



Parkeerbeleid Monnickendam

Parkeeronderzoek en aanbevelingen

projectnummer 0457311.101
concept
17 juni 2021

Parkeerbeleid Monnickendam

Parkeeronderzoek en aanbevelingen

projectnummer 0457311.101

concept
17 juni 2021

Auteurs

J. Tiellemans

Opdrachtgever

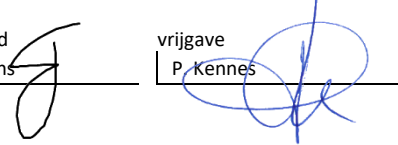
Gemeente Waterland
Pierebaan 3
1141 GV MONNICKENDAM

datum vrijgave
17-6-2021

beschrijving revisie
Concept

gecontroleerd
J. Tiellemans

vrijgave
P. Kennes



Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
2	Huidige situatie	2
2.1	Monnickendam	2
2.2	Huidig parkeerbeleid	3
2.3	Laadpalen	4
3	Parkeerdrukmeting	5
3.1	Centrumgebied rondom de haven	6
3.2	Rest van centrumgebied Monnickendam	7
4	Scenario's parkeerbeleid	11
4.1	Uitgangspunten en doel van parkeerregulering	11
4.2	Beoordelingsaspecten	12
4.3	Parkeerschijfzones	13
4.4	Betaald parkeren	15
4.5	Parkeervergunningen volledige binnenstad	17
4.6	Combinaties van parkeerbeleid	17
4.7	Handhaving	19
4.8	ParkBee in bewonersgarage	19
5	Toekomstige situatie	21
5.1	Parkeerbehoefte per doelgroep	21
5.2	Aanwezigheidspercentage	23
6	Conclusie	25
6.1	Oplossingsrichtingen	25
6.2	Advies	26

Bijlage 1 Reacties bewonersavond 23 november 2020

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door de ontwikkeling van Galgeriet verandert de parkeersituatie in het centrum van Monnickendam. Zo is de ontwikkelaar, Hoorne Vastgoed voornemens een parkeergarage te realiseren met een capaciteit van 100 parkeerplaatsen. Om het parkeren in het centrum, in Galgenriet en in de parkeergarage optimaal te laten functioneren is (vernieuwd) flankerend parkeerbeleid noodzakelijk.

1.2 Doel

In deze rapportage worden een aantal mogelijke scenario's voor parkeerbeleid beschreven. In samenspraak met de gemeente is bepaald welk scenario het beste toepasbaar is en op de meeste draagvlak kan rekenen in Monnickendam. Het doel van dit onderzoek is om te komen tot een duurzaam parkeerbeleid voor de binnenstad van Monnickendam waarbij de parkeerdruk op het centrum van Monnickendam wordt verlicht en de nieuwe parkeergarage onder de supermarkt zo goed mogelijk wordt benut.

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- parkeren onder de supermarkt is de komende tien jaar gratis c.q. een betalingsregime waarbij bijvoorbeeld bij bezoek aan de plaatselijke middenstand een uitrijkaart wordt gegeven, of het eerste uur gratis.
- De parkeergarage wordt gerealiseerd voor de doelgroepen: bezoekers van de supermarkt, het hotel en bezoekers van Monnickendam.
- De capaciteit van de parkeergarage wordt 203 parkeerplaatsen, waarvan 100 plekken voor de doelgroepen en voor de binnenstad.
- Ook wordt een extra parkeergarage onder de nieuwe woningen gerealiseerd, waarbij nagedacht kan worden of deze parkeergarage in de toekomst ook benut kan worden voor dubbelgebruik.
- Er zijn enkele grotere bedrijven in het centrum (werf Hakvoort en de Bruine Vloot) die zorgen voor parkeerdruk in Monnickendam. Voor hun parkeerbehoefte zou ook een oplossing gezocht kunnen worden buiten het centrum en in de parkeergarage.

2 Huidige situatie

2.1 Monnickendam

De kern Monnickendam is een oude stad in de gemeente Waterland. In 1575 werd de ommuring van de stad vervangen door een omwalling met vier poorten en vier bastions, waarmee het centrum van Monnickendam zijn huidige vorm kreeg. In de 20^e eeuw zijn rondom het centrum nieuwe woonwijken en voorzieningen ontstaan en is Monnickendam gegroeid tot zijn huidige omvang.

Het oude centrum bestaat hoofdzakelijk uit smalle straten met klinkerbestrating, woonhuizen en enkele winkels in het gebied rondom Noorderende en de Havenstraat. Parkeren gebeurt met name op straat, op enkele kleinschalige parkeerterreinen en aan de rand van het centrum op enkele grotere parkeerterreinen.

Er zijn enkele ondernemingen en bedrijven in Monnickendam, waarvan de werknemers hun auto parkeren in of nabij de binnenstad. De auto's van deze werknemers leiden tot extra druk op de parkeervoorzieningen van Monnickendam in de stad zelf en aan de rand.



Figuur 2.1 Monnickendam parkeervoorzieningen

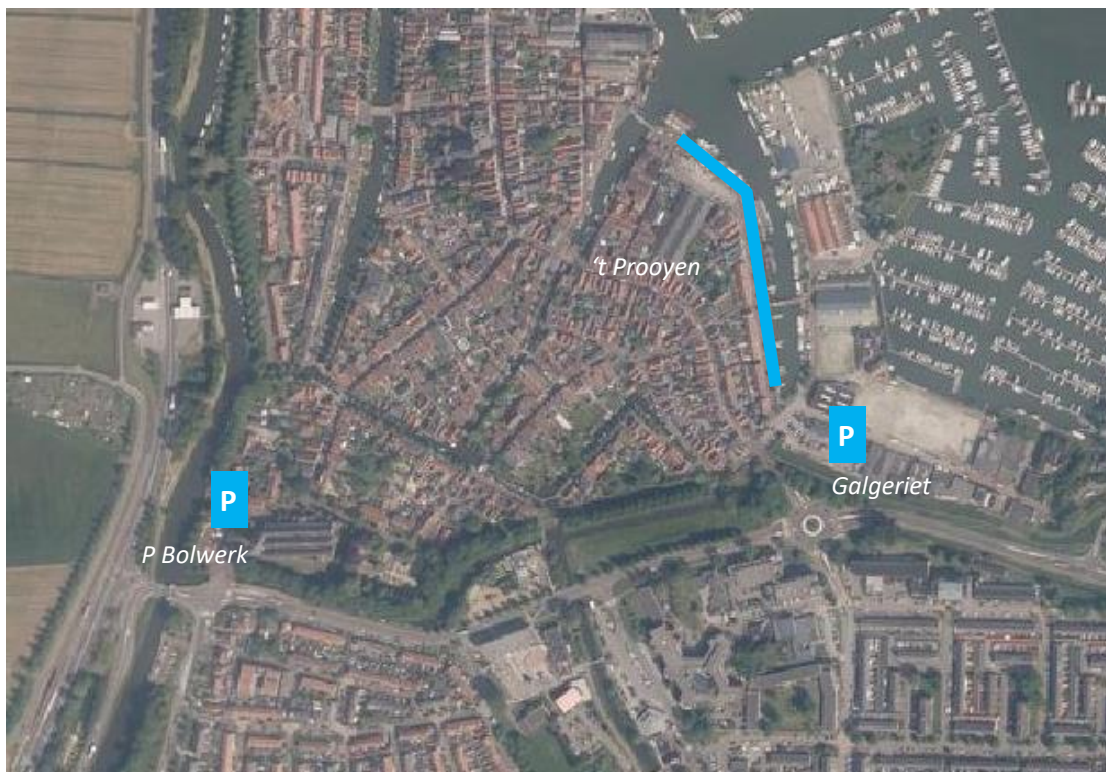
In het kader van de ontwikkeling van Galgeriet worden ook enkele algemene voorzieningen gerealiseerd. Deze voorzieningen bestaan onder andere uit een supermarkt en een hotel. Deze voorzieningen krijgen een parkeergarage met een capaciteit van 203 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt voor de toekomstige bewoners van Galgeriet een ondergrondse parkeervoorziening gerealiseerd. Deze laatstgenoemde parkeervoorzieningen zijn in eerste instantie bedoeld voor bewoners, maar kunnen mogelijk ook ingezet worden voor dubbelgebruik.

2.2 Huidig parkeerbeleid

In de gemeente Waterland geldt vrij parkeren, tenzij anders aangegeven. De uitzondering is in de straat 't Prooyen en enkele specifieke parkeerplaatsen.

