



Nota van beantwoording parkeerbeleid binnenstad Monnickendam

Maart 2024

Inleiding

In dit document worden de reacties die naar aanleiding van de eerste versie van het parkeerbeleid binnenstad Monnickendam zijn ontvangen van antwoord voorzien. Beide varianten van parkeerregulering, gefiscaliseerd parkeren en de parkeerschijfzone, staan nog open. Daarom zijn de reacties zowel vanuit de invalshoek van gefiscaliseerd parkeren als een parkeerschijfzone beantwoord.

Om de lezer op een overzichtelijke manier van antwoord te voorzien zijn de vragen per thema geclusterd. Vragen en/of opmerkingen die betrekking hadden op zeer specifieke situaties zijn naar een meer abstract niveau gebracht. In verband met privacy zijn namen en adressen van reacties c.q. ingezonden brieven niet vermeld.

Overzicht beleidsaanpassing

In onderstaand overzicht zijn de voorwaarden van het in de eerste nota voorgestelde parkeerregime en de in de tweede nota voorgesteld gefiscaliseerd parkeren en parkeerschijfzone te zien. Aan de hand van deze schematisch weergave wordt duidelijk wat de verschillen tussen de eerste versie van het parkeerbeleid en het nu voorliggende parkeerbeleid zijn.

Eerste versie parkeerbeleid binnenstad Monnickendam	Betaald parkeren zonder eerste 30 minuten gratis		
Nu voorliggend parkeerbeleid binnenstad Monnickendam		Gefiscaliseerd parkeren met eerste 30 minuten gratis	Parkeerschijfzone
Gebied	Hele binnenstad van Monnickendam (inclusief het Bolwerk).	Hele binnenstad van Monnickendam. Op het Bolwerk geldt geen gereguleerd parkeren.	Hele binnenstad van Monnickendam. Op het Bolwerk geldt geen gereguleerd parkeren.
Tijden	ma-za 9:00-19:00	ma-za 9:00-19:00	ma-za 9:00-19:00
Parkeerduur	Geen maximale parkeerduur	Geen maximale parkeerduur	Maximaal 2 uur
Inwoner (vergunning/ontheffing)	Bestaande inwoners maximaal 2 parkeervergunningen. Uitsterfconstructie op tweede parkeervergunning van toepassing. Parkeren op eigen terrein wordt gesaldeerd.	Bestaande inwoners maximaal 2 parkeervergunningen en nieuwe inwoners maximaal 1 parkeervergunning. Parkeren op eigen terrein wordt gesaldeerd. Overgangsregeling: na 8 jaar komt de mogelijkheid van het aanvragen van een tweede	Bestaande inwoners maximaal 2 parkeervergunningen en nieuwe inwoners maximaal 1 parkeervergunning. Parkeren op eigen terrein wordt gesaldeerd. Overgangsregeling: na 8 jaar komt de mogelijkheid van het aanvragen van een tweede

		parkeervergunning voor bestaande inwoners te vervallen.	parkeervergunning voor bestaande inwoners te vervallen.
Kosten	Eerste parkeervergunning 80 euro Tweede parkeervergunning 240 euro	Eerste parkeervergunning 40 euro Tweede parkeervergunning 80 euro	Eerste ontheffing 92 euro Tweede ontheffing 184 euro
Bezoekers van inwoners	50% korting voor 300 uur per jaar	50% korting voor 300 uur per jaar	Parkeren met parkeerschijf
Bedrijven	1 vergunning per 5 FTE	1 vergunning per 2 FTE	1 vergunning per 2 FTE
Bezoekers	In het centrum: 2,50 per uur. Op het Bolwerk: 1,25 per uur. Maximaal dagtarief van 15 euro.	Eerste 30 minuten gratis, daarna 1,50 per uur.	Parkeren met parkeerschijf.

Figuur 1: schematisch weergave beleidsinhoudelijke verschillen parkeerregimes

1. Onderzoek parkeerdruk

1.1 Zijn de meetmomenten van het parkeeronderzoek valide?

De parkeeronderzoeken kunnen als valide worden beschouwd omdat deze erin zijn geslaagd een gemiddelde parkeersituatie te meten en er zich geen (of in geringe mate) versturende factoren hebben voorgedaan.

