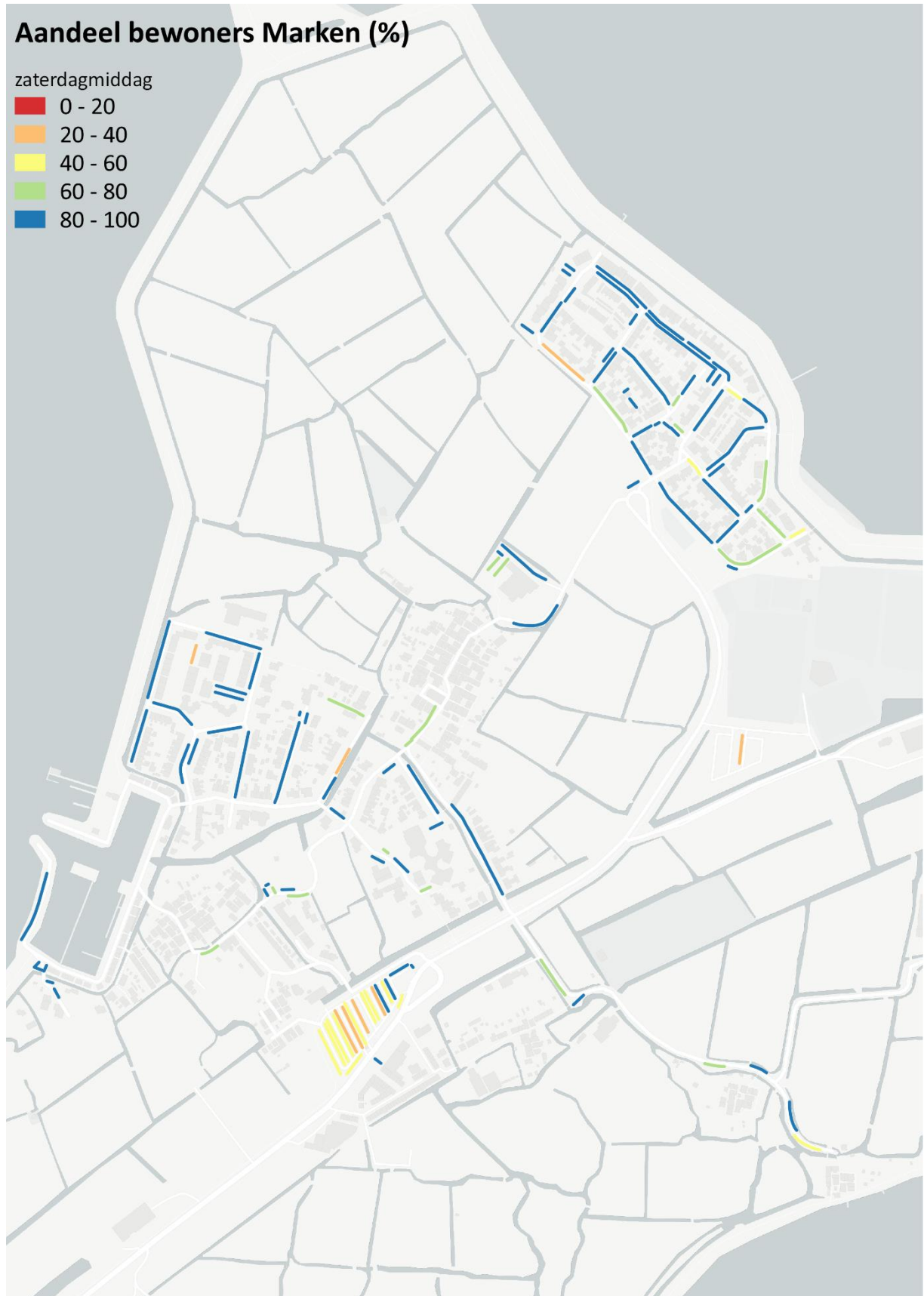
**Figuur 3.5c parkeermotief donderdagmiddag 14:00 – 16:00u Monnickendam-Centrum**

Op donderdagmiddag was het aandeel bewoners gemiddeld 71,5 procent. In Monnickendam-Centrum was het aandeel 69,0 procent. Locaties met een laag aandeel bewoners waren onder meer: rondom Swaensborch/Pierebaan, terreinen in Hemmeland, het terrein bij het winkelcentrum 't Spil en het Centrale Parkeerterrein Marken. In Monnickendam-Centrum komen dezelfde locaties naar voor als in de ochtend.

Figuur 3.6a parkeermotief zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u Monnickendam



Figuur 3.6b parkeermotief zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u Marken



Figuur 3.7c parkeermotief zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u Monnickendam-Centrum



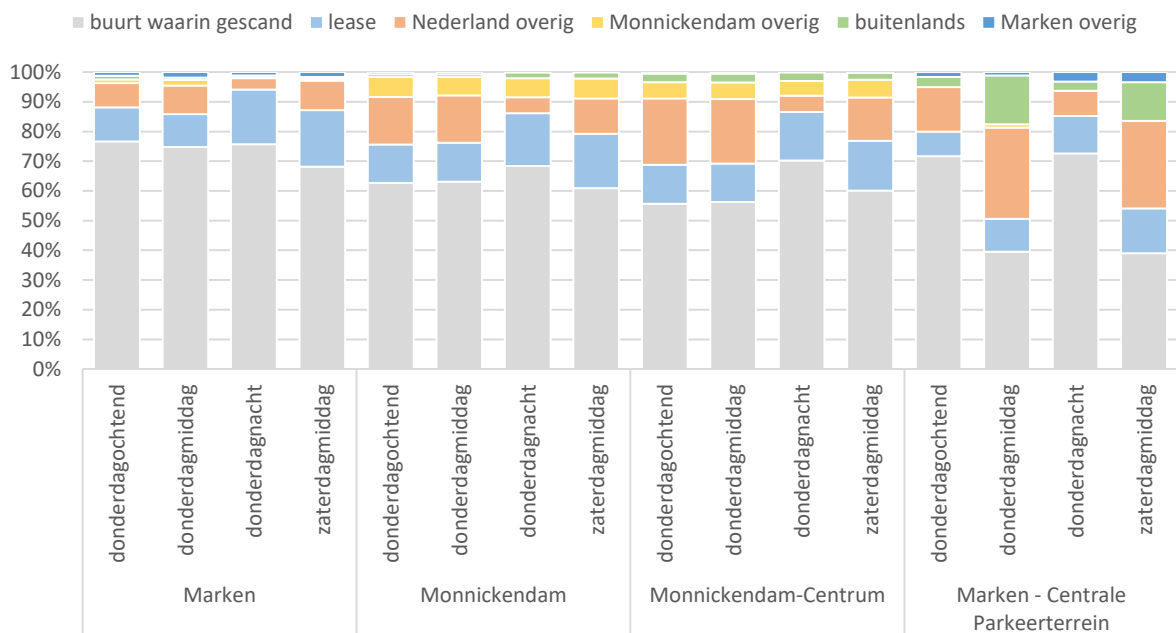
Op zaterdagmiddag was het gemiddeld aandeel bewoners 74,3 procent. In Monnickendam-Centrum was het aandeel bewoners 76,9 procent. Locaties met een laag aandeel bewoners waren: terreinen Hemmeland, terrein Sportpark Markgouw, het terrein bij winkelcentrum 't Spil en het Centrale Parkeerterrein Marken. In Monnickendam-Centrum was de belangrijkste locaties met relatief weinig bewoners het terrein Bolwerk.

