RAADSPLEIN 26 JUNI 2025			
Betaald parkeren			
ID	**Datum vraag**	**Fractie(s)**	**Vraag en antwoord**
1509	05-06-2025	CDA	In 2019 hebben we het huidige parkeerbeleid ingevoerd met de half uur zone vanaf Pearle tot de dril brug op de Edammerweg, het voorstel is nu om de hele Edammerweg en een deel van de oude kom Volendam hierop aan te passen. Volgens de wet werd destijds aangegeven dat we geen vergunningen konden afgeven aan bewoners om te parkeren in die zone, bij deze huidige zone wonen eigenlijk bijna geen mensen, zijn allemaal winkels. Vraag: Graag willen we weten of deze wetgeving niet in de weg gaat zitten hieromtrent? Met name omdat er momenteel we veel bewoners vergunningen zijn afgegeven. Antwoord: In 2012 is in Volendam, ter hoogte van verschillende winkels, parkeerschijfzone K van een half uur ingesteld. Dit is destijds besloten om parkeerplaatsen te reserveren voor berzoekers van winkels. In het verkeersbesluit was destijds het volgende opgenomen: - dat er ten behoeve van winkelend publiek behoefte bestaat op korte afstand van de winkels kort te kunnen parkeren; - dat door het instellen van parkeerschijf-zones nabij de winkels alwaar met gebruikmaking van een parkeerschijf maximaal een half uur mag worden geparkeerd, hieraan tegemoet kan worden gekomen; - dat daarom is besloten parkeerschijf-zone K in te stellen, omvattende 14 parkeerplaatsen in de Stationstraat/op het Europaplein, 13 parkeerplaatsen op de Edammerweg en 7 parkeerplaatsen in de omgeving van de Havenstraat/Dril, zoals aangeduid op de bij dit besluit behorende tekening, alwaar met

			gebruikmaking van een parkeerschijf maximaal een half uur mag worden geparkeerd en waarvoor geen ontheffingen ten behoeve van lang parkeren worden verleend; Er was destijds geen wettelijke beperking om ontheffingen voor deze parkeerschijfzone te verlenen, maar het was een keus van de gemeente Edam-Volendam om het niet te doen voor het winkelend publiek. Er zijn dan ook geen wettelijke beperkingen om in het centrum van Edam en de oude kom van Volendam een parkeerschijfzone van een half uur in te stellen, waarbij de bewoners een ontheffing kunnen krijgen.
1508	05-06-2025	Volendam|80	De onderstaande vragen zien met name op variant 2 van het voorstel. Vraag 1. Wat is het (juridische) verschil tussen een parkeerontheffing en een parkeervergunning? Antwoord 1: Een parkeerontheffing geeft de mogelijkheid om te parkeren waar het normaal gesproken verboden is, zoals in een parkeerschijfzone. Het is een uitzondering op een algemene regel en wordt in individuele gevallen verleend. Een parkeervergunning geeft toestemming om op een bepaalde locatie of in een bepaald gebied te parkeren, bijvoorbeeld in een bewonerszone of bij betaald parkeren. Het geeft je een recht om te parkeren, maar niet per definitie de garantie op een parkeerplaats. Vraag 2. Spreken we bij variant 2 over parkeerbelasting, een parkeerontheffing of een parkeervergunning als het gaat om de betaald parkeerterreinen? Antwoord 2:

			Het betaald parkeren op de parkeerterreinen is een parkeerbelasting. Voor het tegen een lager tarief of gratis parkeren op de parkeerterreinen waar betaald parkeren van kracht is, kan een parkeervergunning worden afgegeven. Vraag 3. Is het toegestaan om te werken met parkeerontheffingen als het gaat om betaald parkeerterreinen in plaats van parkeervergunningen en zo ja, op welke basis? Antwoord 3: Voor het tegen een lager tarief of gratis parkeren op de parkeerterreinen met betaald parkeren dient een vergunning op betaald parkeren verleent te worden, ook wel een bewonersvergunning of parkeervergunning genoemd, De Wegverkeerswet legt de juridische basis voor de regels rondom stilstaan en parkeren, inclusief de mogelijkheden om parkeren te verbieden of te reguleren met behulp van verkeersborden. Gemeenten kunnen in de verordeningen en uitwerkingsbesluiten deze regels uitbreiden en aanpassen om parkeren in specifieke gebieden te reguleren. In het voorstel is opgenomen dat ‘nog juridisch wordt uitgezocht’ of het mogelijk is om zonder parkeervergunning te zorgen dat bewoners van gemeente Edam-Volendam ‘1,5 uur gratis’ kunnen parkeren. Voorts staat ook in het voorstel dat er organisatorisch en qua personeel geen rekening is gehouden met het verlenen van 15.000-20.000 vergunningen. Hierover hebben wij de volgende vragen: Vraag 4a: Wanneer ontvangen wij de uitkomsten van dit juridische onderzoek? Antwoord 4a:

			We verwachten voor de raadsbehandeling van 26 juni 2025 de uitkomst van het juridisch onderzoek te hebben. Vraag 4b: Is het college het met Volendam|80 eens dat het onwenselijk is om zonder te weten of, en zo ja hoe, geborgd kan worden dat eigen inwoners niet hoeven te betalen voor de eerste 1,5 uur parkeren, dit besluit vast te stellen? Antwoord 4b: Middels een parkeervergunning kan geregeld worden dat inwoners van de gemeente Edam-Volendam de eerste 1,5 uur gratis kunnen parkeren. Inwoners van de gemeente dienen deze dan digitaal aan te vragen. Er wordt dan vervolgens een digitale vergunning verstrekt en in het parkeercontrole systeem vervolgens verwerkt. Er wordt nu juridisch onderzocht of de gemeente de mogelijkheid heeft om geregistreerde kentekens in de gemeente Edam-Volendam zonder parkeervergunning de eerste 1,5 uur gratis te kunnen laten parkeren. Vraag 4c: Hoe rechtvaardigt het college het invoeren van een systeem met 15.000 tot 20.000 inwoners met vrijstelling van betaling, zonder inzicht in de uitvoeringslasten en kosten voor handhaving, bezwaar en technische ondersteuning? Antwoord 4c: Wanneer inwoners van de gemeente Edam-Volendam een digitale vergunning aan moeten vragen om de eerste 1,5 uur gratis te kunnen parkeren bij betaald parkeren heeft dit geen financiële gevolgen inzake handhaving. De digitale vergunning kan gekoppeld worden aan het handhavingsysteem, zodat bekend is wie er een vergunning heeft. Dit gebeurd in nagenoeg alle gemeenten waar betaald parkeren van kracht is. Het

			digitaal aanvragen van een parkeervergunning is nu ook al mogelijk via de site van de gemeente. Het digitaal verstrekken van deze vergunning zal alleen nog mogelijk gemaakt moeten worden. In de huidige situatie verstrekken we namelijk alleen papieren vergunningen. Wanneer de gemeenteraad besluit betaald parkeren in te voeren waarbij de inwoners van de gemeente de eerste 1,5 uur gratis kunnen parkeren zal de parkeerverordening en verschillende aanwijsbesluiten aangepast moeten worden en zullen er verkeersbesluiten genomen moeten worden. Tegen deze besluiten kan men bezwaar en beroep indienen. Dat is in elke variant aan de orde en is niet alleen aan de orde bij het wel of niet verlenen van parkeervergunningen om de eerste 1,5 uur gratis te kunnen parkeren. De eenmalige extra kosten zitten in het controleren van de digitale vergunningaanvragen. Dit zal het eerste half jaar vrij intensief zijn, waarbij mogelijk extra ondersteuning noodzakelijk is. Een grove inschatting is dat dit 1 fte voor een half jaar is. Dat is ongeveer € 40.000,-. Vraag 4d: Is het college het met Volendam|80 eens dat wij zonder te weten wat de kosten zijn voor het verlenen van al deze vergunningen een ‘open einde regeling’ vaststellen en dit onwenselijk is? Waarom wel/niet? Antwoord 4d: In het antwoord op vraag 4c is aangegeven dat er een grove inschatting is gemaakt dat het verstrekken van digitale parkeervergunningen voor betaald parkeren eenmalig ongeveer € 40.000,- bedraagt. Het uitgangspunt hierbij is dat deze parkeervergunningen gratis vertrekt worden en jaarlijks gratis verlengt worden en er dus geen kosten aan verbonden zijn voor de inwoners. Het wordt dus geen open einde regeling. Vraag 4e: Wat voor een systeem had het college voor ogen om de eigen inwoners te ontzien, zonder parkeervergunning (bijv. registratie kentekens en invoering in betaalautomaat of via belparkeren)?

			Antwoord 4e: Met de mogelijke leverancier van de parkeerautomaten is bekeken wat de mogelijkheden zijn. Het is mogelijk om aan het parkeersysteem een digitale lijst te koppelen van de kentekens die de eerste 1,5 uur gratis mogen parkeren. Wanneer een kenteken dat op de digitale lijst staat ingevoerd wordt op de parkeerautomaat dan is de eerste 1,5 uur gratis. De mogelijkheid van de eerste 1,5 uur gratis kan alleen geregeld worden bij een parkeerautomaat. Dit is niet mogelijk wanneer het betalen en parkeertijd gereserveerd wordt via een parkeerApp. Vraag 4f: Wat voor systeem had het college voor ogen om de eigen inwoners te ontzien bij verlening van parkeervergunningen na 1,5 uur? Worden eigen inwoners dan geacht om alsnog naar de parkeerautomaat te lopen of worden de kosten na 1,5 uur verdisconteerd in de parkeervergunning? Hoe werkt dit? Antwoord 4f: Wanneer we parkeervergunningen gaan verlenen zijn het digitale parkeervergunningen. Deze digitale parkeervergunning wordt gekoppeld aan het handhavingsysteem, zodat bekend is wie er een parkeervergunning heeft en de eerste 1,5 uur gratis kan parkeren, ook als men 3 uur parkeertijd reserveert. Vraag 4g: Hoe handhaaf je 1,5 uur gratis parkeren voor eigen inwoners bij een parkeervergunning? Antwoord 4g: Zie antwoord vraag 4f. Vraag 5a.