In een aantal gevallen heeft men een parkeervergunning nodig. De voorwaarden en criteria hiervoor zijn opgenomen in de Parkeerverordening Waterland 2017. De voorwaarden maken onderscheid naar bewoners, bedrijven en touringcars:

- **Bewoners**
Voor bewoners geldt dat indien woonachtig in een gebied waar beperkingen aan het parkeren zijn gesteld (bijvoorbeeld middels een parkeerschijfzone, of parkeren voor vergunninghouders), er maximaal twee parkeervergunningen en één bezoekerspas aangevraagd kunnen worden per woonadres. 't Prooyen (een weg aan de oostzijde van het centrum van Monnickendam) is aangewezen als vergunningsgebied. De rest van het centrum van Monnickendam is vrij parkeren.
- **Bedrijven**
Voor bedrijven gevestigd in een gebied waar beperkingen aan het parkeren zijn gesteld (bijvoorbeeld middels een parkeerschijfzone, of parkeren voor vergunninghouders) geldt dat maximaal vijf parkeervergunningen en twee bezoekerspassen aangevraagd kunnen worden.
- **Touringcars**
Voor touringcars in de gemeente Waterland zijn de volgende parkeerlocaties in Monnickendam aangewezen:
 - Bolwerk
 - Galgeriet (uitsluitend laden en lossen)



Figuur 2.2 Parkeren met vergunning of voor touringcars

2.3 Laadpalen

Steeds meer mensen hebben een elektrische auto. Daarmee is er een groeiende behoefte aan laadvoorzieningen in de openbare ruimte. Elektrische rijders die niet op eigen terrein kunnen parkeren en laden, zijn aangewezen op een laadpunt in de openbare ruimte. Voornamelijk worden aanvragen voor privé laadvoorzieningen niet gehonoreerd in de gemeente Waterland. Voorlopig worden alleen openbaar toegankelijke laadpalen op de grotere openbare parkeerterreinen gefaciliteerd. Dit gebeurt in samenwerking met de MRA (“MRA Elektrisch”).

Gemeente Waterland hanteert op dit moment het beleid dat binnen 300 meter van de woning een laadpaal aanwezig moet zijn. Is dit niet het geval, dan komt de aanvrager in aanmerking voor het plaatsen van een laadpaal nabij de woning.

Om Monnickendam toekomstbestendig te maken is het raadzaam om een meer proactief laadpaalbeleid te ontwikkelen. De doelstellingen van de Rijksoverheid (Klimaatakkoord) zijn om het aantal laadpalen in Nederland de komende tien jaar toe te laten nemen van 215.000 (openbaar en privé) in 2020 naar 1,8 miljoen laadpalen in 2030. Nieuwe ontwikkelingen bieden de kans een norm op te leggen met betrekking tot het plaatsen van laadpalen. Dit beleid is op dit moment nog niet opgesteld. Speciale aandacht is hierbij nodig voor de (brand)veiligheid van elektrische auto's.

3 Parkeerdrukmeting

De basis van het parkeerbeleid is het in beeld hebben van de huidige parkeersituatie. Een parkeerdrukmeting geeft inzicht in hoeverre bestaande parkeervoorzieningen worden benut. Dit hoofdstuk beschrijft de uitvoering van de parkeerdrukmeting op 1 en 2 juni 2020 en van 3 en 5 september 2020.

Voor de meting is onderscheid gemaakt tussen het centrumgebied (geel gemarkeerd vlak in Figuur 3.1) en de rest van het oude centrum van Monnickendam. Het centrumgebied bestaat uit de straten waar horeca en winkels gevestigd zijn. Voor dit gebied is de parkeerduur gemeten (per uur middels een kentekenonderzoek), voor de rest van Monnickendam is de parkeerdruk (aantal geparkeerde auto's in verhouding tot de capaciteit) gemeten.



Figuur 3.1 Onderzoekgebied (centrumgebied = geel)

De eerste tellingen hebben plaatsgevonden op maandag 1 juni (2^e Pinksterdag, van 09:00 uur tot 15:00 uur) en dinsdag 2 juni (van 09:00 tot 18:00 uur). Als gevolg van de coronacrisis is het reguliere verkeersbeeld anders. Vanaf 1 juni mochten de terrassen weer open, was het Pinksterweekend én was er sprake van zeer goed weer. Daarmee was dit een relatief representatief moment om de reguliere parkeerdruk te meten. Maandag 1 juli (2^e Pinksterdag) was voorzien als een drukke weekenddag, dinsdag 2 juli als een “reguliere” werkdag, waarbij het feit dat thuiswerken nog steeds wordt aangeraden dit naar verwachting zou leiden tot een zwaardere parkeerdruk (worst-case).

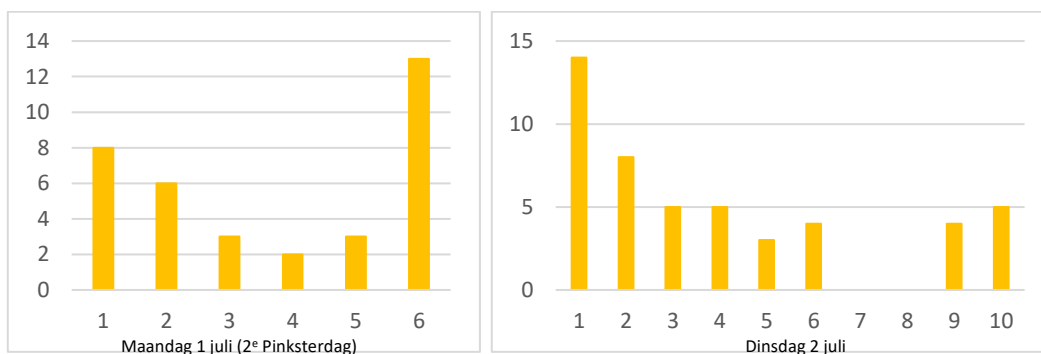
Om de metingen van juni 2020 te verifiëren is in september 2020 een tweede meting uitgevoerd. Het leven lijkt op dit moment relatief genormaliseerd hoewel thuiswerken nog steeds wordt geadviseerd. Begin september was de zomervakantie overal in Nederland weer voorbij, in Monnickendam was dit de 3^e week na de schoolvakantie. Er is geteld op een donderdag (reguliere en maatgevende werkdag) en zaterdag (maatgevende weekenddag). Op donderdag 3 september

(regenachtige dag) en zaterdag 5 september (zonnige dag) zijn de metingen uitgevoerd. Op zaterdag was het weekmarkt in de haven.

3.1 Centrumgebied rondom de haven

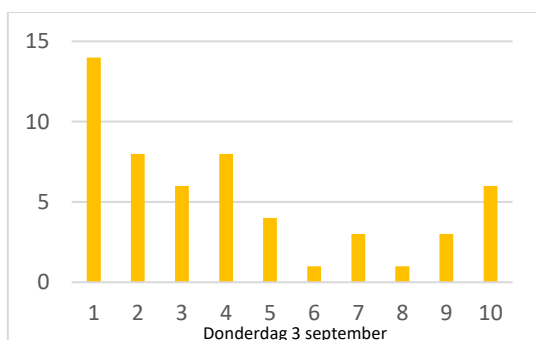
Het centrumgebied rondom de haven beslaat de wegen Noordeinde, Brugstraat en Haven. Voor beide teldagen is een aanwezigheidsstelling gedaan per uur (kenteken onderzoek). De resultaten hiervan zijn weergegeven in Figuur 3.2.

In de grafieken is te zien dat op maandag 1 juli (2^e Pinksterdag, linkse grafiek) relatief veel geparkeerde auto's gedurende de gehele telling aanwezig waren (6 uur). Deze dag kan vergeleken worden met een "zondag", waardoor mensen niet voor een korte boodschap naar het centrum gaan. Op dinsdag stonden de meeste auto's in het centrumgebied maximaal 1 uur geparkeerd. Dit is overeenkomstig de verwachting bij een reguliere werkdag, waarbij meer mensen naar het centrum gaan voor enkel een kort bezoek (bijvoorbeeld boodschappen).



Figuur 3.2 Parkeerduur telling centrumgebied (maandag 1 juli (l.) en dinsdag 2 juli (r.))

Op donderdag 3 september is ook de parkeerdruk in het centrumgebied gemeten. Zie Figuur 3.3. Voor zaterdag 5 september zijn geen parkeerduurmetingen in het centrumgebied beschikbaar. Op deze dag was het weekmarkt, waardoor er geen parkeerplaatsen beschikbaar waren voor auto's.



Figuur 3.3 Parkeerduur telling centrumgebied donderdag 3 september

Zoals te zien in de rechtse grafieken in Figuur 3.2 en Figuur 3.3 komt het beeld van de parkeerdruk op een reguliere werkdag overeen. De meeste getelde auto's parkeren een enkel uur, er zijn ook

enkele auto's die de hele dag geparkeerd staan. Over de dag verspreid zijn er een aantal auto's die enkele uren geparkeerd blijven staan.

Voor het centrumgebied komt de telling van september 2020 overeen met de telling van juli 2020.

3.2 Rest van centrumgebied Monnickendam

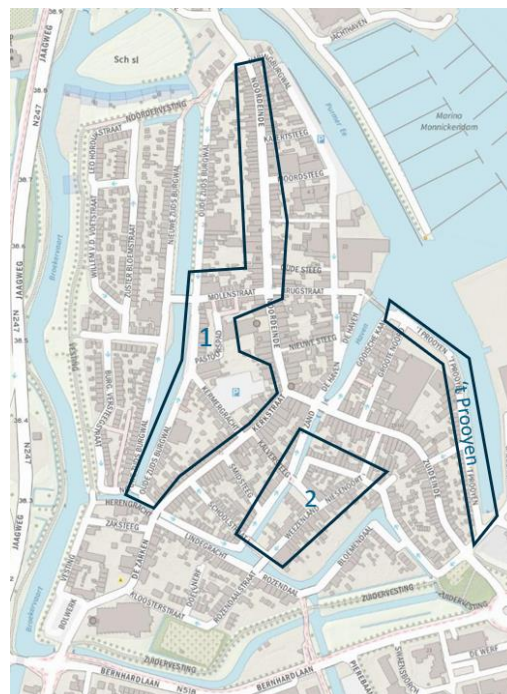
Voor de van het centrumgebied Monnickendam is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Dit houdt in dat onderzocht is wat per straat de parkeercapaciteit is en hoeveel auto's geparkeerd stonden. Dit wordt uitgedrukt in percentages, waarbij 100% (1,0) een volledige bezetting is van alles parkeerplaatsen. Een score hoger dan 100% betekent dat er meer auto's geparkeerd staan dan capaciteit beschikbaar, en dus foutgeparkeerd wordt.

