



RAPPORT

Parkeeronderzoek Monnickendam

Parkeercapaciteit Galgeriet t.b.v. bezoekers binnenstad

Klant: Gemeente Waterland & Galgeriet B.V,

Referentie: BK8643-MI-RP-250602-0836

Status: Definitief/0003

Datum: 18 september 2025

HASKONING NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 95 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: ww.haskoning.com

Titel document:	Parkeeronderzoek Monnickendam
Ondertitel:	Parkeercapaciteit Galgeriet t.b.v. bezoekers binnenstad
Referentie:	BK8643-MI-RP-250602-0836
Uw kenmerk	-
Status:	Definitief/0003
Datum:	18 september 2025
Projectnaam:	Parkeeronderzoek Monnickendam
Projectnummer:	BK8643
Auteur(s):	-

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding voor dit onderzoek	1
1.2	Ontwikkeling Gouwhaven	1
1.3	Onderzoeksvraag	2
2	Uitgangspunten onderzoek	3
2.1	Parkeren in de ontwikkeling Galgeriet	3
2.2	Parkeerregime binnenstad	3
3	Huidige parkeersituatie	5
3.1	Parkeercapaciteit en parkeerdruk	5
3.2	Doelgroepen	7
3.3	Schouw medio februari	9
4	Alternatieve parkeerlocaties in de schil	11
4.1	Huidige bezetting parkeerlocaties schil	12
4.2	Toekomstige bezetting parkeerlocaties schil	13
5	Conclusie	15
5.1	Samenvatting parkeeronderzoek	15
5.2	Conclusie parkeercapaciteit parkeergarage	16
5.3	Advies monitoring	17
5.4	Aandachtspunten	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor dit onderzoek

De binnenstad van Monnickendam is een aantrekkelijke plek om te wonen en te verblijven. Dit heeft echter ook een keerzijde; de aantrekkelijkheid van Monnickendam staat onder druk door een hoge parkeerdruk. Het is op bepaalde momenten in de week moeilijk om een parkeerplaats in de binnenstad te vinden, waardoor zoekverkeer ontstaat en auto's fout worden geparkeerd. Inwoners, bezoekers en bedrijven ervaren hierdoor parkeeroverlast en er ontstaan verkeersonveilige situaties.

In 2024 zijn, als oplossing voor de ervaren overlast, twee mogelijke vormen van parkeerregulering aan de gemeenteraad voorgelegd: betaald parkeren en een parkeerschijfzone (= blauwe zone). Hierover is op 25 april en op 16 mei 2024 in de gemeenteraad een discussie gevoerd. Op 16 mei 2024 heeft de gemeenteraad het college van B&W verzocht om over te gaan tot invoering van een parkeerschijfzone in de binnenstad van Monnickendam. Invoering van een parkeerschijfzone betekent dat bezoekers van de binnenstad die langer dan de toegestane tijd willen parkeren naar een alternatieve locatie moeten uitwijken. Een mogelijkheid hiervoor is het ontwikkelgebied Gouwhaven. De parkeerschijfzone in de binnenstad is op 30 juni 2025 ingevoerd.

1.2 Ontwikkeling Gouwhaven

Gouwhaven wordt een woonwijk van circa 700 woningen. Vanwege de stedenbouwkundige kwaliteit is gekozen om parkeren met name ondergronds plaats te laten vinden. Bezoekersparkeren zal wel op maaiveld plaatsvinden. Dit levert een wijk op met weinig auto's op straat. De kosten van aanleg ondergronds zijn echter erg hoog.

Er komen meerdere parkeergarages in Galgeriet:

- Eén openbare garage onder de Vomar (fase 2 – Hart van Gouwhaven) die momenteel in aanbouw is. Deze garage krijgt 109 parkeerplaatsen. De parkeergarage wordt privaat eigendom en zal privaat worden geëxploiteerd. Bezoekers trekken een kaartje bij het inrijden en betalen bij het uitrijden. Klanten van Vomar zullen enige periode kosteloos kunnen parkeren (betaald door Vomar).
- Meerdere niet-openbare stallingsgarages onder de overige woonblokken in fase 1, 3 en 5. De plekken in deze garages worden verkocht met de woningen, zowel de kopers van individuele koopwoningen als de beleggers/woningcorporaties in (sociale of maatschappelijke) huurwoningen moeten de plekken navenant aan de parkeernorm kopen. Er komt geen derde belegger of exploitant voor deze garages. Het worden allemaal VVE's.

In de realisatieovereenkomst tussen Galgeriet B.V. en de Gemeente Waterland is afgesproken dat in het gebied voor alle typen woningen een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning wordt toegepast. Dit is onderverdeeld in 1,4 bebouwde parkeerplaats per woning voor bewoners en 0,3 parkeerplaats per woning op maaiveld voor bezoekers. Dat is vastgelegd in de beleidsregel parkeren 2019.

Op basis van de actuele inzichten, waaronder de nieuwe parkeerkencijfers van CROW en de daarop gebaseerd gemeentelijke parkeernormen kan echter worden volstaan met een lagere parkeernorm, gedifferentieerd naar woningtype en de typering van de wijk. Deze gemeentelijke parkeernormen zijn vastgelegd in de beleidsregels 'Parkeernormen gemeente Waterland 2024'.

Een hoge parkeernorm betekent dat er verhoudingsgewijs veel parkeerplaatsen tegelijk met de woningen moeten worden verkocht. Omdat hier aanzienlijke prijzen mee zijn gemoeid, kan dit de verkoopsnelheid beïnvloeden en daarmee dus ook de snelheid waarmee de wijk wordt aangelegd. Een fase wordt immers pas gebouwd als 70% van de woningen, inclusief parkeerplaatsen zijn verkocht. Dit is tevens een risico voor de Gemeente Waterland, aangezien de gemeentegrond pas wordt geleverd en betaald na het behalen van 70% verkochte woningen.

De betrokken woningcorporaties hebben aangegeven geen parkeerplaatsen te kunnen kopen bij de sociale woningen. Huurders van een sociale huurwoning zijn in niet in staat de marktprijs voor een plaats te betalen. De woningcorporaties geven aan het verlies op de exploitatie niet zelf te kunnen dragen. De ontwikkelaars van Gouwhaven (Galgeriet B.V.) zullen daarom geen ondergrondse parkeerplaatsen voor deze woningen bouwen. Bewoners van sociale woningen kunnen een parkeervergunning aanvragen voor parkeren op maaiveld.

1.3 Onderzoeksvraag

De gemeente Waterland en projectontwikkelaar Galgeriet B.V. hebben Haskoning gevraagd te onderzoeken hoeveel bezoekers van de binnenstad voor invoering van de parkeerschijfzone in de binnenstad geparkeerd stonden en welk deel hiervan in theorie gebruik zal maken van de nieuw te bouwen parkeergarage op Galgeriet. De achterliggende vraag hierbij is of de geplande capaciteit van 109 parkeerplaatsen voor binnenstadbezoekers aansluit bij de werkelijke behoefte.

2 Uitgangspunten onderzoek

Onderstaande uitgangspunten vormen de basis voor onze analyse. Deze uitgangspunten zijn op dinsdag 11 februari 2025 besproken met vertegenwoordigers van de gemeente Waterland en Galgeriet B.V.