## 4 HERKOMST

Van alle gescande voertuigen is de herkomst opgevraagd bij het RDW. In totaal zijn er van 14.015 voertuigen een herkomst bepaald. De herkomsten zijn gecategoriseerd naar: afkomstig uit buurt waarin deze gescand is, lease, Monnickendam overig, Marken overig, Nederland overig en buitenlands. Van leasevoertuigen is de herkomst van de berijder niet te achterhalen. In onderstaand figuur is per meetmoment de verdeling weergegeven. Gemiddeld was circa 64 procent afkomstig uit de buurt waarin het voertuig gescand was. Circa 15,5 procent van alle voertuigen was een leasevoertuig. Verder was circa 5,4 procent afkomstig uit een andere buurt van Monnickendam, 2 procent buitenlands, en 0,5 procent uit een andere buurt van Marken.

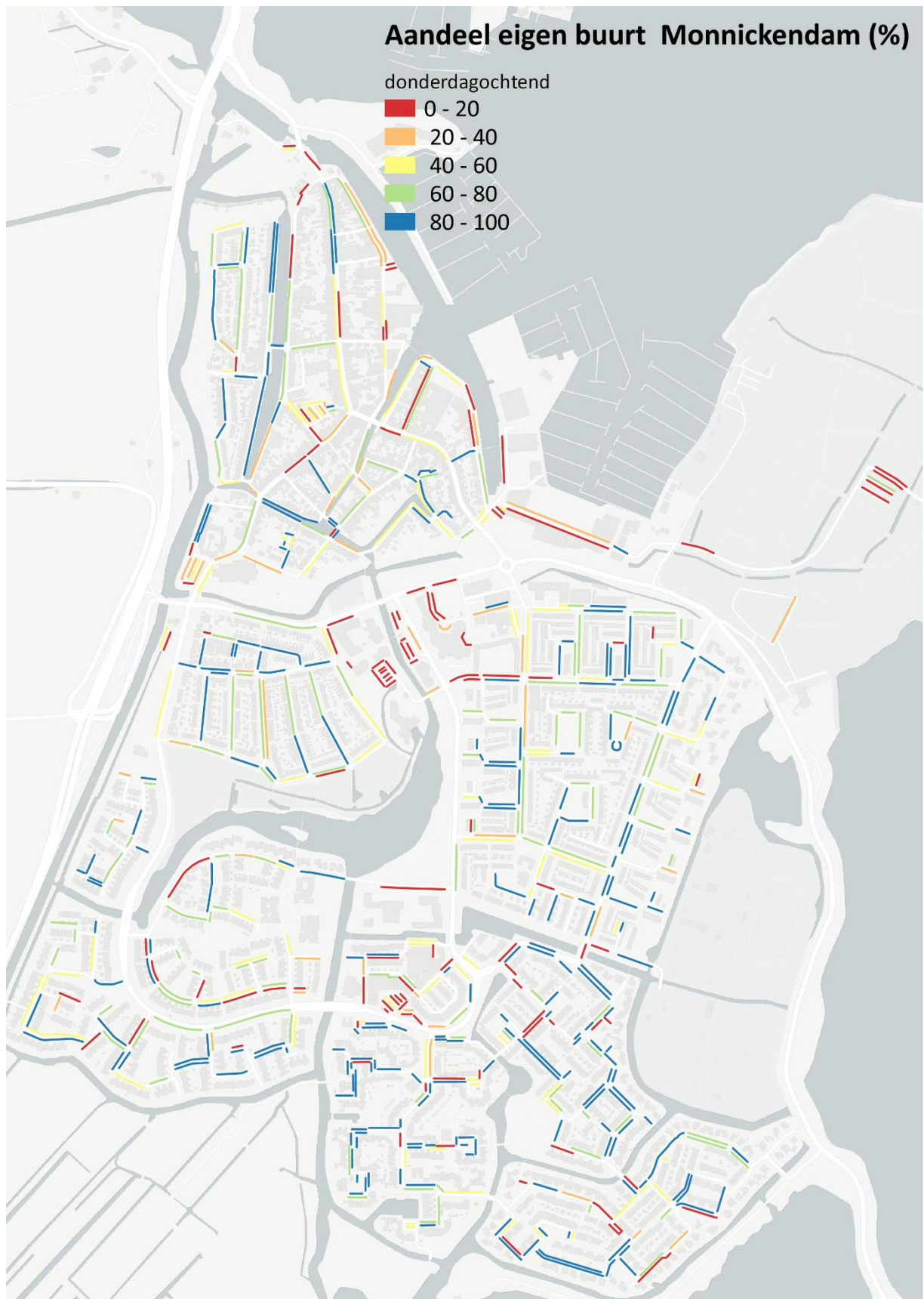
De uitkomsten in de verschillende gebieden zijn vergelijkbaar. In Marken is met gemiddeld 69,5 procent het hoogste percentage 'afkomstig waar gescand' gemeten. In Monnickendam was dit gemiddeld 64 procent, en in Monnickendam-Centrum 60,8 procent. Het aandeel lease lag per gebied gemiddeld tussen de 14,8 en 15,8 procent. De categorie Nederland overig is in Monnickendam-Centrum met 15,8 procent hoogst (10,4 procent in Marken, 11,9 procent in Monnickendam). Van alle voertuigen in Monnickendam was 6,5 procent afkomstig uit een andere buurt in Monnickendam. In Monnickendam-centrum was dit aandeel 5,5 procent. De percentages buitenlands en Marken-overig waren op elk meetmoment slechts enkele procenten. Op het Centrale Parkeerterrein Marken was het percentage uit eigen buurt op zowel donderdag- als zaterdagmiddag circa 40 procent. In de nacht was dit aandeel circa 73 procent.