			Welke doelgroepen moeten worden meegenomen bij de invoering van betaald parkeren? Antwoord 5a: Deze doelgroepen worden in het raadsvoorstel genoemd, en zijn: - bewoners - zorgverleners - gehandicapten - leveranciers - bouwwerkzaamheden - personeel - viskarren Vraag 5b: Hoe wordt omgegaan met gehandicapten? Krijgen zij een gratis vergunning voor (in Volendam) het P2 terrein? Antwoord 5b: Antwoord staat in raadsvoorstel. Vraag 5c: Wat zijn de regels / uitzonderingen voor mantelzorgers (iets anders dan zorgverleners) in betaald parkeer-gebieden? Antwoord 5c:

			Er worden in principe geen uitzonderingen gemaakt voor mantelzorgers. Het doel is dat inwoners uit de gemeente Edam-Volendam zoveel mogelijk lopend of op de fiets naar de oude kom van Volendam of het centrum van Edam gaan. Dus ook de mantelzorgers. Wanneer een mantelzorger onverhoopt met de auto komt en inwoners is van de gemeente Edam-Volendam kan hij/zij de eerste 1,5 uur gratis parkeren op de parkeerterreinen. Vraag 5d: Komt er een bezoekersregeling voor bezoekers van bewoners in deze betaald parkeer-gebieden? Antwoord 5d: Voor bezoekers geldt hetzelfde als voor mantelzorgers. We verwijzen dan ook naar het antwoord op vraag 5c. Vraag 5e: Hoe wordt omgegaan met bedrijven met meer dan één FTE en hun parkeerbehoefte? Antwoord 5e: In het raadsvoorstel wordt onder doelgroepen aangegeven dat wanneer een personeelslid verder dan 5 km. van het centrum van Edam of de oude kom van Volendam woont in aanmerking komt voor een parkeervergunning op parkeerterrein Singelweg of Parkeerterrein P2-Marinapark. Vraag 5f: Wordt er een aparte regeling getroffen voor vrijwilligers, zoals bij sportverenigingen? Antwoord 5f:

			Er wordt geen aparte regeling getroffen voor vrijwilligers, zoals bij sportverenigingen. Deze vrijwilligers komen vaak uit Edam of Volendam zelf en kunnen in het weekend op de fiets of lopend naar de verenigingen komen. Door de weeks kunnen ze vanaf 18.00 uur gratis parkeren bij de sportverenigingen en wanneer ze uit de gemeente Edam-Volendam komen kunnen ze vanaf 16.30 uur gratis parkeren, omdat ze de eerste 1,5 uur gratis kunnen parkeren. Vraag 5g: Hoe wordt rekening gehouden met de parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen in relatie tot de laadvisie (uitvoeringsplan elektrisch laden) van de gemeente? Antwoord 5g: Bij betaald parkeren betaal je voor het parkeren, ongeacht of je een elektrische auto hebt die aan het opladen is. Je betaalt dus ook voor het parkeren bij een laadpaal in een gebied met betaald parkeren. Vraag 5h: Hoe worden bouwbusjes of andere werkvoertuigen gefaciliteerd? Antwoord 5h: In de huidige situatie zijn er ook geen aparte regelingen voor bouwbussen. Bij het invoeren van betaald parkeren wordt er ook geen aparte regeling voor bouwbussen getroffen. Wel kan men voor de tweede auto voor de parkeerterreinen P2-Marinapark en Singelweg een parkeervergunning aanvragen. In de huidige situatie parkeert men daar ook al de tweede auto omdat er maar 1 ontheffing per huishouden wordt afgegeven. Viskarren kunnen een parkeervergunning aanvragen voor parkeerterrein P2-Marinapark omdat we op dat parkeerterrein nu ook al parkeerplaatsen reserveren voor viskarren. Vraag 5i:

			Hoe wordt de indeling van deelvergunninggebiedenvormgegeven? Antwoord 5i: In Edam komt 1 parkeerschijfzone, met daarnaast 2 parkeerterreinen met verschillende parkeertarieven. In Volendam komen 2 parkeerschijfzones. Een parkeerschijfzone van 1,5 uur in de omgeving Zuster Schoolstraat / Visserstraat en een parkeerschijfzone van een half uur in de rest van de oude kom van Volendam. De huidige parkeervergunning gebieden in de Spoorbuurt en achter het Zuideinde blijven bestaan. En tot slot zijn er 7 gebieden/parkeerterreinen met betaald parkeren, met verschillende parkeertarieven. Vraag 5j: Mogen alle inwoners van de gemeente Edam-Volendam in alle deelvergunninggebieden de eerste 1,5 uur gratis parkeren of slechts in één specifiek gebied (mits juridisch houdbaar)? Antwoord 5j: Inwoners van de gemeente Edam-Volendam mogen overal waar betaald parkeren wordt ingevoerd door de gemeente, de eerste 1,5 uur gratis parkeren. Vraag 6. Hoe wordt het economisch effect op bedrijven en hun klanten ingeschat (impactanalyse)? Antwoord 6: Er is geen aparte impactanalyse uitgevoerd. De verwachting is dat het invoeren van betaald parkeren geen nadelige gevolgen heeft voor ondernemers. Lokale bezoekers van de winkels kunnen namelijk de eerste 1,5 uur gratis parkeren, wat net zo lang is als bij de huidige parkeerschijfzone. In tegenstelling tot de huidige situatie, dat men na 1,5 uur weg moet omdat men niet langer mag parkeren in de parkeerschijfzone, kan men bij betaald parkeren, voor een redelijk tarief, langer parkeren en dus een langer bezoek brengen aan de

			middenstand van Edam en Volendam. Bezoekers van buiten de gemeente en toeristen moeten echter wel direct betalen. Uit de rapportage "Bezoekersstromen gemeente Edam-Volendam" komt echter naar voren dat bezoekers van buiten de gemeente graag een langere parkeerduur dan 1,5 uur willen hebben. Dit wordt gerealiseerd met betaald parkeren op de parkeerterreinen. Vraag 7. Waarom is geen enkele vorm van impactanalyse op de lokale middenstand of het toerisme opgenomen, terwijl dit een kernargument is voor en tegen invoering van betaald parkeren in toeristische centra? Antwoord 7: Zie antwoord vraag 6. Vraag 8a. Welke invloed heeft een maximale parkeerduur van 3 uur op de lokale economie? Antwoord 8a: De verwachting is dat een parkeerduur van 3 uur op de parkeerterreinen vlakbij het centrum, tegen een redelijk tarief goed is voor de lokale economie. De bezoekers kunnen langer verblijven dan in de huidige situatie met een parkeerschijfzone van 1,5 uur, maar het is wel wenselijk dat er op de parkeerterreinen in het centrum doorstroming blijft en bezoekers niet de hele dag parkeren. Wanneer men dat wil kan dat op de parkeerterreinen Singelweg, RKAV en P2-Marinapark. Afhankelijk van de gewenste verblijfsduur hebben bezoekers keus uit verschillende parkeerterreinen. Vraag 8b; Zullen toeristen en bezoekers korter blijven?

			Antwoord 8b: Zie antwoord op vraag 8a. Vraag 9. Heeft u een specifiekere planning van het beoogde uitvoeringstraject inclusief aanbestedingsprocedures? Antwoord 9: Wanneer de gemeenteraad in juni 2025 besluit om betaald parkeren in te voeren, conform het voorgestelde plan, zullen offertes opgevraagd worden voor het leveren en plaatsen van parkeerautomaten op de parkeerterreinen, de huur van een scanauto voor controle betaald parkeren en de programmatuur voor digitale handhaving betaald parkeren. Daarnaast zal de personele invulling geregeld worden middels interne procedure en indien noodzakelijk externe procedure. Verder zal de parkeerverordening, diverse aanwijsbesluiten, beleidsregels en verkeersbesluiten aangepast en opgesteld worden om ze tijdig aan het college van B&W en gemeenteraad aan te kunnen bieden, waarbij rekening wordt gehouden met de bezwaartermijnen. Vervolgens zal per direct met de communicatie gestart worden richting de inwoners van Edam-Volendam, bewoners en winkeliers oude kom Volendam en centrum Edam, winkeliers Julianaweg, Marinapark en verschillende doelgroepen, zoals zorgverleners en eigenaren viskarren. In deze communicatie wordt aangegeven wat de veranderingen zijn er welke mogelijkheden er zijn voor aanvragen van parkeervergunningen voor de verschillende doelgroepen. Alles zal gereed moeten zijn om voor de verschillende doelgroepen vanaf november 2025 de benodigde parkeervergunningen of -ontheffingen aan te kunnen vragen. November/december 2025 zal de bebording en

			belijning aangepast worden op de parkeerterreinen en in de woonstraten. Vanaf 1 januari 2026 kan dan betaald parkeren ingevoerd worden. Vraag 10. Wanneer wordt een parkeerdruk als "hoog genoeg" beschouwd om de invoering van betaald parkeren te rechtvaardigen? Moet deze parkeerdruk op alle voor inrichting betaald parkeren beoogde parkeerterreinen even hoog zijn? Antwoord 10: De gemeenteraad heeft gevraagd om te onderzoeken of het invoeren van betaald parkeren meer sturing kan geven aan het parkeren en het aantal verkeersbewegingen in en rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam, zodat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in met name de woonstraten van het centrum van Edam en de oude kom van Volendam verbeterd. Dit onderzoek is uitgevoerd en wij zijn van mening dat met de voorgestelde maatregelen de leefbaarheid en verkeersveiligheid in met name de woonstraten van het centrum van Edam en oude kom van Volendam toe zal nemen. Vraag 11. Ontvangen wij een benchmarkonderzoek naar opbrengsten (kosten/baten/parkeerdruk) van andere gemeenten met betaald parkeren? Antwoord 11: Een benchmarkonderzoek met andere gemeente inzake opbrengsten (kosten/baten) betaald parkeren is moeilijk te doen. Verschillende gemeenten brengen verschillende kosten ten laste van de baten van betaald parkeren. Zo worden bij gemeente Purmerend een groot aantal boa's te lasten gebracht van de baten van betaald parkeren, waardoor de opbrengst afneemt. Andere gemeenten brengen het onderhoud van de parkeerplaatsen waar betaald parkeren is ingevoerd ten laste van de baten van het betaald parkeren en

			sommige gemeente hebben een aparte voorziening of parkeerbedrijf ingericht. Wij hebben er voor gekozen om de kosten ten laste van het saldo begroting en de opbrengsten ten gunste van het saldo begroting te brengen. Vraag 12. Hoe weet de raad of de aannames over opbrengsten en naleving realistisch zijn, zonder inzicht in ervaringen elders? Antwoord 12: De geschatte opbrengsten zijn bepaald aan de hand van een parkeerdrukmeting op de parkeerterreinen en woonstraten centrum Edam en oude kom Volendam in 2024. Bij deze parkeerdrukmeting is tevens een kentekenonderzoek gehouden waarbij is gekeken of de auto uit de woonwijk kwam met een ontheffing in de auto, uit de gemeente Edam-Volendam kwam of van buiten de gemeente Edam-Volendam. Samen met de parkeerdrukmeting is dit op een drietal dagen elke 2 uur tussen 08.00 en 18.00 uur gedaan. We hebben dus een redelijk beeld van hoe hoog de parkeerdruk in 2024 was en wie er parkeerde. Wij zijn van mening dat hierdoor een realistisch beeld is, maar een garantie kunnen we nooit geven. Vraag 13. Waarom is 1 scanauto voldoende? Antwoord 13: Een scanauto kan gemiddeld per uur 1200 auto's controleren. Wanneer we betaald parkeren invoeren op de parkeerterreinen zijn dat ongeveer 850 parkeerplaatsen. In 1 uur kan een scanauto alle parkeerplaatsen van betaald parkeren controleren. Wanneer we 4 keer op een dag het betaald parkeren willen controleren zal de scanauto 4 keer een uur rond moeten rijden. Bij de uitvraag voor het huren van een scanauto zal dit het uitgangspunt zijn.