1.2 Op welke momenten doet de parkeerdruk zich voor?

De parkeerdruk in Monnickendam is hoog, vooral in de nacht en op zaterdag. Op het Noordeinde, Haringbrugwal en Oude Zijds Burgwal is de parkeerdruk ook overdag erg hoog. Voor meer informatie over de parkeerdruk, zie de parkeeronderzoeken van onderzoeksbureau Trajan.

1.3 Waarom is er niet op elke weekday gemeten?

Bij parkeeronderzoeken is overwegend donderdag de meest representatieve weekday en zaterdag is de meest representatieve weekenddag. Met beide dagen kan een goed gemiddeld beeld van de gehele week gemeten worden.

1.3 Waarom zijn er (slechts) twee parkeeronderzoeken uitgevoerd?

Op 27 en 29 oktober 2022, 1 en 3 juni 2023 en 8 en 10 februari 2024 zijn er parkeeronderzoeken in de binnenstad van Monnickendam uitgevoerd. In totaal hebben er dus inmiddels drie parkeeronderzoeken met 12 meetmomenten plaatsgevonden. Uit de onderzoeken blijkt dat er in de binnenstad van Monnickendam sprake is van een hoge parkeerdruk.

1.4 Wat is de uitvraag aan het onderzoeksbureau geweest?

Trajan, het onderzoeksbureau, is de vraag gesteld om de parkeerdruk in de binnenstad van Monnickendam te meten en naar aanleiding daarvan te adviseren over mogelijke parkeerregulering die de parkeerdruk in de binnenstad van Monnickendam kan verlagen.

2. Oorzaken parkeerdruk

2.1 “Ik kan bij mij in de straat altijd een parkeerplaats vinden. Er is geen parkeerprobleem”.

De parkeerdruk is niet overal gelijkmatig over de binnenstad verspreid: in sommige straten is de parkeerdruk lager, in andere hoger. Dit betekent echter niet dat er geen parkeerprobleem is in de binnenstad van Monnickendam aangezien de parkeerdruk gemiddeld 85,2% betreft, de parkeerdruk in de hoofdstraten met winkels vaak nog hoger is en er in de gehele binnenstad veel fout geparkeerd wordt.

2.2 Wordt de parkeerdruk veroorzaakt door piekbelasting?

De hoogste parkeerdruk doet zich voor in de nacht (bewoners) en op zaterdag (bewoners en bezoekers). De zaterdagmarkt en evenementen in de binnenstad zorgen waarschijnlijk voor een verhoogde parkeerdruk. Echter, in de ochtend en middag op doordeweekse dagen (als er geen markt of evenement plaatsvindt) is de parkeerdruk ook hoog waardoor er niet enkel sprake is van parkeerdruk veroorzaakt door piekbelasting.

3. Overwegingen parkeerregime

3.1 Waarom wordt gekozen voor betaald parkeren in plaats van een parkeerschijfzone?

In het nu voorliggende voorstel wordt de keuze tussen gefiscaliseerd parkeren en parkeerschijfzone bij de gemeenteraad neergelegd. Voor een toelichting op de werking van de twee varianten verwijzen we naar het parkeerbeleid binnenstad Monnickendam.

3.2 Waarom wordt er niet voor gekozen betaald parkeren of een parkeerschijfzone in heel Monnickendam in te voeren?

Parkeerregulering in de vorm van gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone zorgt ervoor dat de bestaande parkeercapaciteit goed over verschillende doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers) wordt verdeeld. In de binnenstad van Monnickendam is sprake van een diversiteit aan functies en zijn alle doelgroepen overdag vaak gelijktijdig aanwezig. Dat zorgt voor een hoge parkeerdruk. De wijken/gebieden buiten de binnenstad van Monnickendam zijn overwegend monofunctioneel (wonen) waardoor een eventuele parkeerdruk zich daar vooral in de nacht voordoet. Een hoge parkeerdruk in woonwijken in de nacht is minder problematisch dan een hoge parkeerdruk in een multifunctioneel centrum overdag, aangezien de bereikbaarheid van functies met name overdag van belang is.

