

## BEANTWOORDING RAADSVRAGEN

**Nummer** : 118-135  
**Onderwerp** : Voortgangsrapportage uitwerking parkeerschijfzone  
**Portefeuillehouder** : Harm Scheepstra  
**Datum** : 18 september 2024

---

*Vragen van de fractie van JOUW Waterland aan het college van burgemeester en wethouders (ingezonden op 13 september 2024) en beantwoording daarvan door het college van burgemeester en wethouders in cursief.*

Allereerst wil ik het college bedanken voor de gedachtegang dat er eerst gewerkt gaat worden aan de parkeervakken en aanduiding die de veiligheid bevorderen. Fractie JW ziet dat als eerste noodzaak om beter inzage te krijgen in het parkeerprobleem.

De vraag is wel: is er een parkeerprobleem? Als we de stukken van de wethouder moeten geloven wel. Er stond in RID 118-104 (d.d. 28 maart 2024) dat er 890 huishoudens zijn, met 965 auto's en 922 beschikbare parkeerplaatsen. De eerste financiële begroting was gebaseerd op 1011 parkeervergunningen en in de herziene financiële toelichting zijn dat er opeens 1091. Het lijkt erop alsof de wethouder met het verhogen van het aantal beschikbare auto's een sluitende begroting wil aanleveren.

### **Vraag 1**

Kan het college de stijging van het aantal auto's nader toelichten?

### **Antwoord 1**

*Het aantal te verlenen ontheffingen (niet het aantal auto's) valt in het laatste voorstel hoger uit, omdat bij nader inzien de verwachting is dat meer werknemers (200 i.p.v. 120) een ontheffing aanvragen.*

### **Vraag 2**

Wat zijn de gevolgen van minder auto's dus minder inkomsten?

### **Antwoord 2**

*Wat de gevolgen zijn van minder of meer verleende ontheffingen moet blijken uit de monitoring die 6 maanden na de inwerkingtreding van de parkeerschijfzone gaat plaatsvinden. Het effect hiervan op de financiën en de kostendekkendheid van de parkeerschijfzone wordt dan in samenhang met andere inkomsten/uitgaven gezien.*

### **Vraag 3**

In RID 118-104 wordt er gesproken over 922 parkeerplaatsen met een bezettingsgraad van 85,2%. Dat betekent dat er nog altijd 135 parkeerplaatsen gemiddeld beschikbaar zijn. Klopt de telling van auto's tussen de 965 en 1091 wel?

### **Antwoord 3**

*Er is een verschil tussen de hierboven genoemde 965 en 1091. Het aantal van 965 betreft de bij het RDW geregistreerd aantal auto's in de binnenstad van Monnickendam. Het aantal van 1091 is een optelsom van het (naar verwachting) aantal te verlenen ontheffingen (891 inwonersontheffingen + 200 werknemersontheffingen = 1091 ontheffingen in totaal). De 965 geeft een aantal auto's aan en de 1091 geeft het aantal ontheffingen aan. Het verschil komt voort uit het feit dat er meer ontheffingen verleend kunnen worden dan dat er auto's/parkeerplaatsen zijn, zie antwoord 8 voor meer informatie.*

### **Vraag 4**

Dan terug naar het laatste bericht. Mooi dat het college de kosten per ontheffing wil verlagen. Normaliter zou dat moeten betekenen dat de inkomsten verminderen, maar als je dan het aantal auto's verhoogt krijg je nog altijd een dekkende begroting.

Wat wordt er bedoeld met de werknemersheffing? Is dat een auto van werknemers van een van de bedrijven in het centrum die hun auto overdag parkeren in het centrum? Of is dat een auto van een werknemer met auto van de zaak die in het centrum woont?

### **Antwoord 4**

*De werknemersontheffing is een ontheffing van de parkeerdurbeperking van 2 uur (parkeerschijfzone) en wordt verleend aan een werknemer werkzaam voor een bedrijf gevestigd in de binnenstad van Monnickendam (binnen het gebied van gereguleerd parkeren).*

### **Vraag 5**

In de eerste financiële begroting was er sprake van 120 werknemersontheffingen en in de tweede van 200 werknemersontheffingen. Uitgaande van doelstelling 1 ontheffing per 2 FTE's. Dit zou betekenen dat er 400 werknemers werkzaam zijn in het centrum. Dan rekenen we Leguit, Roos en Hakvoort niet meen omdat die parkeerplekken op eigen terrein hebben rijst de vraag: waar komen de 200 werknemersontheffingen vandaan?

### **Antwoord 5**

*Allereerst is de verwachting dat niet alle werknemers van Hakvoort en Leguit & Roos volledig op eigen terrein kunnen parkeren. Daarom zullen deze werknemers wel degelijk (gedeeltelijk) aanspraak maken op de werknemersontheffing-regeling. Het maximaal aantal ontheffingen dat aangevraagd kan worden is bijvoorbeeld:*

- 1 ontheffing bij bedrijven met 1 tot en met 2 fte
- 2 ontheffingen bij bedrijven met 3 tot en met 4 fte
- 3 ontheffingen bij bedrijven met 5 tot en met 6 fte
- Daarna 1 extra ontheffing per 2 fte

*Bij 1 fte kan dus een ontheffing worden verkregen. Vanuit een inventarisatie verwachten we bij o.a. Hakvoort, Hoekstra & Van Eck en Van Verre Reizen in totaal circa 110 fte, wat resulteert in 55 ontheffingen. Bij de overige (kleinere) ondernemingen zoals bijvoorbeeld cafés, restaurants, administratiekantoren, de sportschool en OBS de Binnendijk verwachten we in totaal circa 145 fte met 145 ontheffingen. Dit resulteert in een totaal van 200 werknemersontheffingen. Het aantal geregistreerde bedrijfsvestigingen in de binnenstad van Monnickendam betreft overigens circa 400. Hoe dit zich gaat vertalen naar aantallen werknemersontheffingen moet blijken uit monitoring.*

**Vraag 6**

Ik wil dan toch even de aandacht vestigen op een nog niet benoemde ondernemer. In het centrum is een garagebedrijf gevestigd een prima bedrijf, waar ik zelf mijn auto's in onderhoud geef en dan breng ik ze in de ochtend voor werktijd en haal ze laat in middag of de volgende morgen weer op. Maar dat zijn net alleen auto's van eigenaren die in het centrum wonen.