			Vraag 14. Hoe realistisch zijn de voorgestelde opbrengsten van betaald parkeren? Antwoord 14: Zie antwoord vraag 12. Vraag 15. Zouden wij een onderbouwing kunnen ontvangen inzake de volgende kosten? Bijvoorbeeld: • Kosten van een digitaal vergunningssysteem. • Kosten voor aanbestedingsprocedures. • Opleidingskosten voor scanauto-chauffeurs. • Kosten voor opslag en administratie van weggesleepte voertuigen. • Incassokosten voor naheffingen, met name bij buitenlandse bezoekers. • Kosten bezwaar en beroep (en klachten) Antwoord 15: - Voor een digitaal vergunningen systeem zijn de geschatte kosten voor het controleren van de opgegeven kentekens eenmalig € 40.000,- en voor het bijhouden van de administratie van betaald parkeren is de inschatting dat de jaarlijkse kosten ook € 40.000,- (halve fte) zijn. - Wanneer er een aanbesteding plaats moet vinden kan dit binnen de huidige bedrijfsvoering geregeld worden met de collega's van inkoop. - Voor het besturen van een scanauto is geen aparte opleiding nodig. Dit kan uitgevoerd worden door een gemeentelijke boa.

			- Wanneer een auto onverhoopt weggesleept moet worden maken we gebruik van de bestaande wegsleepverordening van de gemeente Edam-Volendam. Hierin is bepaald dat de kosten van wegslepen en opslag voor rekening zijn van de eigenaar van de auto. - Wanneer een buitenlandse bezoeker een naheffingsaanslag krijgt omdat men niet betaald heeft bij betaald parkeren kan er voor gekozen worden om dit door een incassobureau te laten innnen. Hierin is nog geen keus gemaakt, waardoor de kosten ook nog niet inzichtelijk zijn. - Behandeling bezwaar en beroep wordt binnen de huidige bedrijfsvoering uitgevoerd en zijn geen extra kosten aan verbonden. Vraag 16. Hoe wordt het verwachte bedrag van 39.000 euro uit naheffingsaanslagen onderbouwd bij variant 2 (uit welke componenten bestaat de naheffingsaanslag)? Antwoord 16: Wanneer de gemeenteraad besluit om betaald parkeren in te voeren zal de exacte hoogte van de naheffingsaanslag voor 2026 berekent worden. Vooralsnog is er van € 78,- uitgegaan. Gemeenten mogen in 2025 maximaal € 78,80 per naheffingsaanslag in rekening brengen. Vraag 17. Is 1/2 FTE voldoende voor het reguleren van alle gewenste vergunningssoorten en het afhandelen van bezwaarprocedures (ook wanneer er 15.000-20.000 vergunningen verleend moeten worden)? Antwoord 17: Wanneer er parkeervergunningen noodzakelijk zijn om inwoners van de gemeente Edam-Volendam de eerste 1,5 uur gratis te kunnen laten parkeren zullen deze parkeervergunningen elk jaar automatisch verlengd worden. Alleen het wijzigen van kentekens dient dan bijgehouden moeten worden. Samen met de

			administratieve werkzaamheden en het incidenteel afhandelen van bezwaren zijn wij van mening dat 16 uur per week hier voldoende voor is. De administratieve afhandeling van de parkeerontheffingen parkeerschijfzones is al onderdeel van de huidige bedrijfsvoering. Vraag 18. Is er door de invoering van dit systeem niet nog een FTE voor een heffingsambtenaar vereist nu het om het opleggen parkeerbelasting gaat? Antwoord 18: Het opleggen van naheffingsaanslagen is onderdeel van de werkzaamheden van de backoffice bij de controle met de scanauto. Dit wordt beheerd door een boa. Hiervoor is 1 FTE extra voor handhaving in het voorstel opgenomen. Vraag 19. Hoe wordt het systeem voor digitale vergunningen en controle ontwikkeld of aangeschaft? Antwoord 19: Wanneer er digitale parkeervergunningen afgegeven worden zal dit gekoppeld worden aan de handhaving met de scanauto. Dit wordt in nagenoeg alle gemeenten gedaan, waardoor wij niets apart hoeven te ontwikkelen. Vraag 20a. Is duidelijk of en zo ja op welke wijze naheffingsaanslagen ten aanzien van voertuigen uit diverse landen verhaald kunnen worden?

			Antwoord 20a: Wanneer een buitenlandse bezoeker een naheffingsaanslag krijgt omdat men niet betaald heeft bij betaald parkeren kan er voor gekozen worden om dit door een incassobureau te laten innen. Hierin is nog geen keus gemaakt. Vraag 20b: Met welke landen zijn daarover afspraken gemaakt? Antwoord 20b: Zie antwoord vraag 20a. Vraag 20c: Hoe vertaalt dit zich in de opbrengstenraming? Antwoord 20c: Zie antwoord vraag 20a. Vraag 21a. Hoe zal de participatie en communicatie verlopen? Antwoord 21a: In het raadsvoorstel staat onder "participatie en communicatie" toegelicht hoe de communicatie richting de verschillende doelgroepen zal verlopen. Vraag 21b:

			Wat kost dit? Antwoord 21b: De communicatie zal hoofdzakelijk vanuit de ambtelijke organisatie zelf worden gedaan, met eventueel digitale ondersteuning. Omdat het hoofdzakelijk om ambtelijke uren gaat zijn de kosten hiervoor niet berekend. Vraag 21c: Waarom is er tot op heden nog niet geparticipeerd / waarom hebben inwoners tot op heden niet mogen meedenken (zie bijvoorbeeld het adviesrapport van de gemeente Hengelo)? Antwoord 21c: De gemeenteraad heeft gevraagd om te onderzoeken of het invoeren van betaald parkeren meer sturing kan geven aan het parkeren en het aantal verkeersbewegingen in en rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam, zodat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in met name de woonstraten van het centrum van Edam en de oude kom van Volendam verbetert. Dit onderzoek is uitgevoerd en zoals in het raadsvoorstel is aangegeven is dit een intern onderzoek geweest. Wanneer de gemeenteraad een besluit heeft genomen zal de participatie plaats vinden, zoals in het raadsvoorstel aangegeven. Hierbij hanteren we de eerste traptrede van de participatieladder. Vraag 22. Hoe verloopt in de praktijk de beoordeling van het parkeren van leaseauto’s van eigen inwoners bij variant 2 (hoe verloopt dit via de handhaving via de RDW/ontzien eigen inwoners)? Antwoord 22:

			Inwoners met een leaseauto kunnen, middels het digitaal toesturen van de benodigde gegevens, in aanmerking komen voor een parkeervergunning zodat men ook de eerste 1,5 uur gratis kan parkeren. Vraag 23. Wat als de ene scanauto stuk is? Hoe geschiedt dan de handhaving (acht het college de scanauto van Purmerend een onzekere toekomstige gebeurtenis, zo ja, waarom wel/niet)? Antwoord 23: Voor het eerste jaar zal er een scanauto gehuurd worden. In dit huurcontract zal de zekerheid van een scanauto opgenomen worden. Wanneer vervolgens besloten wordt om de apparatuur voor het scannen zelf aan te schaffen zal dit zodanig gebeuren dat het op de verschillende auto's van de boa's geplaatst kan worden. Hiermee is er voldoende zekerheid van de handhaving van betaald parkeren. Vraag 24a. Is het realistisch om de gehele handhaving op deze ene auto en 1 FTE te baseren? Antwoord 24a: Zie antwoorden op vragen 18 en 23. Vraag 24b: En waarom is dit risico niet doorgerekend? Antwoord 24b: Omdat wij dit niet als een risico zien.

			Vraag 25. Waar (welke elementen) zijn de verschillende vergunningtarieven (parkeerbelastingtarieven)op gebaseerd zijn? Antwoord 25: De verschillende parkeertarieven zijn gebaseerd op de locatie ten opzichte van het centrum van Edam en de oude kom van Volendam en vergeleken met de parkeertarieven van Purmerend en Marken. Vraag 26. Welke wijkspecifieke zaken/elementen zijn in beeld gebracht? Antwoord 26: zien antwoord op vraag 25. Vraag 27. Of, en zo ja hoe, is het waterbedeffect vanaf de betreffende voor betaald parkeren beoogde parkeerterreinen beoordeeld? Antwoord 27: Wij verwachten geen waterbedeffect of zoekverkeer van bezoekers tussen de verschillende parkeerterreinen omdat aan het begin van Volendam op het parkeerverwijsststeem aan wordt gegeven welke parkeerterreinen vrij zijn en welke parkeerterreinen vol staan. Vraag 28a. Worden alle parkeerplekken digitaal en/of in de praktijk ‘parkeervakken’ en op die wijze ook genummerd (coördinatienummers)?