Werkdagen dinsdag 2 juli en donderdag 3 september

Op dinsdagochtend 2 juli 2020 was de parkeerdruk relatief laag en was het in het grootste deel van centrum relatief rustig (zie telling 09:00 uur in Figuur 3.5). In sommige straten met name aan de noordzijde van het centrum was de parkeercapaciteit wel volledig benut. In de loop van de dag is te zien dat het steeds iets drukker wordt.

Gebieden 1 en 2

Op de Oude Zijds Burgwal, Molenstraat, Noordeinde, Kermergracht en het parkeerterrein (gebied 1 in Figuur 3.4) staan de hele dag veel auto's geparkeerd. Ook in de Fluwelen Burgwal, Weezenland en Nieuwe Niesenoortsburgwal (gebied 2 in Figuur 3.4) is de hele dag relatief druk. In de avond (tijdens de telling van 19:00 uur) is te zien dat in het merendeel van de straten de parkeerdruk boven de 0,90 ligt. In sommige straten is de parkeerdruk acceptabel, in andere straten is het te druk. Over het gehele gebied bezien is dan ruim 84% van de beschikbare parkeerplaatsen bezet (806 getelde auto's, capaciteit is 957 parkeerplaatsen). Op donderdag 3 september is een vergelijkbaar beeld zichtbaar. Over de dag verspreid is de bezettingsgraad hoog, op sommige delen te hoog maar in het algemeen acceptabel. Om 19:00 uur waren 741 parkeerplaatsen bezet (0,77 bezettingsgraad).

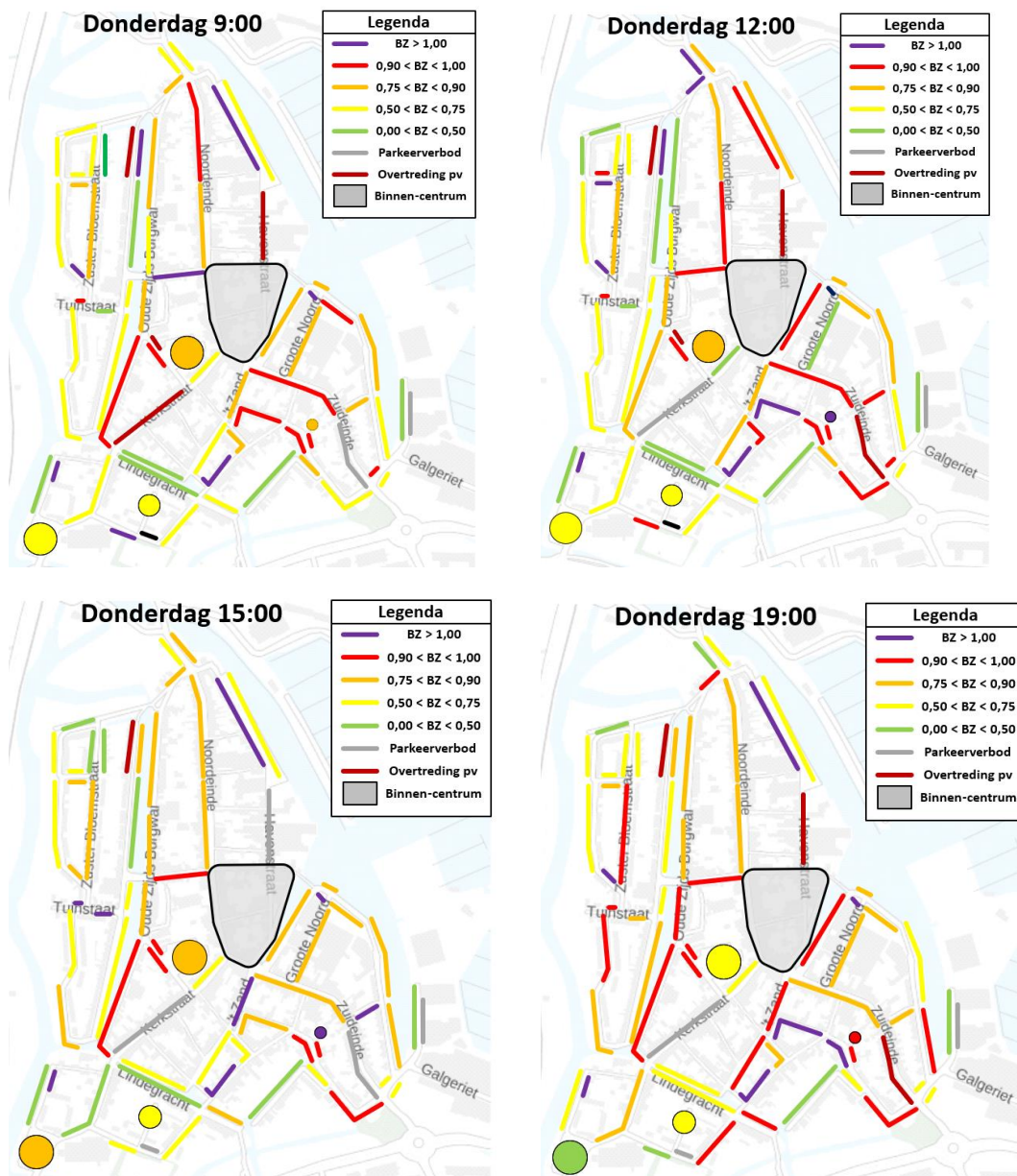


Figuur 3.4 Monnickendam overzicht

't Prooyen

Aan 't Prooyen (vergunninggebied) was de parkeerdruk op dinsdag op de meeste momenten acceptabel.

Uit de tellingen blijkt dat op een “gewone” werkdag de parkeerdruk in een aantal straten de gehele dag hoog is. Dit kan erop duiden dat veel Monnickendammers nog steeds veel thuiswerken en/of dat mensen meerdere auto’s bezitten.



Figuur 3.5 Parkeerdrukmeting donderdag 3 september 2020

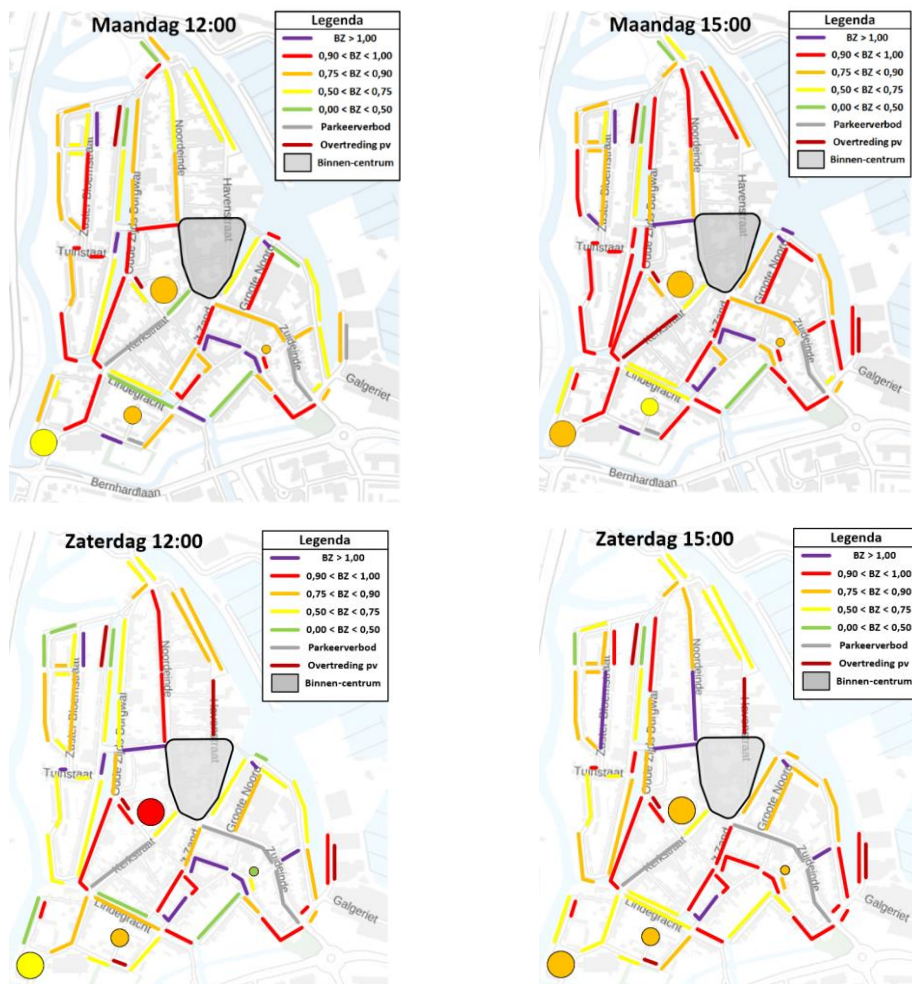
Op de gemeten dinsdag is de parkeerdruk overdag redelijk, in een aantal straten staan de hele dag veel auto’s geparkeerd maar in andere straten is voldoende capaciteit. In het algemeen is er nog voldoende parkeercapaciteit in Monnickendam, ook op de drukste momenten (in de avond).