Figuur 4.1 herkomstcategorie per meetmoment

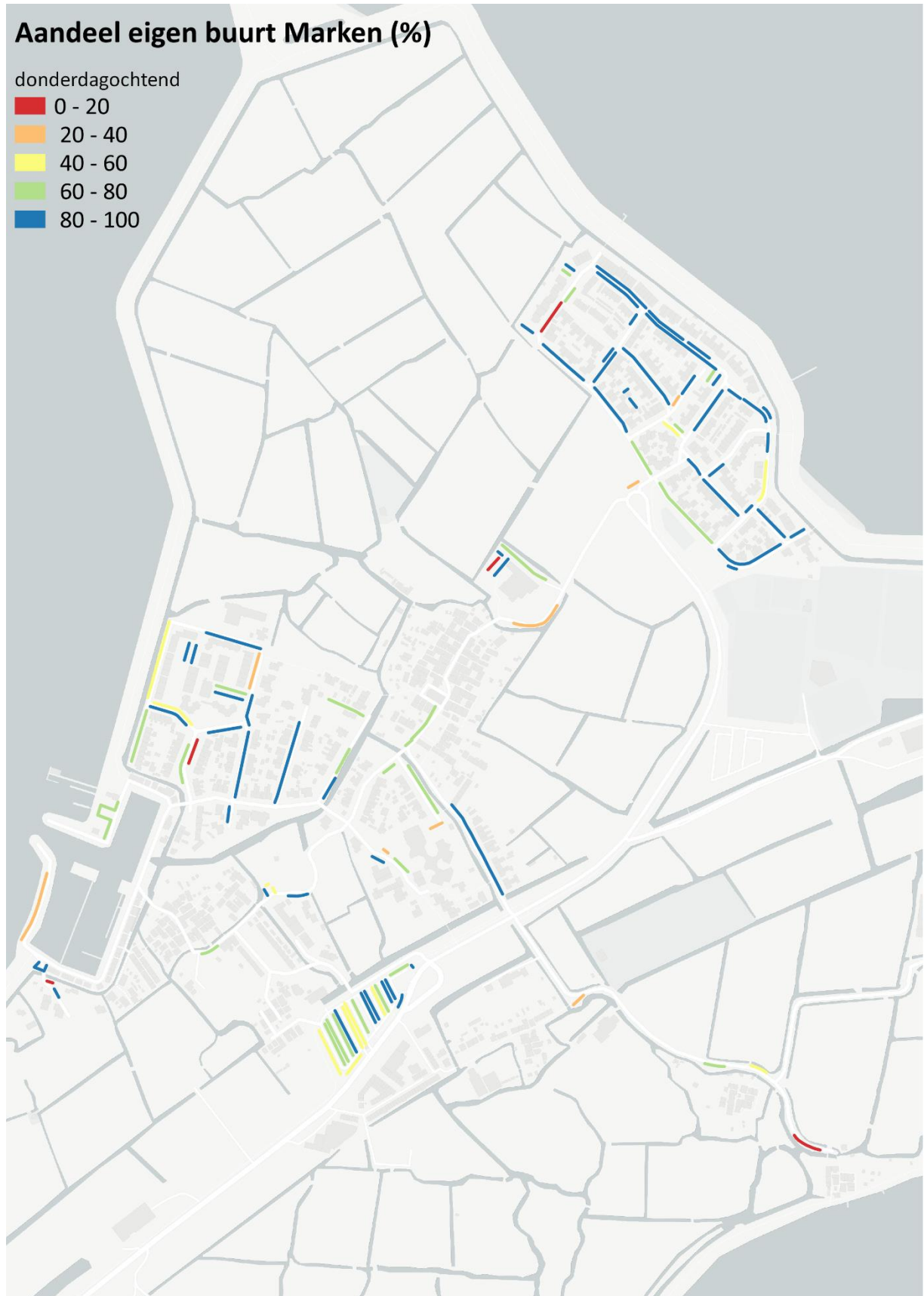


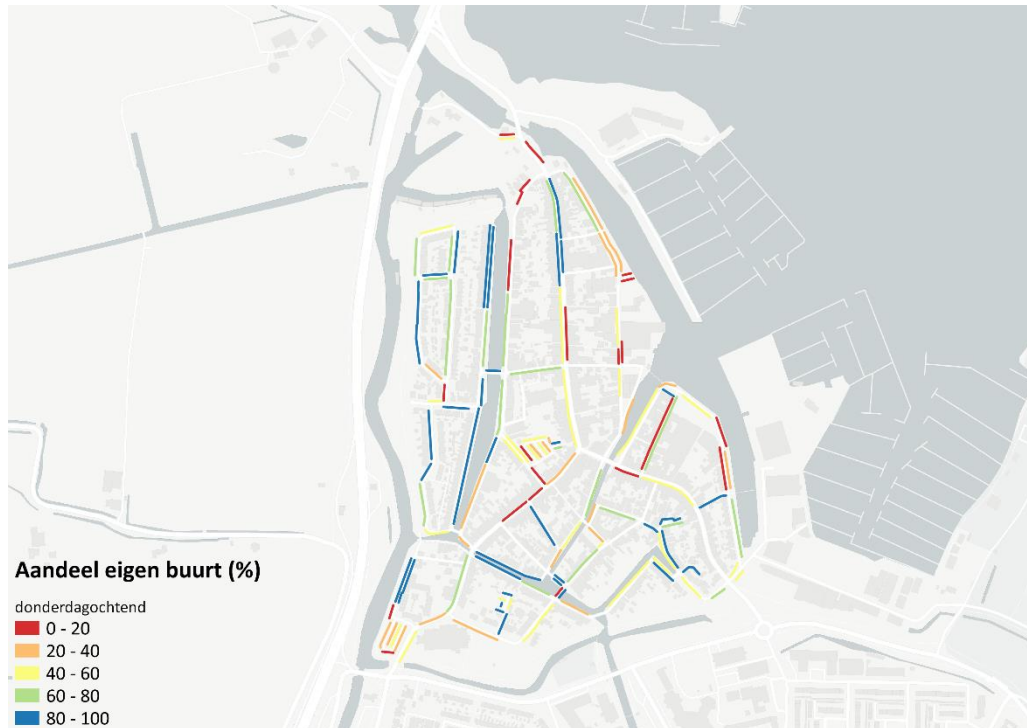


Figuur 4.2a aandeel parkeerders uit eigen buurt donderdagochtend 10:00 – 12:00u Monnickendam



Figuur 4.2b aandeel parkeerders uit eigen buurt donderdagochtend 10:00 – 12:00u Marken