2.1 Parkeren in de ontwikkeling Galgeriet

Het bedrijventerrein Galgeriet wordt getransformeerd naar een gemengd woongebied met daarin een mix van zo'n 700 huur-, koop- en zorgwoningen. Daarnaast is er ruimte voor voorzieningen, zoals een supermarkt, kinderdagverblijf, horeca, hotel en kleinschalige bedrijvigheid.

In de Realisatieovereenkomst (Reok) zijn afspraken gemaakt over hoe het parkeren op Galgeriet vorm wordt gegeven. De parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners woningen dient op eigen terrein te worden opgelost. Bezoekers van de supermarkt en de overige voorzieningen parkeren in de hiervoor te realiseren openbare parkeervoorziening.

Voor dit onderzoek zijn de volgende twee uitgangspunten relevant:

- Er komt op Galgeriet een beperkt aantal parkeerplaatsen op maaiveld, waarbij is afgesproken dat bezoekersparkeren op straat wordt ontmoedigd door een beperking in tijd en -bij de invoering van betaald parkeren op maaiveld- een hoger (= niet concurrerend) parkeertarief dan in de parkeergarage.
- Er worden door de eigenaar van de parkeergarage op Galgeriet geen abonnementen verstrekt aan bewoners en/of ondernemers van de binnenstad van Monnickendam.

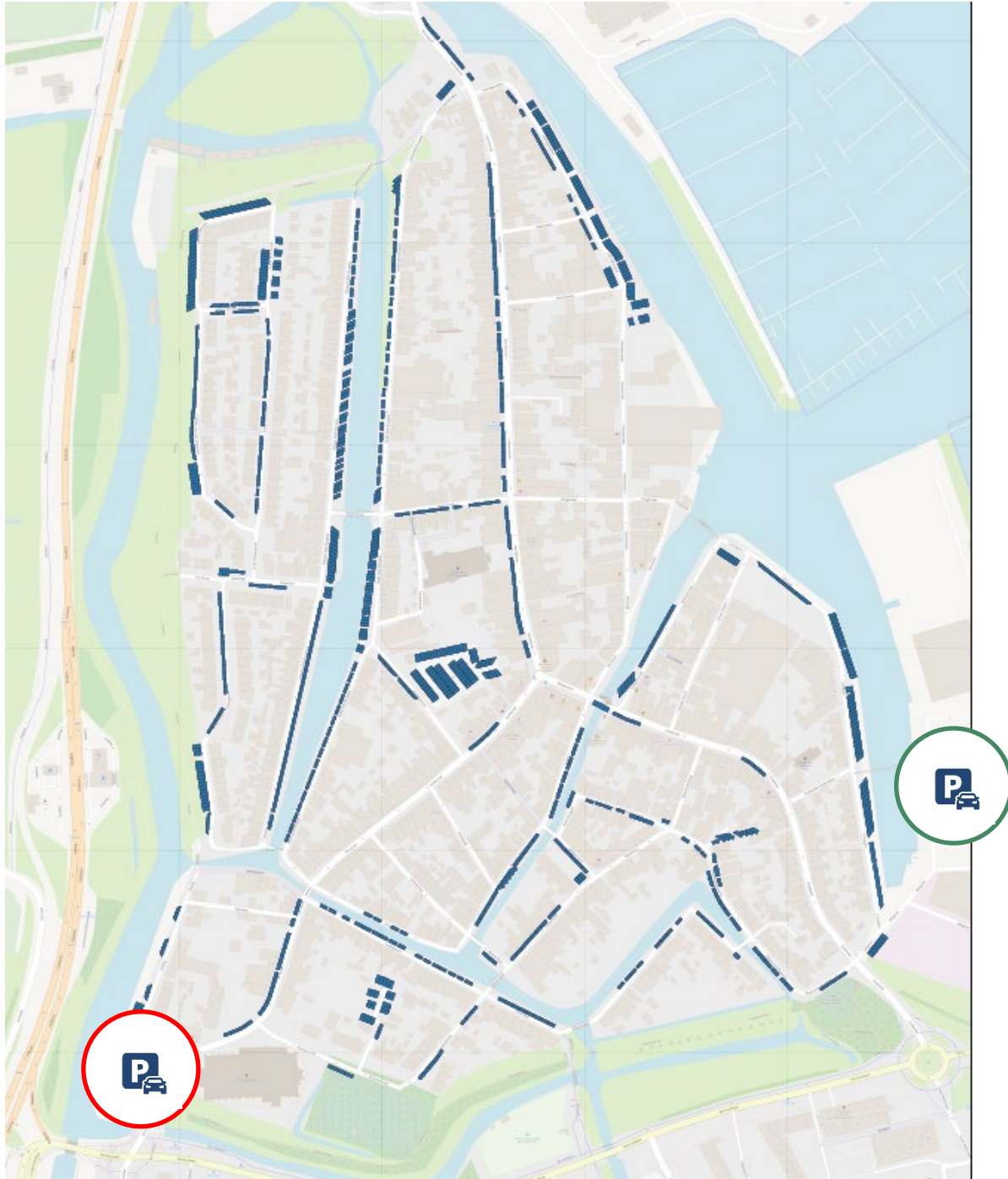
Bovenstaande betekent dat het voor bezoekers van de binnenstad die op Galgeriet willen parkeren aantrekkelijker is om in de parkeergarage dan op straat te parkeren. De aanname is dat automobilisten die in de binnenstad werken, en dus doorgaans langer aaneengesloten parkeren, normaliter niet in de parkeergarage zullen parkeren maar de voorkeur geven aan een gratis parkeerplaats rondom de binnenstad (zie hoofdstuk 4).

2.2 Parkeerregime binnenstad

Voor wat betreft de parkeerschijfzone in de binnenstad gelden de volgende uitgangspunten:

- De parkeerschijfzone is op 30 juni 2025 ingevoerd.
- De parkeerschijfzone geldt van maandag tot en met zaterdag van 09:00 tot 19:00 uur.
- Er geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Mensen die parkeren kunnen met gebruik van een parkeerschijf maximaal 2 uur in de binnenstad blijven parkeren.
- Bewoners van de binnenstad komen in aanmerking voor maximaal 2 parkeerontheffingen, een eventuele 3^e of 4^e auto moet tussen 09:00 en 19:00 uur buiten het gereguleerd gebied worden geparkeerd (zie paragraaf 4.2).
- Bedrijven in de binnenstad komen in aanmerking voor 1 ontheffing per 2 FTE, werknemers zonder een parkeerontheffing moeten dus buiten het gereguleerd gebied parkeren (zie paragraaf 4.2).
- Om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren en de openbare ruimte te ontlasten, wordt het per adres aantal uit te geven ontheffingen verminderd met het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Buiten de binnenstad en Galgeriet kan gratis en zonder tijdsduurbepanking worden geparkeerd.

De parkeerschijfzone is ingevoerd in de hele historische binnenstad, exclusief Galgeriet (zie groene cirkel voor de beoogde parkeergarage) en parkeerterrein het Bolwerk (zie rode cirkel).