			Antwoord 28a: De parkeerplaatsen waar betaald parkeren wordt ingevoerd worden digitaal vastgelegd. Parkeerplaatsen op de parkeerterreinen waar geen betaald parkeren voor geldt, zoals een gehandicaptenparkeerplaats zijn dan ook vastgelegd en worden niet meegenomen in de digitale controle. Vraag 28b: Komen er fysieke strepen op de straat voor het markeren van de parkeervakken? Antwoord 28b: Op alle parkeerterreinen waar betaald parkeren wordt ingevoerd, zijn de parkeerplaatsen aangegeven middels fysieke strepen. Ook op het parkeerterrein Singelweg. Voor de parkeerschijfzones in de woonstraten is dit niet noodzakelijk. Vraag 29. Worden de opbrengsten ingecalculeerd aan de hand van de fiscale coördinatievakken? Antwoord 29: De opbrengsten worden ingecalculeerd aan de hand van het parkeertarief, verwachte parkeerdruk en verwacht aantal parkeerders uit de gemeente en van buiten de gemeente. De Excelberekeningen per parkeerterrein zijn op te vragen bij de griffie. Vraag 30. Wat kost een inventarisatie onderzoek naar parkeerplekken op eigen terrein? Is dit onderzoek al gedaan?

			Antwoord 30: Dit onderzoek kan intern uitgevoerd worden wanneer het alleen om de oude kom van Volendam en het centrum van Edam gaat. Dit onderzoek is nog nooit uitgevoerd. Vraag 31. Wanneer een bedrijf of een bewoner beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, wordt deze parkeerplaats dan afgetrokken van het maximaal aantal te verkrijgen parkeervergunningen op het betreffende adres? Antwoord 31: Dit wordt alleen toegepast bij de nieuwe woningen aan de Baandervesting. Wanneer men in dit plan een parkeerplaats op eigen terrein heeft, heeft men geen recht op een ontheffing voor de parkeerschijfzone. Vraag 32. Vindt deze aftrek ook plaats als men beschikt over een belanghebbendenparkeerplaats (zoals een gehandicaptenparkeerplaats)? Antwoord 32: Nee. Vraag 33. Zal er gebruik kunnen worden gemaakt van belparkeren? Zo ja, moet daarvoor een aanbesteding plaatsvinden? Antwoord 33:

			Wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd kan men ook betalen via de landelijke parkeerapps. Deze kun je downloaden op je mobiele telefoon. Dit wordt niet vanuit de gemeente geregeld. Vraag 34a. Kan je juridisch onderscheid maken tussen mensen die wel of niet 5 KM van het centrum af wonen als het gaat om werknemers (FTE) van bedrijven? Antwoord 34a: Voor het verlenen van een parkeervergunning kan dit een beleidsregel zijn. Daar is de gemeente vrij in. Gemeente Purmerend hanteert 10 km volgens ANWB routeplanner voor de fiets. Vraag 34b: Wat is het centrum: hoe bereken je de 5 km norm(straal? hemelsbreed?) Antwoord 34b: Van adres bedrijf naar adres woning via routeplanner fiets. Vraag 35. Hoeveel FTE per bedrijf kunnen een vergunning krijgen? Antwoord 35: Vooralsnog is dat iedereen die meer dan 5 km via de fietsrouteplanner van zijn/haar werk af woont. Vraag 36.

			Hoe lang mogen eigenaren van tweede voertuigen hun auto parkeren op het (in het geval van Volendam) P2 terrein? Antwoord 36: Voor de tweede auto kunnen bewoners een parkeervergunning aanvragen om onbeperkt te parkeren op parkeerterrein P2-Marinapark. Voor Edam geldt dit voor parkeerterrein Singelweg. Vraag 37a. Wat is de te verwachte bezettingsgraad van dit P2 terrein als er dermate veel restcategorieën (FTE's, viskarren, tweede voertuigen etc.) op dit terrein mogen parkeren? Antwoord 37a: De verwachting is dat dit gelijk of lager is aan de huidige situatie. In de huidige situatie worden er namelijk al viskarren geparkeerd, dient de tweede auto er geparkeerd te worden en moet het personeel van de bedrijven er ook al parkeren. Vraag 37b. Verwacht u geen (aanzienlijke) inkomstenderving als gevolg van het ter beschikking stellen van dit terrein voor al deze categorieën? Antwoord 37b: Nee, in de berekening is namelijk rekening gehouden dat maar maximaal 15% van de parkeerders betaalt. Er blijft dan nog 85% over voor de genoemde categorieën. Vraag 38.

			Wat voor effecten verwacht het college voor het slobbeland en de RKAV waarbij de aard van de activiteiten vereist dat men langer dan 1,5 uur aldaar aanwezig is? Acht u dit wenselijk? Antwoord 38: Het is wenselijk dat sporters en bezoekers vanuit de gemeente op de fiets of wandelend naar de RKAV gaan. Er blijven dan parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekende verenigingen. Deze kunnen tegen een tarief van € 1,50/uur onbeperkt lang parkeren. Voor het Slobbeland geldt ook dat het wenselijk is dat men op de fiets of lopend komt. Wanneer men toch met de auto komt kan men spullen en bezoekers afzetten bij het Slobbeland en parkeren op parkeerterrein P2-Marinapark. Daar kan men tegen een tarief van € 1,50/uur onbeperkt lang parkeren. Vraag 39. Bent u het ermee eens dat de opdracht van de gemeenteraad is geweest om een voorstel te maken waarbij eigen inwoners worden ontzien en dit voorstel op diverse wijzen ervoor zorgt dat eigen inwoners uiteindelijk wel betalen (parkeervergunning, parkeerontheffing van blauwe zone, parkeerbelasting door heffing parkeerkosten na 1,5 uur)? Antwoord 39: Voor parkeerontheffingen blauwe zone moet nu al betaald worden. Wanneer het betaald parkeren helemaal vrij gemaakt wordt voor de inwoners van Edam-Volendam kan er niet meer gestuurd worden op het parkeren van onze eigen inwoners. Men kan dan bijvoorbeeld de tweede auto alle dagen van de week, de gehele dag, op bijvoorbeeld het parkeerterrein Amvo of voor de winkels aan de Julianaweg parkeren. De bereikbaarheid van de winkels in de oude kom van Volendam voor bezoekers zal dan drastisch achteruit gaan en dit zal ook economische gevolgen met zich meebrengen voor deze winkels. Vraag 40.

			Is een geplande evaluatie na 1 jaar van het betaald parkeersysteem niet te laat gelet op een mogelijk optredend aanzienlijk waterbedeffect? Waarom wel/niet? Antwoord 40: Wij verwachten geen waterbed effect, zoals aangegeven in antwoord op vraag 27. En 1 jaar is een termijn waarbij we voldoende inzicht hebben of er aanpassingen gedaan moeten worden, of het betaald parkeren uitgebreid moet worden of dat we er mee moeten stoppen.
1507	05-06-2025	GroenLinks PvdA	Op 13 maart 2025 is de 80%-versie van het raadsvoorstel betaald parkeren en de bijbehorende rapportage in de Commissie Ruimte behandeld. De commissieleden hebben in deze vergadering opmerkingen gemaakt, welke in een aantal gevallen zijn meegenomen in het voorliggende raadsvoorstel en de bijlagen. Bij het vergelijken van de twee raadsvoorstellen/rapporten valt op dat er veel inhoudelijke en tekstuele wijzigingen zijn gemaakt, tot het punt dat de opzet van de documenten het moeilijk maakt om de twee voorstellen inhoudelijk te vergelijken. Ook worden niet alle inhoudelijke wijzigingen uitgelegd en/of aangeduid. Een voorbeeld van dit laatste is de tariefverhoging van een tweetal parkeerplaatsen. Om onze kaderstellende en controlerende rol goed uit te oefenen willen wij graag een duidelijk overzicht van alle inhoudelijke wijzigingen. Vraag 1. Graag ontvangen wij een overzicht waarin alle inhoudelijke wijzigingen, toevoegingen en andere aanpassingen in het voorliggende raadsvoorstel ten opzichte van de versie die in de Commissie Ruimte op 13 maart heeft behandeld worden uiteengezet. De ideale vorm hiervoor is een ‘oplegger’ van beperkte omvang die wij kunnen gebruiken bij het bestuderen van het raadsvoorstel. Antwoord 1: Er zal gekeken worden of dit op korte termijn mogelijk is.

			Vraag 2. Graag ontvangen wij als expliciet onderdeel van deze oplegger ook een compact overzicht dat verklaart waarom de jaarlijkse opbrengsten van betaald parkeren omlaag zijn gegaan van € 921.468 (versie Commissie Ruimte, maart 2025) naar € 462.224 (voorliggende voorstel, juni 2025). Antwoord 2: Dit zal in de oplegger meegenomen worden. Het college wil betaald parkeren per 01-01-2026 invoeren. Dat betekent dat het college, de ambtelijke organisatie en externe partners na een positief raadsbesluit nog zes maanden hebben om de besluitvorming af te ronden, het communicatietraject op te zetten, alle soft- en hardware te laten werken en diverse bestuurlijke keuzes te maken in de uitwerking binnen de kaders die de gemeenteraad meegeeft (bijvoorbeeld over ontheffingen voor ondernemers). GroenLinks en PvdA vragen zich serieus af hoe realistisch de ingangsdatum van 01-01-2026 is, gezien het werk dat nog voor ons ligt. Vraag 3. Hoeveel fte houdt zich in totaal bezig met de invoering van betaald parkeren? Antwoord 3: Op dit moment houdt ongeveer een halve fte zich bezig met het invoeren van betaald parkeren. Vraag 4. Wat zijn de functies en rollen van de betrokken medewerkers? Antwoord 4:

			De betrokken medewerker heeft de fuctie Senior Adviseur Openbare Werken Vraag 5. Hoeveel uren besteden deze medewerkers ongeveer aan de invoering van betaald parkeren en zijn deze uren specifiek voor dit project vrijgemaakt? Antwoord 5: Er zijn geen specifieke uren vrij gemaakt voor het project betaald parkeren. De afgelopen 3 maanden is per week ongeveer 20 uur aan betaald parkeren besteed. Vraag 6. Is al deze capaciteit beschikbaar of zal er ook extern ingehuurd moeten worden? Antwoord 6: Deze capaciteit is beperkt beschikbaar, vanwege ook andere prioriteiten. Voor het uitvoeren van de plannen zullen ook andere collega's ingezet worden. Vraag 7. Welke ondergeschikte besluiten (zoals verkeersbesluiten en beleidsregels) zijn allemaal nodig voor het invoeren van betaald parkeren? Antwoord 7: De parkeerverordening, verordening parkeerbelasting, aanwijsbesluit parkeerbelasting, tarieventabel parkeerbelasting, aanwijsbesluit parkeerschijfzone, beleidsregels ontheffingverlening dienen aangepast te

			worden. Tevens dient er een verkeersbesluit genomen te worden voor het invoeren van betaald parkeren op de parkeerterreinen. Vraag 8. Is het communicatietraject voor het invoeren van betaald parkeren al klaar? Zo nee, wanneer wordt hier aan gewerkt en wanneer gaat dit 'live'? Antwoord 8: Wanneer de gemeenteraad besluit om betaald parkeren in te voeren zal direct gestart worden met de communicatie richting de inwoners van Edam-Volendam, bewoners en winkeliers oude kom Volendam en centrum Edam, winkeliers Julianaweg, Marinapark en verschillende doelgroepen, zoals zorgverleners en eigenaren viskarren. In deze communicatie wordt aangegeven wat de veranderingen zijn er welke mogelijkheden er zijn voor aanvragen van parkeervergunningen voor de verschillende doelgroepen. Een planning wanneer met wie gesproken wordt, wordt nog opgesteld. Bij het aanleggen van het parkeerverwijssysteem heeft het 3,5 jaar geduurd voordat Liander tijd had om de borden op het elektriciteitsnet aan te sluiten. Het is algemeen bekend dat Liander capaciteitsproblemen heeft, waardoor het aansluiten van cruciale voorzieningen soms lang op zich laat wachten. Vraag 9. Hoe groot schat u de kans in dat alle betaalpalen op 01-01-2026 een aansluiting op het elektriciteitsnet hebben? Antwoord 9: De meeste betaalautomaten zullen op zonnenenergie en een accu werken. Alleen de betaalautomaten waar veel transacties plaats zullen vinden zullen aangesloten worden op het elektriciteitsnet. Wij verwachte hier

			geen problemen omdat we in het uiterste geval de parkeerautomaat ook op het gemeentelijke OV netwerk aan kunnen sluiten. Dit netwerk is van de gemeente zelf. In het voorstel wordt op pagina 11 vermeld dat de mogelijkheid om de inwoners van de gemeente Edam-Volendam de eerste 1,5 uur gratis te kunnen laten parkeren wordt nog juridisch uitgezocht. De kans bestaat dat dit juridisch niet mag omdat het betaald parkeren een parkeerbelasting is die voor iedereen gelijk moet zijn. Vraag 10. Kunt u aangeven of deze juridische toetsing vóór de besluitvormende vergadering aan de raadsstukken toegevoegd wordt? Antwoord 10: De planning is dat dit voor de besluitvormende vergadering aan de raadsstukken is toegevoegd. Vraag 11. Waarom is er na maanden voorbereiding van dit raadsvoorstel nog steeds geen duidelijkheid over de vraag of de anderhalf uur gratis parkeren wel juridisch toegestaan is? Antwoord 11: De vraag die de gemeente heeft gesteld is geen gebruikelijke vraag, waardoor het langer duurt om dit uit te zoeken. Vraag 12.

			Kunt u aangeven wat de gevolgen voor dit plan zijn wanneer blijkt dat uit de juridische toetsing dit niet mogelijk is? Antwoord 12: Middels een parkeervergunning kan geregeld worden dat inwoners van de gemeente Edam-Volendam het eerste 1,5 uur gratis kunnen parkeren. Inwoners van de gemeente dienen deze dan digitaal aan te vragen. Er wordt dan vervolgens een digitale vergunning verstrekt en in het parkeercontrolesysteem vervolgens verwerkt. Uit het voorstel blijk dat het terugdringen van de maximale parkeerschijfduur naar een half uur de leefbaarheid in de woonwijken vergroot wordt. Voor dit standpunt is geen feitelijk onderbouwing te vinden. Vraag 13. Kunt u feitelijke argumentatie aanleveren waarop deze stelling gebaseerd is? Antwoord 13: Wanneer bezoekers van het centrum van Edam of de oude kom van Volendam niet meer langdurig kunnen parkeren in de woonstraten en gebruik moeten maken van de parkeerterreinen rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam, zal het aantal verkeersbewegingen in de woonstraten afnemen en komen er meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners. Dit zal de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonstraten van het centrum van Edam en de oude kom van Volendam verbeteren. In het voorstel wordt gesproken over het onder voorwaarden beschikbaar stellen van parkeervergunningen voor personeel van winkels en bedrijven. Wat deze eventuele voorwaarden zijn wordt niet benoemd. Vraag 14.

			Kunt u aangeven welke voorwaarden er gaan gelden om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning? Antwoord 14: In het raadsvoorstel wordt onder doelgroepen aangegeven dat wanneer een personeelslid verder dan 5 km. van het centrum van Edam of de oude kom van Volendam woont in aanmerking komt voor een parkeervergunning op parkeerterrein Singelweg of Parkeerterrein P2-Marinapark. Vraag 15. Kunt u aangeven wat de kosten van dergelijke vergunning gaat worden? Antwoord 15: Dit is nog niet definitief bepaald, maar zal naar alle waarschijnlijkheid gelijk zijn aan de kosten voor een parkeerontheffing voor de parkeerschijfzones. Dit is € 42,50. Mantelzorgers zijn vaak langer met de zorg bezig dan de anderhalf gratis uren of de blauwe zone tijd van een half uur. Deze groep wordt in het voorstel niet benoemd. Vraag 16. Staat u ervoor open om deze groep ook onder de uitzonderingen te laten vallen en de mogelijkheid tot een parkeervergunning en/of ontheffing blauwe zone aan te bieden? Antwoord 16: Er worden in principe geen uitzonderingen gemaakt voor mantelzorgers. Het doel is dat inwoners uit de gemeente Edam-Volendam zoveel mogelijk lopend of op de fiets naar de oude kom van Volendam of het

			centrum van Edam gaan. Dus ook de mantelzorgers. Wanneer een mantelzorger onverhoopt met de auto komt en inwoners is van de gemeente Edam-Volendam kan hij/zij de eerste 1,5 uur gratis parkeren op de parkeerterreinen. Uit veel documentatie blijkt dat het terugbrengen van de maximale parkeerduur in woonwijken pas slaagt als handhaving geïntensiveerd wordt. Vraag 17. Kunt u aangeven wat de frequentie van de controles in de blauwe zone door de handhaving op dit moment is? Antwoord 17: Er is geen vaste frequentie voor het controleren van de huidige parkeerschijfzones. Vraag 18. Kunt u aangeven of deze na invoering betaald parkeren verhoogd wordt? Antwoord 18: De frequentie zal na invoeren betaald parkeren verhoogd moeten worden omdat de parkeerduur naar een half uur is verkort. Tijdens een bijpraatsessie is aangegeven dat de bewoners van de woonunits op het Marinapark hun auto moeten parkeren op het openbare (betaald) parkeerterrein P2. Vraag 19. Moeten deze bewoners gaan betalen voor het parkeren aldaar of komen deze in aanmerking voor een parkeervergunning?

			Antwoord 19: Deze bewoners komen in aanmerking voor een parkeervergunning. Vraag 20. Kunt u bij benadering aangeven om hoeveel van de beschikbare parkeerplekken het dan gaat? Antwoord 20: Daar is nog geen zicht op. Uit het voorstel blijkt op pagina 6 dat de parkeertijd blauwe zone In het gebied Vissersstraat, Zusterschoolstraat en rondom St. Nicolaashof blijft de huidige parkeerschijfzone van 1,5 uur van kracht. Vraag 21. Kunt u aangeven waarom er voor deze straten een uitzonderingspositie gemaakt wordt? Antwoord 21: In het gebied Vissersstraat, Zusterschoolstraat en rondom St. Nicolaashof blijft de huidige parkeerschijfzone van 1,5 uur van kracht. De reden hiervoor is omdat de parkeerdruk laag is, er hoofdzakelijk gewoond wordt en bezoekers van de verzorgingstehuizen De Gouwzee en St. Nicolaashof langer blijven dan een half uur. Volgens de plattegrond van het gebied Slobbeland blijkt dat er aan de kant van het zwembad een 30 tal parkeerplaatsen haaks op de rijbaan zijn. Deze plekken worden in tegenstelling van het parkeerterrein Slobbeland niet in de betaald parkeren zone opgenomen. Vraag 22. Kunt u aangeven waarom de plekken blauwe zone blijven?

			Antwoord 22: Op deze parkeerplaatsen is in de huidige situatie geen parkeerregime van kracht en kan men vrij parkeren. Omdat deze parkeerplaatsen hoofdzakelijk gebruikt worden door personeel van de bedrijven op het Slobbeland zijn ze niet toegevoegd aan de betaald parkeerplaatsen. Ze worden mogelijk deels gebruikt voor bewoners parkeren van het Zuideinde omdat een deel van de bewoners van het Zuideinde nu parkeert op het parkeerterrein Slobbeland waar mogelijk betaald parkeren wordt ingevoerd. Hier is nog geen besluit over genomen. Vraag 23. Geldt voor deze plekken dan ook een maximale parkeerduur van een half uur? Antwoord 23: Zie antwoord vraag 22. Uit de bijlage “Rapportage parkeren centrum Edam en oude kom Volendam” blijkt dat de parkeerbezetting op de bestaande parkeerterreinen ongeveer 60% is. Het heeft hier de schijn van dat het parkeerverwijssysteem niet goed in staat is de toerist naar de parkeerterreinen te leiden. Invoering van betaald parkeren zou deze bezettingsgraad moeten verhogen. Vraag 24. Kunt u aangeven welke extra maatregelen er getroffen worden om de toerist hier wél naartoe te leiden? Antwoord 24: De parkeerbezetting op de parkeerterreinen vlakbij de oude kom van Volendam zijn een stuk hoger dan 60%. Op zaterdagen is de parkeerdruk op de parkeerterreinen Amvo en Slobbeland hoger dan 80%. Om de toerist

			vervolgens naar de parkeerterreinen te leiden is de maatregel om de parkeertijd in de woonstraten te beperken tot een half uur leidend. Vervolgens zal er een aanpassing aan het parkeerverwijssysteem gedaan worden, waarbij het aantal vrije parkeerplaatsen per parkeerterrein goed wordt aangegeven. Tot slot moeten bezoekers digitaal kunnen kijken waar men kan parkeren en wat de parkeertarieven zijn. In de landelijke parkeer Apps wordt dit aangegeven. In het voorstel worden structurele opbrengsten van het parkeerterrein Tase meegenomen, dit terwijl er plannen onderzocht worden dit terrein op te heffen ten behoeve van een nieuw stadskantoor/gemeentehuis. Het is nog niet zeker welke vorm of capaciteit een nieuw parkeerterrein op of onder het Tase-terrein krijgt. Vraag 25. Kunt u aangeven voor welke periode rekening gehouden wordt met deze structurele inkomsten? Antwoord 25: De geschatte inkomsten zijn jaarlijkse inkomsten. Zolang er geen concrete plannen zijn voor het parkeerterrein Tase worden deze inkomsten jaarlijks meegenomen. De geplande besparingen op de boa's ter waarde van €240.000 worden geschrapt omdat er volgens het college geen scanauto's ingezet kunnen worden bij het controleren van parkeerschijfzones (blauwe zones). De gemeente Diemen gebruikt sinds een aantal jaren wel scanauto's voor het controleren in blauwe zones. Dit zou in Edam-Volendam een kostenbesparing op de handhaving tot gevolg kunnen hebben, waardoor de inkomsten uit betaald parkeren worden vergroot. Vraag 26. Is er gekeken naar de mogelijkheid om scanauto's ook in te zetten in blauwe zones?