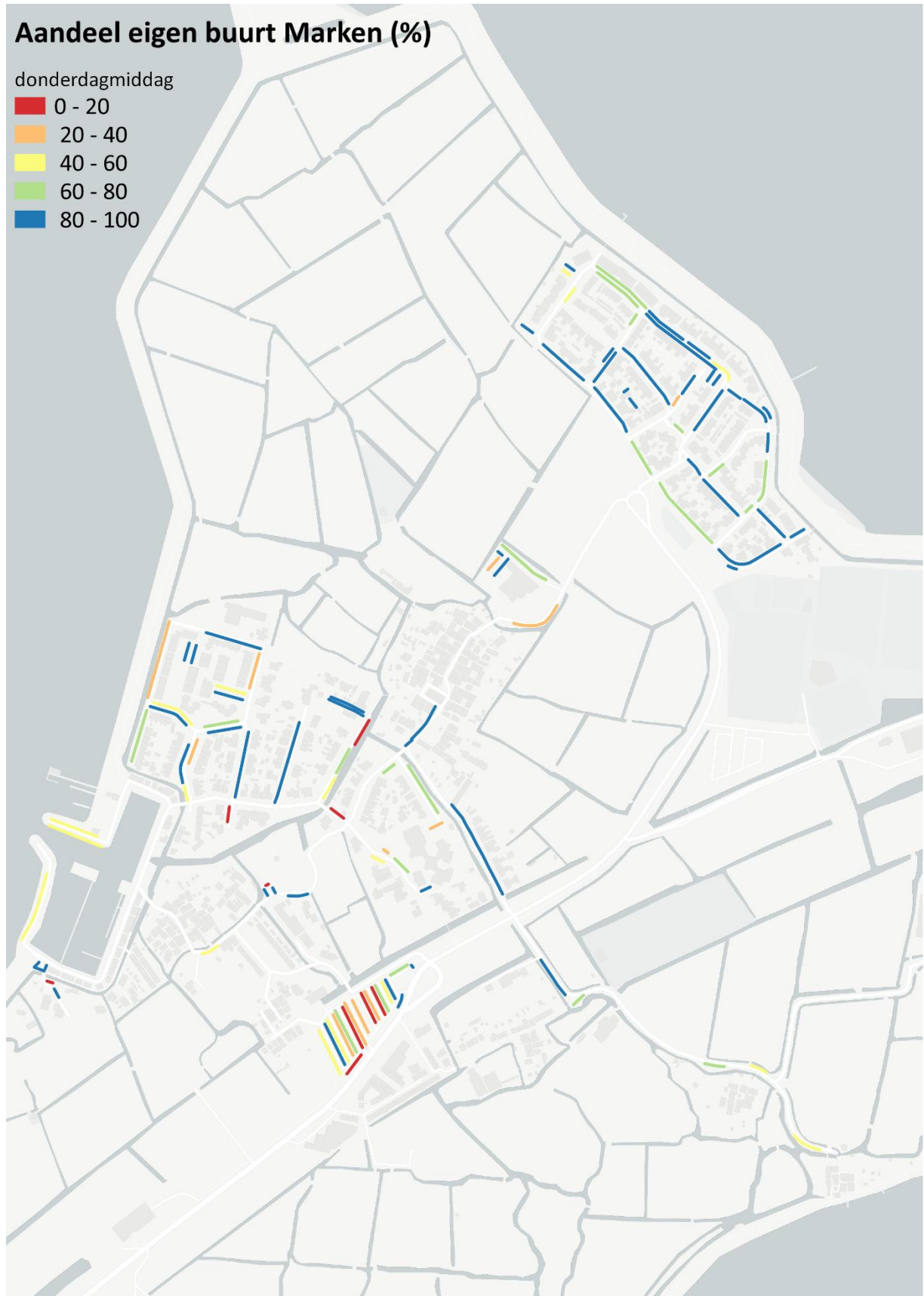
**Figuur 4.3** aandeel parkeerders uit eigen buurt donderdagochtend 10:00 – 12:00u Monnickendam-Centrum

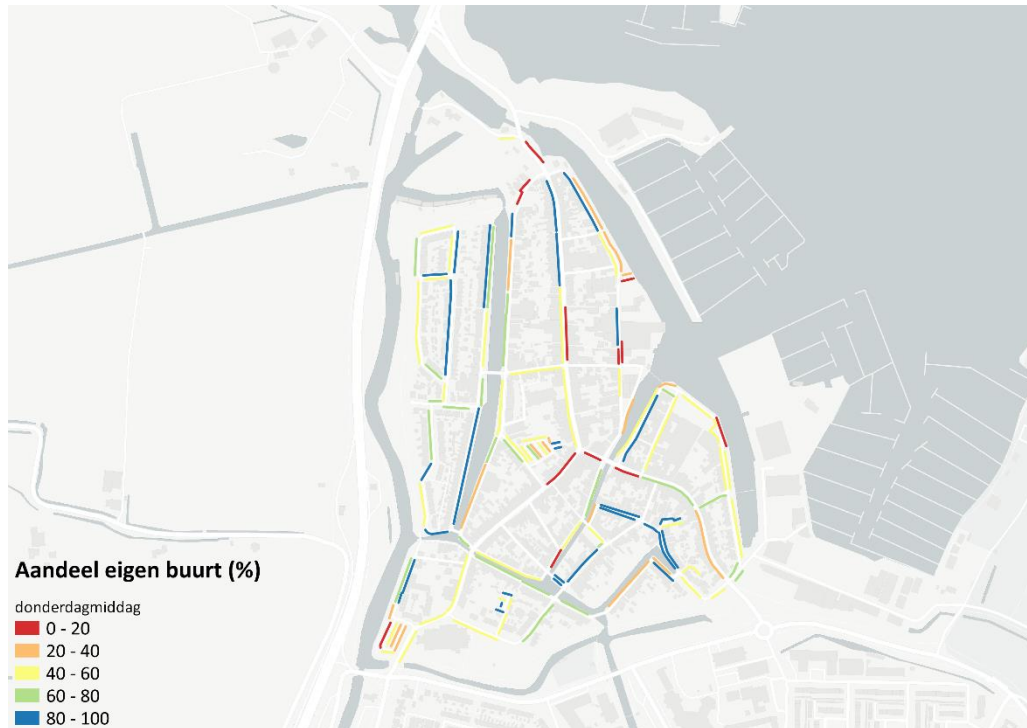
Op donderdagochtend was het gemiddelde aandeel parkeerders uit eigen buurt in Marken 75,9 procent, in Monnickendam-Centrum 55,7 procent, in de rest van Monnickendam was het aandeel 62,7 procent, op het Centrale Parkeerterrein Marken 71,7 procent.

Figuur 4.4a aandeel parkeerders uit eigen buurt donderdagmiddag 14:00 – 16:00u Monnickendam



Figuur 4.4b aandeel parkeerders uit eigen buurt donderdagmiddag 14:00 – 16:00u Marken