Figuur 1 Overzicht gebied parkeerschijfzone binnenstad Monnickendam (bron: gemeente)

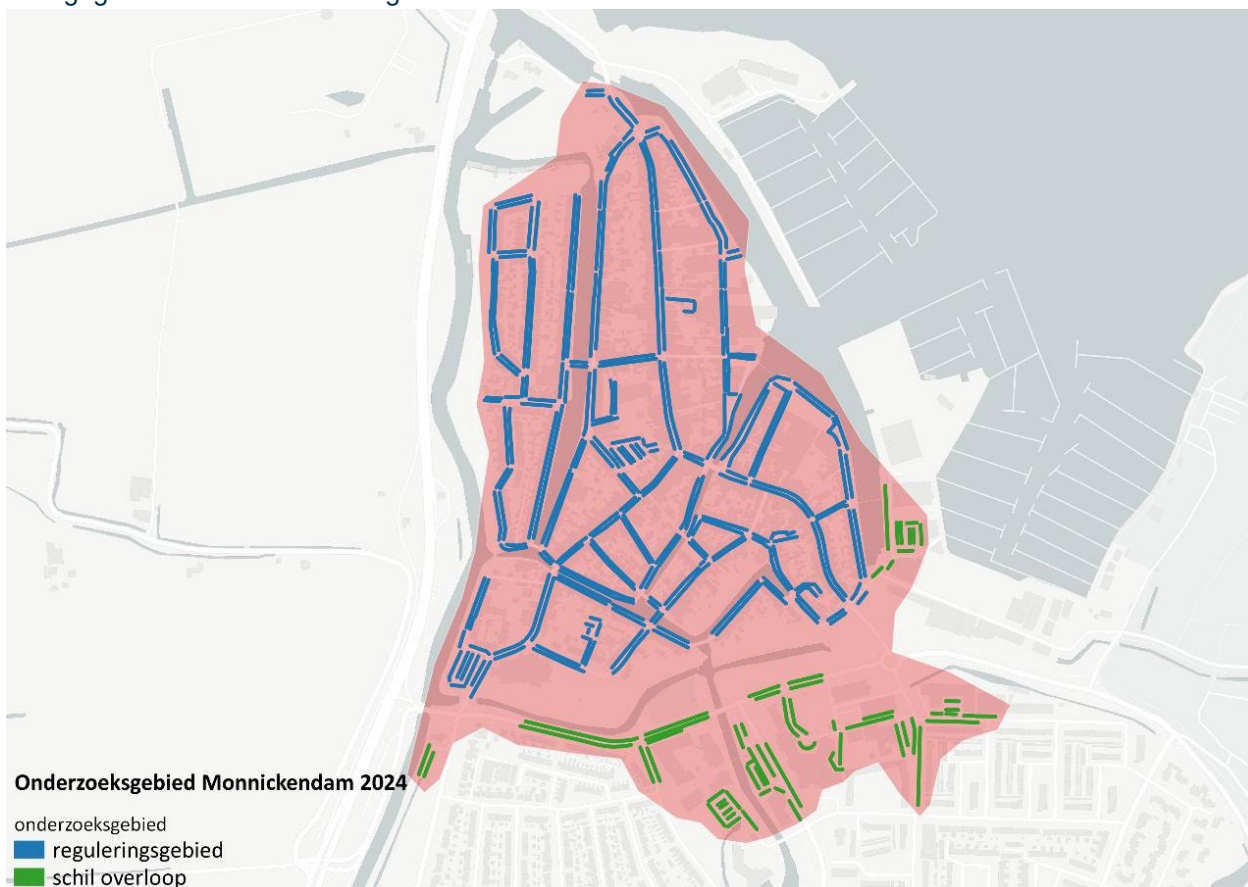
3 Huidige parkeersituatie

In november 2024 is in opdracht van de gemeente door onderzoeksbureau Trajan een parkeeronderzoek uitgevoerd. Tijdens het onderzoek waren er geen bijzonderheden in Monnickendam en directe omgeving. De resultaten van deze tellingen zijn als input voor onze rapportage in hoofdstuk 4 gebruikt.

In dit hoofdstuk staan de uitkomsten van het parkeeronderzoek samengevat. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat in november 2024 de parkeerschijfzone in de binnenstad nog niet was ingevoerd. Er is sindsdien geen nieuw parkeeronderzoek uitgevoerd (zie ook paragraaf 5.3).

3.1 Parkeercapaciteit en parkeerdruk

Het onderzoek is uitgevoerd in de binnenstad en de omliggende schil. Het onderzoeksgebied is weergegeven in onderstaande figuur.

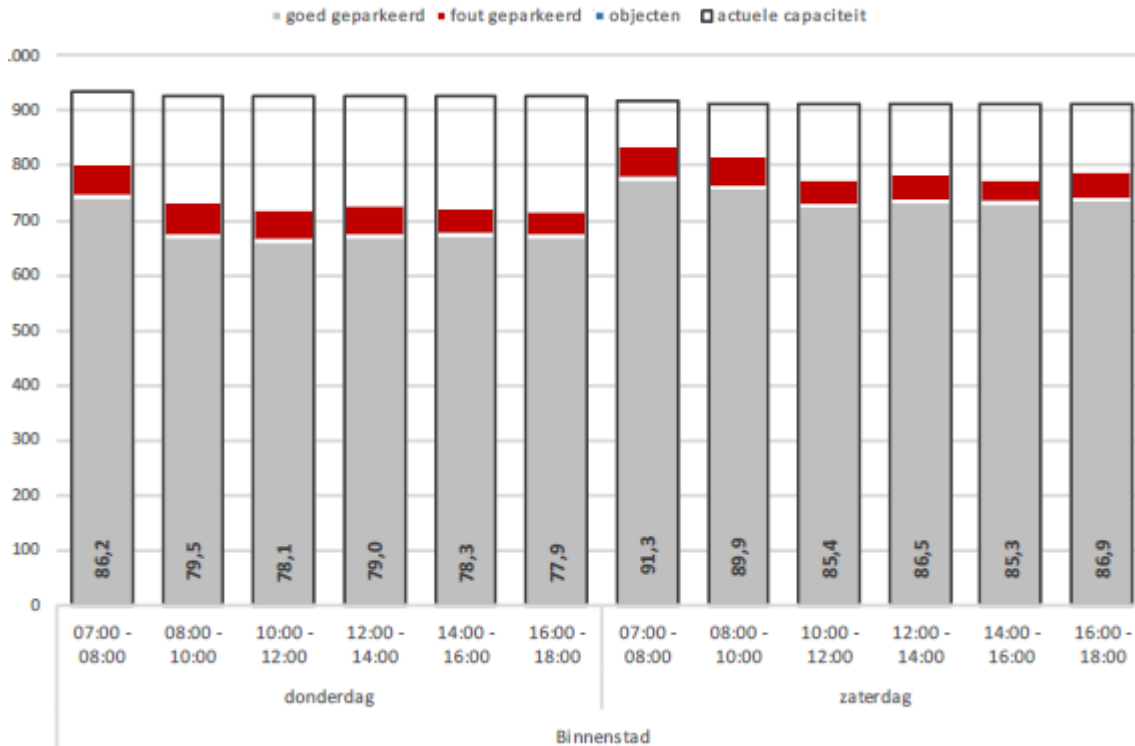


Figuur 2 Onderzoeksgebied parkeeronderzoek najaar 2024 (bron: Trajan)