Waar past deze ondernemer in het plaatje en hoe kan hij functioneren als hij de auto's niet in het centrum mag parkeren?

**Antwoord 6**

*Dit kan in overleg met de betreffende ondernemer nader worden uitgewerkt. Zoals in de nota van beantwoording 'Parkeerbeleid binnenstad Monnickendam (118-105)' aangegeven kan het college, als dringende omstandigheden daartoe aanleiding geven en indien noodzakelijk en goed gemotiveerd, afwijken van de standaardregel en anders beslissen. Een illustratie hiervan is bijvoorbeeld een autoreparatiebedrijf.*

**Vraag 7**

Het plan heeft wat betreft de fractie JW geen haalbaarheid. Op werkdagen is er een overschot aan parkeerplaatsen omdat de mensen naar hun werk zijn. 's Avonds is er een tekort als iedereen thuis is. Dan hebben we volgens de laatste cijfers 1091 auto's voor 922 parkeerplaatsen.

In eerste instantie was de gedachte dat inwoners van het centrum om kosten te besparen buiten het centrum gaan parkeren. Als dat doel wordt bereikt klopt de financiële onderbouwing niet meer. Welke dekking gaat het college hier voor bieden?

**Antwoord 7**

*Zoals eerder aangegeven betreft het aantal van 1091 het (naar verwachting) aantal te verlenen ontheffingen, niet het aantal auto's.*

*Hoe de inwoners zich na invoering van de parkeerschijfzone gaan gedragen, moet blijken uit monitoring. Het effect van minder of meer verleende ontheffingen op de financiën en kostendekkendheid van de parkeerschijfzone wordt dan in samenhang met andere inkomsten/uitgaven gezien.*

**Vraag 8**

Uit alle informatie die het college heeft verschaft blijkt dat we het centrum niet gaan ontlasten, want er wordt rekening gehouden met 1091 ontheffingen voor 922 parkeerplaatsen. Als dat al gebeurt krijgen we een financieel tekort.

Er is met deze opzet geen winst/voordeel te halen, waarom toch doorzetten als de eigen cijfers dit tegenspreken?

**Antwoord 8**

*Het aantal van 1091 betreft een optelsom van het (naar verwachting) aantal te verlenen ontheffingen aan inwoners (891 stuks) en werknemers (200 stuks). Omdat inwoners (avond/nacht) en werknemers (overdag) niet gelijktijdig aanwezig zijn, kunnen meer ontheffingen worden verleend dan dat er parkeerplaatsen zijn. Met de invoering van een parkeerschijfzone wordt lang parkeren door bezoekers en werknemers zonder ontheffing in het centrum beperkt, waardoor de binnenstad wel degelijk ontlast zal worden.*

**Vraag 9**

De inwoners krijgen als het college zijn zin krijgt te maken met enorme lastenverhoging en dan wil deze wethouder ze nog eens extra laten betalen voor een recht dat ze al hebben of hadden en het geen voordeel oplevert.

Kan het college deze ongelijkheid voor inwoners van het centrum wel verantwoorden omdat er sprake is van ongelijke behandeling van centrumbewoners ten opzichte van andere bewoners?

**Antwoord 9**

*Dat parkeren in de binnenstad van Monnickendam grotendeels ongereguleerd is, betekent niet dat parkeren 'een recht' of 'verworvenheid' is. De omstandigheden in de binnenstad van Monnickendam zijn vaak anders dan de omstandigheden in de wijken rondom de binnenstad, daarom gaat een 'ongelijke behandeling' in dezen niet op. Bovendien komt het voornemen om in de binnenstad van Monnickendam parkeerbeleid in te voeren voort uit het bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar houden van het centrum. Deze beleidsdoelen staan in de ogen van het college in verhouding tot de in te zetten middelen, zoals een ontheffing voor een parkeerschijfzone. Een inwoner van het centrum wordt overigens niet verplicht om een ontheffing voor de parkeerschijfzone af te nemen, deze kan er ook voor kiezen de auto buiten gereguleerd gebied te parkeren.*

**Vraag 10**

Het risico van financieel nadeel is groter dan het voordeel, omdat er geen parkeerplaatsen bijkomen. We gaan ruim € 200.000,00 financieel risico nemen en er is geld beschikbaar gesteld voor de uitwerking van parkeerbeleid.

Waarom niet afzien van dit plan totdat het Galgeriet gebouwd is? Dan zal er toch sprake zijn van betaald parkeren op de vrije ondergrondse parkeerplaatsen en dan is een ontheffingsregeling wel verklaarbaar en levert het voordelen op.

**Antwoord 10**

*In de binnenstad van Monnickendam is de parkeerdruk nu hoog, er doet zich nu veel zoekverkeer voor, en staat de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk. Het is daarom niet opportuun om de invoering van parkeerbeleid uit te stellen totdat het Galgeriet gebouwd is.*