			Antwoord 26: Er is niet gekeken naar de mogelijkheid om een scanauto in te zetten in de parkeerschijfzones. We zullen hierover wel contact opnemen met gemeente Diemen inzake hun ervaringen. Vraag 27. Wat zijn de argumenten geweest voor het college om hier niet voor te kiezen? Graag een uitgebreide onderbouwing. Antwoord 27: Volgens ons gebruikt alleen de gemeente Diemen een scanauto om de parkeerschijfzones te controleren. In de rest van Nederland gebeurt dat niet. Omdat de gemeente nog geen ervaring heeft met de handhaving middels een scanauto is er besloten om deze het eerste jaar te huren. We achten het dan nog niet verstandig om experimenteel de parkeerschijfzones te controleren middels een scanauto. Na de evaluatie na 1 jaar kan er eventueel besloten worden of we een scanauto definitief aanschaffen of gaan samenwerken met een andere gemeente. Dan kunnen we ook een onderbouwd een besluit nemen of we de parkeerschijfzones met een scanauto willen controleren.
1502	02-06-2025	LEV	Vraag 1: Kan de portefeuillehouder aantonen dat het onderscheid tussen inwoners en niet-inwoners (waarbij inwoners het eerste 1,5 uur gratis parkeren) geen strijd oplevert met het gelijkheidsbeginsel, zoals vastgelegd in artikel 1 van de Grondwet? Heeft de portefeuillehouder hierover een onafhankelijke juridische toets laten uitvoeren? Antwoord 1: Zoals in het voorstel is aangegeven vindt er nog een juridische toets plaats. Wij verwachten deze voor 26 juni beschikbaar te hebben.

			Vraag 2: In welke gemeentelijke belastingverordening is deze “1,5 uur gratis” voor inwoners juridisch verankerd? Kan de portefeuillehouder toelichten hoe deze korting zich verhoudt tot het uitgangspunt van objectieve en niet discriminerende heffing van parkeerbelasting? Antwoord 2: In de gemeentelijke belastingverordening is de "1,5 uur gratis" niet opgenomen. Voor de juridische toets verwijzen we naar antwoord op vraag 1. Vraag 3: Kan de portefeuillehouder garanderen dat de juridische constructie (bijv. 100% korting voor inwoners) niet leidt tot fiscale terugvorderingen of precedentwerking voor andere doelgroepen? Wat zijn de juridische gevolgen als de regeling achteraf wordt vernietigd? Antwoord 3: Zoals in het antwoord op vraag 1 is aangegeven vindt er een juridische toets plaats of het mogelijk is om, zonder het verstrekken van parkeervergunningen, inwoners van de gemeente Edam-Volendam de eerste 1,5 uur gratis te kunnen laten parkeren. Wanneer de uitkomst is dat dit niet mogelijk is, zullen we met digitale vergunningen gaan werken. Wanneer de uitkomst is dat het wel mogelijk is zullen de benodigde maatregelen getroffen worden in het kader van precedentwerking, privacy en AVG. Vraag 4: De portefeuillehouder stelt dat via RDW-koppeling de kentekens van alle inwoners automatisch worden herkend. Op welke juridische grondslag verwerkt de gemeente deze persoonsgegevens van inwoners? Welke privacybeoordeling (DPIA) ligt hieraan ten grondslag?

			Antwoord 4: Zie antwoord op vraag 3. Vraag 5: Welke maatregelen zijn getroffen om te waarborgen dat kentekengegevens van inwoners die geen bekeuring krijgen direct en volledig worden vernietigd, conform de AVG? Antwoord 5: Zie antwoord op vraag 3. Vraag 6 Is hierover al formeel overleg geweest met de Autoriteit Persoonsgegevens, of heeft u intern advies ingewonnen over de toelaatbaarheid van deze grootschalige gegevensverwerking? Antwoord 6: Zie antwoord op vraag 3. Vraag 7: Uit de portefeuillehouder zijn eigen cijfers blijkt dat het schrappen van de 1,5 uur gratis regeling leidt tot een verdubbeling van de opbrengst (van €1,5 naar €2,8 miljoen). Op basis van welk objectief verkeerskundig onderzoek concludeert de portefeuillehouder dat meer dan de helft van alle parkeerders in het gebied inwoners zijn? Antwoord 7:

			De geschatte opbrengsten zijn bepaald aan de hand van een parkeerdrukmeting op de parkeerterreinen en woonstraten centrum Edam en oude kom Volendam in 2024. Bij deze parkeerdrukmeting is tevens een kentekenonderzoek gehouden waarbij is gekeken of de auto uit de woonwijk kwam met een ontheffing in de auto, uit de gemeente Edam-Volendam kwam of van buiten de gemeente Edam-Volendam. Samen met de parkeerdrukmeting is dit op een drietal dagen elke 2 uur tussen 08.00 en 18.00 uur gedaan. We hebben dus een redelijk beeld van hoe hoog de parkeerdruk in 2024 was en wie er parkeerde. Wij zijn van mening dat hierdoor een realistisch beeld is, maar een garantie kunnen we nooit geven. Vraag 8: Indien achteraf blijkt dat het aandeel 'lokale parkeerders' structureel wordt overschat en de opbrengsten dus fors tegenvallen, is de portefeuillehouder dan bereid de regeling direct aan te passen? Zo nee, wie draait er dan op voor het begrotingstekort? Antwoord 8: Voor de inschatting van de opbrengsten verwijzen we naar het antwoord op vraag 7. Wanneer de opbrengsten toch onverhoopt tegenvallen zal dit in de begroting voor latere jaren aangepast moeten worden of er zullen aanpassingen gedaan moeten worden om extra inkomsten te generen. Vraag 9: Kan de portefeuillehouder bevestigen dat de in de kadernota ingeboekte structurele opbrengst van €640.000 in werkelijkheid maximaal €462.224 zal bedragen? Zo ja, waarom heeft de portefeuillehouder de raad hierover niet tijdig geïnformeerd? Antwoord 9:

			De in de kadernota 2025 ingeboekte opbrengsten waren gebaseerd op een aantal inschattingen. Bij de verdere uitwerking van de plannen is de inschatting van mogelijke opbrengsten bijgesteld naar € 462.224. In dit voorstel en in de kadernota 2026 wordt de gemeenteraad hierover geïnformeerd. Vraag 10: Op basis van welk juridisch kader onderbouwt de portefeuillehouder het oplopend parkeertarief na 3 uur parkeren (van €2,50 naar €10 per uur)? Kan hij uitsluiten dat dit wordt beschouwd als verkapte strafheffing in plaats van belastingheffing? Antwoord 10: Het juridische kader voor het heffen van parkeertarieven in Nederland wordt voornamelijk bepaald door de Gemeentewet en de lokale verordeningen die gemeenten op basis daarvan vaststellen. Artikel 225 van de Gemeentewet geeft gemeenten de bevoegdheid om parkeerbelasting te heffen in het kader van parkeerregulering. Vraag 11: Zijn de voorgestelde tarieven en de maximale parkeerduur per terrein al formeel juridisch vastgelegd in een aanpassing van de parkeerbelastingverordening en het verkeersbesluit? Zo nee, wanneer worden deze voorgelegd aan de raad en wat is de bezwaar en beroepstermijn? Antwoord 11: Wanneer de gemeenteraad in juni 2025 besluit om betaald parkeren in te voeren, conform het voorgestelde plan, zal de parkeerverordening, verordening parkeerbelasting, aanwijsbesluit parkeerbelasting, tarieventabel parkeerbelasting, aanwijsbesluit parkeerschijfzone, beleidsregels ontheffing verlening dienen te worden aangepast. Tevens dient er een verkeersbesluit genomen te worden voor het invoeren van betaald parkeren

			op de parkeerterreinen. Deze stukken zullen tijdig aan het college van B&W en gemeenteraad aangeboden worden, waarbij rekening wordt gehouden met de bezwaartermijnen. Vraag 12: Klopt het dat parkeerbesluiten over deze maatregel nog niet zijn genomen en dus individueel kunnen worden aangevochten, wat de invoering per 1 januari 2026 onmogelijk kan maken? Wat is het juridische en financiële gevolg bij uitstel? Antwoord 12: Zie antwoord vraag 11. Wanneer betaald parkeren onverhoopt niet per 1 januari 2026 ingevoerd kan worden, maar later in het jaar, kan dat mogelijke gevolgen hebben voor de opbrengsten. Vraag 13: Waarom is voor deze ingrijpende maatregel enkel gekozen voor de laagste trede van de participatieladder (“informeren”), terwijl directe ondernemers, bewoners en bezoekers van buiten de gemeente structureel worden geraakt? Antwoord 13: Wij zijn van mening dat het invoeren van betaald parkeren geen nadelige gevolgen heeft voor ondernemers. Lokale bezoekers van de winkels kunnen namelijk de eerste 1,5 uur gratis parkeren, wat net zo langs is als bij de huidige parkeerschijfzone. In tegenstelling tot de huidige situatie, dat men na 1,5 uur weg moet omdat men niet langer mag parkeren in de parkeerschijfzone, kan men bij betaald parkeren, voor een redelijk tarief, langer parkeren en dus een langer bezoek brengen aan de middenstand van Edam en Volendam. Bezoekers van buiten de gemeente en toeristen moeten echter wel direct betalen. Uit de rapportage "Bezoekersstromen gemeente Edam-Volendam" komt echter naar voren dat bezoekers van buiten de gemeente graag een langere parkeerduur dan 1,5 uur willen hebben. Dit wordt gerealiseerd met betaald