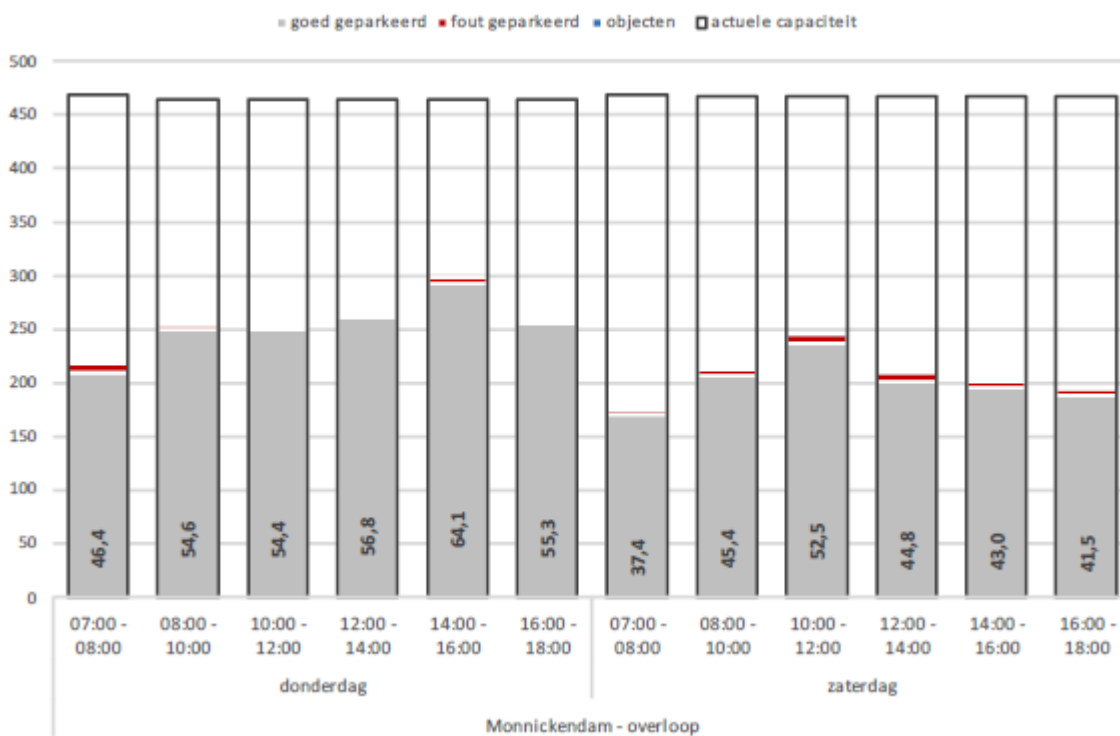
In onderstaande figuren is de parkeercapaciteit, de bezetting en de parkeerdruk grafisch weergegeven.

- In de binnenstad waar de gemiddelde parkeerdruk 83,7%. De hoogste parkeerdruk in de binnenstad is gemeten op zaterdagochtend, met 91,3%. Daarnaast was ook de donderdagochtend hoog met 86,2%. Deze parkeerdruk was voor de gemeente aanleiding voor de invoering van de parkeerschijfzone.
- Voor de overloopgebieden was het gemiddelde over alle meetmomenten 49,7%. In het overloopgebied was de parkeerdruk) met 64,1% het hoogst op donderdagmiddag (14:00 - 16:00). Er zijn uiteraard

straten waar de parkeerdruk hoger ligt, maar gemiddeld is er momenteel meer dan voldoende vrije parkeergelegenheid in de schil.



Figuur 3 Parkeercapaciteit en bezetting binnenstad november 2024 (bron: Trajan)



Figuur 4 Parkeercapaciteit en bezetting schil november 2024 (bron: Trajan)

3.2 Doelgroepen

Op elk onderzoeksmoment zijn kentekens van de geparkeerde voertuigen genoteerd. Hierbij is steeds dezelfde volgorde aangehouden, oftewel elke straat is om de 2-uur geïnventariseerd (dus bijvoorbeeld om 08:30, 10:30 en 12:30 uur). Door te kijken hoelang auto's staan geparkeerd is het mogelijk om onderscheid te maken tussen verschillende doelgroepen. Onderstaande tabel geeft de verdeling van de parkeerduur weer. Dit omvat alle parkeerders in het te reguleren gebied exclusief het parkeerterrein Bolwerk (hier blijft gratis parkeren), maar inclusief het tijdelijk parkeerterrein Galgeriet.

	1x gezien	2x gezien	3x gezien	4x gezien	5x gezien	Bewoners (iig <8:00 uur)	totaal
Do 07:00-08:00 uur	-	-	-	-	-	814	814
Do 08:00-10:00 uur	40	14	12	16	49	604	735
Do 10:00-12:00 uur	58	34	21	46	49	511	719
Do 12:00-14:00 uur	77	33	39	46	49	479	723
Do 14:00-16:00 uur	69	50	27	46	49	463	704
Do 16:00-18:00 uur	107	37	18	30	49	469	710
Za 07:00-08:00 uur	-	-	-	-	-	847	847
Za 08:00-10:00 uur	25	8	2	4	1	788	828
Za 10:00-12:00 uur	59	32	6	22	1	660	780
Za 12:00-14:00 uur	95	48	34	22	1	587	787
Za 14:00-16:00 uur	94	71	32	22	1	551	771
Za 16:00-18:00 uur	140	47	28	18	1	566	800

Tabel 1 Onderverdeling huidige parkeerders per meetmoment

De uitkomsten van het parkeeronderzoek zijn gebruikt om onderscheid te maken tussen bewoners, kortparkeerders, langparkeerders en werknemers. Deze onderverdeling is gemaakt om te kunnen bepalen wie in theorie in de nieuw te bouwen parkeergarage zou kunnen gaan parkeren. De verschillende doelgroepen staan hieronder beschreven,

- **Bewoners:** Alle voertuigen die aanwezig waren tijdens de eerste meting (tussen 07:00-08:00 uur) zijn aangeduid als bewoners. Dit betreft op elk moment van de dag de grootste groep parkeerders. Een potentieel risico is dat werknemers die tussen 07:00-08:00 uur begonnen met werken ook als bewoner zijn aangeduid (zie paragraaf 5.3 voor advies ten aanzien van nieuw parkeeronderzoek). We kunnen niet achterhalen hoeveel parkeerders dit betreft. Het onderzoek is immers niet op een eerder tijdstip uitgevoerd. In de rapportage van Trajan staat dat 's morgens 75% van de geparkeerde voertuigen uit de toekomstige parkeerschijfzone komt, 10% betreft leaserijders waarvan onduidelijk is waar ze vandaag komen, de overige 15% komt uit de rest van Monnickendam en de rest van Nederland.
- **Kortparkeerders:** Onze aanname is dat parkeerders die één meetmoment zijn waargenomen voor het grootste deel minder dan 2 uur staan geparkeerd. Deze groep kan ook in de toekomst maximaal 2 uur in de parkeerschijfzone blijven parkeren. We verwachten dat deze groep er niet voor zal kiezen om tegen betaling in de parkeergarage te gaan parkeren als ze ook gratis op straat (in de parkeerschijfzone) kunnen blijven parkeren. Ook omdat de parkeerdruk in de parkeerschijfzone hoogst waarschijnlijk flink zal dalen, waardoor kortparkeerders makkelijker een vrije parkeerplaats kunnen vinden.