Weekend-/feestdagen Maandag 1 juli en Zaterdag 5 september

Voor de weekend/feestdagtelling was 15:00 uur steeds het moment waarop de parkeerdruk het hoogst was (Figuur 3.6 rechtse afbeelding). Hierin is te zien dat in de meeste woonstraten de parkeerdruk op 1 juli tussen 0,90 en 1,00 was; bijna de volledige capaciteit werd benut door geparkeerde auto's. De totale parkeerdruk van Monnickendam op dit moment was 88% (845 geparkeerde auto's op 957 beschikbare parkeerplaatsen). Op zaterdag 5 september was de parkeerdruk om 15:00 uur lager met 82%.

Er zijn vier parkeerterreinen in Monnickendam (de cirkels op de kaart), hier is de parkeerdruk gemiddeld (0,50 – 0,90). Dit beeld lijkt erop te wijzen dat de meeste mensen hun auto vlak bij de eigen woning of andere bestemming proberen te parkeren op niet-werkdagen. Rondom de haven (zaterdagmarkt) is het overdag extra druk.

Op niet-werkdagen is de parkeerdruk in Monnickendam overdag hoger dan op werkdagen. Met name in de middag loopt de parkeerdruk hoger op. In algemene zin is er nog voldoende capaciteit beschikbaar in het centrum om alle parkeervraag te voldoen.



Figuur 3.6 Parkeerdruk op maandag 1 juli (2e Pinksterdag) om 12:00 en 15:00 uur (boven) en zaterdag 5 september 2020 (onder)

Vergelijking juli 2020 – september 2020

Begin juli 2020 is een eerste parkeerdrukmeting uitgevoerd, begin september 2020 is deze telling nogmaals uitgevoerd ter verificatie. In Tabel 3.1 is een vergelijking weergegeven van deze tellingen. Te zien is dat op de werkdagen de totale parkeerdruk in juli 2020 iets hoger was dan in september. Een mogelijke verklaring is dat in juli nog meer mensen thuis werkten dan in september. De parkeerdrukmeting op weekend/feestdagen is vergelijkbaar. Beide metingen geven dus een goed beeld van een reguliere niet-werkdag.

Weekdag	9:00	12:00	15:00	17:00	19:00
2 juli	72%	74%	78%	79%	84%
3 september	73%	72%	73%	75%	77%
Weekenddag	9:00	12:00	15:00		
1 juli	75%	78%	82%		
5 september	78%	78%	82%		

Tabel 3.1 Vergelijking totale parkeerdruk parkeertellingen juli en september 2020

4 Scenario's parkeerbeleid

Om het parkeerbeleid te effectueren en de doelen na te kunnen streven, zijn een aantal scenario's voor het parkeerbeleid mogelijk. Deze scenario's zijn in dit hoofdstuk beschreven en beoordeeld.

4.1 Uitgangspunten en doel van parkeerregulering

Het doel van dit onderzoek is om te komen tot een duurzaam parkeerbeleid voor de binnenstad van Monnickendam, waarbij de parkeerdruk op het centrum van Monnickendam wordt verlicht en de nieuwe parkeergarage onder de supermarkt zo goed mogelijk wordt benut. Ook wordt gekeken of de nieuwe parkeervoorzieningen in Galgeriet bestemd voor bewoners kunnen worden ingezet voor dubbel gebruikt.

Parkeerdruk centrum Monnickendam

Zoals beschreven in hoofdstuk 3 is de maximaal gemeten parkeerdruk 88% (Pinkstermaandag om 15:00 uur). Op een werkdag-avond was dit circa 80%. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit is in Monnickendam, maar dat het op piekmomenten (voornamelijk de avonden en in het weekend overdag) erg druk is. Overdag is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar.

Parkeergarage

Om te zorgen dat de parkeergarage wordt benut, is het wenselijk om met name langparkeerders hier naartoe te geleiden. Langparkeerders zijn mensen die een dagdeel of langer parkeren in Monnickendam. Voor mensen die kort wensen te parkeren (bijvoorbeeld om een korte boodschap doen) is parkeren buiten het centrum een behoorlijke drempel. De verhouding tussen het bezoek en de loopafstand tussen de parkeervoorziening en de bestemming is dan te groot. Voor een lokaal tot streekverzorgend centrum is de maximale loopafstand 50 tot 200 meter¹. Voor bewoners zal deze afstand al als te ver worden ervaren, voor werknemers zou de afstand langer kunnen zijn². De acceptatie van de loopafstand hangt af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordering en prijsstelling, en de concurrentiekracht van de alternatieven. In Figuur 4.1 zijn isodistance cirkels (afstandcirkels) weergegeven vanuit de voorziene locatie van de parkeergarage. Hierin is te zien dat de winkels en horeca hemelsbreed op 200 meter tot 400 meter van de parkeergarage liggen.

Voor het gebruik van de parkeergarage wordt uitgegaan dat deze bestemd is voor bezoekers van de aanliggende voorzieningen (supermarkt, horeca) en langparkeerders. Langparkeerders zijn mensen die werkzaam zijn in Monnickendam en bezoekers van het centrum, gericht op langer bezoek dan een korte boodschap.

Dubbelgebruik parkeervoorzieningen bewoners

Voor bewoners wordt er in de ontwikkeling Galgeriet een parkeerkelder voorzien. Normaliter is het aanwezigheidspercentage van bewoners overdag laag, waardoor potentieel veel capaciteit beschikbaar is overdag. Deze capaciteit zou dan ingezet kunnen worden voor de parkeerbehoefte van anderen overdag.

¹ ASVV 2012 Hoofdstuk 8.7.7

² CROW Publicatie "Toekomstbestendig parkeren"



Figuur 4.1 Hemelsbrede afstand tot parkeergarage

4.2 Beoordelingsaspecten

De beoordeling van de verschillende scenario's is gedaan op basis van de volgende afwegingsaspecten:

- Effectiviteit: Het doel van dit onderzoek is om te komen tot een duurzaam parkeerbeleid voor de binnenstad van Monnickendam waarbij de parkeerdruk op het centrum van Monnickendam wordt verlicht en de nieuwe parkeergarage onder de supermarkt zo goed mogelijk wordt benut. Ook wordt gekeken of de parkeervoorzieningen bestemd voor bewoners kan worden dubbel-gebruikt. De mate waarin aan de doelen wordt voldaan bepaalt de effectiviteit van een scenario.

- Handhaafbaarheid: bij het instellen van verboden of geboden dienen deze, om effectief te zijn, ook te worden gehandhaafd. In hoeverre dit redelijkerwijs mogelijk is wordt beoordeeld als aspect “handhaafbaarheid”.
- Doelgroep bewoners: Alle doelgroepen willen uiteraard zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren, maar voor bewoners is de mogelijkheid om op een korte loopafstand te kunnen parkeren het belangrijkste.
- Doelgroep werkers: dit is de doelgroep mensen die in of dichtbij het centrum c.q. Galgriet werkzaam zijn.
- Doelgroep bezoekers: dit zijn met name de bezoekers van de middenstand in Monnickendam. Voor (grootschalig) toerisme (touringcars) zijn parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum reeds voorzien.
- Kosten: hierbij wordt gekeken naar de investeringskosten, de beheerskosten en de administratieve kosten die gepaard gaan met een in te voeren maatregel.

De verschillende aspecten zijn beoordeeld per scenario op de volgende wijze:

Goed	Voldoende	Onvoldoende
------	-----------	-------------

Het doel van het parkeerbeleid is het verlichten van de parkeerdruk in het centrum van Monnickendam en het benutten van nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum. Deze verandering van het parkeergedrag betekent dat er stimulering nodig is en zeer waarschijnlijk ook regulering. Regulering is in 3 vormen mogelijk (betaald parkeren, parkeren enkel voor belanghebbenden en parkeerschijfzone), stimuleren kan (in aanvulling hierop) ook in de vorm van belonen.

In de navolgende paragrafen worden de verschillende scenario's beschreven.

4.3 Parkeerschijfzones

De parkeerduur van geparkeerde auto's kan geregeld worden met een parkeerschijfzone (blauwe zone). Binnen de parkeerschijfzone is parkeren alleen mogelijk voor een beperkte tijdsduur. Deze duur staat aangegeven op de borden. De beperking van de parkeerduur kan de hele dag gelden of gedurende een deel van de dag, bijvoorbeeld tijdens werk- of winkeltijden. De parkeerder moet met een parkeerschijf de begintijd van het parkeren aangeven. Door de beperking van de parkeerduur kunnen automobilisten niet lang in de parkeerschijfzone parkeren.