3.3 Draait de invoering van betaald parkeren om geld?

Het primaire doel van het instellen van parkeerbeleid is het verbeteren van de bereikbaarheid, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de leefbaarheid in de binnenstad van Monnickendam. Van secundair belang zijn de financiële (neven)effecten, zolang het per saldo niet om meerkosten gaat. Mogelijke inkomsten uit de invoering van gefiscaliseerd parkeren worden gezien als gunstige bijkomstigheid.

4. Doel en effect parkeerregulering

4.1 Wat is het doel van gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone?

Het doel van parkeerregulering in de vorm van gefiscaliseerd parkeren of parkeerschijfzone is het goed verdelen van de bestaande parkeercapaciteit over de doelgroepen (zoals inwoners, werkenden en bezoekers) en daarmee de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de binnenstad van Monnickendam verbeteren.

4.2 Wordt de parkeerdruk door de invoering van een gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone verlaagd?

De verwachting is dat door de invoering van parkeervergunningen/ontheffing in combinatie met gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone de bestaande parkeercapaciteit beter onder de doelgroepen wordt verdeeld en de parkeerdruk in de binnenstad afneemt.

4.3 Wat is het effect van gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone op winkeliers?

Er is voldoende (wetenschappelijk) bewijs dat gratis parkeren en de hoogte van het parkeertarief geen invloed hebben op het aantal klanten en/of op de omzet van winkels (Mingardo, 2012) (Mingardo, 2015) (Hans Voerknecht, 2014). Zowel bij gefiscaliseerd parkeren als bij een parkeerschijfzone is de verwachting dat de bereikbaarheid van de binnenstad verbeterd en dit een positief effect heeft op het vestigingsklimaat.

4.4 Wat is het effect van betaald parkeren of een parkeerschijfzone op (overnachtend) bezoek?

De verwachting is dat door de invoering van gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone, de kort parkerende bezoekers (2 uur of korter) in de binnenstad blijven parkeren en een deel van de lang parkerende bezoekers (2 uur of langer) vaker buiten gereguleerd gebied zal parkeren.

4.5 Wat is het effect van betaald parkeren of een parkeerschijfzone op werknemers?

De werknemers die in aanmerking komen voor de 1 parkeervergunning/ontheffing per 2 FTE-regel zullen naar verwachting in de binnenstad parkeren. De werknemers die niet voor deze regel in aanmerking komen en langer dan twee uur parkeren en/of niet bereid zijn tegen tarief op straat te parkeren, zullen naar verwachting hun vervoerswijze heroverwegen (reizen met OV of fiets in plaats van auto) of de auto buiten gereguleerd gebied parkeren.

4.6 Betaald parkeren of een parkeerschijfzone is alleen overdag. Gaat dit de parkeerdruk (in de avond) dan wel oplossen?

Gefiscaliseerd parkeren en een parkeerschijfzone zullen naar verwachting een positief effect hebben op de verlaging van de parkeerdruk overdag én in de avond omdat een deel van de lang parkeerders (bijvoorbeeld bezoekers van de bruine vloot of een bed & breakfast) hun auto hierdoor buiten het gereguleerde gebied parkeren.

5. Parkeervergunningen

5.1 Waarom wordt er gekozen voor maximaal twee parkeervergunningen/ontheffingen per adres?

De binnenstad van Monnickendam telt 890 huishoudens en 922 parkeerplaatsen. Volgens het CBS staan op dit moment in de binnenstad van Monnickendam 965 auto's geregistreerd (CBS, 2023). Er is in de binnenstad van Monnickendam onvoldoende ruimte om het parkeren van meer dan één auto

per adres structureel te faciliteren. Dat is ook de reden dat een tweede parkeervergunning/ontheffing slechts tijdelijk mogelijk is.