Door het gehanteerde interval van 2-uur missen we enerzijds automobilisten die tussen de meetmomenten stonden geparkeerd en anderzijds bevat deze groep ook parkeerders die langer dan 2-uur stonden geparkeerd. Het is immers mogelijk dat een voertuig kort na de inventarisatie van bijvoorbeeld 08:30 uur is geparkeerd, vervolgens is waargenomen tijdens de inventarisatie van 10:30 uur en vlak voor de inventarisatie van 12:30 uur weer is vertrokken. Het betreffende voertuig zou er dan bijna 4-uur staan en dus niet in de parkeerschijfzone kunnen blijven parkeren. Het is achteraf niet aan te geven hoeveel voertuigen dit zou kunnen betreffen. Daarom is deze groep volledig als kortparkeerders aangeduid.

- **Langparkeerders:** De groep parkeerders die 2 of 3 meetmomenten is waargenomen (in ieder geval langer dan 2 uur en korter dan 8 uur) vormt de groep voor wie parkeren in de parkeergarage Galgeriet in potentie het meest interessant is. Dit zijn noch kortparkeerders, noch werknemers die de hele dag (tussen 08:00-17:00 uur) aanwezig zijn. De groep die 3 meetmomenten is waargenomen heeft op donderdag het meetmoment van 12:00-14:00 als piekmoment. Deze groep hebben we daarom niet meegenomen als werknemers geclassificeerd maar als langparkeerders.
- **Werknemers:** parkeerders die 4 of 5 meetmomenten (maar niet voor 8:00 uur 's morgens) zijn weergekomen zien we als werknemers. Werknemers maken als doelgroep langdurig gebruik van parkeercapaciteit. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek; gratis parkeren en een acceptabele loopafstand naar de werklocatie zijn doorgaans belangrijker. In de Beleidsregels Parkeernormen 2024 wordt voor werknemers uitgegaan van een loopafstand van circa 500 meter (zie tabel 3 voor alternatieven in de schil).

In onderstaande tabel zijn de verschillende meetmomenten gecombineerd overeenkomstig bovenstaande doelgroepen. Hieruit blijkt dat in november 2024 op een doordeweekse dag maximaal 77 langparkeerders in de parkeerschijfzone en het parkeerterrein Galgeriet stonden geparkeerd. Op de zaterdag waren dit er zaterdagmiddag 103. Naast deze groep zijn er op een doordeweekse dag 95 werknemers die langdurig in de binnenstad staan geparkeerd. De betreffende getallen zijn rood weergegeven in onderstaande tabel.

	Bewoners (iig <8:00 uur gezien)	Werknemers (>8 uur en 4-5x gezien ^{7u})	Kort- parkeerders (1x gezien)	Lang- parkeerders (2-3x gezien)	TOTAAL
Do 07:00-08:00 uur	814	0	0	0	814
Do 08:00-10:00 uur	604	65	40	26	735
Do 10:00-12:00 uur	511	95	58	55	719
Do 12:00-14:00 uur	479	95	77	72	723
Do 14:00-16:00 uur	463	95	69	77	704
Do 16:00-18:00 uur	469	79	107	55	710
Za 07:00-08:00 uur	847	0	0	0	847
Za 08:00-10:00 uur	788	5	25	10	828
Za 10:00-12:00 uur	660	23	59	38	780
Za 12:00-14:00 uur	587	23	95	82	787
Za 14:00-16:00 uur	551	23	94	103	771
Za 16:00-18:00 uur	566	19	140	75	800

Tabel 2 Onderverdeling huidige doelgroepen per meetmoment

3.3 Schouw medio februari

Ter controle van het parkeeronderzoek is door ons op maandag 17 februari 2025 rond 13:00 uur een schouw op de grotere parkeerterreinen uitgevoerd. Dit was de eerste dag van de voorjaarsvakantie in de regio Noord. De bedoeling van de schouw was enkel om te zien of er grote verschillen met het in november 2024 door Trajan uitgevoerde parkeeronderzoek te zien waren. Onze bevindingen staan hieronder beschreven.

Op parkeerterrein het Bolwerk waren 21 openbare parkeerplaatsen beschikbaar (+4 gereserveerde parkeerplaatsen), aan de zijkant 2 openbare parkeerplaatsen (+3 oplaadpunten) en voor de kerk was 1 openbare parkeerplaats beschikbaar. Dit zijn er in totaal 24 openbare parkeerplaatsen en 3 oplaadpunten. Dit is in lijn met de uitkomsten van het uitgevoerde parkeeronderzoek.



Op parkeerterrein Nieuwpoortlaan waren 14 openbare parkeerplaatsen beschikbaar en 2 oplaadpunten. Tijdens het uitgevoerde parkeeronderzoek was hier een aanzienlijk hogere parkeerdruk waargenomen (slechts 3 parkeerplaatsen niet bezet). Dit verschil is mogelijk veroorzaakt door de schoolvakanties.



Op het parkeerterrein bij het busstation waren 17 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan 2 oplaadpunten en 2 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit is in lijn met de uitkomst van het uitgevoerde parkeeronderzoek.



Het parkeerterrein bij het gemeentehuis stond grotendeels vol. Er waren slechts 5 parkeerplaatsen nog beschikbaar. Dit is minder dan tijdens het uitgevoerde parkeeronderzoek (14 beschikbaar tussen 12.00-14.00 uur).



Bovenstaande geeft aan er nauwelijks verschil tussen het in november 2024 uitgevoerde parkeeronderzoek en onze schouw tijdens de voorjaarsvakantie 2025 zit. De door ons uitgevoerde schouw geeft voor het Bolwerk en Pierebaan Busstation dezelfde uitkomst, op parkeerterrein Nieuwpoortslaan was het rustiger en bij het gemeentehuis juist weer iets drukker.

4 Alternatieve parkeerlocaties in de schil

Buiten de binnenstad zijn een aantal alternatieve parkeerlocaties waar momenteel gratis en onbeperkt in tijd kan worden geparkeerd: het Bolwerk, parkeerterrein Pierebaan (busstation), rondom het gemeentehuis en parkeerterrein Nieuwpoortslaan. Deze locaties zijn weergegeven op onderstaande figuur. Verspreid over de Bernhardlaan zijn ook meerdere parkeerstroken waar vrij kan worden geparkeerd. Er zijn aan de noordzijde van de binnenstad geen mogelijkheden om te parkeren. Gebruikers en bezoekers van de jachthaven parkeren op eigen terrein. Deze locatie is niet toegankelijk voor bezoekers van de binnenstad.



Figuur 5 Overzicht alternatieve parkeerlocaties buiten de toekomstige parkeerschijfzone

Onderstaande tabel geeft voor de belangrijkste alternatieve parkeerlocaties de parkeercapaciteit, de looptijd naar de Damsluis en de looproute weer. Voor de volledigheid is ook de toekomstige parkeergarage Galgeriet meegenomen. De loopafstand vanaf de parkeergarage is voor bezoekers van de binnenstad veelal korter dan de loopafstand vanaf een van de alternatieve parkeerlocaties.