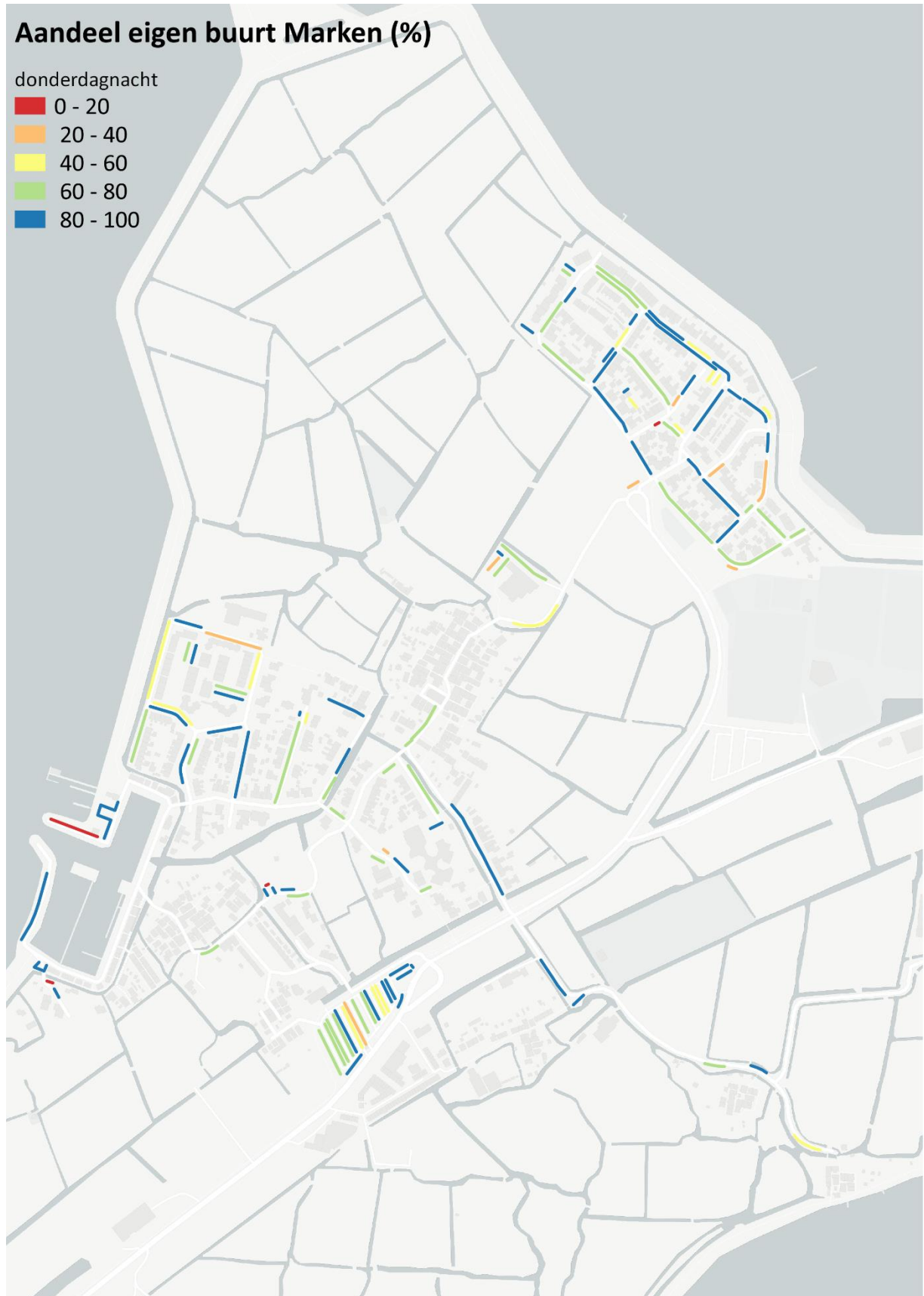
**Figuur 4.5** aandeel parkeerders uit eigen buurt donderdagmiddag 14:00 – 16:00u Monnickendam-Centrum

Op donderdagmiddag was het gemiddelde aandeel parkeerders uit eigen buurt in Marken 74,8 procent, in Monnickendam-Centrum 56,3 procent, in de rest van Monnickendam was het aandeel 63,1 procent, op het Centrale Parkeerterrein Marken 39,6 procent.

Figuur 4.6a aandeel parkeerders uit eigen buurt donderdagnacht Monnickendam donderdagnacht 23:00 – 01:00



Figuur 4.6b aandeel parkeerders uit eigen buurt donderdagnacht Marken donderdagnacht 23:00 – 01:00





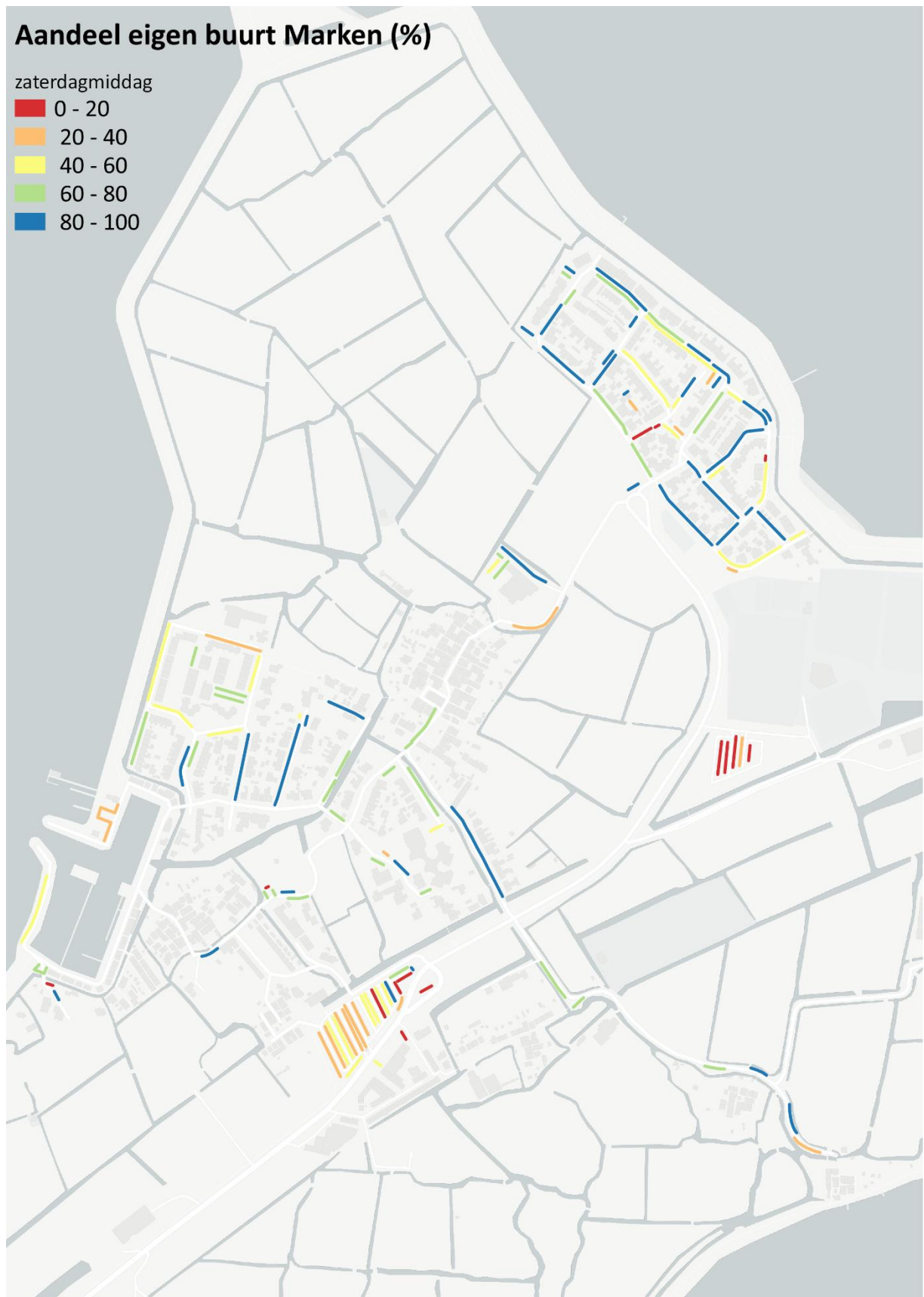
**Figuur 4.7** aandeel parkeerders eigen buurt donderdagnacht Monnickendam-Centrum donderdagnacht 23:00 – 01:00

Op donderdagnacht was het gemiddelde aandeel parkeerders uit eigen buurt in Marken 75,7 procent, in Monnickendam-Centrum 70,2 procent, in de rest van Monnickendam was het aandeel 68,4 procent, op het Centrale Parkeerterrein Marken 72,6 procent.