Het instellen van een parkeerschijfzone is een maatregel volgens het RVV1990. Hiervoor is in principe geen parkeerverordening nodig, maar een verkeersbesluit. Voor een blauwe zone kan een regeling voor bewoners of werknemers worden getroffen. Gemeenten kunnen een ontheffing verlenen voor het langer parkeren in de parkeerschijfzone dan toegestaan. Dit is een ontheffing op grond van de Wegenverkeerswet 1994 (artikel 87 RVV).



Figuur 4.2
Parkeerschijfzone/
blauwe zone

De parkeerschijfzone zou gaan gelden voor het gehele centrum. Mogelijk met uitzondering van het parkeerterrein aan de Kermergracht. Op locaties waar parkeren gewenst is (parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum) geldt de blauwe zone dan niet.

De maximale parkeertijd is afhankelijk van het doel dat wordt nagestreefd. Voor Monnickendam geldt dat het gewenst is dat langparkeerders in de nieuw gebouwde parkeervoorziening gaan parkeren. Mensen die werkzaam zijn in Monnickendam parkeren lang (dagdeel tot een dag), bezoekers bezoeken vaak 1 uur tot maximaal circa 4 uur (voor bijvoorbeeld een restaurantbezoek) Monnickendam.

Dit betekent dat een parkeerschijfzone op maximaal 1 uur ingesteld zou moeten worden. In dat geval is een (korte) boodschap mogelijk.



Figuur 4.3 Parkeerschijfzone gebied

Een parkeerschijfzone heeft als voordelen dat parkeren gratis blijft. Voor de bereikbaarheid van Monnickendam is het een verbetering aangezien veel “ongewenst” geparkeerde voertuigen van bezoekers niet meer mogelijk is. Voor bewoners ontstaat meer capaciteit om te kunnen parkeren nabij de woning. De turn-over van de parkeerplaatsen verbetert, waardoor parkeren nabij middenstanders makkelijker wordt.

Het nadeel van een parkeerschijfzone is dat de handhaafbaarheid lastig is; handhavers moeten intensief controleren. Blauwe kaarten zijn fraudegevoelig (verkeerd instellen van tijd of tussentijds aanpassen van de tijd) en blauwe kaarten hebben een onnauwkeurigheidsmarge (toegestane parkeerduur kan met ten hoogste 29 minuten worden overschreden, doordat bij het instellen van de aankomsttijd mag worden afgerond op het eerstvolgende hele of halve uur). Voor bezoekers

kan een blauwe zone als vervelend worden ervaren, aangezien voor hen ook een tijdslimiet geldt. Uitgeschreven boetes worden geïnd door het Rijk (CJIB).

Effectiviteit	Handhaafbaarheid	Bewoners	Werkers	Bezoekers	Kosten
---------------	------------------	----------	---------	-----------	--------

4.4 Betaald parkeren

Het principe bij betaald parkeren is dat de gebruiker moet betalen voor gebruikte parkeerruimte. Het systeem wordt hierdoor geheel of grotendeels bekostigd door de gebruiker zelf in plaats van door de wegbeheerder of huurder, zoals bijvoorbeeld gemeenten of winkeliers.

Betaald parkeren heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de gereguleerde locatie voor kortparkeerders en niet-dagelijks parkerende autogebruikers: de parkeerdruk daalt er namelijk. Het ontmoedigt lang parkeren door dagelijkse bezoekers, voornamelijk woon-werkverkeer. Betaald parkeren zorgt in de praktijk voor een betere doorstroming op de parkeerplaatsen in het centrum. Het effect van betaald parkeren kan verder worden versterkt door de maatregel te combineren met een duurbepanking. Vaak worden binnen een gebied met betaald parkeren vergunningen verleend waarmee parkeerders, meestal bewoners, mogen parkeren zonder voor ieder uur te betalen.



Figuur 4.4 Betaald parkeren (muntgeld (l.) of met betaalpas)

Fiscaleren

Betaald parkeren kan als een verkeersmaatregel worden ingevoerd. Hieraan kleven echter nadelen. Het belangrijkste nadeel is dat het betalen van het parkeergeld via de administratiefrechtelijke weg moet worden gehandhaafd en dat de opbrengsten hiervan naar het Rijk gaan. Daarom wordt betaald parkeren meestal als een fiscale maatregel (gemeentelijke belasting) uitgevoerd. Er staan parkeerautomaten of parkeermeters waarmee parkeerders de parkeerbelasting kunnen betalen. In ruil voor het betalen van de belasting kunnen parkeerders voor een bepaalde tijd gebruikmaken van een parkeerplaats. Parkeerders die niet (of niet voldoende) parkeerbelasting betalen bij een parkeerautomaat of -meter ontvangen in geval van fiscalisering een (gemeentelijke) naheffingsaanslag.

Het belangrijkste voordeel van fiscaliseren is dat de gemeente met de opbrengsten de kosten van de handhaving (deels of geheel) kan dekken. De opbrengsten zijn afkomstig uit de naheffingsaanslagen, de vergunningen en uit het kort parkeren. Een ander voordeel is dat de gemeente meer invloed kan uitoefenen op de handhaving.

Er kleven ook enkele nadelen aan fiscaliseren. Zo moet de gemeente wel zelf toezien op nakoming van de betaalplicht. Daar komt bij dat ambtenaren die bevoegd zijn een naheffingsaanslag op te leggen, niet zonder meer ook de bevoegdheid hebben om een administratieve boete op te leggen aan foutparkeerders.

In het algemeen kan worden aanbevolen het gehele betaaldparkerengebied te fiscaliseren.

Tariefstelling

Het doel van betaald parkeren is dat de juiste parkeerder op de juiste plaats parkeert. Daarvoor is niet alleen het feit dat er voor het parkeren betaald moet worden van belang, de hoogte van het parkeertarief is even belangrijk. Wanneer een parkeertarief te laag is, wordt de regulerende werking bijna tenietgedaan, maar wanneer het tarief te hoog is blijven de parkeerders weg en wordt geen inkomen gegenereerd.

Het juiste parkeertarief is onder meer afhankelijk van de kwaliteit, het voorzieningenniveau en de concurrentiepositie van het gebied en van de schaarste van het parkeerareaal. Wanneer een functie uniek is, hoeft deze niet te concurreren met andere gebieden en kan er een hoger parkeertarief worden gevraagd. Wanneer een functie meer een lokale rol vervult en daarmee niet uniek is (bijvoorbeeld een winkelcentrum), zal deze concurreren met vergelijkbare functies in de regio en is daarmee de kans groter dat parkeerders uit gaan wijken.

Het parkeertarief kan op een aantal wijzen worden opgebouwd:

- Vlak tarief. Bij een vlak tarief betaalt de gebruiker voor elk uur hetzelfde bedrag. Dit is overal toepasbaar.
- Progressief tarief. Een progressief tarief start met een laag tarief dat zelf gratis kan zijn voor een eerste periode, maar dit tarief stijgt naarmate er langer geparkeerd wordt. Dit is met name toepasbaar op locaties waar mensen kort willen parkeren.
- Degressief tarief. Bij een degressief tarief wordt kort parkeren ontmoedigd. Hoe meer uren er geparkeerd wordt, hoe lager het tarief per uur wordt.

Voor Monnickendam is betaald parkeren in de vorm van een vlak tarief het meest voor de hand liggend. Dit is het best uitlegbaar en het meest duidelijk. Een progressief tarief met een eerste periode gratis (bijvoorbeeld 30 minuten) is ook te overwegen. Daarmee ontmoedig je lang parkeren en werp je geen barrière op voor kort winkelend publiek. Betaald parkeren zal toegepast dienen te worden in combinatie met een regeling voor belanghebbenden (bewoners, werkenden).

Parkeergarage

Om parkeerders te verleiden om in de parkeergarage te parkeren, is een concurrerende prijsstelling noodzakelijk. Het meest concurrerend is gratis parkeren. Door in het centrum een tarief te hanteren dat voor parkeren voor langere tijd als te hoog wordt ervaren, gaan mensen op zoek naar voordeligere opties. Een gratis overdekte, goed bereikbare en nieuwe parkeergarage op redelijke loopafstand van het centrum is dan de meest concurrerende optie.

Overwogen kan worden om een kleine vergoeding te vragen (bijvoorbeeld €1,- per dag) of parkeren gratis te maken voor een bepaalde tijd of bij besteding van geld bij de middenstand. Echter is de kans groot dat, gezien de parkeervoorzieningen in de nabijheid van de parkeergarage, mensen gaan uitwijken naar andere parkeerplaatsen. Het omslagpunt hangt af van parkeervoorzieningen in de omgeving.

De grootste voordelen van betaald parkeren zijn de sturingsmogelijkheden, met onder andere tarifiering en vergunninghouderzones. Het tegengaan van niet-noodzakelijk autoverkeer en ongewenste drukte is prettig als sturend orgaan. De nadelen van betaald parkeren zijn dat gebruikers moeten betalen (niet klantvriendelijk), het lastiger te implementeren is (vraagt veel inzet) en er kans is op verdringingseffect naar randgebieden, zowel door kort- als langparkeerders (dit effect is groter dan bij parkeerschijfzone).

Effectiviteit	Handhaafbaarheid	Bewoners	Werkers	Bezoekers	Kosten
---------------	------------------	----------	---------	-----------	--------

4.5 Parkeervergunningen volledige binnenstad

Vergunningparkeren kan gelden voor zowel groepen parkeerplaatsen als voor individuele parkeerplaatsen. Belanghebbenden (bewoners en zakelijke belanghebbenden) komen in het bezit van een vergunning door leges of retributie te betalen. Het staat de gemeente vrij criteria te formuleren voor het verstrekken van de vergunningen en de hoogte van de leges.



Figuur 4.5
Vergunningparkeren

In geval van Monnickendam zou bij de keuze voor vergunningparkeren een parkeervergunningzone ingericht moeten worden (heel het gebied vergunningparkeren, geen uitzonderingen). Een belangrijk voordeel van vergunningen is dat ze een goede plaatsgarantie geven. Iedereen die een parkeervergunning bezit, heeft in principe een plaats. Wanneer het aantal parkeerplaatsen en het aantal verstrekte vergunningen nauw op elkaar aansluiten, wordt de noodzaak om goed te controleren groter. Bij een adequate handhaving is vergunningparkeren een efficiënte maatregel waarmee de bewoners een goede parkeervoorziening hebben. Doordat alleen vergunninghouders de parkeerplaatsen kunnen gebruiken, is er geen sprake van dubbelgebruik.

Nadelen zijn dat in de zones waar parkeren voor vergunninghouders is ingevoerd op delen van de dag veel parkeerplaatsen leeg kunnen staan. Dit geeft weliswaar een rustig straatbeeld, maar voor middenstanders kan dit als onwenselijk worden ervaren. Voor bepaalde locaties zou dan een uitzondering gemaakt kunnen worden. Verder is deze administratiefrechtelijke vorm van parkeren in het algemeen een dure maatregel en niet-kostendekkend.

De gemeente moet bij vergunningparkeren ook een regeling opstellen voor incidenteel bezoek. Bezoekers kunnen gebruik maken bezoekerskaarten (analoog of digitaal). Een mogelijk ongewenst neveneffect is dat de kans bestaat dat de bezoekersregeling oneigenlijk gebruikt wordt doordat bewoners deze doorspelen aan bedrijven of instellingen in de omgeving.

Effectiviteit	Handhaafbaarheid	Bewoners	Werkers	Bezoekers	Kosten
---------------	------------------	----------	---------	-----------	--------

Gewenste effect voor Monnickendam

Met een maximale parkeerdruk van circa 84% is vergunningparkeren mogelijk. Er zijn voldoende parkeerplaatsen

4.6 Combinaties van parkeerbeleid

Om het parkeerbeleid effectief te laten werken is een combinatie van verschillende maatregelen nodig. Een totaalpakket van maatregelen zal leiden tot het best passende parkeersysteem voor Monnickendam waar het doel van het parkeerbeleid het best wordt verwezenlijkt.

In paragraaf 4.1 is reeds beschreven dat de doelgroep van de parkeergarage mensen zijn die langer in Monnickendam verblijven (langer dan een snelle boodschap) maar niet de bewoners van

Monnickendam (loopafstand is te ver). De voorziene doelgroep bestaat dus uit bezoekers van de binnenstad en werknemers van bedrijven in de binnenstad.

Om deze doelgroep te verleiden van de parkeergarage gebruik te maken is een combinatie van maatregelen nodig die zowel weerstand biedt op parkeren in de binnenstad als stimuleert gebruik te maken van de parkeergarage.

Voor kort bezoek is daarnaast ruimte nodig om wel in de buurt van voorzieningen te parkeren. Denk hierbij aan een snelle boodschap of een bezoek aan de dokter.

Vergunning parkeren + bezoekers verbod parkeren op straat

Vergunning parkeren voor bewoners en bedrijven is een effectieve manier om het parkeerbeleid te reguleren. Voor bezoekers kan gekozen worden geen ruimte beschikbaar te stellen in het centrum. Bij een verbod van parkeren op straat worden bezoekers “gedwongen” om buiten het centrum te parkeren. Dit geldt voor zowel korte als lange bezoekers. Een verbod is een niet-gastvrije manier van parkeerregulering en zal leiden tot weerstand.

Vergunning parkeren + bezoekers betalen op straat

Parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven. Bezoekers betalen op straat bij een parkeerautomaat c.q. via een parkeerapp betalen om te mogen parkeren. Zie voor een verdere toelichting paragraaf 4.4. Dit geldt voor alle (kort) parkeerders, iedereen krijgt de mogelijkheid betaald te parkeren.

Vergunning parkeren + bezoekers kort parkeren toegestaan (blauwe zone)

Parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven. Bezoekers die kort willen parkeren krijgen hiervoor toestemming. Dit is te effecturen met een blauwe kaart. Deze maatregel is een blauwe zone waarbij bewoners en bedrijven ontheffing krijgen om langer te mogen parkeren.

Vergunning parkeren (enkel bewoners) + bezoekers kort parkeren toegestaan (blauwe zone)

Er kan voor gekozen worden enkel vergunningen te verlenen voor bewoners, niet voor bedrijven. Hierdoor worden werknemers, die in de regel een langere loopafstand accepteren, verplicht om buiten het centrum te parkeren. Als deze mensen geleid worden naar de parkeergarage, levert dat een effectief gebruik op van de parkeergarage en de openbare ruimte. Gedacht kan worden aan parkeervergunningen voor bedrijven in de parkeergarage.

4.7 Handhaving

Parkeerregulering in iedere vorm is enkel effectief wanneer wordt gehandhaafd. Potentiele overtreders schatten de pakkans door handhavers in, hoe hoger de pakkans hoe kleiner de kans dat het risico wordt aangegaan.

Handhaving van parkeren geschiedt meestal op een van de volgende twee manieren:

- *Via het administratief recht*
Wet op de Administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (wet Mulder): boete bij foutparkeren, waarbij de handhaving plaatsvindt door de buitengewoon opsporingsambtenaar (boa) of politie.
- *Via een gefiscaliseerd regime (parkeerbelasting)*
Naheffingsaanslag bij het niet of onvoldoende betalen van parkeerbelasting, waarbij de handhaving plaatsvindt door de parkeercontroleur met fiscale bevoegdheid.

Uitvoering

De handhaver (parkeercontroleurs (BOA's) van de gemeente of een politieagent) controleert of iedereen die parkeert zich aan de geldende regels houdt. Een parkeerder die foutparkeert of onvoldoende of geen parkeerbelasting heeft betaald, krijgt een Mulderbon of een naheffingsaanslag. Ook kan gecontroleerd worden op het juiste gebruik van de parkeerplekken bij laadpalen. Zij kunnen een boete uitdelen als een auto niet via een laadkabel is verbonden met de laadpaal, terwijl het parkeervak wel de doelbestemming 'opladen van elektrische voertuigen' heeft.

Zowel de fiscale handhaving van het parkeren als de administratiefrechtelijke handhaving (foutparkeren) kan ook worden uitbesteed aan private partijen of in samenwerking met een andere gemeente worden uitgevoerd. De gemeente moet enkel zorgen voor de juiste mandatering en bevoegdheden. De 'all-in' kosten (loon, uniformering, opleiding, vakantie, ziekte, enzovoort) voor deze handhavers zijn over het algemeen redelijk vergelijkbaar met de kosten die een gemeente zou maken als deze handhavers in gemeentelijke dienst zouden zijn. De regie en de aansturing van de ingehuurde handhavers dient nog wel georganiseerd te worden door de gemeente.

BOA Waterland

Gemeente Waterland heeft op dit moment reeds een BOA in dienst voor de parkeerhandhaving op Marken. Mogelijk kan deze BOA zijn handhavingswerkzaamheden combineren met de binnenstad van Monnickendam op het moment dat betaald parkeren ook hier wordt ingesteld. Door goede afspraken te maken en enkele keren per dag te wisselen van locatie moet dit haalbaar zijn.

4.8 ParkBee in bewonersgarage

Indien de bewonersgarage wordt afgesloten voor openbaar gebruik, zijn er mogelijkheden om tijdens dalmomenten de parkeergarage aan te bieden voor bezoekers. ParkBee biedt hier bijvoorbeeld oplossingen voor.



ParkBee biedt innovatieve front-end integraties op boekingsplatformen, een online reserveringssysteem en handige parkeerabonnementen. Ze zijn gekoppeld aan de grootste parkeerapps van Nederland, waardoor het vinden van een parkeerplek een stuk eenvoudiger wordt.

Voordelen van een dergelijke oplossing:

- Parkeergarage wordt gevonden
- Gebruikstijd is instelbaar. Dus optimaal gebruik van beschikbare capaciteit

Nadelen van deze oplossing:

- Het gaat concurreren met de parkeergarage
- Het systeem werkt enkel als de parkeerbehoefte (tegen een lager tarief dan in de omgeving) aanwezig is.

5 Toekomstige situatie

Vanuit het perspectief van verschillende doelgroepen wordt in dit hoofdstuk beschreven welk parkeerregime het beste past bij de behoeften.

Naar aanleiding van de bewonersavond van 23 november 2020 omtrent dit onderwerp zijn er veel reacties binnengekomen. Een overzicht van de reacties en de beantwoording hiervan is weergegeven in bijlage 1.

Het merendeel van de reacties betreft een hoge ervaren parkeerdruk in het oude centrum. Veel genoemde oorzaken zijn bedrijfsbusjes, toeristen en bezoekers van de B&B's. Ook personeel van winkels en marktkooplieden zorgen voor extra parkeerdruk. Veel bewoners benoemden dat er veel "2^e auto's" zijn in Monnickendam. Het grote aantal geparkeerde auto's wordt als minder aantrekkelijk ervaren (ziet er niet mooi uit) en men verwacht overlast voor hulpdiensten door de smalle doorgangen (dit wordt overigens door de hulpdiensten ontkracht).

Autobezit per huishouden

Uit cijfers van het CBS³ blijkt dat er 890 huishoudens zijn in het oude centrum van Monnickendam en in totaal 1.955 inwoners. Er zijn 960 personenauto's geregistreerd, wat betekent dat er gemiddeld 1,1 personenauto per huishouden is. Mogelijk is het autobezit nog hoger aangezien leaseauto's vaak niet op het thuisadres zijn geregistreerd.

Uit de parkeertelling blijkt dat er in totaal 1.043 parkeerplaatsen zijn in het oude centrum. Op het drukste getelde moment (maandag 1 juli om 15:00 uur) zijn er 918 auto's geteld in het oude centrum. Deze telling is op de eerste dag na de lockdown van het voorjaar 2020 gedaan, dus het is aannemelijk dat het aantal geparkeerde auto's hoger zal zijn als de recreatiesector weer volledig actief is.

In het oude centrum zijn 1.043 parkeerplaatsen waarvan 67 op het Bolwerk. Dit is een parkeerterrein aan de rand van het centrum en wordt in mindere mate gebruikt door bewoners. Dit maakt dat er in het oude centrum 976 parkeerplaatsen zijn. Uitgaande van het aantal geregistreerde personenauto's (960) en het aantal beschikbare parkeerplaatsen is de theoretische parkeerdruk 98%. Voor iedere auto is een parkeerplaats beschikbaar, maar mogelijk is dit niet nabij de woning. Een parkeerdruk hoger dan 85% wordt vaak als te hoog ervaren. Wanneer uitgegaan wordt van 1 parkeerplaats per huishouden (890) komt de theoretische parkeerdruk op 91%. Met andere woorden: de parkeerdruk staat erg onder druk.

5.1 Parkeerbehoefte per doelgroep

Bewoners en winkeliers/horeca

Zoals in de inleiding beschreven is de theoretische parkeerdruk erg hoog (98%) in het oude centrum van Monnickendam. Uit tellingen blijkt dat het aantal geparkeerde auto's op openbaar terrein iets lager ligt.

In de huidige situatie heeft de binnenstad van Monnickendam een hoge parkeerdruk. Met name in de avonduren loopt de parkeerdruk op tot 84%. Dit betekent dat bewoners hun auto niet altijd

³ https://cbsinuwbuurt.nl/#sub-buurten2019_aantal_inwoners

voor de deur kunnen parkeren en daardoor verder moeten lopen of kiezen om te parkeren op plekken die daar niet voor bedoeld zijn.

In het centrumgebied van de binnenstad (rondom winkels en horeca) is de parkeerdruk hoog. Op de getelde weekenddag/feestdag (maandag 1 juni 2020 1^e Pinksterdag 2020 en zaterdag 5 september 2020) waren veel parkeerplekken de hele dag bezet (bezettingsgraad 92%). Op de getelde weekdays (dinsdag 2 juni en donderdag 3 september) stonden auto's hier korter geparkeerd en was de algemene parkeerdruk lager (83%).

Vanuit de tellingen gezien is voor bewoners en winkeliers geen absolute noodzaak om parkeerregulering in te stellen, er zijn meer parkeerplaatsen dan geregistreerde auto's. Door de hoge bezettingsgraad wordt de parkeerdruk wel als hoog ervaren. Het streven naar maximaal 85% parkeerdruk is aan te raden om ervaren drukte te voorkomen. Dit betekent maximaal 1 auto per huishouden in het oude centrum van Monnickendam.

Bezoekers (toeristen overdag)

Overdag is de parkeerdruk hoog. Tijdens de meting lag tussen 12:00 en 15:00 op werkdagen de parkeerdruk op 73% tot 78%. Daarmee zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar, maar zal voor bezoekers niet altijd direct een parkeerplaats gevonden kunnen worden. Dit is een doelgroep die er baat bij heeft een goed bereikbare parkeerplek te vinden. Dit is met name de nieuwe parkeergarage Galgeriet.

Om het gebruik van de parkeergarage te stimuleren is een goede verwijzing naar de parkeergarage vereist. Daarnaast moet het parkeren een meerwaarde bieden ten opzichte van bijvoorbeeld parkeerterrein Bolwerk (het eerste waar mensen langskomen bij binnenkomst Monnickendam). Hierbij kan gedacht worden aan het begin-/eindpunt van stadswandelingen of bijvoorbeeld fietsverhuur.

Bezoekers aan de binnenstad zijn een potentiële doelgroep voor de parkeergarage. Goede verwijzing naar de parkeergarage is nodig en aanvullende voorzieningen (bijv. wandelroutes, fietsverhuur etc.) zijn gewenst.

B&B's en hotels (toeristen nacht)

In de avond en nachten is de parkeerdruk normaliter het hoogst. De gemeten parkeerdruk was 82% - 90% op een weekday om 19:00 uur. Daarmee zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar, maar gezien het aantal geregistreerde auto's zal naar verwachting in de nacht de parkeerdruk nog hoger liggen. Wanneer ook bezoekers gaan parkeren die in de nacht blijven, geeft dit extra belasting op de parkeerdruk.

Parkeren voor bezoekers die langer verblijven (overnachting) in Monnickendam gebeurt daarom bij voorkeur buiten het oude centrum. Hierdoor neemt de druk op de bestaande parkeerplaatsen niet verder toe. Voor bezoekers betekent dit dat ze de auto elders parkeren en dus te voet naar de verblijfplaats gaan. Ook kan de eigenaar van de B&B bijvoorbeeld er voor kiezen buiten het centrum te parkeren en daarmee een parkeerplaats beschikbaar te stellen.

Nachtelijke bezoekers van de binnenstad zijn een potentiële doelgroep voor de parkeergarage. Het gebruik van de parkeergarage dient te worden gestimuleerd.

Werknemers

Werknemers van bedrijven in Monnickendam maken gebruik van openbare parkeervoorzieningen. Zij parkeren bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bestemming. Potentieel is het voor werknemers interessant om in de parkeergarage te parkeren (overdekt, voldoende capaciteit, loopafstand is voor deze doelgroep in mindere mate belangrijk dan voor bewoners). Deze doelgroep zal echter voornamelijk gebruik hiervan maken als het ze iets oplevert of als ze worden gedwongen (regulering), aangezien parkeren op dit moment ook mogelijk is op korte afstand van de bestemming.

Werknemers zijn in het algemeen overdag aanwezig bij hun werk. Daarmee levert dit een mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen op aangezien bewoners overdag ("normaal" gezien) minder aanwezig zijn. De noodzaak om werknemers uit het centrumgebied te weren is daarom niet groot.

Parkeren door werknemers is dubbelgebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarmee hoeft dit niet tot overlast te leiden.

Bezoekers supermarkt en nabijgelegen horeca

Voor bezoekers van de supermarkt en de nabij gelegen horeca (hotel) is de parkeergarage een ideale parkeerlocatie. Voor supermarkt bezoekers is de loopafstand beperkt en staat de auto overdekt. Voor gasten van het hotel staat de auto overdekt en afgeschermd geparkeerd, op korte loopafstand.

Voor bezoekers van de supermarkt en hotel is de parkeergarage een goede parkeervoorziening.

5.2 Aanwezigheidspercentage

In paragraaf 5.1 zijn de belangrijkste doelgroepen voor parkeren in Monnickendam beschreven. Deze doelgroepen zijn niet allen gelijktijdig aanwezig in Monnickendam, waardoor mogelijk dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen mogelijk is. Op basis van kencijfers van CROW zijn algemene aanwezigheidspercentages bekend. Deze aanwezigheidspercentages (zie Tabel 5.1) geven weer in welke mate de maximale parkeerbehoefte van een functie wordt gebruikt op een bepaald tijdstip.

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
hotel	50%	60%	100%	100%	100%	60%	60%	70%

Tabel 5.1 Aanwezigheidspercentages (bron: ASVV 2012) functie hotel bron CROW 182

Zoals te zien is in Tabel 5.1 zijn op een werkdagmiddag gemiddeld 50% van bewoners thuis, maar van de kantoren/bedrijven is 100% aanwezig. Het knelpunt ontstaat in de overgangsmomenten (einde van de middag) en in het weekend (op zaterdagmiddag). Op deze momenten zijn meerdere doelgroepen gelijktijdig aanwezig waardoor dubbelgebruik niet meer volledig mogelijk is. Er ontstaat dan de meeste parkeeroverlast.

Een ander knelpunt is de werkdagavond. De aanwezigheid van hotelgasten valt samen met de aanwezigheid van bewoners, beide zijn dan gemiddeld 100% aanwezig.

6 Conclusie

De parkeerdruk in het oude centrum van Monnickendam staat onder druk. Inclusief het parkeerterrein Bolwerk bedraagt op de drukke momenten de parkeerdruk 80% – 85%. Op basis van het geregistreerde aantal auto's in Monnickendam is de nachtdruk nog hoger. Bij een parkeerdruk van deze grootte wordt dit door bewoners als zeer druk ervaren; er kan niet direct een parkeerplaats worden gevonden. Dit beeld wordt bevestigd tijdens de bewonersavond van 23 november 2020.

Op basis van de doelgroepen en het aanwezigheidspercentage zijn de knelpunten de werkdagavonden en zaterdagmiddag. De combinatie van de aanwezigheid van bewoners, hotelgasten en (op zaterdag) bezoekers en winkelend publiek maakt dat de bezettingsgraad (te) hoog wordt (>90%). Dit blijkt ook uit de parkeertellingen die zijn uitgevoerd in juli 2020 en september 2020. Op alle andere momenten is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk.

Er zijn verschillende oplossingsmogelijkheden mogelijk voor dit vraagstuk.

6.1 Oplossingsrichtingen

Parkeervergunningen

Het sturen van de aanwezigheid van geparkeerde auto's is enkel mogelijk met regulering. Dit betekent dat er parkeervergunningen uitgegeven worden aan bewoners en (mogelijk) bedrijven. Zij kunnen immers dubbelgebruik maken van de parkeervoorzieningen. Er dient terughoudend om te worden gegaan met het verstrekken van parkeervergunningen (maximaal 1 per huishouden of bijvoorbeeld maximaal 85% van de totale parkeercapaciteit).

Kort parkeren (voor bijvoorbeeld bezoekers van winkels) kan eventueel worden ingesteld middels blauwe zones.

Voor bezoekers worden geen parkeervoorzieningen beschikbaar gesteld binnen het oude centrum van Monnickendam. Zij dienen dan aan de rand van het centrum te parkeren. Dit stimuleert het gebruik van de openbare voorzieningen Bolwerk en parkeergarage Galgeriet. Dit betekent ook dat bezoekers van bewoners niet meer in het oude centrum kunnen parkeren.

Huidige situatie handhaven

Parkeerregulering van de binnenstad vraagt om ingrijpende maatregelen. Er moet een nieuw systeem opgezet worden, bewoners dienen hun parkeergedrag aan te passen en er is handhaving nodig. Dit terwijl er vanuit de tellingen gezien geen ondercapaciteit is aan parkeerplaatsen. Hierbij dient te worden aangetekend dat tellingen zijn uitgevoerd aan het einde van de corona lockdown (juli 2020) en aan het eind van een corona-luwe zomer (september 2020). Mogelijk geeft de coronasituatie een vertekend beeld en is in een "normale" situatie waarin meer mensen naar hun werk gaan de parkeerdruk overdag lager in de binnenstad.

Om overlast van bezoekersverkeer te verlagen is flankerende sturing van dit verkeer richting parkeervoorzieningen aan de rand van het oude centrum wenselijk. Naast het Bolwerk kan de nieuwe parkeergarage Galgeriet hier een goed bijdrage in leveren.

Bezoekers parkeren

In beide scenario's zijn er parkeervoorzieningen nodig voor bezoekers (overnachtingen, bewoners bezoek, toeristen) van het oude centrum van Monnickendam. De parkeergarage Galgeriet biedt hier de capaciteit voor. Bezoekers zijn relatief onbekend met de omgeving en kunnen een toegevoegde waarde ervaren van goede parkeervoorzieningen in combinatie met toeristische voorzieningen. Er is geleiding nodig naar deze parkeervoorziening middels duidelijke bebording. Voor het stimuleren van het gebruik kan verder gedacht worden aan bijvoorbeeld wandelroutes of toeristeninformatie vanuit de parkeergarage.

6.2 Advies

Op basis van de tellingen en de doelgroepen die gebruik maken van de parkeervoorzieningen in het oude centrum van Monnickendam is het advies om parkeerregulering in te stellen in de vorm van parkeervergunningen. Gezien de gemeten drukte, het aantal geregistreerde personenauto's en aantal geregistreerde huishoudens is de parkeerdruk 'hoog' tot 'te hoog'. Om dit te reguleren is de best passende mogelijkheid het instellen van vergunningparkeren voor bewoners en op enkele locaties kort parkeren toestaan (blauwe zone).

Parkeervergunning zone

Bij het instellen van een parkeervergunning zone wordt het oude centrum ingericht als parkeervergunningzone (heel het gebied vergunningparkeren). Een belangrijk voordeel van vergunningen is dat bewoners een goede plaatsgarantie gegeven wordt. Iedereen die een parkeervergunning bezit, heeft in principe een plaats. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen sluit redelijk nauw aan op het aantal benodigde vergunningen, wat de noodzaak tot controleren groot maakt. Doordat alleen vergunninghouders de parkeerplaatsen kunnen gebruiken, is er geen sprake van dubbelgebruik.



Figuur 6.1
Vergunningparkeren

Geadviseerd wordt om per woonadres maximaal één parkeervergunning te verstrekken. Dit betekent dat mensen met meer dan één personenauto in bezit de tweede auto buiten het oude centrum dienen te parkeren. Beschikbare locaties zijn parkeerterrein Bolwerk en de nieuwe parkeergarage Galgeriet.

Geen vergunning

Voor bezoekers die langer verblijven in Monnickendam (bijvoorbeeld gasten van B&B's en hotels) komen geen parkeerplaatsen beschikbaar in het oude centrum. Deze doelgroep dient te parkeren op bijvoorbeeld het Bolwerk of de nieuwe parkeergarage Galgeriet.

Werknemers van bedrijven in Monnickendam parkeren nu nabij de bedrijven wat leidt tot overlast. Dit geldt voor werknemers van bedrijven aan de haven, maar ook voor winkeliers en hun personeel. Ondanks dat deze doelgroep voor een deel zorgt voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen (dus benutting van vrije plaatsen wanneer bewoners weg zijn) is het minder wenselijk dat deze personen in het oude centrum parkeren. Met name op de overgangsmomenten (einde werkdag) leidt het dubbelgebruik tot ervaren overlast.

Kort parkeren

Voor kort bezoek aan winkels, de huisarts en andere dagelijkse voorzieningen is een blauwe zone een goede oplossing. Binnen de blauwe zone is het toegestaan om voor een kortere tijd te parkeren. Daarnaast biedt dit ook de mogelijkheid voor bewoners om bijvoorbeeld boodschappen uit te laden en voor bezoekers van B&B's om koffers uit te pakken.

Draagvlak

Onder bewoners is er draagvlak voor vergunningparkeren. Tijdens de bewonersavond van 23 november 2020 (en achteraf) is door veel mensen aangegeven overlast te ervaren door het hoge aantal geparkeerde auto's. Dit geldt voor zowel de auto's van bewoners, als ook van werknemers en toeristen. Het instellen van parkeervergunningen voor één auto per adres leidt tot een verlichting van de parkeerdruk, maar lost het probleem niet volledig op. De parkeerdruk zal nog steeds 91% zijn (890 huishoudens, 976 parkeerplaatsen in het oude centrum). Voor mensen met een tweede auto leidt dit ertoe dat de loopafstand toeneemt; er dient dan immers op het Bolwerk of in de parkeergarage Galgeriet geparkeerd te worden. Voor de grootste groep bewoners zal deze parkeervergunning zone echter leiden tot een verbetering van de huidige situatie.

Benodigd aantal parkeerplaatsen buiten het oude centrum

Voor een deel van de parkeerbehoefte is een parkeerplaats buiten het oude centrum benodigd. Dit is voor het aandeel 2^e auto's, voor werknemers en voor bezoekers van de binnenstad het geval.

2^e auto's

- Er zijn 890 huishoudens in Monnickendam
- Er zijn 960 geregistreerde personenauto's in Monnickendam (mogelijk zijn er meer personenauto's, dit zijn leaseauto's die op een ander adres zijn geregistreerd).
- Tenminste 70 personenauto's dienen buiten het oude centrum geparkeerd te worden (Bolwerk of Galgeriet).

B&B's en hotels

- Er zijn circa 20 B&B's en hotels in Monnickendam (bron: AirBnB, Google Maps)
- Afhankelijk van de grootte hebben deze overnachtingsvoorzieningen één tot zes kamers.
- Maximaal zullen deze overnachtingsvoorzieningen gezamenlijk een parkeerbehoefte hebben van circa 30 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Winkeliers, personeel en dagrecreatie zijn overdag aanwezig en kunnen gebruik maken van de vrije parkeervoorzieningen rond het oude centrum. Op het Bolwerk was tijdens de tellingen nog voldoende capaciteit beschikbaar overdag om een deel van deze behoefte op te vangen. De parkeergarage Galgeriet gaat hiervoor extra capaciteit bieden.

De behoefte aan parkeervoorzieningen buiten het oude centrum is circa 100 parkeerplaatsen in de avond/nacht. Het Bolwerk heeft 67 parkeerplaatsen (en wordt bijvoorbeeld ook gebruikt als P&R locatie). In de avondtellingen was het Bolwerk reeds voor 50% bezet. Dit betekent dat er 34 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De overige (tenminste) 66 parkeerplaatsen kunnen in de toekomst worden opgevangen door de Galgeriet parkeergarage.

**Bijlage 1 Reacties bewonersavond 23 november
2020**

Bijlage 1 Reacties bewonersavond 23 november 2020

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al bijna 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT
T. 06 83 249 349
E. jacob.tiellemans@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.