5.2 Waarom wordt er gekozen voor 1 parkeervergunning/ontheffing per 2 FTE?

Er is in de binnenstad van Monnickendam geen ruimte om het parkeren van meer dan 1 auto per 2 FTE te faciliteren.

5.3 Geldt de 1 parkeervergunning/ontheffing per 2 FTE-regel voor alle bedrijven in het centrum?

De 1 parkeervergunning per 2 FTE-regel geldt voorsnog voor alle bedrijven in de binnenstad van Monnickendam. Als dringende omstandigheden daartoe aanleiding geven kan het college, indien noodzakelijk en goed gemotiveerd, afwijken van deze standaardregel en anders beslissen. Een illustratie hiervan is bijvoorbeeld een autoreparatiebedrijf.

5.4 Waarom is de tweede parkeervergunning/ontheffing tijdelijk?

Zie antwoord op vraag 5.1.

5.5 Kan 'kentekenwijziging' als criterium uit de uitsterfconstructie worden gehaald?

Vanwege de complexiteit en nadelen ervan is de uitsterfconstructie uit de eerste versie van het parkeerbeleid binnenstad Monnickendam komen te vervallen. In het nu voorliggende voorstel komen bestaande inwoners die bij invoering van de parkeerregulering twee auto's hebben in aanmerking voor maximaal twee parkeervergunningen. Om de parkeerdruk geleidelijk af te bouwen en vanwege het risico van rechtsongelijkheid komt de mogelijkheid van het aanvragen van een tweede parkeervergunning na 8 jaar te vervallen. Nieuwe inwoners die zich na invoering van parkeerregulering in de binnenstad vestigen komen niet in aanmerking voor deze overgangsregeling en kunnen maximaal één parkeervergunning aanvragen.

5.6 Kan de eerste parkeervergunning/ontheffing gratis worden gemaakt?

De eerste parkeervergunning/ontheffing kan niet gratis worden gemaakt omdat er kosten verbonden zijn aan de administratie en handhaving van de parkeervergunningen/ontheffingen.

5.7 Waarom is het tarief van de tweede parkeervergunning/ontheffing hoger dan het tarief van de eerste parkeervergunning/ontheffing?

De tariefdifferentiatie is voor de aanvrager een prikkel om de noodzaak van het dichtbij parkeren van de tweede auto zorgvuldig af te wegen en stimuleert het gebruik van parkeren op eigen terrein. Als er parkeren op eigen terrein aanwezig is geldt het hogere tarief van de 'tweede' parkeervergunning/ontheffing.

5.8 Waarom verschillen de tarieven van parkeervergunningen/ontheffing op Marken en Monnickendam?

De tarieven zijn verschillend omdat de afspraak is gemaakt een parkeervergunning voor Marken voor vijf jaar te verlenen en het niet gepast zou zijn de doelpalen tijdens de wedstrijd te verzetten.

5.9 Krijgen bezoekers van inwoners van de binnenstad een parkeervergunning/ontheffing?

Bij gefiscaliseerd parkeren komen bezoekers van inwoners van de binnenstad in aanmerking voor een bezoekersregeling waarmee zij voor de duur van 300 uur tegen gereduceerd tarief kunnen parkeren. Overige bezoekers van de binnenstad kunnen bij gefiscaliseerd parkeren de eerste 30 minuten gratis parkeren en daarna tegen tarief op straat.

In de parkeerschijfzone kunnen bezoekers door middel van de blauwe schijf voor een duur van maximaal 2 uur zonder betaling parkeren.

5.10 Komen mantelzorgers in aanmerking voor een parkeervergunning/ontheffing?

Bij gefiscaliseerd parkeren kunnen mantelzorgers voor de eerste 30 minuten gratis parkeren. In de parkeerschijfzone kunnen mantelzorgers door middel van de blauwe schijf voor een duur van maximaal 2 uur parkeren. Indien dit niet toereikend is, kan een mantelzorger met een mantelzorgverklaring een parkeervergunning/ontheffing aanvragen.

5.11 Komen bezoekers van bewoners in aanmerking voor een parkeervergunning/ontheffing?

Zie antwoord op vraag 5.7.