			parkeren op de parkeerterreinen. Voor bewoners verandert er qua parkeren niets. Ze kunnen nog steeds een ontheffing krijgen om langdurig in de parkeerschijfzone bij hun woning te parkeren. Er zullen meer parkeerplaatsen beschikbaar komen omdat bezoekers niet meer in de woonstraten parkeren, waardoor de parkeerdruk en verkeersintensiteit afneemt en daardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid toeneemt. Vraag 14: Is de portefeuillehouder bereid het voorstel aan te houden totdat een volwaardig participatietraject heeft plaatsgevonden, inclusief inspraak van belanghebbenden over de tariefstructuur, vrijstellingen en handhaving? Antwoord 14: De gemeenteraad heeft gevraagd om te onderzoeken of het invoeren van betaald parkeren meer sturing kan geven aan het parkeren en het aantal verkeersbewegingen in en rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam, zodat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in met name de woonstraten van het centrum van Edam en de oude kom van Volendam verbetert. Dit onderzoek is uitgevoerd en zoals in het raadsvoorstel is aangegeven is dit een intern onderzoek geweest. Wanneer de gemeenteraad een besluit heeft genomen zal de participatie plaats vinden, zoals in het raadsvoorstel aangegeven. Vraag 15: Kan de portefeuillehouder uitleggen waarom bijvoorbeeld het Egbert Snijderplein (een van de drukst bezochte parkeerterreinen in de oude kom) in variant 2 gratis blijft, terwijl andere parkeerterreinen aan de rand van het centrum wel betaald worden? Is dit geen willekeurige beleidslijn? Antwoord 15:

			Het voorstel is om parkeerterrein Egbert Sneijderplein bij de parkeerschijfzone van de woonstraten van Edam te betrekken. Dit wordt gedaan zodat er meer parkeerplaatsen beschikbaar komen voor bewoners en in de directe nabijheid is het parkeerterrein Singelweg, waar bezoekers kunnen parkeren. Vraag 16: Klopt het dat zonder tijdige RDW-koppeling de 1,5 uur gratis regeling niet functioneert en inwoners alsnog moeten betalen of boetes riskeren? Wat is het risico op schadeclaims als deze technische koppeling niet op tijd werkt? Antwoord 16: Wanneer de RDW-koppeling niet mogelijk is, zullen de inwoners van Edam-Volendam een digitale parkeervergunning aan moeten kunnen vragen om de eerste 1,5 uur gratis te kunnen parkeren. Vraag 17: Heeft de portefeuillehouder bij het opstellen van het voorstel expliciet juridisch advies ingewonnen over de risico's van onuitvoerbaarheid per 1 januari 2026? Zo ja, kan dat advies worden gedeeld? Antwoord 17: Er wordt alleen juridisch advies ingewonnen inzake het 1,5 uur gratis parkeren van inwoners Edam-Volendam zonder parkeervergunning. Vraag 18: Indien een of meerdere verkeersbesluiten over dit parkeerplan worden aangevochten, en de rechter de voorlopige voorziening toewijst, wat is dan het totale financiële risico voor de gemeente inclusief gemiste baten en gemaakte implementatiekosten? Antwoord 18: Dat is afhankelijk van de datum dat het betaald parkeren wel ingevoerd kan worden.

1506	05-06-2025	ONS Belang	Naar aanleiding van het voorstel om betaald parkeren in te voeren hebben wij de volgende vragen. Vraag 1: De doelstelling van het invoeren van betaald parkeren was verlaging van de parkeerdruk en verlaging van de verkeersintensiteit om uiteindelijk de leefbaarheid en veiligheid in de oude kommen te verbeteren. Tijdens de themaraad gaf de behandelend ambtenaar (Kaars) meerdere malen aan dat er 'niks wijzigt' voor de parkeerder. Hoe draagt het voorstel dan bij aan het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in de oude kommen? Antwoord 1: Wanneer bezoekers van het centrum van Edam of de oude kom van Volendam niet meer langdurig kunnen parkeren in de woonstraten en gebruik moeten maken van de parkeerterreinen rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam, zal het aantal verkeersbewegingen in de woonstraten afnemen en komen er meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners. Dit zal de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonstraten van het centrum van Edam en de oude kom van Volendam verbeteren, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid, omdat de bewoners vlak bij hun woning kunnen parkeren en bezoekers gebruik kunnen maken van de parkeerterreinen rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam. Vraag 2: Of is dit voorstel puur voor financiële doeleinden? Antwoord 2: De gemeenteraad heeft gevraagd om te onderzoeken of het invoeren van betaald parkeren meer sturing kan geven aan het parkeren en het aantal verkeersbewegingen in en rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam, zodat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in met name de woonstraten van het

			centrum van Edam en de oude kom van Volendam verbetert. Dit onderzoek is uitgevoerd en middels een raadsvoorstel aan de gemeenteraad aangeboden. Vraag 3: In Edam wordt geen parkeerprobleem geconstateerd. Waarom worden er dan maatregelen voorgesteld? Antwoord 3: De maatregelen die in zowel Edam als Volendam worden voorgesteld zijn niet bedoeld om een parkeerprobleem op te lossen. Zoals in het antwoord op vraag 2 als is aangegeven heeft de gemeenteraad gevraagd om te onderzoeken of betaald parkeren meer sturing kan geven aan het parkeren en het aantal verkeersbewegingen in en rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam. In Edam wordt in een aantal smalle straten overlast ondervonden van het vele verkeer dat door de straten rijdt. Met de voorgestelde maatregelen zal het aantal verkeersbewegingen in het centrum van Edam afnemen, waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd. Vraag 4: Er wordt gesteld dat het instellen van parkeerschijfzones van max 30 minuten zal leiden tot een drastische afname in parkeerdruk en verkeersintensiteit in de oude kommen. Dit terwijl de huidige parkeerschijfzones van 30 minuten juist zijn ingesteld voor een snelle doorstroom van deze parkeerplaatsen, lees: het verwerken van méér verkeer en méér parkeerders. Hoe rijmt het college deze twee uitgangspunten? Antwoord 4: De parkeerschijfzones van 30 minuten nabij de winkels in de Prinsenstraat, Havenstraat en Edammerweg zijn destijds inderdaad ingesteld voor klanten van de winkels om kort iets te halen en/of te brengen. Wanneer men langer wil winkelen kan men nu in de parkeerschijfzone van 1,5 uur in de woonstraten parkeren. Wanneer de gehele oude kom van Volendam en het centrum van Edam een parkeerschijfzone van een half

			uur wordt is het voor klanten van de winkels nog steeds mogelijk om kort iets te halen en/of te brengen. Het is alleen niet meer mogelijk om langduriger in de woonstraten te parkeren voor het winkelen, hiervoor moet men gebruik maken van de parkeerterreinen. Tevens kunnen bezoekers die bij bewoners op visite gaan ook niet meer 1,5 uur in de woonstraten parkeren. Zij moeten ook op de parkeerterreinen parkeren wanneer ze met de auto komen. Men kan dan beter op de fiets of lopend op visite gaan. Vraag 5: Er wordt gesteld dat instellen van Pzones max 30 min vanzelfsprekend leidt tot meer gebruik van parkeerterreinen aan de rand van het centrum. Veel van deze parkeerterreinen zijn echter niet binnen loopafstand van het centrum en zullen, wanneer dit beleid enigszins effectief blijkt, altijd vol staan. Volle parkeerterreinen leiden tot omrijden en zoekverkeer. Dit draagt niet bij aan de doelstelling om verkeersintensiteit te verminderen. Hoe wordt voorkomen dat parkeerders van vol P terrein naar vol P terrein naar vol P terrein worden gestuurd? Antwoord 5: Om de bezoeker van de oude kom van Volendam naar de parkeerterreinen te leiden waar nog vrije parkeerplaatsen zijn, zal er een aanpassing aan het parkeerverwijssysteem gedaan worden, waarbij het aantal vrije parkeerplaatsen per parkeerterrein goed wordt aangegeven. Tevens zullen bezoekers digitaal moeten kunnen kijken waar men kan parkeren en wat de parkeertarieven zijn. In de landelijke parkeer Apps wordt dit aangegeven. Vraag 6: Mocht het nieuwe parkeerbeleid uiteindelijk effectief zijn, wat is dan de ambitie / visie van het college met betrekking tot eventueel vrijkomende ruimte? De leefbaarheid en veiligheid wordt pas echt structureel verbeterd wanneer (dan overbodige) parkeerplaatsen worden ingeruild voor voetgangersruimte, speelruimte, groen, bomen etc. hoe ziet het college dit voor zich?

			Antwoord 6: De gemeenteraad heeft in 2024 het mobiliteitsplan vastgesteld. De doelstelling van dit mobiliteitsplan is stimuleren van het wandelen en fietsen en het verbeteren van de voorzieningen voor voetgangers en fietsers. De voorgestelde maatregelen zijn in lijn met de doelstellingen uit het mobiliteitsplan. Wanneer in het centrum van Edam en de oude kom van Volendam door de voorgestelde maatregelen parkeerplaatsen overbodig worden kunnen deze worden ingeruild voor meer groen, bomen en/of speelruimte of voor stallingsmogelijkheden voor fietsen. Vraag 7: In theorie wil je met betaald parkeren de parkeerdruk verlagen en elders goedkopere, en daardoor aantrekkelijkere, parkeerplaatsen beschikbaar stellen. Het huidige voorstel doet precies het tegenover gestelde. Op de parkeerplaatsen aan de randen wordt betaald parkeren ingesteld. Hierdoor worden deze locaties minder aantrekkelijk voor de parkeerder. Dit terwijl het centrumgebied en woonstraten gratis blijven. Denk bijvoorbeeld aan de Julianaweg. Voor een boodschap op de Julianaweg kan ik betaald parkeren voor de winkel, of gratis parkeren in de woonstraat om de hoek. De keuze is simpel, de parkeerdruk in de woonstraat neemt toe. Kan het college ons nog één keer uitleggen wat nou precies de doelstelling was van dit voorstel? Antwoord 7: Wanneer een inwoner van de gemeente Edam-Volendam een boodschap wil halen bij de winkels op de Julianaweg is het eerste advies om dit lopend of met de fiets te doen. Dit zorgt er voor dat het aantal verkeersbewegingen rondom de oude kom van Volendam drastisch afneemt. Wanneer men onverhoopt toch met de auto een boodschap moet doen kan men gewoon voor de deur parkeren omdat de eerste 1,5 uur parkeren voor inwoners gratis is. Er is daardoor geen noodzaak om een parkeerplaats in de woonstraten te gaan zoeken, waar je maar 30 minuten mag parkeren. Door inwoner de eerste 1,5 uur gratis te laten parkeren zorgt er voor dat inwoners vanuit de gemeente geen noodzaak hebben om het centrum van Edam of de oude kom van Volendam in te rijden. Bezoekers van buiten de gemeente die boodschappen komen doen, winkels