Parkeerlocatie	Parkeercapaciteit openbaar	Looptijd Damsluis	route
1. parkeergarage Galgeriet		4 min / 280 meter	Zuideindermolensteeg en Zuideinde
2. Bolwerk	70 pp	7 min / 450 meter	De Zarken, Kerkstraat
3. Nieuwpoortlaan	27 pp	9 min / 600 meter	
4. Pierebaan busstation	51 pp	8 min / 550 meter	Pierebaan, Rozendaal, Fluwelen Burgwal, Kerkstraat
5. Gemeentehuis	67 pp	10 min / 700 meter	
Bernhardlaan	31 pp	6-9 min / 450-650 meter	De Zarken of Rozendaal of Zuideinde

Tabel 3 Overzicht alternatieve parkeerlocaties rondom binnenstad Monnickendam (totale parkeercapaciteit 5 locaties = 246pp)

4.1 Huidige bezetting parkeerlocaties schil

De parkeertelling van Trajan is gebruikt om de restcapaciteit (parkeercapaciteit minus bezetting) op de vijf alternatieve parkeerlocaties te bepalen. De uitkomsten zijn weergegeven in onderstaande tabel. Uit de tabel blijkt dat op een doordeweekse dag na 8:00 uur op de alternatieve parkeerlocaties rondom de binnenstad tussen de 44 en 95 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, op zaterdag ligt dit tussen de 130 en 169 parkeerplaatsen.

	Bolwerk	Nieuwpoortlaan	Pierebaan busstation	Gemeentehuis	Bernhardlaan	TOTAAL
Do 07:00-08:00 uur	34	16	41	52	5	148
Do 08:00-10:00 uur	26	5	21	34	9	95
Do 10:00-12:00 uur	25	3	11	35	10	84
Do 12:00-14:00 uur	24	3	18	14	17	76
Do 14:00-16:00 uur	17	1	7	7	12	44
Do 16:00-18:00 uur	24	6	26	22	9	87
Za 07:00-08:00 uur	37	22	46	66	12	183
Za 08:00-10:00 uur	38	22	30	48	14	152
Za 10:00-12:00 uur	30	22	20	45	13	130
Za 12:00-14:00 uur	22	19	31	56	20	148
Za 14:00-16:00 uur	16	16	41	61	17	151
Za 16:00-18:00 uur	38	18	35	62	16	169

Tabel 4 Huidige restcapaciteit parkeerlocaties schil Monnickendam (totale parkeercapaciteit 5 locaties = 246pp)

4.2 Toekomstige bezetting parkeerlocaties schil

De theoretische parkeerbezetting na invoering van de parkeerschijfzone is berekend door de doelgroepen die niet in de parkeerschijfzone kunnen blijven parkeren (zie hoofdstuk 3) toe te voegen aan de bezetting van de alternatieve parkeerlocaties, zoals weergegeven in tabel 4. Dit betreft de twee specifieke groepen:

- Op een doordeweekse dag staan momenteel 95 **motorvoertuigen van werknemers** langdurig in de binnenstad geparkeerd, waarvan 65 er rond 9:00 uur al zijn (zie tabel 2). Indicatief de helft hiervan komt in aanmerking voor een ontheffing voor de parkeerschijfzone, de andere helft niet (1 ontheffing per 2 fte – waardoor het aantal uitgegeven ontheffingen in de praktijk anders kan uitvallen). Dit komt neer op circa 47 langparkeerders die niet in de parkeerschijfzone kunnen parkeren. Deze groep zal 's morgens zo dicht mogelijk bij de binnenstad gaan parkeren.
- Daarnaast zijn er bewoners van de binnenstad die beschikken over een **3^e of 4^e auto**. Het gaat in totaal om 54 motorvoertuigen (bron: onderzoek gemeente Waterland). Deze voertuigen komen niet in aanmerking voor een parkeerontheffing en moeten tijdens de venstertijd buiten het gereguleerd gebied worden geparkeerd. Voor de aanwezigheid op de verschillende momenten is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in CROW-publicatie (Parkeerkencijfers 2024). Dit betekent dat op een werkdagochtend en werkdagmiddag $60\% * 54 = 32$ auto's buiten de parkeerschijfzone staan geparkeerd. Op de zaterdag zijn dit er $75\% * 54 = 41$ auto's. Ook deze groep zal zo dicht mogelijk bij de binnenstad gaan parkeren.

Onderstaand geeft de toekomstige restcapaciteit op de parkeerlocaties in de schil weer. Hieruit blijkt dat de beschikbare parkeercapaciteit voor bezoek rondom de binnenstad na invoering van de parkeerschijfzone beperkt zal zijn.

	Restcapaciteit beschikbaar (zie tabel 4)	Overloop bewoners 3 ^e en 4 ^e auto	Overloop werknemers zonder ontheffing	Resterende parkeercapaciteit	Parkeerdruk schilgebied
Do 07:00-08:00 uur	148	54	0	94	62%
Do 08:00-10:00 uur	95	32	33	30	88%
Do 10:00-12:00 uur	84	32	48	4	98%
Do 12:00-14:00 uur	76	32	48	-4	102%
Do 14:00-16:00 uur	44	32	48	-36	115%
Do 16:00-18:00 uur	87	32	40	15	94%
Za 07:00-08:00 uur	183	54	0	129	48%
Za 08:00-10:00 uur	152	41	3	108	56%
Za 10:00-12:00 uur	130	41	12	77	68%
Za 12:00-14:00 uur	148	41	12	95	61%
Za 14:00-16:00 uur	151	41	12	98	60%
Za 16:00-18:00 uur	169	41	10	118	52%

Tabel 5 Toekomstige restcapaciteit parkeerlocaties schil Monnickendam

Er wordt voor gebieden met veel kortparkeerders en een versnipperd parkeeraanbod doorgaans een grens van 85% parkeerdruk aangehouden als acceptabel. Boven dit percentage neemt de kans op zoekverkeer namelijk toe. Voor woongebieden (dag en nacht) wordt in het algemeen een grenswaarde van 90% gehanteerd.

Uit tabel 5 blijkt dat doordeweeks de gemiddelde parkeerdruk op de grotere parkeerlocaties -na toevoeging van werknemers en +3^e auto's vanuit de binnenstad- vanaf 08:00 uur boven de 85% uitkomt. En dat de volledig parkeercapaciteit vanaf 12:00 uur bezet zal zijn. *Er is op de donderdag na 12:00 uur op de parkeervoorzieningen in de schil dus geen ruimte meer voor bezoekers van de binnenstad die langer dan 2-uur willen parkeren. Dit is anders op de zaterdag. Er is dan in principe voldoende, gratis parkeergelegenheid in de schil voor bezoekers van de binnenstad.*

Onze verwachting is dat werknemers en bewoners bij voorkeur eerst op het Bolwerk zullen parkeren en daarna op de Nieuwpoortlaan (vrije parkeerplaatsen zijn immers te zien vanaf de afrit N247). Als deze locaties vol staan, dan is de volgende logische parkeerlocatie het parkeerterrein Pierebaan Busstation. Het is lastig in te schatten in hoeverre ook op de Bernhardlaan zal worden geparkeerd. Dit komt doordat de loopafstand vanaf bijvoorbeeld de parkeerplaatsen aan de Marijkestraat langer is dan vanaf het parkeerterrein, en omdat het haaksparkerterrein op een doorgaande weg betreft. Een nieuw parkeeronderzoek na invoering van de parkeerschijfzone moeten uitwijzen of en hoeveel de parkeerdruk op de Bernhardlaan overdag toeneemt door parkeerregulering in de binnenstad (zie paragraaf 5.3).