Figuur 4.8a aandeel parkeerders uit eigen buurt zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u Monnickendam



Figuur 4.8b aandeel parkeerders uit eigen buurt zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u Marken



**Figuur 4.9** aandeel parkeerders uit eigen buurt zaterdagmiddag 14:00 – 16:00u Monnickendam-Centrum

Op zaterdagmiddag was het gemiddelde aandeel parkeerders uit eigen buurt in Marken 68,2 procent, in Monnickendam-Centrum 60,1 procent, in de rest van Monnickendam was het aandeel 61,0 procent, op het Centrale Parkeerterrein Marken 39,0 procent.

## 5 ADVIES REGULERING

Parkeerregulering is een instrument dat vaak wordt ingezet om parkeergedrag te kunnen sturen. Er zijn hierbij meerdere varianten mogelijk, elk met een eigen werkingsgebied. Het is echter niet zo dat elk instrument op elke plek hetzelfde effect heeft. Dit hangt namelijk af van karakteristieken van de parkeerder. Het betalingsgedrag van regelmatige bezoekers van een stad verschilt bijvoorbeeld van dat van eenmalige bezoekers.

Regulering is te groeperen in twee hoofdgroepen:

- Vergunnings- of ontheffingsregimes;
- Fiscale regimes.

Daarnaast zijn er allerlei mengvormen denkbaar die verspreid door het land worden toegepast.

### 5.1 Vergunnings- of ontheffingsregimes

Deze groep bestaat uit het verlenen van een vergunning of ontheffing voor een bepaald omkaderd gebied. Bij vergunningen valt vooral te denken aan het “belanghebbendenparkeren”. Hierbij wordt aan belanghebbenden (in de regel bewoners en/ of werkenden) een parkeervergunning verstrekt. Overige parkeerders mogen in principe niet in dit gebied parkeren. Bezoekers kunnen gebruik maken van een bezoekerskaart (welke meestal via een belanghebbende wordt verstrekt), soms met een tegoed aan uren of aantal parkeerbewegingen.

Een ontheffingsregime geldt meestal in een zone met parkeerduurbeperking. Een bekend voorbeeld hiervan is de blauwe zone. Alle parkeerders in dit gebied mogen maximaal een vastgestelde tijdsduur parkeren. Hiervoor kan een ontheffing worden geboden aan bepaalde groepen parkeerders, zoals bewoners. Deze vorm komt vaak voor in winkelstraten, maar ook complete woonbuurten kunnen in een blauwe zone liggen. De rest moet parkeren met een blauwe schijf (of met een app). Met name de parkeerschijf is fraudegevoelig. Met de app kan meer gestuurd worden.

#### *Parkeergedrag*

Belanghebbenparkeren wordt vooral ingevoerd op verzoek van bewoners. Het gaat meestal om wijken met een monofunctioneel karakter (wonen) die te maken hebben met overloop uit andere gebieden. Het is voor gemeenten geen efficiënt regime vanwege de kosten van handhaving (zie onder) en de beperkte sturing die ermee wordt bereikt. Langparkeerders kunnen uit de wijk worden geweerd, maar dit vraagt vaak wel om intensieve en zichtbare handhaving. Omdat het vaak om werkenden uit andere buurten gaat zijn de effecten beperkt: parkeerders gaan na regulering in andere wijken staan, en omdat werkenden vooral overdag parkeren en bewoners in de avond is er vooral overlast als bij aankomst van bewoners de werkenden nog niet weg zijn. Het weren van voertuigen overdag is meestal niet urgent omdat er overdag vaak geen problematische parkeerdruk is.

In een blauwe zone is er feitelijk sprake van eenzelfde situatie, alleen wordt kort parkeren voor iedereen toegestaan. Dit komt vaak voor bij winkels, of bij evenementengebieden. Deze manier is vrij populair, ook bij gemeenten, omdat het een vrij parkeervriendelijke maatregel is; alle groepen parkeerders worden ermee bediend, parkeren is vaak gratis. De vraag of de maatregel zinvol is, is ook hier afhankelijk van de mate van handhaving. In winkelgebieden komt langparkeren evengoed vaak voor, zeker bij parkeerschijven (die simpel vooruit gedraaid worden). Als bekend is dat er nauwelijks handhaving is, werkt de zone eigenlijk niet.

### *Handhaving*

Handhaving in dergelijke gebieden wordt doorgaans door BOA's gedaan. Overtredingen zijn namelijk Muldergedragingen. Voordeel hiervan is dat alle soorten overtredingen kunnen worden aangepakt. Nadeel is dat BOA's heel veel taken hebben en deze dan moeten prioriteren, en de inkomsten van de bekeuringen hoofdzakelijk (75%) naar het Rijk gaan. De inkomsten in dit model komen voor een zeer klein deel uit kosten van vergunningen (vaak worden alleen de kosten van administratie uit opbrengsten vergunning betaald) en merendeels uit boetes. Meer handhaven leidt daarom feitelijk tot minder parkeerinkomsten. Als bekend is dat er meer wordt gehandhaafd houden meer mensen zich aan de regels.

## **5.2 Fiscale regimes**

In een fiscaal regime is het parkeren in bepaalde gebieden 'gefiscaliseerd'. Je moet belasting betalen als je ergens parkeert. Dit heeft enkele voordelen: je hoeft geen gespecialiseerde BOA's in te zetten want parkeerhandhaving is dan niet meer dan het innen van belasting, wat door minder specialistische ambtenaren kan worden gedaan. Daardoor kunnen BOA's worden vrijgemaakt voor andere taken. In een fiscaal regime moet iedereen betalen voor de duur van de parkeeractie. In een puur fiscaal regime moet iedereen betalen. Voorbeelden van zuiver fiscale regimes zijn kortparkeerregimes, flitsplekken en dergelijke. Er zijn echter ook combinaties mogelijk (zie paragraaf combi-regelingen). Een veel voorkomend model is bepaalde straten of straatdelen als fiscaal gebied aanwijzen, en andere straten een ander regime. Hiervoor wordt vaak een Aanwijzingsbesluit genomen.

Fiscalisering komt veel voor in stadscentra met veel bezoekers. De bedoeling is vaak bezoekers of werkenden uit het centrum te weren en te geleiden naar omliggende parkeerlocaties. Het is dus vooral effectief in gebieden met veel gebiedsvreemde bezoekers. Deze zijn in het algemeen meer geneigd zich aan de regels te houden en laten zich ook geleiden door parkeerroutes en tarieven. Dagjesmensen verblijven vaak langer dan 2 uur in een stad, voor hen is parkeren op iets grotere loopafstand dan ook voordeliger.

### *Parkeergedrag*

In een fiscaal gebied kan er beter worden gestuurd dan in een vergunningsgebied. Er is vaak een meer directe relatie tussen moeten betalen voor parkeren en parkeergedrag. Vaak is er wel sprake van een

waterbedeffect, dit betekent dat fiscalisering van een gebied vrijwel altijd leidt tot verdergaande fiscalisering van de gebieden eromheen. Zoals reeds aangegeven is het systeem vooral succesvol om eenmalige bezoekers te weren. Regelmatige bezoekers parkeren vaak kort en kiezen meestal voor kortere loopafstanden.