			of horeca bezoeken of op visite bij bewoners gaan parkeren sowieso langer dan een half uur en zullen daardoor gebruik moeten maken van de parkeerterreinen. Dit alles zorgt er voor dat de parkeerdruk en verkeersintensiteit in de woonstraten afneemt en de leefbaarheid en verkeersveiligheid toeneemt. Vraag 8: De tariefdifferentiatie is niet te begrijpen. We snappen de differentiatie tussen woonstraat en parkeerterrein. Dit verschil kan ook de lokale parkeerder verleiden om gebruik te maken van de beoogde parkeerlocatie. Momenteel zijn er wel erg veel verschillende tarieven. Hoe wordt een bezoeker op de hoogte gesteld van deze differentiatie? Antwoord 8: In het voorstel aan de gemeenteraad is de tariefdifferentiatie voor de eerste 3 uur al terug gebracht naar 2 tarieven. Bezoekers kunnen digitaal via de website of een landelijke parkeerApp de tarieven per parkeerterrein zien. Net zoals in de rest van Nederland. Vraag 9: Waarom is er gekozen voor een maximale parkeerduur? De huidige blauwe zone is een middel om te sturen middels maximale parkeerduur. Betaald parkeren is sturing middels kosten. Waarom zijn mensen niet vrij om langer te parkeren wanneer hier voor betaald wordt? Antwoord 9: Op de parkeerterreinen rondom de oude kom van Volendam en in het centrum van Edam willen we voor de winkels en horeca nog enige doorstroming hebben van bezoekers. Voor een bezoek van maximaal 3 uur kan men in de directe nabijheid parkeren. Wanneer men langer wil verblijven kan men iets verder van het centrum de hele dag parkeren tegen het laagste tarief. Wanneer men toch vlak bij het centrum langdurig wil parkeren kan dat, maar na 3 uur dan wel tegen een hoger tarief.

			Vraag 10: De voorgestelde werkwijze met een enorme toename in parkeertarief na 3 uur parkeren komt erg krom over. Dit is niet uit te leggen aan een bezoeker of toerist die nietsvermoedend Edam-Volendam komt bezoeken. Het voelt als een straf voor de bezoeker die langer dan 3 uur in de gemeente verblijft. En is dat nou niet net de bezoeker die we willen aantrekken? Antwoord 10: Zie antwoord op vraag 9. Vraag 11: Parallelweg parkeerterrein wordt niet genoemd in dit voorstel. Dit terwijl P-parallelweg in het verleden juist altijd de locatie was waar parkeerders naartoe verwezen worden. Wat wordt de functie van dit parkeerterrein? Antwoord 11: In het huidige parkeerverwijssysteem wordt parkeerterrein Parallelweg al jaren niet meer verwezen, dan alleen voor toeristenbussen. In de nieuwe situatie zal dat niet veranderen. Het autogedeelte van parkeerterrein Parallelweg wordt hoofdzakelijk gebruikt door bewoners van het Noordeinde en werknemers van de bedrijven en zorginstelling rondom het parkeerterrein. Vraag 12: Hoe wordt de bezoeker geïnformeerd van het gewenste parkeergedrag? De parkeerder wordt immers momenteel nog naar de Parallelweg verwezen. Het onderscheid in tarieven is onmogelijk duidelijk te maken aan de bezoeker die Volendam binnen komt rijden.

			Antwoord 12: Zoals in antwoord op vraag 11 al is aangegeven worden bezoekers al jaren niet meer verwezen naar parkeerterrein Parallelweg. Alleen toeristenbussen worden naar parkeerterrein Parallelweg verwezen. Wat betreft het duidelijk maken van de tarieven verwijzen wij naar het antwoord op vraag 8. Vraag 13: Hoe werkt het systeem voor betaald parkeren voor inwoners? Hoe is dit juridisch geregeld en hoe werkt dit met lease auto's? Antwoord 13: In het voorstel is opgenomen dat 'nog juridisch wordt uitgezocht' of het mogelijk is om zonder parkeervergunning te zorgen dat bewoners van gemeente Edam-Volendam '1,5 uur gratis' kunnen parkeren. De uitkomst van dit onderzoeken verwachten we voor de raadsvergadering van 26 juni. Inwoners met een leaseauto kunnen, middels het digitaal toesturen van de benodigde gegevens, in aanmerking komen voor een parkeervergunning zodat men ook de eerste 1,5 uur gratis kan parkeren. Vraag 14: De verwachte inkomsten zijn enorm. Hoe zeker is het college van deze inschatting? Antwoord 14: De geschatte opbrengsten zijn bepaald aan de hand van een parkeerdrukmeting op de parkeerterreinen en woonstraten centrum Edam en oude kom Volendam in 2024. Bij deze parkeerdrukmeting is tevens een kentekenonderzoek gehouden waarbij is gekeken of de auto uit de woonwijk kwam met een ontheffing in de auto, uit de gemeente Edam-Volendam kwam of van buiten de gemeente Edam-Volendam. Samen met de parkeerdrukmeting is dit op een drietal dagen elke 2 uur tussen 08.00 en 18.00 uur gedaan. We hebben dus een redelijk beeld van hoe hoog de parkeerdruk in 2024 was en wie er parkeerde. Wij zijn van mening dat

			hierdoor de schatting vrij realistisch is, maar een garantie kunnen we nooit geven. De Excelberekeningen per parkeerterrein zijn op te vragen bij de griffie. Vraag 15: Wij missen het onderdeel ‘participatie’ en ‘communicatie’ in dit voorstel, dit terwijl het invoeren van betaald parkeren enorme impact heeft op de gemeenschap. Kan het college uitleggen waarom dit niet of minimaal is toegepast? Antwoord 15: De gemeenteraad heeft gevraagd om te onderzoeken of het invoeren van betaald parkeren meer sturing kan geven aan het parkeren en het aantal verkeersbewegingen in en rondom het centrum van Edam en de oude kom van Volendam, zodat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in met name de woonstraten van het centrum van Edam en de oude kom van Volendam verbetert. Dit onderzoek is uitgevoerd en zoals in het raadsvoorstel is aangegeven is dit een intern onderzoek geweest. Wanneer de gemeenteraad besluit om betaald parkeren in te voeren zal direct gestart worden met de communicatie richting de inwoners van Edam-Volendam, bewoners en winkeliers oude kom Volendam en centrum Edam, winkeliers Julianaweg, Marinapark en verschillende doelgroepen, zoals zorgverleners en eigenaren viskarren (zie voorstel). In deze communicatie wordt aangegeven wat de veranderingen zijn er welke mogelijkheden er zijn voor aanvragen van parkeervergunningen voor de verschillende doelgroepen. Een planning wanneer met wie gesproken wordt, wordt nog opgesteld. Vraag 16: Een efficiënt parkeerbeleid staat of valt met handhaving. Middels de scanauto kan alleen het betaald parkeren worden gehandhaafd, niet op de blauwe zone. Er zijn dus alsnog veel handhavers nodig die op de parkeerduur in de blauwe zone handhaven. Nog meer dan nu aangezien de parkeerduur max 30 minuten betreft. Zonder handhaving zullen mensen niet op de betaald parkeren plaatsen gaan staan maar het risico

			nemen en in de blauwe zone parkeren. hoeveel handhavers denkt het college nodig te hebben om dit onwenselijke scenario tegen te voorkomen? Antwoord 16: Doordat op de parkeerterreinen Baanstraat, Amvo, Tase en P1-Marinapark de parkeerschijfzone wordt omgezet in betaald parkeren vervallen een groot aantal parkeerplaatsen die niet meer door de boa's gecontroleerd hoeven worden. Met het huidige aantal boa's en 1 extra boa voor betaald parkeren verwachten we het parkeren in de parkeerschijfzones in de woonstraten adequaat te kunnen handhaven.
1514	18-06-2025	LEV	Lokaal Edam-Volendam is ervan op de hoogte gesteld dat er reeds twee parkeerauto's zijn aangeschaft, terwijl de besluitvorming over dit onderwerp pas geagendeerd staat voor de raadsvergadering van 26 juni 2025. Wij verzoeken het college om opheldering over deze gang van zaken Vraag 1: Kan het college bevestigen dat er reeds twee parkeerauto's zijn aangeschaft door of namens de gemeente Edam-Volendam? Antwoord 1: Door of namens de gemeente Edam-Volendam zijn geen twee scanauto's aangeschaft. Vraag 2: Zo ja, op welke datum heeft de aanschaf plaatsgevonden? Onder welk mandaat of besluit is deze aanschaf gedaan, aangezien de raad nog geen besluit heeft genomen over dit onderwerp? Antwoord 2: Zie antwoord vraag 1. Vraag 3:

			Welke financiële middelen zijn aangewend voor deze aanschaf, en onder welke post is dit administratief verwerkt? Antwoord 3: Zie antwoord vraag 1. Vraag 4: Betekent deze aanschaf dat het college vooruitloopt op de formele besluitvorming door de gemeenteraad op 26 juni? Zo nee, hoe verhoudt deze actie zich tot het budgetrecht van de raad? Antwoord 4: Zie antwoord vraag 1. Vraag 5: Hoe verhoudt deze handelwijze zich tot de beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder de transparantie- en verantwoordingsplicht richting de raad? Antwoord 5: Zie antwoord vraag 1. Vraag 6: Is het college bereid de levering en ingebruikname van de parkeerauto's op te schorten totdat de raad een besluit heeft genomen? Antwoord 6: Zie antwoord vraag 1. Vraag 7: Indien de aanschaf reeds onomkeerbaar is, wat betekent dit dan voor de positie van de raad in het verdere besluitvormingsproces? Antwoord 7:

			Zie antwoord vraag 1.