6. Gefiscaliseerd parkeren

6.1 Kan er de eerste 30 minuten gratis worden geparkeerd?

In het nu voorliggende parkeerbeleid binnenstad Monnickendam wordt gefiscaliseerd parkeren aan de gemeenteraad voorgelegd waarbij (na aanmelding van het kenteken) de eerste 30 minuten gratis kan worden geparkeerd. Dit maakt kort parkeren aantrekkelijk en ontmoedigt langdurig stallen. Deze optie ondervangt bovendien een deel van de bezwaren tegen de eerste versie van het parkeerbeleid en haakt dit aan bij het 'halve uur' dat nu op enkele plaatsen geldt als blauwe zone.

6.2 Kan er bij gefiscaliseerd parkeren per minuut afgerekend worden?

Indien er via de parkeerautomaat wordt afgerekend dient men vooraf zelf de eindtijd aan te geven. Hoe dit wordt vormgegeven moet nader worden uitgewerkt maar het is niet ondenkbaar dat de eindtijd in stappen van 15 minuten of minder kan worden ingesteld.

Via een parkeerapp kan er per minuut afgerekend worden. De parkeerapp brengt dan de parkeerkosten en transactiekosten in rekening.

6.3 Hoeveel parkeerautomaten komen er en waar?

Bij de optie gefiscaliseerd parkeren is de verwachting dat met vijf parkeerautomaten een voldoende dekkend netwerk in de binnenstad van Monnickendam gerealiseerd kan worden (uitgaande van een loopafstand van 250 meter). De locaties die daarvoor op dit moment in beeld zijn betreffen de Haringburgwal, de Nieuwe Zijds Burgwal, Kermergracht, 't Prooyen en de Beestenmarkt.

6.4 Vindt de gemeente het, tegen de achtergrond van beschermd stadsgezicht, gepast om parkeerautomaten te plaatsen?

Het uitgangspunt is om te kiezen voor een terughoudende, neutrale uitvoering van de parkeerautomaat en de hoofdstraten (Noordeinde, Zuideinde en Kerkstraat) zo veel mogelijk vrij te

houden van parkeerautomaten zodat dit zo min mogelijk impact heeft op het straatbeeld van de historische binnenstad.

7. Parkeren werknemers/bezoekers/toeristen

7.1 Kunnen toeristen en bezoekers 'gedwongen' worden om op het Hemmeland te parkeren?

Met parkeerregulering is het mogelijk om lang parkerende doelgroepen meer gebruik van de parkeerterreinen buiten de binnenstad te laten maken. De parkeerschijfzone heeft een vrij dwingend karakter omdat de auto na 2 uur verplicht buiten het gebied geparkeerd moet worden. Gefiscaliseerd parkeren heeft een minder dwingend karakter omdat geparkeerd mag worden zolang het parkeertarief wordt voldaan. Overigens zijn de parkeerplaatsen op het Hemmeland primair bedoeld voor bezoekers van het Hemmeland.

7.2 Kunnen toeristen en andere niet-inwoners uit de binnenstad worden 'geweerd'?

Niet-inwoners kunnen 'geweerd' worden door in de binnenstad een zuiver vergunninggebied (zonder combinatie met gefiscaliseerd parkeren of parkeerschijfzone) in te stellen. De binnenstad wordt dan niet alleen onbereikbaar voor toeristen en niet-inwoners, maar ook voor bestemmingsverkeer zoals bijvoorbeeld mantelzorgers, leveranciers en postbezorgers.

7.3 Kunnen bezoekers 'verplicht' worden bij de Grote Kerk of het zwembad te parkeren?

Zie antwoord op vraag 7.1.

7.4 Kunnen Bed & Breakfast en bruine vloot bezoekers 'gedwongen' worden om buiten het centrum te parkeren?

Zie antwoord op vraag 7.1.