Voor het parkeerterrein bij het gemeentehuis geldt dat enerzijds niet gewenst is dat hier veel door binnenstadbezoekers wordt geparkeerd en anderzijds de locatie ook het minst aantrekkelijk is (aanrijroute en looproute binnenstad). Deze locatie moet ook beschikbaar blijven voor bezoekers van het gemeentehuis en de sportschool.

Onze verwachting is tenslotte dat op doordeweekse dagen een deel van de parkeerders 's morgens direct gaat uitwijken naar de woonstraten ten zuiden van de Bernhardlaan. Hierbij valt te denken aan de Wilheminalaan, Swaensborch, De Werf, Graaf Willemlaan en Hermanus Reyntjeslaan. Deze straten zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek, waardoor niet aan te geven is of daar voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is (zie paragraaf 5.3 voor advies ten aanzien van nieuw parkeeronderzoek).

5 Conclusie

5.1 Samenvatting parkeeronderzoek

Op 30 juni 2025 is een parkeerschijfzone in de binnenstad van Monnickendam ingevoerd. Deze vorm van parkeerregulering betekent dat bezoekers van de binnenstad die langer dan de toegestane tijd (>2 uur) willen parkeren, naar een alternatieve locatie moeten uitwijken.

In de ontwikkeling Galgeriet is de bouw van een parkeervoorziening voor bezoekers van de binnenstad voorzien. Hierbij is altijd uitgegaan van 100 betaalde parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad. Inmiddels wordt in de plannen uitgegaan van een gecombineerde parkeervoorziening met een parkeercapaciteit van 109 parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers van de supermarkt en bezoekers van de binnenstad. De vraag aan Haskoning is of dit nieuw uitgangspunt aansluit bij de parkeersituatie zoals die voor de invoering van de parkeerschijfzone in de zomer van 2025 gold.

Om deze vraag is beantwoord is gebruik gemaakt van een in november 2024 door onderzoeksbureau Trajan uitgevoerd parkeeronderzoek. Hierbij is niet alleen naar het aantal geparkeerde voertuigen gekeken, maar zijn ook de kentekens genoteerd. Hierdoor is het mogelijk om onderscheid te maken tussen verschillende doelgroepen. Er zijn geen actuele gegevens beschikbaar over de situatie na invoering van de parkeerschijfzone.

In voorliggende rapportage is onderscheid gemaakt tussen vier verschillende soorten parkeerders:

- Het grootste deel van de **bewoners** zal met een ontheffing in de binnenstad blijven parkeren. Er zijn 54 (3^e en 4^e) auto's van binnenstadbewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeeronthefing - deze auto's zullen aan de rand van het gereguleerd gebied worden geparkeerd.
- **Werknemers** die niet in aanmerking komen voor een ontheffing voor de parkeerschijfzone zullen aan de rand van het gereguleerd gebied parkeren. Woonwerk-verkeer geeft immers doorgaans de voorkeur aan gratis parkeren en de parkeergarage is -omdat ze niet in aanmerking komen voor een abonnement- daarom geen serieuze optie.
- Het grootste deel van de **kortparkerende bezoekers** die minder dan 2-uur in de binnenstad parkeren zal met een parkeerschijf in de binnenstad parkeren. We verwachten dat deze groep er niet voor zal kiezen om tegen betaling in de parkeergarage te gaan parkeren als ze ook gratis op straat kunnen parkeren. Ook omdat de parkeerdruk in de parkeerschijfzone hoogst waarschijnlijk flink zal dalen, waardoor kortparkerders makkelijker een vrije parkeerplaats kunnen vinden.
- De resterende groep betreft **langparkerende bezoekers** die langer dan 2 uur maar niet de hele werkdag staan geparkeerd. Deze groep betreft bezoekers van de binnenstad voor wie parkeren in de parkeergarage Galgeriet in potentie interessant is. Uit het parkeeronderzoek in november 2024 blijkt dat dit op een doordeweekse dag maximaal 77 motorvoertuigen betreft en op de zaterdagmiddag maximaal 103 motorvoertuigen.

5.2 Conclusie parkeercapaciteit parkeergarage

Onze analyse resulteert in de volgende drie conclusies:

1. Als bewoners (>3^e auto's) en werknemers zonder ontheffing in de schil rondom de parkeerschijfzone gaan parkeren, dan komt de parkeerdruk op de grotere parkeerlocaties buiten het gereguleerd gebied doordeweeks vanaf 08:00 uur boven de 85% uit en vanaf 12:00 uur zijn alle parkeerplaatsen op de parkeerterreinen en de Bernhardlaan bezet (parkeerdruk >100%).
2. De berekende, toekomstige parkeerdruk op de alternatieve parkeerlocaties rondom de binnenstad toont aan dat op een doordeweekse dag in de schil in principe geen parkeercapaciteit meer beschikbaar is voor bezoekers van de binnenstad die langer dan 2-uur willen parkeren. Deze groep kan ook niet in de parkeerschijfzone terecht en is dus aangewezen op de parkeergarage (of de resterende parkeercapaciteit in woonstraten in de schil). Hiervoor zijn op een doordeweekse dag maximaal 77 parkeerplaatsen nodig.
3. De situatie op de zaterdag is anders. Er is dan in principe voldoende, gratis parkeergelegenheid in de schil voor bezoekers van de binnenstad. In tegenstelling tot de doordeweekse dag is voor de parkeergarage op Galgeriet op zaterdag geen noodzaak om rekening te houden met de parkeervraag van binnenstadbezoekers.

Gebruik parkeergarage Galgeriet (zie ook rapportage Goudappel september 2025).

De nieuw te bouwen parkeergarage op het Galgenriet is gedimensioneerd op de drukte van zaterdagmiddag, aangezien de supermarkt dan de meeste bezoekers trekt. Uit het voorliggend parkeeronderzoek blijkt dat echter bezoekers van de binnenstad op de zaterdag ook gratis in de omliggende gebieden kunnen parkeren. Het risico bestaat hiermee dat het deel van de parkeergarage dat speciaal voor bezoekers wordt gerealiseerd op zaterdag (deels) leegstaat. In de plannen voor Galgeriet wordt daarom niet langer uitgegaan van losse parkeervoorzieningen voor enerzijds bezoekers van de supermarkt / commerciële ruimtes in deelfase 2 en anderzijds bezoekers van de binnenstad, maar van een gecombineerde parkeervoorziening met een parkeercapaciteit van 109 parkeerplaatsen. Goudappel heeft in september 2025 een parkeerbalans voor de ontwikkeling Galgeriet opgesteld (kenmerk 021082.20250528.R1.02). Dit leidt tot de volgende conclusies voor wat betreft het gebruik van de parkeergarage:

- *Goudappel komt in haar parkeerbalans voor een doordeweekse ochtend uit op een parkeerbezetting van afgerond 46 parkeerplaatsen door personeel en bezoekers van de supermarkt en de commerciële functies fase 2. Uit de parkeertelling blijkt dat de maximale behoefte vanuit de binnenstad op een doordeweekse dag 's morgens 55 parkeerplaatsen is. Hiermee is er op een doordeweekse ochtend voldoende ruimte in de parkeergarage: 109-46-55 = overschot 8 parkeerplaatsen).*
- *Goudappel komt in haar parkeerbalans voor een doordeweekse middag uit op een behoefte van afgerond 59 parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de supermarkt en de commerciële functies fase 2. De verwachting van de ontwikkelaar is dat de meeste bezoekers van de supermarkt 's middags na het werk komen, dus na 16:00 uur. Uit ons onderzoek blijkt dat de maximale behoefte vanuit de binnenstad 's middags 77 parkeerplaatsen is. Vanaf 16uur daalt dit naar 55 parkeerplaatsen. Ook hiermee is er voldoende ruimte in de parkeergarage: 109-59-55 = klein tekort van 5 parkeerplaatsen. Dit betekent dat bezoekers van de supermarkt / commerciële functies 's middags gebruik moeten maken van de op Galgeriet aanwezig parkeerplaatsen op maaiveld (zie paragraaf 2.1) of in de parkeerschijfzone op Het Prooyen moet parkeren.*
- *Het beeld is anders op de zaterdag. Er is dan in principe voldoende, gratis parkeergelegenheid in de schil voor bezoekers van de binnenstad. Het onzeker of bezoekers van de binnenstad gebruik maken*

van de parkeergarage of dat ze (zoals verwacht) kiezen voor gratis parkeren op een van de alternatieve parkeervoorzieningen in de schil. Er is hiermee geen potentieel conflict in de parkeergarage tussen bezoekers van de supermarkt en bezoekers van de binnenstad.

5.3 Advies monitoring

In deze rapportage is uitgegaan van verwacht gedrag van verschillende doelgroepen, op basis van de in hoofdstuk 2 beschreven uitgangspunten. Uiteraard kan het daadwerkelijke gedrag afwijken.

Wij adviseren daarom om in het najaar van 2025 -als de parkeerschijfzone een paar maanden van kracht is, mensen terug zijn van vakanties en tijd hebben gehad om te wennen aan de nieuwe situatie- een nieuw parkeeronderzoek uit te voeren. Dit onderzoek moet antwoord geven op de volgende vragen:

- Hoeveel ontheffinghouders (bewoners en werknemers) staan in de binnenstad geparkeerd?
- Hoeveel bezoekers staan in de binnenstad met een parkeerschijf geparkeerd?
- Hoeveel 'auto's van binnenstadbewoners staan op het Bolwerk?
- Wat is het effect van de parkeerschijfzone op de bezetting van de parkeerterreinen en de woonstraten in de schil?

Het parkeeronderzoek moet kortom aantonen in hoeverre in de schil een substantieel hogere parkeerdruk te zien is en door welke doelgroep dit wordt veroorzaakt. Omdat we op de donderdag een hoge parkeerdruk zien, adviseren we om ook op een andere doordeweekse dag tellingen uit te voeren (bijvoorbeeld de dinsdag). Dit om te analyseren of donderdag representatief is voor andere doordeweekse dagen.

We adviseren om het onderzoeksgebied uit te breiden met de woonstraten ten zuiden van de Bernhardlaan om te kunnen bepalen of hier restcapaciteit beschikbaar is (zie paragraaf 4.2). Tevens adviseren we om het onderzoek elk uur in plaats van elke twee uur uit te voeren en de eerste ronde voor 07:00 uur plaats te laten vinden (zie paragraaf 3.2) zodat een meer betrouwbaar beeld van de doelgroepen te maken is.

Een nieuw parkeeronderzoek in najaar van 2025 kan de conclusies in deze rapportage bevestigen, maar kan ook aanleiding geven om het benodigde aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage voor bezoekers van de binnenstad naar beneden of naar boven bij te stellen.

5.4 Aandachtspunten

Bij bovenstaande conclusie en aanbeveling geven wij de volgende aandachtspunten mee:

- Op maandag 7 april 2025 is betaald parkeren ingevoerd in een deel van Amsterdam Noord. Dit betreft de wijken Tuindorp-Nieuwendam, Nieuwendammerdijk, Waterlandpleinbuurt, Schellingwoude en op het Cornelis Douwesterrein. Vanaf 17 november 2025 geldt betaald parkeren in de wijken Banne Buiksloot, Kadoelen/Twiske en Tuindorp Oostzaan. Op dat moment is overal in Amsterdam Noord betaald parkeren van kracht. Invoering van betaald parkeren in Amsterdam Noord betekent dat mogelijk meer mensen de auto langs de N247 zullen parkeren en het laatste stuk met de bus verder gaan reizen. Het aantal 'busparkeerders' in Monnickendam kan hierdoor toenemen. Mede omdat de huidige bushalte op de N247 bij de herinrichting van het kruispunt met de Bernhardlaan wordt verplaatst en dichterbij het parkeerterrein Bolwerk komt te liggen. Als er meer 'busparkeerders' komen, neemt de parkeerdruk verder toe en is er uiteraard minder parkeercapaciteit voor de overige doelgroepen beschikbaar. We adviseren om voor de zomer van 2025 het effect van de invoering van betaald parkeren in Amsterdam noord te analyseren (wordt er inderdaad meer geparkeerd bij de bushaltes?) en het effect van de

parkeerschijfzone in het najaar van 2025 te onderzoeken. Dit zodat het effect van beide parkeerregimes onafhankelijk van elkaar kan worden bepaald.

- De mate waarin parkeerders bereikbaar zullen zijn om gebruik te maken van de parkeergarage is afhankelijk van onder andere de bekendheid. Dit betekent dat op de Bernhardlaan (vanaf N247), de Waterlandse Zeedijk (N518 vanaf Marken) en de kruising Zuideinde-Galgeriet duidelijke verwijzing moet komen naar de parkeergarage. Dit wordt bij voorkeur aangegeven met 'Parkeren Bezoekers Binnenstad'. Het parkeerverwijssysteem worden als onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid nader uitgewerkt.
- De combinatie van een 'aantrekkelijk' parkeertarief, goede parkeerverwijzing, een korte loopafstand naar de bestemming en het ontbreken van gratis alternatieven is essentieel voor gebruik van de parkeergarage door bezoekers van de binnenstad. De hoogte van de parkeertarieven voor bezoekers van de binnenstad is nog niet bekend. Wel is duidelijk dat automobilisten die in de parkeergarage voor de commerciële functies parkeren commerciële parkeertarieven gaan betalen. Als dit tarief voorkomt dat bezoekers van de binnenstad hier parkeren en prijsdifferentiatie is gewenst (voor bezoekers van de binnenstad een lager parkeertarief dan voor bijvoorbeeld bezoekers van de supermarkt op Galgeriet), dan moet er een systeem komen waarmee parkeerders kunnen aantonen dat ze ook daadwerkelijk bezoekers van de binnenstad zijn.