### *Handhaving*

Effect van handhaving is omgekeerd: meer handhaven leidt tot meer inkomsten. De inkomsten uit een fiscaal regime gaan naar de gemeente. De betalingsgraad met handhavers is maximaal 80 procent (variërend tussen 50 en 80 procent), met scanauto is de pakkans groter en ook de voorspelbaarheid van handhaving minder. In sommige gebieden wordt 90 betalingsgraad procent gehaald. Nadeel van fiscalisering is dat belastingambtenaren niet kunnen handhaven op muldergedragingen. Foutparkeerders kunnen dus niet worden beboet in een fiscaal systeem, tenzij de handhaver een boa is. In Amsterdam leidde fiscalisering aanvankelijk tot enorme toename van foutparkeren.

## **5.3 Combi-regelingen**

Er zijn meerdere combiregelingen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Veel gemeenten hebben meerdere regimes door elkaar heen, bijvoorbeeld per straat;
- Fiscaal regime met vergunninghouders; bewoners krijgen een vergunning voor bijvoorbeeld eerste en/of tweede auto;
- Vergunningsregime met fiscaal regime voor bezoekers (bijvoorbeeld alleen dagkaart);
- Fiscaal blauwe zone (“dubbeltjestarief”, worden nog maar zelden toegepast i.v.m. parkeerapp);

## **5.4 Situatie Monnickendam**

### *Doel parkeerbeleid*

Het voorlopige doel van het concept parkeerbeleid in Monnickendam is het streven naar evenwichtige verdeling tussen parkeervraag en -aanbod met als doel een duurzame verlaging van de parkeerdruk en de verbetering van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad van Monnickendam.

### *Vergelijking 2020*

Uit eerder onderzoek uit 2020 bleek dat de parkeerdruk op een weekdag (2 juli) in de avond op het hoogst was, 84 procent. Op het meest vergelijkbare moment in 2023 (donderdagavond 27-10-2023, 23:00 – 01:00) was de parkeerdruk met 95,2 aanzienlijk hoger. Op zaterdagmiddag 5 september 2020 was de parkeerdruk om 15:00-16:00 82,0 procent. Op het vergelijkbare moment in 2023 (zaterdagmiddag 29-10-2023, 14:00 – 16:00) was de parkeerdruk eveneens aanzienlijk hoger met 91,0 procent. Kanttekening hierbij is dat de parkeerdruk in 2020 zeer waarschijnlijk lager was dan gewoonlijk, omdat er nog sprake was van coronamaatregelen, die tijdens de meting van 2023 niet meer van kracht waren. Hierdoor kan worden aangenomen dat er tijdens de meting van 2023 minder werd

thuisgewerkt en er meer bezoekers waren. Hoewel er na twee metingen nog niet over een trend gesproken kan worden, wijzen deze verschillen in uitkomsten wel in de richting van een stijgende parkeerdruk in Monnickendam centrum.

### *Doorsnee parkeerders centrum*

In het centrum van Monnickendam is de parkeerdruk overdag gemiddeld circa 87 procent. In de nacht en zaterdagmiddag is de parkeerdruk respectievelijk 95 en 91 procent. Dit betekent dat er op al deze momenten sprake is van een kritische parkeerdruk.

Overdag is het aandeel parkeerders uit eigen buurt circa 55 procent, in de nacht is dit 70 procent. Wanneer we de 20 procent leasevoertuigen in de nacht zien als bewoners, houdt dat in dat circa 90 procent van de parkeerdruk door lokale parkeerders wordt veroorzaakt. Overdag is het aandeel bewoners nog steeds het grootst, maar staan er daarnaast veel werkenden geparkeerd (circa 20 procent van het totaal), die zowel in de ochtend als de middag aanwezig zijn. Daarnaast wordt er overdag nog circa 10 procent aangemerkt als bezoekers. Deze groep bestaat hoofdzakelijk uit eenmalige bezoekers. Zaterdagmiddag is het aandeel bezoekers 20 procent, ook dit zijn hoofdzakelijk eenmalige bezoekers, en grotendeels uit 'Nederland overig'.

De parkeersituatie overdag kan worden verlicht door de eenmalige bezoekers naar een andere locatie te geleiden, naar een parkeerlocatie aan de rand van het centrum. Eenmalige parkeerders blijven over het algemeen meerdere uren in de stad waardoor een iets grotere loopafstand aanvaardbaar is. De parkeersituatie 's nachts vraagt om een andere aanpak. Hier is sprake van kritische parkeerdruk. Hoewel het theoretisch mogelijk is dat er momenteel precies genoeg plek is voor iedereen, is de verwachting dat er voor de toekomst wel een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Omdat de parkeersituatie nu reeds kritisch is, liggen maatregelen voor de hand om doorstroming en verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van hulpdiensten te kunnen waarborgen. In dit kader worden de volgende aanbevelingen gedaan.

Het voorstel is in het centrum faciliteiten te bieden voor kort parkeren met een hoger tarief, en rond het centrum terreinen aan te wijzen voor lang parkeren, met een lager tarief. Bewoners met een vergunning kunnen overal parkeren. In de nacht is er geen parkeerregulering.

### *Aanbevelingen*

- Het instellen van een combi-regime fiscaal+vergunningen in het hele centrum. Hiermee wordt er overdag een barrière opgeworpen voor langer parkerende bezoekers (twee dagdelen of meer) en werkenden om te parkeren in het centrum. Deze worden hierdoor zoveel mogelijk verplaatst naar parkeerterrein Bolwerk en in 2026 de parkeergarage (en tot dan het tijdelijke parkeerterrein);



- Bewoners krijgen 1<sup>e</sup> en eventueel 2<sup>e</sup> vergunning. Dit geldt in eerste instantie voor alle huidige bewoners. Bij verhuizing worden deze uiteraard ingenomen. Nieuwe bewoners komen op een wachtlijst voor een vergunning totdat de parkeerdruk in het centrum in de nacht onder de 85 procent komt. Hier is een aantal opties mogelijk:
  - Nieuwe bewoners krijgen vergunning voor eerste auto, en tweede auto komt achteraan de wachtlijst;
  - Bewoners met Parkeerplek op eigen terrein krijgen mindering van aantal vergunningen. Dit vraagt wel om een actueel en gedetailleerd overzicht van het parkeren op eigen terrein (POET);

Het tarief van de vergunning is in de regel gebaseerd op kosten van administratie en handhaving. Met een dergelijk vergunningsplafond wordt gezorgd voor een duurzame verlaging van de parkeerdruk. Met een openbare capaciteit van 922 is het doel dan 783 actieve vergunningen (85 procent). Wanneer het aantal vergunningen 782 is kan er dus weer een vergunning worden uitgegeven aan iemand op de wachtlijst;

- Bezoek van bewoners kan zich aanmelden via de parkeervergunning van bewoners. Bewoners kunnen hierdoor hun bezoek blijven ontvangen, zonder dat zij volledig parkeergeld hoeven te betalen. Hiermee wordt geprobeerd het draagvlak voor betaald parkeren onder bewoners hoog te houden. Ook hier zijn meerdere varianten mogelijk;
- Werkvergunningen, bijvoorbeeld 1 werknemersvergunning per 5fte;
- Tarief en venstertijden regulering gelijktrekken met Marken, 08:00 – 20:00 en 3,35 per uur. Aangezien de parkeerdruk in de nacht voornamelijk door bewoners wordt veroorzaakt, en het handhaven in de nacht weinig invloed heeft, is het zinloos om regulering in de nacht in te stellen. Daarnaast zorgt een overzichtelijk regime ervoor dat parkeerders zich beter aan de regulering houden;
- het tijdelijke parkeerterrein bij Parkeergarage Galgeriet (die gepland staat voor 2026) gebruiken als overloopgebied. Voor de tijd dat het een tijdelijk parkeerterrein is, gratis of lager tarief aanbieden. Doel hiervan is om werkenden zonder vergunning, of lang parkerende bezoekers (overnachters) hier te laten parkeren. Wanneer de garage klaar is: tarief instellen dat lager is dan straatparkeren in centrum. Als blijkt dat met het invoeren van een tarief de garage weer minder wordt gebruikt, kan het tarief verder worden verlaagd;
- Monitoren parkeerdruk Pierebaan en Nieuwpoortslaan, om te kijken of er sprake is van een waterbedeffect. In deze gebieden kan in een later stadium nog gekozen worden voor het instellen van een parkeerduurbepanking;
- Het parkeerterrein Bolwerk zal ook monitoring behoeven. Een optie is om op dit terrein voor hetzelfde tarief te kunnen parkeren als bij Galgeriet, om eventuele overloop vanwege de wachtlijst op te kunnen vangen en een aantrekkelijk alternatief te kunnen bieden aan bezoekers en werkenden;
- Nieuwpoortslaan blijft ook een punt van aandacht, dit wordt nu gebruikt als een soort P&R voor de bushalte. Vraag is of deze ook betrokken dient te worden in de regulering. We raden aan deze

voorsnog vrij parkeren te laten, en te kijken wat het invoeren van reguleren in het centrum teweeg brengt.

## **BIJLAGEN**

## BIJLAGE 1: ONDERZOEKSOPZET

Aan de capaciteitsmeting ligt een aantal criteria ten grondslag. In de rapportage wordt gebruik gemaakt van de volgende capaciteitstermen:

### *Definities*

#### **Actuele parkeercapaciteit**

De openbare parkeercapaciteit verminderd met de per meetmoment niet-beschikbare parkeerplaatsen (opbrekingen, parkeerverboden met venstertijden, of anderszins tijdelijk niet beschikbare parkeerplaatsen).

#### **Bijzondere parkeercapaciteit**

Het aantal parkeerplaatsen waarop een bijzondere regeling van kracht is, aangeduid met een RVV bord E5 (taxi); E6 (invaliden); E7 (laden en lossen); E8 (bijzondere voertuigcategorieën) of E9 (bijzondere groepen vergunninghouders). Indien deze plekken zijn voorzien van een onderbord geldt de plek alleen gedurende de venstertijd op het onderbord. De onderstaande codering is gebruikt in de tabellen:

- E6a parkeerplaats voor gehandicapten algemeen;
- E6b parkeerplaats voor gehandicapten op kenteken;
- E7 laden en lossen;
- E8b parkeerplaatsen gereserveerd voor bussen;
- E8eo parkeerplaats voor opladen van elektrische voertuigen;
- E9a parkeerplaats voor autodelen;
- E9h parkeerplaats voor bijzondere vergunninghouders (bijv. artsen)

#### **Bruto openbare parkeerdruk**

Het aantal goed én fout geparkeerde voertuigen inclusief objecten op openbare parkeerplaatsen, gedeeld door de actuele parkeercapaciteit.

#### **Bruto parkeercapaciteit**

Het totaal aantal parkeerplaatsen per gebied exclusief privé-parkeerplaatsen op eigen terrein.

#### **Netto openbare parkeerdruk**

Het aantal goed geparkeerde voertuigen inclusief objecten op openbare parkeerplaatsen gedeeld door de actuele parkeercapaciteit.

#### **Openbare parkeercapaciteit**

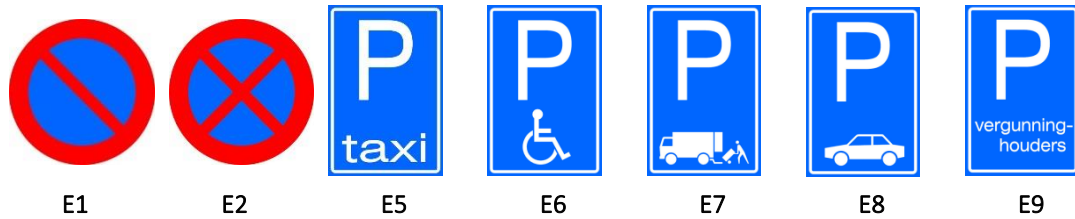
Het totaal aantal parkeerplaatsen beschikbaar voor openbaar gebruik, oftewel de bruto capaciteit verminderd met de bijzondere capaciteit.

**Venstertijd**

Op een onderbord aangegeven periode en tijdvak waarbinnen het bord waarop het onderbord betrekking heeft geldig is. Buiten deze periode telt de parkeerplaats mee als openbare parkeerplaats, tenzij anders aangegeven.



Figuur 1.1 Overzicht relevante E-borden



### Capaciteitsmeting

De capaciteitsmeting is verricht door het tellen van alle gemarkeerde vakken en het opmeten van de ongemarkeerde stroken en wegvakken. Hierbij is een stringente definitie van parkeercapaciteit aangehouden: naast een minimum rijloper van 3 meter geldt als criterium per parkeerstrook een minimumbreedte van 2 meter. Bij een wegbreedte van 6 meter wordt dus slechts aan één zijde van de weg parkeercapaciteit toegekend.

Het zogenaamde *Canadees parkeren* (met twee wielen op het trottoir parkeren) is alleen toegestaan wanneer dit met een bord RVV E8b is aangegeven of wanneer parkeervakken op het trottoir zijn gemarkeerd.

Bij het bepalen van de openbare capaciteit is rekening gehouden met venstertijden op bijzondere parkeerplaatsen. Een bijzondere parkeerplaats telt bij het parkeerdrukonderzoek als openbaar als deze wordt verricht buiten de tijden die op het onderbord zijn aangegeven. De volgende maten voor ongemarkeerde parkeerplaatsen zijn aangehouden:

- Langsparkeren: 5,5 meter;
- Dwars (haaks) parkeren: 2,5 meter;
- Schuin (gestoken) parkeren 3,0 meter;
- Vanaf een kruising is gemeten met een marge van vijf meter vanaf de tegenoverliggende tangent;

Er is geen capaciteit toegekend aan locaties zoals omschreven in de artikelen 10, 23, 24 en 25 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

## **BIJLAGE 2: UITKOMSTEN TABEL**

De uitkomsten op sectieniveau zijn terug te vinden in meegeleverde Excel-bestand. Daarnaast is de parkeerdruk opgenomen in het dashboard van de gemeente Waterland.