7.5 Kan bouwverkeer 'gedwongen' worden hun bestelbus buiten het centrum te parkeren?

Zie antwoord op vraag 7.1 en 7.2. Als in de binnenstad een zuiver vergunninggebied wordt ingesteld dan wordt de binnenstad niet alleen onbereikbaar voor 'bouwverkeer' maar ook voor bestemmingsverkeer zoals mantelzorgers en postbezorgers. Met parkeerregulering is het mogelijk om lang parkerende doelgroepen meer gebruik van de parkeerterreinen buiten de binnenstad te laten maken (maar van 'dwingen' of 'weren' kan geen sprake zijn).

7.6 Kan de zaterdagmarkt verplaatst worden om de parkeerdruk te verlagen?

Indien de zaterdagmarkt verplaatst wordt naar een locatie buiten het centrum komen er in de Kerkstraat en het Noordeinde meer parkeerplaatsen beschikbaar en zou de parkeerdruk af kunnen nemen. Echter, gelet op het economisch en recreatief belang van de zaterdagmarkt voor de binnenstad van Monnickendam, wordt niet overwogen om de zaterdagmarkt te verplaatsen. Door gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone in te stellen worden bezoekers die door de zaterdagmarkt worden aangetrokken naar parkeerterreinen buiten de binnenstad gestuurd (zoals bijvoorbeeld het Bolwerk of parkeerterrein Galgeriet) waardoor de parkeerdruk in de binnenstad afneemt.

8. Parkeerplaatsen

8.1 Hoeveel parkeerplaatsen zijn er in de binnenstad op particulier/eigen terrein?

Voor het college is een aantal van 142 parkeerplaatsen op eigen terrein op dit moment evident. De benutting daarvan is, evenmin als de benutting van garageruimte, juridisch afdwingbaar. Wel gaan we er in de nieuwe situatie vanuit dat de in de openbare ruimte telbare parkeerplaatsen meer worden benut. Overigens verwijzen we in dit verband graag naar de raadsvragen (118-95 en 118-103) van de CDA-Fractie waarin een inventarisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein te vinden is.

8.2 Worden er extra parkeerplaatsen buiten de binnenstad van Monnickendam aangelegd, bijvoorbeeld op de Schapenweide, Nieuwpoortslaan of het 'landje van Ubbels'?

De parkeerdrukmeting van februari 2024 geeft aan dat er op parkeerterreinen rondom het centrum nog ruimte is om de overloop/verplaatsing uit de binnenstad op te vangen. Daarnaast is het de benadering van het college om eerst de bestaande parkeercapaciteit in de binnenstad goed onder de verschillende doelgroepen te verdelen en maximaal te benutten, en vervolgens te kijken of er buiten het centrum optimalisaties c.q. quick wins mogelijk zijn. Met de realisatie van de ondergrondse parkeergarage Galgeriet kan de parkeerdruk in de binnenstad van Monnickendam in de toekomst worden verlaagd.

8.3 Hoe zal de parkeerdruk buiten de binnenstad na invoering van betaald parkeren of parkeerschijfzone zich ontwikkelen?

Na de invoering van gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone, is de verwachting op kortere termijn dat een deel van de lang parkeerders (bijvoorbeeld werkenden en bezoekers van de bruine vloot of een bed & breakfast) hun auto buiten het gebied van parkeerregulering zal parkeren, bijvoorbeeld op het Bolwerk of op het parkeerterrein Galgeriet. De parkeerdrukmeting van februari 2024 geeft aan dat er op parkeerterreinen rondom het centrum nog ruimte is om de overloop/verplaatsing uit de binnenstad op te vangen. Hoe de parkeerdruk zich op de parkeerterreinen en in de gebieden daaromheen gaat ontwikkelen is nu nog niet duidelijk, daarom vraagt de invoering van parkeerregulering om het monitoren van de daadwerkelijke effecten. Indien de monitoring daartoe aanleiding geeft kan de maatvoering van het parkeerregime op onderdelen worden heroverwogen.

9. Proces

9.1 Waarom is er eerst een onderzoeksbureau ingeschakeld en zijn inwoners daarna om ideeën gevraagd?

Het onderzoeksbureau heeft naar aanleiding van het onderzoeken van de feitelijke parkeersituatie in de binnenstad van Monnickendam een advies geformuleerd. Vervolgens heeft het college ervoor gekozen om dit in een eerste versie van parkeerbeleid voor de binnenstad Monnickendam verder uit te werken zodat er aan de hand van een eerste positiekeuze met belanghebbenden over dit onderwerp gesproken kon worden. Dit type beleid kan niet goed vorm krijgen zonder een duidelijk startvoorstel.

9.2 Waarom heeft er vooraf geen burgerparticipatie plaatsgevonden?

Zie antwoord op vraag 9.1.

9.3 Waar kan ik bezwaar tegen het voorgenomen parkeerbeleid binnenstad Monnickendam aangeven?

Op het moment dat parkeerbeleid op de agenda van de gemeenteraad staat is het mogelijk om op dit onderwerp bij de raad in te spreken. Ook is het mogelijk om uw zorgen bij fracties van de gemeenteraad kenbaar te maken/is het mogelijk om vooraf fracties van de gemeenteraad te bezoeken.

10. Overig

10.1 Wordt het gebruik van deelauto's bij de invoering van parkeerregulering gestimuleerd?

In een gebied met parkeerregulering kunnen deelauto's van toegevoegde waarde zijn, bijvoorbeeld als substituut van de tweede auto. Na besluitvorming over de vorm van parkeerregulering zal verder worden uitgezocht of, waar en hoe deelauto's in de binnenstad van toegevoegde waarde kunnen zijn.

10.2 Kan (een gedeelte van) de binnenstad van Monnickendam autoluw worden gemaakt?

De vraag of (een gedeelte van) de binnenstad autoluw kan worden gemaakt staat los van het proces van het komen tot parkeerbeleid voor de binnenstad van Monnickendam. Voor het mogelijk autoluw maken van de binnenstad is een afzonderlijke motie in de gemeenteraad aangenomen. Dit zal leiden tot een voorstel van het college aan de gemeenteraad.

10.3 Wordt de bewegwijzering aangepast?

De bewegwijzering bij het inrijden van Monnickendam is recentelijk aangepast om zo veel mogelijk bezoekers naar het tijdelijk parkeerterrein Galgeriet te verwijzen. Op dit moment zien we geen noodzaak dit aan te passen.

10.4 Wat kost een scanauto?

Voor meer financiële informatie over gefiscaliseerd parkeren en parkeerschijfzone, zie het nu voorliggende parkeerbeleid binnenstad Monnickendam.

10.5 Hoeveel kost een controlerende met scanscooter of -auto?

Voor meer financiële informatie over gefiscaliseerd parkeren en een parkeerschijfzone, zie het nu voorliggende parkeerbeleid binnenstad Monnickendam.

10.6 Hoe hoog is de investering bij de invoering van gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone?

De geschatte kosten van invoering van gefiscaliseerd parkeren of een parkeerschijfzone bedragen eenmalig circa 110.000 euro. Zie voor een overzicht van de structurele kosten het nu voorliggende voorstel parkeerbeleid binnenstad Monnickendam.

10.7 Hoe gaat de gemeente om met de groei van het aantal elektrische auto's?

De vraag hoe het college omgaat met de groei van het aantal elektrische auto's staat los van de keuze om al dan niet over te gaan tot invoering van parkeerregulering in de binnenstad van

Monnickendam. Op zichzelf verdient de ruimte voor elektrisch laden bestendig aandacht van de gemeente. Bij de plaatsing van laadpalen wordt door het college samengewerkt met de MRA-E.

Bibliografie

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

Meerkerk, G. M. (2012, January 11). Is parking supply related to turnover of shopping areas? The case of the Netherlands. *Journal of Retailing and Consumer Service* 19, pp. 195-201.

Mingardo, G. (2015, september). *Betaald parkeren afschaffen? Slecht idee!* Opgehaald van Erasmus Universiteit Rotterdam: <https://www.eur.nl/upt/over-ons/onderzoek/transport-en-mobiliteit/nieuws-te>

Voerknecht, H. (2014, september). *Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail*. Opgehaald van CROW:
<https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail>