



2025

Parkeerbeleidsplan gemeente Purmerend



Inhoud

1	Inleiding	4
2	Parkeervisie voor een duurzaam, bereikbaar en leefbaar Purmerend	6
	2.1 Opgaven voor de gemeente Purmerend	7
	2.2 Kernpunten uit het beleid	7
	2.3 Parkeervisie: parkeren als ruimtelijk instrument	7
3	Een levendige binnenstad	10
4	Leefbare woongebieden in Purmerend en Beemster	15
	4.1 Voldoende parkeerplaatsen	15
	4.2 Omgaan met hoge parkeerdruk	16
	4.3 Parkeerregulering invoeren	19
5	Principes parkeerregulering	20
	5.1 Reguleringsvorm: betaald parkeren	20
	5.2 Reguleringsperiode	21
	5.3 Tariefstelling	21
	5.4 Vergunningen	22
		24

6	Gebiedsoverstijgende onderwerpen	24
6.1	Fietsparkeren	24
6.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	
6.3	Gehandicaptenparkeren	26
6.4	Elektrisch laden	27
6.5	Deelmobiliteit	28
6.6	Parkeren bij hubs	28
6.7	Grote voertuigen	29
6.8	Parkeren bij evenementen	29
7	Monitoring	30
	Bijlage 1: Belangrijkste bevindingen inventarisatiefase	33



1 Inleiding

Inwoners vinden het belangrijk dat alles goed bereikbaar is en dat ze makkelijk kunnen parkeren. Ze parkeren het liefst dichtbij en willen graag hun eigen vervoer blijven gebruiken. Deelvervoer en uitbreiding van betaald parkeren spreken nu nog weinig mensen aan. Er is behoefte aan oplossingen die dit gemak behouden, terwijl we samen werken aan een duurzaam en toekomstbestendig parkeerbeleid.

De stad ontwikkelt zich in hoog tempo met nieuwe woningen, voorzieningen en werkgelegenheid. Daardoor trekt Purmerend steeds meer mensen aan. Tegelijkertijd neemt de beschikbare ruimte niet toe, waardoor de druk op de openbare ruimte toeneemt. In deze veranderende context is parkeren niet langer een vanzelfsprekende functie, maar een strategisch en ruimtelijk vraagstuk geworden. Het maakt deel uit van bredere ruimtelijke, juridische en maatschappelijke opgaven, zoals klimaatadaptatie, de mobiliteits transitie en de kwaliteit van de leefomgeving. Het is belangrijk om alle belangen goed af te wegen. Een hulpmiddel daarbij is een duidelijk kader dat helpt bij het maken van keuzes.

Actualisatie van het parkeerbeleid is nodig

Het is niet alleen vanwege de stedelijke ontwikkelingen tijd om het parkeerbeleid te actualiseren, maar ook omdat de gemeenten Purmerend en Beemster sinds 1 januari 2022 zijn gefuseerd. Hierdoor is er behoefte aan een geharmoniseerd parkeerbeleid. Daarnaast is er de afgelopen jaren veel veranderd op beleidsmatig vlak. Zo heeft de gemeente een nieuwe visie op de binnenstad opgesteld en is er in 2022 nieuw mobiliteitsbeleid vastgesteld. Ook werkt Purmerend aan een Omgevingsvisie waarin de ambities voor de groei van de stad



worden vastgelegd. Al deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat het bestaande parkeerbeleid niet langer aansluit bij de ambities van de gemeente en dat nieuw parkeerbeleid nodig is.

Met brede betrokkenheid actualiseren

Parkeren raakt iedereen, overal en altijd. Of het nu gaat om het parkeren van de eigen fiets of auto, of om de manier waarop geparkeerde voertuigen het straatbeeld, de leefbaarheid en de bereikbaarheid beïnvloeden: parkeren is een onderwerp dat diep verweven is met het dagelijks leven én met de toekomst van onze stad.

Dit parkeerbeleid is daarom tot stand gekomen op basis van een inventarisatie van de positieve punten en knelpunten van de huidige parkeersituatie en het voormalige parkeerbeleid. Deze inventarisatie is uitgevoerd door een online enquête waaraan veel inwoners hebben deelgenomen en door gesprekken met de externe partijen (zoals bijvoorbeeld BIZZ binnenstad en BIZZ Koemarkt), raads- en commissieleden en de ambtelijke organisatie. Daarnaast is geïnventariseerd welke relevante beleidskaders in andere beleidsdocumenten zijn opgenomen, zodat het parkeerbeleid aansluit bij de ambities van de gemeente Purmerend. Ook heeft de gemeenteraad tijdens een werksessie input geleverd voor het opstellen van dit parkeerbeleid.

De belangrijkste uitkomsten van de inventarisatiefase zijn opgenomen in bijlage 1.

Deze visie is vervolgens vertaald naar concreet parkeerbeleid: de instrumenten die de gemeente inzet om haar doelen te realiseren. De conceptversie van dit beleid is besproken met de ambtelijke organisatie en de betrokken belanghebbenden.

Veel is op orde, sturing op onderdelen nodig

Uit de inventarisatiefase blijkt dat de auto voor veel inwoners in Purmerend een belangrijk vervoermiddel is. Ook blijkt dat - objectief gezien, op basis van de parkeerdruk - het parkeren op veel plekken goed gaat. Toch worden er ook knelpunten ervaren, vooral op locaties waar de ruimte schaars is geworden. Met name door de groei van de stad. Daar is het nodig om keuzes te maken en actief parkeerbeleid in te zetten. Op locaties zonder knelpunten blijft het parkeerbeleid faciliterend van aard.

De ambities uit de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsplan en het Programma Binnenstad zijn gericht op het stimuleren van actieve mobiliteit en het verminderen van de dominantie van de auto. Dit wordt bereikt door in te zetten op de mobiliteitstransitie, het verminderen van maaiveldparkeren in de binnenstad waardoor er meer ruimte voor voetgangers en fietsers ontstaat en het stimuleren van gezonde vormen van vervoer volgens STOMP-principe. Dit lijkt strijdig met het belang dat veel inwoners hechten aan de auto. De ambities schetsen een toekomstbeeld waar Purmerend stapsgewijs naartoe wil groeien, en geen situatie die van de ene op de andere dag werkelijkheid is.

Ook het parkeerbeleid moet bijdragen aan deze gewenste ontwikkelrichting. Het betekent niet dat het beleid sterk sturend moet zijn in het terugdringen van autobezit en -gebruik. Waar mogelijk blijft het parkeerbeleid faciliterend. Waar nodig, op locaties waar de ruimte knelt, wordt van inwoners gevraagd om hun auto op (iets) grotere afstand te parkeren dan zij tot nu toe gewend zijn.

2 Parkeervisie voor een duurzaam, bereikbaar en leefbaar Purmerend

De groei van de stad vraagt om duidelijke keuzes in de verdeling van de beschikbare ruimte. De manier waarop we omgaan met parkeren, bepaalt mede hoe Purmerend eruitziet, hoe gezond en veilig de leefomgeving is, en hoe mensen zich kunnen verplaatsen. Het parkeerbeleid wordt vormgegeven binnen de kaders van de Omgevingsvisie¹, het Mobiliteitsplan, Dorpsvisies en het Programma Binnenstad, met als gezamenlijk doel: een duurzaam, bereikbaar en leefbaar Purmerend. Het parkeerbeleid sluit daarom aan bij de ambities uit deze beleidsdocumenten.



¹ De Omgevingsvisie is in ontwikkeling, wel heeft de gemeenteraad een Opgavennotitie vastgesteld. Hierin zijn de kernopgaven beschreven. De Opgavennotitie is gebaseerd op data-analyses van autonome ontwikkelingen en analyses van bestaande visies en beleidsnota's.

2.1 Opgaven voor de gemeente Purmerend

Vanuit de beleidskaders volgen een aantal opgaven waarmee het parkeerbeleid rekening moet houden:

- **Duurzaamheid en leefbaarheid:** het verminderen van de dominantie van de auto in de binnenstad en woonwijken, en het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals fietsen en lopen.
- **Bereikbaarheid en toegankelijkheid:** de stad en regio bereikbaar en toegankelijk houden voor iedereen, met prioriteit voor voetgangers en fietsers volgens het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service), Privéauto.
- **Versterken van het groen en de openbare ruimte:** het beperken van verharding en het versterken van groene structuren in de stad vanwege de klimaatopgave.
- **Stimuleren van circulaire en duurzame mobiliteit:** het ondersteunen van elektrisch vervoer en deelmobiliteit.

2.2 Kernpunten uit het beleid

De beleidsdocumenten bevatten al concrete voorstellen om invulling te geven aan deze opgaven:

- **Fiets- en voetgangersvriendelijkheid:** fietsers en voetgangers krijgen prioriteit, met fietsenstallingen aan de randen van de binnenstad en het behouden van het voetgangersgebied in de binnenstad. Ook in de woonwijken en bij overige voorzieningen komt er voldoende aandacht voor fietsparkeren.
- **Parkeren aan de randen van de binnenstad:** autoparkeren wordt zo veel mogelijk verplaatst naar garages aan de rand van de binnenstad. Zo komt er meer ruimte vrij voor groen, verblijven en ontmoetingsplekken, en wordt de openbare ruimte duurzamer ingericht.

- **Versterken van de regiofunctie van Purmerend:** het parkeren van auto's aan de rand van de binnenstad blijft belangrijk voor het aantrekken van regionale bezoekers en toerisme.
- **10-minutenstad:** het beleid ondersteunt het concept van een 10-minutenstad, waarbij basisvoorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar zijn per fiets of te voet.
- **Verminderen doorgaand verkeer binnenstad:** doorgaand autoverkeer wordt om de binnenstad heen geleid. Hierdoor komt er meer ruimte voor regionale en lokale bezoekers die de binnenstad willen bezoeken.

2.3 Parkeervisie: parkeren als ruimtelijk instrument

Waar parkeerbeleid voorheen vooral faciliterend was, wordt het door de groei van Purmerend steeds meer een strategisch instrument. Parkeerbeleid staat niet op zichzelf, maar is nauw verweven met thema's als woningbouw, bereikbaarheid, gezondheid, economie, vergroening en klimaatadaptatie. Het sluit direct aan op thema's uit de Omgevingsvisie, het Mobiliteitsplan en het Programma Binnenstad.

Voor Purmerend betekent dit dat het parkeerbeleid balans moet vinden tussen genoeg parkeerruimte bieden voor bewoners, werkenden en bezoekers, en tegelijkertijd ruimte maken voor andere ambities in de openbare ruimte, zoals meer plek voor voetgangers, fietsers en groen. Inwoners hechten veel belang aan de auto. Dit betekent dat de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd zolang de ruimte dit toelaat. Alleen wanneer de ruimte knelt, is parkeerbeleid nodig om de balans te bewaren tussen parkeren en andere ambities voor de openbare ruimte. In de verschillende beleidsdocumenten zijn enkele situaties beschreven waar dit speelt.

Hieraan zijn de volgende concretere parkeeropgaven gekoppeld:

- **Beperken van parkeerplaatsen in de binnenstad:** met de herinrichting van de openbare ruimte wordt het straatparkeren verplaatst naar parkeergarages en -terreinen aan de rand van de binnenstad.
- **Leefbaarheid van woongebieden:** in woonwijken wordt, als de ruimte knelt, anders omgegaan met ruimte voor de auto, ten gunste van leefbaarheid en klimaatrobustheid.
- **Stimuleren van alternatieven voor de auto:** fietsparkeren wordt makkelijker door nieuwe fietsparkeervoorzieningen aan de rand van het voetgangersgebied.
- **Versterken van duurzame mobiliteit:** we investeren in duurzame infrastructuur voor elektrisch vervoer, zoals laadplaatsen en fietsenstallingen, om schonere mobiliteit te stimuleren.

Bij keuzes over de inrichting van de ruimte geldt het STOMP-principe als uitgangspunt: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS/deelmobiliteit, Privéauto. Dit betekent niet dat er geen plek meer is voor auto's en parkeren, autogebruik blijft mogelijk. De auto blijft een belangrijk vervoermiddel, maar krijgt niet langer automatisch voorrang bij de verdeling van de ruimte.

Naast het STOMP-principe gebruiken we verschillende bouwstenen om de opgaven vorm te geven:

- Met **parkeerregulering** beïnvloeden we de parkeervraag (het autogebruik) en stimuleren we lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Via tariefstelling kunnen we het gebruik van bepaalde locaties, zoals parkeergarages, stimuleren of juist ontmoedigen.



- Met **reële parkeernormen** gaan we bij ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor voldoende parkeerplaatsen voor auto's én fietsen. In gebieden met goed openbaar vervoer kan dat minder betekenen. Zo blijft er ruimte voor andere belangrijke functies zoals groen, ontmoeting en klimaatadaptatie.
- Met **voldoende, goede en gratis fietsenstallingen** bij belangrijke plekken, zoals de binnenstad, wijkwinkelcentra en ov-haltes stimuleren we fietsen en ov-gebruik.
- **Niet ieder gebied vraagt om dezelfde aanpak.** De balans tussen parkeren, groen en verblijfsruimte verschilt per locatie en hoeft niet in elk gebied hetzelfde te zijn. We zorgen wel voor duidelijk en samenhangend beleid. Dit betekent ook dat we geen maatregelen nemen als dat niet nodig is.
- **Het mobiliteitsgedrag verandert:** er zijn meer elektrische voertuigen, meer deelauto's en mensen pakken vaker de fiets. Ook kiezen reizigers steeds vaker per rit het vervoermiddel dat op dat moment het beste past. Met data-gedreven en adaptief beleid spelen we in op deze veranderingen én op de veranderende parkeerbehoefte die daar bij hoort.

De inzet van maatregelen is vooral nodig op plekken waar veel verandert, zoals in de binnenstad en bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Daar passen we een mix van maatregelen toe. In de rest van Purmerend blijft een faciliterende aanpak passend, zolang lokale opgaven geen ingrijpen vragen. Dit sluit goed aan bij wat bewoners in die wijken willen. Als er toch keuzes nodig zijn, gebruiken we het principe van de 4 B's (zie kader).

Parkeeraanpak: principe van de 4 B's

Op plekken waar we de openbare ruimte moeten herinrichten of parkeermaatregelen nodig zijn bij een hoge parkeerdruk, werken we volgens het principe van de 4 B's. De 4 B's spelen alleen bij een (toekomstig) parkeerprobleem. Door beprijsen neemt de parkeervraag af en kan er meer ruimte voor groen komen. Door bijvoorbeeld ondergrondse parkeergarages te bouwen kan er ook meer ruimte voor groen komen:

1. **Benutten:** het optimaliseren van bestaande parkeervoorzieningen;
2. **Beïnvloeden:** het beïnvloeden van het parkeergedrag van gebruikers;
3. **Bouwen:** het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen op maaiveld binnen een integrale afweging;
4. **Beprijsen:** het invoeren van parkeerregulering.

In hoofdstuk 4 wordt dit nader toegelicht en uitgewerkt.

3 Een levendige binnenstad

De ambitie voor de binnenstad is dat deze transformeert van een traditionele winkelstad naar een plek waar winkelen, recreëren, wonen en ontmoeten hand in hand gaan. Dit moet leiden tot een herkenbare autoluwe binnenstad, functionerend als 1 geheel binnen de historische singels. Deze ambitie is uitgewerkt in het Programma Binnenstad. Ook voor het parkeerbeleid heeft dit gevolgen.

Hoge parkeerdruk op zaterdagmiddag

Voor bewoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad zijn momenteel circa 1.700 parkeerplaatsen beschikbaar. Deze betaalde parkeerplaatsen bevinden zich in de parkeergarages Willem Eggert, Claxonate en Stadhuisplein (775 plaatsen), op de parkeerterreinen Kanaalstraat, Slotplein, Schapenmarkt en Bolwerk (270 plaatsen), en op straat (655 plaatsen).

Zaterdagmiddag is het drukste moment in de binnenstad: dan is circa 90% van de parkeerplaatsen bezet.¹ Op andere dagen is de parkeerdruk lager. De bezettingsgraad is gemeten vóór opening van parkeergarage Stadhuisplein op 15 december 2023. Hoewel deze parkeergarage net buiten het centrum ligt, vervult zij wel een functie voor de binnenstad.²



Figuur 1. Bezettingsgraad binnenstad zaterdagmiddag (2022)

¹ Cijfers gebaseerd op het meest recente parkeeronderzoek uit 2022.

² Op zaterdagmiddag is circa 25% van de plaatsen in deze garage bezet. Dit is gebaseerd op bezettingscijfers van september 2024. Het effect van deze parkeergarage op de parkeerdruk in de binnenstad is niet bekend.



Sinds deze metingen is de parkeerregulering rondom de binnenstad uitgebreid, zijn tijdelijk 40 extra parkeerplaatsen op de Schapenmarkt gerealiseerd en zijn camperplaatsen op het Bolwerk toegevoegd.

In lijn met de ambities voor de binnenstad wordt een toename van het aantal regiobezoekers verwacht. Ook de toevoeging van woningen binnen de gemeente leidt tot meer bezoekers. Volgens een analyse in het kader van het Programma Binnenstad zijn naar verwachting 420 tot 610 extra parkeerplaatsen nodig. We vervangen en breiden uit als blijkt dat deze aantallen ook werkelijkheid worden, dan pas gaan we investeren. Ook hierin volgen we het STOMP-principe. Zo voorkomen we dat er te veel parkeerplekken komen, waardoor mensen minder snel de fiets nemen.

Minder parkeerplaatsen op straat

Het Programma Binnenstad streeft naar een kwalitatief sterke openbare ruimte, waarbij zo min mogelijk parkeren op straat

wordt gefaciliteerd. Het idee is dat enkele Shop&Go-plaatsen en parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen (zoals houders van een gehandicaptenparkeerkaart en deelauto's) beschikbaar blijven. Dit betekent dat gefaseerd wordt toegewerkt naar de volgende situatie:

- Binnen de centrumring zijn alleen parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen beschikbaar, met uitzondering van enkele Shop&Go-plaatsen.
- Bezoekers en bewoners parkeren in parkeergarages of op parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad.
- Op langere termijn worden ook de overige parkeerplaatsen in de binnenstad (tussen centrumring en de grachten) opgeheven. Dat gebeurt pas al er nieuwe parkeerplaatsen in parkeergarages en terreinen aan de rand van de binnenstad zijn gerealiseerd.



Nieuwe parkeervoorzieningen

Parkeerplaatsen in de binnenstad weghalen betekent dat die op een andere plek gecompenseerd moeten worden, tenzij er voldoende capaciteit in en rond³ het centrum beschikbaar is. Daarnaast zijn extra parkeerplaatsen nodig om de groei van het aantal bezoekers op te vangen. Op basis van een eerste analyse bedraagt de totale opgave circa 700 tot 900 parkeerplaatsen:

Om deze opgave goed te kunnen invullen en de toekomstige ontwikkeling van de parkeersituatie goed te monitoren, wordt een parkeerbalans opgesteld op basis van feitelijk gebruik (parkeeronderzoek). Deze wordt vertaald naar een handelingsperspectief dat stapsgewijs leidt naar de gewenste eindsituatie. Ook andere gemeentelijke ambities, zoals het stimuleren van fietsgebruik, worden hierin verwerkt.

Reden	Effect (aantal parkeerplaatsen)
Extra bezoekers aan de binnenstad ⁴	+ 420 – 610
Realisatie Stadhuispleingarage	- 305
Opheffen parkeerplaatsen binnen centrumring ⁵	+ 200
Opheffen parkeerplaatsen buiten centrumring	+ 385
Totaal	700- 900

³ Met rond wordt met name het Wagenweggebied en de parkeergarage(s) bedoeld, als invloedsgebieden van de binnenstad, en niet de reguliere woonstraten rond de binnenstad.

⁴ In het kader van het Programma Binnenstad is becijferd dat naar verwachting 420 tot 610 parkeerplaatsen extra nodig zijn om een toename in het aantal regiobezoekers en in het aantal lokale bezoekers (door het toevoegen van woningen binnen de gemeente) op te vangen.

⁵ Aanname: circa 10% van de parkeerplaatsen op straat blijft behouden t.b.v. specifieke doelgroepen en Shop&Go.

Parkeerregulering

Om het gebruik van de parkeergarages in en rond de binnenstad te stimuleren en de parkeerdruk op straat te beheersen, is het huidige parkeertarief op straat al aanzienlijk hoger dan het tarief in de parkeergarages. Bij een verdere afname van het aantal parkeerplaatsen op straat kan het nodig zijn om dit sterker te sturen. Bijvoorbeeld met een progressief tarief waarbij langer parkeren in garages goedkoper wordt per uur. Zo maken we parkeren in garages aantrekkelijker. Dit is in feite een voorloper van de Shop&Go-plaatsen, waarbij op straat alleen kort parkeren mogelijk is. Ook het aanpassen van de reguleringstijden op straat en de betaaltijden in de garages kan bijdragen.

Daarnaast is het aantal bewoners- en bedrijfsvergunningen per adres gemaximeerd. Bij een verdere afname van parkeren op straat is dit niet langer voldoende.

Daarom stellen we een vergunningplafond in, waarbij we niet meer parkeervergunningen uitgeven dan beschikbaar plekken. Dit plafond beweegt mee met het aanbod.

Voor bewoners en bedrijven zijn alternatieven nodig, zoals een abonnement op een parkeergarage. Dit wordt uitgewerkt in het nog op te stellen handelingsperspectief. Nu er minder parkeerplaatsen op straat komen, wordt de rol van parkeergarages steeds groter. Maar na 21.00 uur en op zon- en feestdagen moet in parkeergarages worden betaald en op straat niet. Daardoor bestaat het risico dat parkeerders op straat parkeren in de binnenstad en niet voor de garages kiezen. Om dit te voorkomen kunnen we kijken of tijden waarop je moet betalen voor parkeren op straat en in garages beter op elkaar afgestemd kunnen worden.

Vergunningplafond

Een vergunningplafond betekent dat er een maximum is aan het aantal parkeervergunningen dat wordt uitgegeven. Dit helpt om te voorkomen dat het te druk wordt met geparkeerde auto's in de buurt en de parkeerdruk te hoog wordt.

Bij een te hoge parkeerdruk worden er minder vergunningen uitgegeven. Daardoor heeft niet iedereen automatisch meer recht op een vergunning.

Bij een lage parkeerdruk kunnen er meer vergunningen komen en kunnen inwoners bijvoorbeeld een tweede of derde vergunning krijgen.

Voorbeeld

Stel: er zijn 100 parkeerplaatsen in een wijk. Op het drukste moment is de parkeerdruk 40%. In een ideale situatie ligt de parkeerdruk tussen de 80% en 90% op het drukste moment. Door 40 extra vergunningen toe te staan worden de parkeerplaatsen beter gebruikt. Zo blijft er geen ruimte onnodig leeg.

Met een afwegingskader kan worden bepaald of lege plekken worden gebruikt voor parkeren, groen, elektriciteitshuisjes of voor toekomstige plannen.



Handelingsperspectief

Om het maaiveldparkeren in de binnenstad te verminderen, maken we eerst een overzicht van het huidige en toekomstige gebruik van parkeerplekken. Dit noemen we een parkeerbalans.

Daarna onderzoeken we waarom mensen parkeren, bijvoorbeeld voor werk of bezoek (parkeermotief).

Op basis van deze informatie (handelingsperspectief) kunnen we bepalen:

- hoe we bestaande parkeercapaciteit op parkeergarages en -terreinen beter kunnen gebruiken
- waar parkeerplaatsen nodig blijven
- waar parkeercapaciteit kunnen toevoegen, waarbij we rekening houden met mogelijke afsluitingen van wegen (knips)
- en hoe we vergunninghouders op termijn een andere plek kunnen bieden dan op straat.

Fietsparkeren aan de rand van het voetgangersgebied

In het Programma Binnenstad is de ambitie opgenomen om te voorzien in ruim voldoende fietsparkeergelegenheid op maaiveldniveau en in fietsparkeergarages, om zo het gebruik van de fiets te stimuleren. Daarbij is uitgesproken dat fietsen aan de rand van het voetgangersgebied worden gestald, om te voorkomen dat er door het voetgangersgebied wordt gefietst. Het gaat hierbij om de locaties waar wel en geen stallingsmogelijkheden worden geboden. Vooralsnog is het niet de bedoeling om een fietsparkeerverbod in het voetgangersgebied in te stellen.

Dit betekent dat de huidige fietsparkeervoorzieningen binnen het voetgangersgebied stapsgewijs worden verplaatst naar de rand van dit gebied. Belangrijk daarbij is om de nieuwe fietsparkeervoorzieningen langs de aanrijroutes te positioneren en zo dicht mogelijk bij de entrees van het voetgangersgebied. Dit zijn voor fietsers de meest logische locaties om hun fietsen te stallen.



4 Leefbare woongebieden in Purmerend en Beemster

In de woongebieden¹ zetten we in op leefbaarheid en klimaatrobuustheid van de wijken. Het parkeerbeleid blijft hier zoveel mogelijk faciliterend, maar als de ruimte knelt, gaan we anders om met de ruimte voor de auto.

4.1 Voldoende parkeerplaatsen

Voldoende openbare parkeergelegenheid betekent dat de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Dit wordt bereikt doordat er altijd een aantal parkeerplaatsen beschikbaar is, waardoor parkeerwisselingen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, neemt de bereikbaarheid van een locatie af en ontstaat er meer verkeersoverlast door zoekverkeer. Dit kan ten koste gaan van de verkeersveiligheid en leiden tot ergernis bij bewoners en bezoekers.

CROW stelt dat bij een parkeerdruk tussen 85% en 90% het zoekverkeer toeneemt. In gebieden met veel langparkeeders of veel parkeerterreinen en -garages gebeurt dit bij 90%. Voor Purmerend en Beemster betekent dit dat de gemiddelde parkeerdruk op straat idealiter tussen de 80% en 90% ligt. Een parkeerdruk boven de 90% wordt als te hoog beschouwd. Hierbij gaat het om de parkeerdruk op buurniveau; in een straat of een parkeerterrein of -garage mag de druk gerust hoger zijn.

Parkeeraanbod verminderen bij een parkeerdruk



... boven 90%: parkeerplaatsen elders compenseren

...tot 85% en 90 % aan de gemeentelijke regietafel integrale afweging maken tussen parkeren en andere doeleinden

...tot 85% t.b.v. kleinschalige, lokale functies in de openbare ruimte

...tot 80% proactief t.b.v. andere publieke functies in de openbare ruimte

¹ Waar in hoofdstuk 4 de focus ligt op het gebied binnen de historische singels, ligt in dit hoofdstuk de focus op de rest van Purmerend en Beemster. De begrenzing is niet hard, want er is interactie tussen het gebied binnen de historische singels en de woongebieden daaromheen.

Bij een parkeerdruk boven de 90% zijn maatregelen nodig om de druk te verlagen. In paragraaf 4.3 gaan we hier op in.

Wanneer de parkeerdruk in een buurt structureel en langdurig op alle momenten van de week lager is dan 80%, neemt het parkeeraanbod op straat meer ruimte in dan nodig is. In dat geval kan worden overwogen om parkeerplaatsen op te heffen, zodat er ruimte vrijkomt voor andere functies in de openbare ruimte – bijvoorbeeld om andere gemeentelijke ambities te realiseren.

Ook als de parkeerdruk niet structureel laag is, kunnen er wensen zijn om parkeerplaatsen op te heffen, bijvoorbeeld voor het plaatsen van een ondergrondse afvalcontainer of een transformatorhuisje of vergroening. Een nog op te stellen afweegkader dat in het uitvoeringsprogramma wordt opgenomen gaat hierbij helpen. Zolang de parkeerdruk op buurniveau acceptabel blijft, is dit mogelijk. Daarbij geldt dat de parkeerdruk na het opheffen van parkeerplaatsen maximaal 85% mag bedragen.

Bij een parkeerdruk hoger dan 85% is het niet zonder meer mogelijk dat parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. In dat geval kan een afweging worden gemaakt met behulp van het nog op te stellen afweegkader. Zeker bij een parkeerdruk boven de 90% is het wenselijk om de opgeheven parkeerplaatsen ergens anders te compenseren. Ook bij lagere

parkeerdruk kan gebruik gemaakt worden van het nog op te stellen afweegkader om te voorkomen dat er 'dubbele claims' op de parkeerruimte ontstaan.

4.2 Omgaan met hoge parkeerdruk

Dit jaar is er een basisparkeeronderzoek uitgevoerd voor de hele stad. De resultaten daarvan zijn in november 2025 beschikbaar voor dit parkeerbeleidsplan. In het uitvoeringsprogramma, dat nog wordt gemaakt en na vaststelling van het parkeerbeleidsplan door het college aan de raad wordt aangeboden, komt te staan dat er maatregelen worden genomen als uit de meting blijkt dat de parkeerdruk hoger is dan 90%.

In gebieden met een parkeerdruk op straat boven de 90% zijn maatregelen nodig om de druk te verlagen. Hiervoor zijn verschillende maatregelen mogelijk, die worden ingezet volgens de principes van de 4 B's:

1. **Benutten:** het optimaliseren van bestaande parkeervoorzieningen.
2. **Beïnvloeden:** het beïnvloeden van het parkeergedrag van gebruikers.
3. **Bouwen:** het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen op maaiveldniveau binnen een integrale afweging.
4. **Beprijzen:** het invoeren van parkeerregulering.





Beter benutten

Uit de parkeeronderzoeken blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein vaak minder goed benut worden, terwijl de parkeerdruk op straat oploopt. Met voorlichting, bijvoorbeeld via een publiekscampagne, willen we mensen stimuleren om de beschikbare parkeerplaatsen beter te gebruiken en zo de parkeeroverlast te beperken.

Beïnvloeden van parkeergedrag

Ook blijkt dat de parkeerdruk in sommige straten hoog is, terwijl er in naastgelegen straten nog ruimte is. Publiekscampagnes kunnen helpen om het gebruik van parkeerplaatsen op iets grotere loopafstand te stimuleren, en om alternatieve vervoersmiddelen zoals fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit te promoten.

Realiseren van nieuwe parkeerplaatsen

Bij herinrichting of groot onderhoud (zoals rioleringswerkzaamheden of onderhoud aan het wegdek) kan worden bekeken of veranderingen in de parkeersituatie wenselijk zijn. Door de openbare ruimte anders in te richten, kunnen soms extra parkeerplaatsen worden gemaakt.

Dat kan bijvoorbeeld door de verharding anders te verdelen of door meer ingrijpende maatregelen zoals het instellen van eenrichtingsverkeer, waardoor meer ruimte beschikbaar komt voor parkeren.

In praktijk is het vaak lastig om binnen de bestaande verharde ruimte extra parkeerplekken te realiseren, zeker wanneer ook rekening wordt gehouden met voldoende brede stoepen en ruimte voor fietsers. Via het nog op te stellen afwegingskader wordt dan een afweging gemaakt tussen de belangen van parkeerders en andere maatschappelijke doelen. Zo wordt bekeken of een andere inrichting van de openbare ruimte wenselijk is. Daarbij geldt als uitgangspunt dat het niet wenselijk is om bijvoorbeeld groen op te offeren voor extra parkeerplekken.

We informeren omwonenden bij aanpassingen van parkeersituaties. Het is daarbij belangrijk om hen niet aan te moedigen nieuwe parkeerplaatsen op hun eigen terrein te realiseren, om negatieve gevolgen op klimaatadaptatie te voorkomen. Ook wordt parkeren op eigen terrein alleen gebruikt door de bewoner, terwijl op straat meerdere doelgroepen gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaats.

Een andere optie is het realiseren van een parkeerhub aan de rand van de wijk, Bijvoorbeeld voor bedrijfsbusjes of de tweede auto. Het gebruik hiervan kan zonder parkeerregulering alleen worden gestimuleerd, niet afgedwongen.

Instellen parkeerregulering

Met parkeerregulering kan de gemeente de beschikbare parkeercapaciteit beter benutten en alternatieven voor de auto te stimuleren. Ook kunnen hiermee wijkvreemde parkeerders worden geweerd.

In woonwijken met parkeerregulering kunnen we sturen waar mensen hun auto parkeren. Dat doen we door wel of geen bewoners- of bedrijfsvergunningen te verlenen voor bepaalde parkeerlocaties. Voor werknemers gebeurt dit al: hun vergunning geldt alleen op specifieke locaties.

Met parkeerregulering zorgen we ervoor dat bewoners hun parkeerplaatsen op eigen terrein gebruiken. Wie op eigen terrein kan parkeren, kan 1 parkeervergunning minder aanvragen dan iemand niet beschikt over eigen parkeergelegenheid. In woonwijken zonder parkeerregulering kunnen we dit alleen stimuleren via een publiekscampagne.

Herinrichting van de openbare ruimte: nieuwe maatvoering is uitdagend

Bij herinrichting van de openbare ruimte volgen we het gemeentelijke Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) en richtlijnen van CROW. Omdat auto's steeds groter worden, zijn de afmetingen voor parkeerplaatsen in de loop der jaren ruimer geworden. Dit kan leiden tot een verlies aan parkeerplaatsen.

Als het volgen van de nieuwste maatvoering ten koste gaat van openbaar groen of verlies van meerdere parkeerplaatsen, terwijl de parkeerdruk in het gebied hoger is dan 90%, kan hiervan worden afgeweken. Het is dan wel belangrijk dat de parkeerplaatsen goed bruikbaar blijven. Te krappe parkeerplaatsen zorgen voor frustratie en kunnen de parkeerdruk juist verhogen.

In het verlengde hiervan geldt ook dat, wanneer er geen herinrichting gepland is, is het niet verplicht om bestaande parkeerplaatsen aan te passen aan de nieuwe maatvoering. Aanpassing is wel wenselijk als de maatvoering een efficiënt gebruik in de weg staat.



4.3 Parkeerregulering invoeren

Aan het invoeren van parkeerregulering zijn 3 voorwaarden verbonden:

1. De buurt¹ grenst aan een bestaand gebied met parkeerregulering;
2. De parkeerdruk in de buurt is hoger dan 90%;
3. Er is voldoende draagvlak onder de bewoners.

Als aan voorwaarde 1 en 2 is voldaan, wordt het draagvlak onder bewoners gemeten met een huis-aan-huis enquête. Er is voldoende draagvlak als minimaal 40% (nu 70%) van de huishoudens heeft deelgenomen en minstens de helft daarvan vóór de invoering van parkeerregulering is. Is dat niet het geval, dan wordt in het dat gebied de komende 2 jaar geen nieuwe draagvlakmeting gedaan en komt er voorlopig geen parkeerregulering.

Bij uitbreiding van regulering sluiten we aan bij de principes van het naastgelegen gebied. Er wordt een vergunningplafond ingesteld, waarmee wordt bepaald hoeveel parkeervergunningen maximaal in een vergunninggebied kunnen worden uitgegeven. Op deze manier wordt de parkeerdruk beheerst. Als er door de klimaatopgave 10 van de 100 parkeerplaatsen verdwijnen neemt het aantal vergunningen ook met 10% af. Bij een lage parkeerdruk is er ruimte om extra vergunningen uit te geven, omdat er ook andere doelgroepen parkeren en deze parkeerplaatsen ook nodig kunnen zijn voor vergroening en locatie- en gebiedsontwikkeling. Bij adressen met parkeergelegenheid op eigen terrein worden deze parkeerplaatsen in mindering gebracht op het aantal vergunningen.



Parkeerregulering rondom grote ontwikkelgebieden

Ook als de parkeerdruk nog geen 90% is, kan rondom ontwikkelgebieden parkeerregulering worden ingevoerd. Door invoeren van betaald parkeren neemt de vraag naar parkeren af waardoor een overschot aan parkeerplaatsen ontstaat waarvan de ruimte benut kan worden voor ontwikkeling.

Voorwaarde voor het invoeren van betaald parkeren voor een gebiedsontwikkeling is wel dat het grenst aan get gereguleerde gebied. Op deze manier is er sprake van een geconcentreerde uitbreiding van gereguleerd parkeren. Losse gebieden met gereguleerd parkeren leiden tot extra zoekverkeer, parkeeroverlast net buiten de betaalzones en hogere uitvoerings- en handhavingskosten.

¹ De buurt kan, naast een buurt volgens de CBS-indeling, ook een gebied zijn van minimaal 200 meter bij 200 meter dat logisch begrensd is met groen, water en/of grotere wegen.

5 Principes parkeerregulering

Parkeerregulering is een instrument om parkeeroverlast te voorkomen. Door middel van parkeerrestricties, zoals tariefdifferentiatie, worden bepaalde doelgroepen gestimuleerd om op andere locaties te parkeren. Het gebied met parkeerregulering breiden we uit naar gebieden met een hoge parkeerdruk als hier draagvlak voor is.

5.1 Reguleringsvorm: betaald parkeren

In de hele gemeente Purmerend hanteren we in principe betaald parkeren met parkeervergunningen als standaardvorm van regulering. Het gebied met betaald parkeren is aaneengesloten, om uitwijkgedrag te voorkomen.

In de binnenstad en een omliggende schil is deze vorm van regulering al van kracht. Als de parkeerdruk in omliggende woongebieden toeneemt en er voldoende draagvlak is, wordt het gebied verder uitgebreid.

In een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten parkeren tegen betaling van parkeerbelasting. Voor bewoners en medewerkers van bedrijven is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen in de vorm van een parkeervergunning.

Het parkeergedrag kan worden gestuurd via tarieven, tijden en vergunningenbeleid. De invoering van betaald parkeren gebeurt via de Verordening Parkeerbelastingen, het bijbehorende uitvoeringsbesluit en het Uitvoeringsbesluit Parkeerverordening.





Blauwe zones op kleine schaal

Bij sommige (wijk)winkelcentra is parkeerregulering vanwege lokale parkeeroverlast, terwijl in de omgeving nog wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Voor dit soort kleinschalige situaties is een blauwe zone een geschiktere reguleringsvorm dan betaald parkeren. Een blauwe zone zorgt vooral voor een herschikking van het parkeergedrag, de parkeervraag blijft in totaliteit gelijk. Nadeel van een blauwe zone is wel dat handhaving lastig is.

Bij het instellen van een blauwe zone gelden de volgende spelregels:

- De reguleringstijden sluiten aan bij de momenten waarop parkeerproblemen voor komen: maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 17.00 uur.
- De maximale parkeerduur moet voldoende zijn voor de meeste bezoekers: maximaal 2 uur.
- Gezien de kleine schaal waarop de blauwe zone wordt ingevoerd worden er geen ontheffingen verleend aan bewoners. Als daar wél behoefte aan ontstaat, is de blauwe zone te groot geworden. In dat geval wordt de blauwe zone opgeheven en vervangen door betaald parkeren.

5.2 Reguleringsperiode

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop parkeerproblemen zich voordoen. Tegelijk zorgen eenduidige venstertijden ervoor dat parkeren overzichtelijk blijft. Zo worden parkeerders naar de juiste parkeerplaats geleid en is de kans op misverstanden kleiner.

Vooralsnog hanteren we op straat de volgende tijden: Maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 21.00 uur. Op zon- en feestdagen geldt geen parkeerregulering op straat.

Als blijkt dat deze eenduidigheid niet meer passend is, overwegen we toch verschillende reguleringstijden toe te passen. Dit kan bijvoorbeeld spelen wanneer het gereguleerde gebied fors wordt uitgebreid.

In de gemeentelijke parkeergarages in de binnenstad geldt betaald parkeren van 7.00 uur tot 22.00 uur, ook op zon- en feestdagen. De langere betaaltijden zijn te verantwoorden vanwege de geboden kwaliteit: veilig en droog parkeren.

5.3 Tariefstelling

De inkomsten uit betaald parkeren zijn bedoeld om de kosten voor het beheer en de exploitatie van het gereguleerde parkeren (auto en fiets) te dekken. We hanteren een eenvoudige en begrijpelijke tariefstructuur.

Met de juiste tarieven:

- worden parkeerders naar de juiste parkeerplaats geleid;
- wordt efficiënter gebruik gemaakt van de beschikbare parkeerplaatsen op straat en in de parkeergarages.

De hoogte van tarieven op straat of parkeervergunningen zijn niet in dit Parkeerbeleidsplan gemeente Purmerend 2025 vastgelegd. Deze worden jaarlijks vastgesteld door de gemeenteraad bij het opstellen van de Verordening Parkeerbelasting Purmerend, op basis van een afweging van onder andere: gedragsbeïnvloeding, economische concurrentiepositie en vervoersarmoede.

Parkeertarieven op straat

Op straat hanteren we eenduidige tarieven binnen 2 zones; binnenstad en schil. Het tarief in de schil is:

- lager dan op straat in de binnenstad;
- vergelijkbaar met dat van de parkeergarages in de binnenstad.

Zo voorkomen we dat bezoekers aan de binnenstad in de schil gaan parkeren.

Op straat geldt geen dagtarief, omdat we langparkeren op straat niet willen stimuleren. Een uitzondering hierop vormt het P+R-terrein aan de oostzijde van station Purmerend, daar geldt naast een regulier uurtarief ook een dagtarief.

Parkeertarieven in de parkeergarages

In de parkeergarages hanteren we lagere tarieven dan op straat¹. Hiermee stimuleren we bezoekers om in een parkeergarage te parkeren. Uit gastvrij oogpunt betalen bezoekers per minuut. Naast het uurtarief kennen de garages ook een dagtarief voor langparkeren.

5.4 Vergunningen

Binnen het gebied met betaald parkeren kan ook met een parkeervergunning worden geparkeerd. Bepaalde doelgroepen komen onder voorwaarden in aanmerking voor een parkeervergunning.

Type vergunningen

Welke vergunningen er zijn, hangt af van de doelgroepen die in aanmerking komen voor een ontheffing van parkeerbelasting. Dit zijn doelgroepen die:

- in het gereguleerde gebied gevestigd zijn en geen (geschikt) alternatief hebben (zoals bewoners);
- regelmatig in het gebied moeten parkeren ten behoeve van anderen (zoals zorgverleners).

De bestaande soorten parkeervergunningen voorzien in de behoefte van de meest voorkomende doelgroepen en houden we in stand:

- Bewonersvergunning;
- Bezoekersvergunning;
- Parkeervergunning voor mantelzorgers;
- Bedrijfsvergunning;

Bezoekersvergunning

Met een bezoekersvergunning kan een bewoner bezoek voor een aantal uur per jaar tegen gereduceerd tarief laten parkeren. De bewoner betaalt de vergunning en daarmee de parkeerkosten. Dit is een gangbare regeling in Nederland.

In de huidige regeling kan een bewoner voor maximaal 400 uur per jaar parkeertijd inkopen (in blokken van 80 uur à € 18,05 oftewel € 0,23 per uur (prijspeil 2025)).

De hoogte van het urentegoed en de reductie op het uurtarief lopen binnen Nederland sterk uiteen.

¹ De gemeente heeft geen zeggenschap over de tarieven in de commerciële parkeergarage, alleen over de gemeentelijke garage Stadhuisplein en Claxonate.

- Werknemersvergunning;
- Functionele parkeervergunning;
- Parkeervergunning voor maatschappelijke organisaties;
- Parkeervergunning voor zorgverleners.

De functionele vergunning en de vergunning voor zorgverleners zijn geldig in het hele gereguleerde gebied, aangezien dit parkeervergunningen zijn voor dienstverlening. De overige vergunningen zijn gekoppeld aan het gebied waar de aanvrager gevestigd is.

Aantal vergunningen

Om de parkeerdruk in een gebied te beheersen, wordt per vergunninggebied een vergunningplafond vastgesteld. Dit plafond is afhankelijk van het aantal beschikbare parkeerplaatsen, de mix van voorzieningen in een gebied en de mate van dubbelgebruik. Er wordt onderscheid gemaakt tussen plafonds voor bewoners² en werknemersvergunningen.

Elk bedrijf kan maximaal 2 vergunningen per adres aanvragen. Functionele vergunningen en vergunningen voor zorgverleners worden niet in aantal beperkt. Bezoekers-, mantelzorg- en maatschappelijke vergunningen worden per adres verstrekt met een maximum urentegoed. Binnen dit urentegoed is de vergunning flexibel door meerdere mensen te gebruiken.

Uitzonderingen³

Niet alle adressen binnen het gereguleerde gebied komen in aanmerking voor een vergunning. Dit is nu ook het geval. Daarvoor zijn 2 redenen:

- Parkeren op eigen terrein (POET)
- Nulvergunningenregeling (GROP).

Parkeren op eigen terrein

Woningen en bedrijven met eigen parkeergelegenheid (POET) komen minder of niet in aanmerking voor een vergunning. Iedere parkeerplaats wordt afgetrokken van het aantal parkeervergunningen. Wordt de garage of oprit anders gebruikt, bijvoorbeeld als woonruimte, schuur, tuin of opslag? Dan telt dit toch als eigen parkeervoorziening. Ook een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangemerkt als parkeren op eigen terrein.

Als een appartementencomplex of bedrijf een eigen parkeerterrein of parkeergarage heeft, geldt parkeren als 'op eigen terrein'. In dat geval hebben de adressen in het complex geen recht op een parkeervergunning. Dit geldt ook als iemand geen parkeerplaats heeft gekocht of gehuurd.

Nulvergunningenregeling

Bij bepaalde bouwplannen is afgesproken dat er geen of minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd onder voorwaarde dat de adressen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit is de nulvergunningenregeling. Dit is vastgelegd in een raadsbesluit, omgevingsvergunning, bestemmingsplan of omgevingsplan, erfpachts- of splitsingsakte of een huur- of koopovereenkomst. Deze adressen worden eveneens opgenomen in bijlage 1 van het Uitvoeringsbesluit van de Parkeerverordening Purmerend. Voor deze adressen bestaat geen recht op een parkeervergunning.

² Dit is anders dan nu, waarbij het aantal bewonersvergunningen is gemaximeerd tot 1 of 2 per adres, ook als er meer ruimte beschikbaar is.

³ geldt niet voor zorgverlenersvergunning

6 Gebiedsoverstijgende onderwerpen

In dit hoofdstuk komen de onderwerpen aan bod die niet aan een specifiek gebied gekoppeld zijn.

6.1 Fietsparkeren

De gemeente voelt zich verantwoordelijk voor voldoende openbare fietsparkeergelegenheid. Daarbij wordt gezocht naar een goede balans met andere ambities voor de openbare ruimte. Dit betekent niet dat overal in de gemeente fietsenstallingen moeten komen. De focus ligt op plekken waar veel mensen met de fiets komen, zoals de binnenstad, wijkwinkelcentra en bushaltes (vooral R-net haltes). Voor de treinstations ligt deze verantwoordelijkheid bij ProRail waar de gemeente periodiek overleg mee heeft.

Fietsers parkeren het liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Als er geen stallingsmogelijkheden zijn, worden fietsen vaak los op de stoep gestald. Om een rommelige uitstraling van de openbare ruimte te voorkomen, is het belangrijk dat er voldoende stallingen zijn op de juiste locaties. Uitbreiding van de stallingen is pas aan de orde als bestaande stallingen vol zijn en veel fietsen los worden gestald. Als er in de omgeving nog ruimte is, zet de gemeente eerst in op communicatie over alternatieve stallinglocaties en gewenst parkeergedrag, voor er wordt uitgebreid.

Bij fietsenstallingen dient altijd rekening te worden gehouden met fietsen met afwijkende maten, zoals bakfietsen, driewielers, fietsen met een kratje, scooters en brommers.

Om het fietsgebruik te stimuleren, zijn alle stallingen in de gemeente **gratis**. Dit geldt ook voor bewaakte stallingen.

Hoewel het gebruik van elektrische fietsen toeneemt, is het aanleggen van openbare laadpunten niet noodzakelijk. Deze fietsen worden meestal thuis opgeladen.

Om voldoende stallingsruimte beschikbaar te houden, vindt een zogenoemde weesfietsenactie plaats. Hierbij worden ongebruikte fietsen verwijderd. Deze acties vinden vooral plaats in de binnenstad, bij stations en R-net haltes. Bij wijkwinkelcentra en andere bushaltes is de noodzaak meestal kleiner. Voorafgaand aan zo'n actie moet er wel een tijdelijk opslaglocatie beschikbaar zijn voor de verwijderde fietsen.

6.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen voor auto's én fietsen worden gerealiseerd. Dit voorkomt parkeeroverlast en een rommelige uitstraling van de openbare ruimte. In de nieuwe concept Nota Parkeernormen Purmerend die de bestaande nota Parkeernormen vervangt gaan we uit van reële parkeernormen. Zo worden niet meer parkeerplaatsen aangelegd dan nodig is, waardoor er ruimte beschikbaar blijft voor bijvoorbeeld groen en recreatie. Ook zorgen we ervoor dat er voldoende parkeerplaatsen komen, zodat er geen parkeerproblemen ontstaan.

De nieuwe concept Nota Parkeernormen Purmerend bevat een toetsingskader



waarmee wordt beoordeeld of bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden in principe op eigen terrein aangelegd, dus binnen het plangebied of - bij kleine ontwikkelingen - op het perceel zelf.
- Bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeervraag.
- Bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan het totaal aantal parkeerplaatsen lager uitvallen, omdat de gebruiksmomenten verschillen. Voorwaarde is wel dat de parkeerplaatsen afwisselend gebruikt kunnen worden door verschillende doelgroepen. Denk bijvoorbeeld aan een gebied waar wonen en werken gecombineerd is. Voor de bedrijven is de parkeervraag door werknemers overdag het hoogst en in de avond is de parkeervraag voor de bewoners het hoogst in combinatie met bezoekers.
- Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn.

Omdat bij de planvorming voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein wordt voorzien, komen toekomstige bewoners of gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Zo wordt overlast in de omgeving voorkomen.

In lijn met het STOMP-principe kan de parkeereis binnen het gereguleerde gebied worden verlaagd als bij de ontwikkeling rekening wordt gehouden met deelmobiliteit, extra fietsvoorzieningen ter vervanging van de auto en/of een ligging vlak bij een treinstation of R-net halte. Dit wordt uitgewerkt in de nieuwe concept Nota Parkeernormen Purmerend. In deze nota is daarnaast opgenomen dat bij gebiedsontwikkelingen een gebiedsspecifiek plan (MPvE) kan worden opgesteld. Daarin staat hoe wordt omgegaan met de mobiliteits- en parkeerbehoefte. Onderdeel hiervan is de mogelijkheid voor adaptief parkeren. Dit betekent dat parkeerplaatsen niet direct hoeven te worden aangelegd, maar dat de ruimte ervoor wel juridisch, planologisch en ruimtelijk is vastgelegd, zodat deze parkeerplaatsen later alsnog kunnen worden gerealiseerd als dat nodig is.

6.3 Gehandicaptenparkeren

De gemeente voelt zich verantwoordelijk voor voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een beperking. Hierbij weegt het belang van inclusiviteit zwaarder dan andere ambities voor de openbare ruimte, omdat deze doelgroep minder keuzemogelijkheden heeft en volwaardig moet kunnen deelnemen aan de samenleving.

Er zijn 2 soorten parkeerplaatsen voor mensen met een beperking: een algemene gehandicaptenparkeerplaats en een gereserveerde parkeerplaats op kenteken.

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

De gemeente streeft naar voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. De richtlijn is dat 2% van het parkeeraanbod bij bezoekerslocaties een algemene gehandicaptenparkeerplaats is. Bij solitaire, sociaal-maatschappelijke voorzieningen, zoals huisartspraktijken, kerken, bibliotheken en verzorgingshuizen geldt een richtlijn van 5%.

Deze parkeerplaatsen liggen op strategisch goede locaties, zo dicht mogelijk bij de ingang van bestemmingen. Bij signalen van een tekort of overschot wordt de situatie geëvalueerd met behulp van parkeerdrukmetingen. Als een reguliere parkeerplaats wordt omgezet naar een algemene gehandicaptenparkeerplaats, hoeft deze niet te worden gecompenseerd. De totale parkeervraag verandert namelijk niet. Omdat gehandicaptenparkeerplaatsen vaak groter zijn, kan de impact op de ruimte groter zijn dan 1 standaard parkeerplaats.

Vorig jaar is er een burgerinitiatief geweest voor extra gehandicaptenparkeerplaatsen bij grote wooncomplexen. Uit onderzoek bleek dat er te weinig gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar waren op de parkeerplaatsen bij de grote

wooncomplexen. Er wordt nu gekeken op welke plek deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Alleen houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart mogen gebruik maken van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. In Purmerend geldt dat daar 3 uur gratis geparkeerd mag worden om de beschikbaarheid te waarborgen. Daarnaast mogen deze houders onbeperkt parkeren in blauwe zones; binnen het gereguleerde gebied mogen zij bovendien maximaal 3 uur gratis parkeren op alle parkeerplaatsen. Op dit moment wordt daarvoor nog een parkeerschijf gebruikt. In de toekomst kan dit worden vervangen door digitale handhaving, bijvoorbeeld via de landelijke ParkerenPlus-app.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

De gemeente voelt zich verantwoordelijk om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken te bieden aan inwoners die niet ver kunnen lopen. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De aanvrager is in bezit van een gehandicapten-parkeerkaart voor bestuurders (GPK-B). Dit betekent dat de aanvrager zelf autorijdt.
- De aanvrager heeft geen bruikbare eigen parkeergelegenheid. Als deze bijvoorbeeld te smal is of alleen bereikbaar via een trap, kan uiteraard wel een aanvraag worden gedaan.



Vanwege het belang dat inwoners met een beperking dichtbij hun woning kunnen parkeren, wordt een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aangelegd ongeacht de parkeerdruk in de straat. Bij een lage parkeerdruk heeft zo'n plek weinig invloed op de parkeersituatie. Is de parkeerdruk juist hoog, dan is het extra belangrijk om een plek te reserveren, zodat de aanvrager verzekerd is van een parkeerplaats dichtbij de woning of bestemming. Alleen als er binnen 100 meter loopafstand geen openbare parkeerplaats beschikbaar is, wordt gezocht naar een andere oplossing. In dat geval wordt geen gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte aangelegd.

Ook hier geldt dat compensatie van een reguliere parkeerplaats niet nodig is, omdat de parkeervraag niet verandert. Wel kan de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats vanwege de benodigde ruimte uitdagend zijn en soms ten koste gaan van meer dan 1 parkeerplaats. Het is belangrijk om in overleg met de aanvrager te beoordelen wat nodig is om de plek bruikbaar en bereikbaar te maken.

6.4 Elektrisch laden

De gemeente voelt zich verantwoordelijk voor voldoende openbare laadpunten voor elektrische voertuigen. Daarbij wordt de balans gezocht met de andere ambities voor de openbare ruimte. Omdat elektrisch rijden bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente, kan de balans anders uitpakken dan bij reguliere parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat alleen aanspraak kan worden gedaan op een openbaar laadpunt als laden op eigen terrein niet mogelijk is. Dit sluit aan bij het principe van een rechtvaardige verdeling van de beschikbare ruimte.

Het plaatsen van laadpunten is geregeld via een concessie van Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-e). Binnen

deze concessie worden ook de aanvragen getoetst aan de gemeentelijke spelregels. De gemeente zorgt er voor dat de bijbehorende parkeerplaatsen worden gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen.

Een parkeerplaats met laadpunt hoeft niet te worden gecompenseerd, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De parkeervraag verandert namelijk niet: een elektrische auto vervangt meestal een auto op fossiele brandstof. Voor het parkeren bij een laadpunt geldt het parkeerregime van de omgeving. Als de gebruiker geen parkeervergunning heeft, moet er worden betaald.

Uitdaging is het zogenoemde 'laadpaalkleven': elektrische auto's blijven op een laadplek staan, ook als ze niet meer laden. Hierdoor zijn per saldo meer laadpunten nodig. De gemeente heeft hierin mogelijkheden om dat via de APV te regelen en met het onderbord '(alléén) opladen elektrische voertuigen' wordt wel een duidelijk signaal afgegeven.

Handhaving blijft toch lastig. Hoewel er rechterlijke uitspraken zijn dat een auto na 2 uur zonder laden moet worden verplaatst, is dit in woonwijken en 's nachts moeilijk uitvoerbaar. De gemeente laat het daarom aan de markt over om oplossingen te ontwikkelen die het gebruik van 1 laadpunt door meerdere gebruikers bevordert. Denk aan een connectietarief bij het aansluiten van de laadkabel of een tarief na een bepaalde tijdsduur van aangesloten staan zonder stroom te laden.



Het parkeren en laden bij laadpalen wordt verder uitgewerkt in een nog op te stellen visie op elektrisch laden.

6.5 Deelmobiliteit

Deelsystemen dragen bij aan het verminderen van autobezit en dragen zo bij aan de mobiliteitstransitie. Daarom staat in het Mobiliteitsplan dat de gemeente deelmobiliteit ziet als een belangrijke pijler voor de komende jaren, bijvoorbeeld door het faciliteren en experimenteren via wijkhubs. Het daadwerkelijke aanbod van deelauto's, -fietsen en -scooters wordt overgelaten aan de markt; de gemeente faciliteert alleen de benodigde ruimte. Daarbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Een gereserveerde parkeerplaats voor een deelauto hoeft niet gecompenseerd te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. Het uitgangspunt is dat een deelauto juist leidt tot minder parkeerdruk. De gemeente overlegt met de aanbieder over de meest geschikte locatie voor de parkeerplaats.
- Met aanbieders van deelfietsen en -scooters worden afspraken gemaakt over waar deze achtergelaten kunnen worden om een rommelige uitstraling van de openbare ruimte te voorkomen.

6.6 Parkeren bij hubs

Hubs vormen een belangrijke schakel in het mobiliteitsbeleid: het zijn overstapplekken waar reizigers de auto kunnen inruilen voor een andere vorm van vervoer. Zo hoeft de auto niet bij de bestemming geparkeerd te worden.

Purmerend beschikt momenteel over 4 hubs. Dit zijn de P+R-locaties bij station Purmerend,



station Purmerend Overwhere en station Weidevenne en een P+R langs de N244. Parkeren op deze P+R's is gratis, behalve op het Beatrixplein bij station Purmerend.¹ De P+R's bij de stations zijn bedoeld voor reizigers uit de omgeving die verder reizen met de trein. Vanaf de P+R langs de N244 kan men overstappen op de spitsbus richting Amsterdam. Zolang parkeren in de omgeving gratis is, blijft het belangrijk dat ook de P+R gratis is om overlast in de omgeving te voorkomen. Als de P+R gratis is en het gebied daarom heen is betaald parkeren, dan is het wenselijk dat er een gereduceerd tarief gehanteerd wordt, net als op het Beatrixplein. Doordat de P+R aan de westkant van station Purmerend niet van de gemeente is, is de gemeente afhankelijk van de NS omdat te realiseren.

In het Mobiliteitsplan staat dat samen met de regio onderzoek wordt gedaan naar regiohubs. Deze hubs koppelen regionaal openbaar en stedelijk openbaar vervoer aan deelmobiliteit, en kunnen overstappen tussen auto en OV richting de stad vergemakkelijken. Deze hubs zijn daarmee deels vergelijkbaar met bestaande P+R-voorzieningen. Bij de Vurige Staat komt een nieuwe OV-halte om de nieuwe woonwijk goed bereikbaar te

¹ Bij station Purmerend is een gratis P+R en een betaalde P+R.

maken met het openbaar vervoer. Er komen verschillende hoogfrequentie lijnen langs waardoor het aantrekkelijk wordt te parkeren op het terrein aan de Verzetslaan langs de N235 (bij de KFC) en met de bus verder te reizen. Of dit ook een regiohub wordt moeten blijken uit verder onderzoek.

Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar het realiseren van wijkhubs. Deze hubs zijn gericht op het aanbieden van deelmobiliteit (auto, fiets en scooter) in combinatie met het parkeren op afstand. Wijkhubs moeten bijdragen aan de mobiliteitstransitie, doordat deelsystemen een gunstig effect hebben op het terugdringen van autobezit en autogebruik.

6.7 Grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is geregeld via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Hierin staat dat het binnen de bebouwde kom verboden is om 's avonds en in het weekend voertuigen te parkeren die langer zijn dan 6 meter en/of hoger dan 2,4 meter. Dit verbod geldt niet op de Bamestra- en Insulindeweg in Middenbeemster en op de bedrijventerreinen Baanste-West, Baanste-Oost en De Koog.

Vanuit economisch belang maakt de gemeente een uitzondering voor campers, caravans en vergelijkbare voertuigen. In de APV is vastgelegd dat deze voertuigen van 1 november tot 1 maart maximaal 3 dagen en van 1 maart tot 1 november maximaal 8 dagen achter elkaar op de openbare weg mogen parkeren.

Daarnaast zijn op het Bolwerk 5 camperplaatsen ingericht, inclusief voorzieningen. Toeristen kunnen hier tegen betaling (dagkaart) hun camper parkeren aan de rand van de binnenstad. Omdat deze locatie op termijn vervalst vanwege herontwikkeling, moet - vanuit economische belang - worden gezocht naar een alternatieve locatie bij de binnenstad.

6.8 Parkeren bij evenementen

Bij het organiseren van een evenement is het belangrijk dat ook het parkeren goed wordt geregeld. Het opstellen van richtlijnen is lastig, omdat de parkeervraag sterk afhankelijk is van de omvang en aantrekkingskracht van het evenement. Het is daarom van belang dat bij de aanvraag van een evenementenvergunning wordt aangegeven:

- welke parkeervraag wordt verwacht (bezoekers en organisatie);
- waar de bezoekers en organisatoren kunnen parkeren;
- welke maatregelen worden genomen om negatieve effecten op de bestaande parkeersituatie te voorkomen.

Voor grote evenementen wordt per type evenement en in relatie tot de locatie mobiliteitsprofielen opgesteld. Deze bevatten onder andere informatie over verkeersstromen, piekbelasting, verdeling modaliteiten, parkeerdruk, benodigde capaciteit en zoekverkeer.



7 Monitoring

Parkeerbeleid is niet statisch. Daarom is het belangrijk om de parkeersituatie te volgen en het beleid waar nodig bij te stellen op basis van mobiliteitsontwikkelingen en technologische innovaties. Zo houdt de gemeente zicht op de effecten van het beleid en op nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente.

De dagelijkse gang van zaken wordt gevolgd met behulp van **data**. Denk hierbij aan data over de bezetting van de parkeergarage, maar ook over aantallen vergunningen, naheffingen en opbrengsten uit parkeerautomaten. Daarnaast geven parkeertellingen een goed

beeld van de parkeersituatie.

Data helpt ook bij het volgen van minder alledaagse zaken, zoals het gebruik van deelmobiliteit en de verwachte behoefte aan laadpunten. Op basis hiervan kan worden ingespeeld op ontwikkelingen.



Met een **parkeerdrukmeting** wordt bepaald of het aanbod aansluit bij de vraag. Als de parkeerdruk hoger is dan acceptabel, wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn. De meting vindt iedere 4 jaar plaats, buiten vakantieperiodes of festiviteiten, en op het maatgevende moment van het betreffende gebied. Indien nodig wordt vaker gemeten, bijvoorbeeld in gebieden waar de parkeerdruk hoog is, bij grootschalige veranderingen in de openbare ruimte of de oplevering van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Voor auto's wordt de parkeerdrukmeting in de hele gemeente uitgevoerd. Voor fietsen gebeurt dit in elk geval in de binnenstad, bij wijkwinkelcentra, treinstations en bij R-net haltes. In andere gebieden wordt alleen gemeten bij signalen van tekorten of overlast.

Een **parkeermotiefmeting** maakt inzichtelijk welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Dit is met name van belang in gereguleerde gebieden om te bepalen of het beleid het gewenste effect heeft. Buiten deze gebieden is zo'n meting alleen zinvol bij hoge parkeerdruk. De meting helpt dan om de oorzaak te achterhalen en passende maatregelen te bepalen. Idealiter gebeurt dit tegelijk met een parkeerdrukmeting. Het is niet nodig om dit structureel te doen; het is vooral zinvol als er een aanleiding is.

Naast objectieve onderzoeken zijn klachten over parkeren een belangrijke graadmeter voor het functioneren van het parkeerbeleid. In het uitvoeringsprogramma toezicht en handhaving kan naast de reguliere werkzaamheden worden ingespeeld op zaken die extra onder de aandacht gebracht moet worden bijvoorbeeld aan de hand van klachten.

Door deze klachten te monitoren, worden vooral veranderingen zichtbaar waarop dieper kan worden ingezoomd.

Naast monitoring is het goed om ongeveer 5 jaar na vaststelling van dit Parkeerbeleidsplan gemeente Purmerend 2025 te evalueren of het beleid nog voldoet, of dat aanpassing nodig is. Voor de evaluatie is het zinvol om te participeren. De uitkomsten van de monitoring vormen relevante input, eventueel aangevuld met andere data en analyses. Na invoering van een maatregel, zoals een vergunningplafond, is het wenselijk om na ongeveer 1 jaar te beoordelen of de maatregel het gewenste effect heeft of moet worden bijgesteld.

Bijlage



Bijlage 1

Belangrijkste bevindingen inventarisatiefase

Dit parkeerbeleid is mede gebaseerd op een inventarisatie van de positieve punten en knelpunten in de huidige parkeersituatie en het vorige beleid. Deze inventarisatie is uitgevoerd via gesprekken met de ambtelijke organisatie en overige belanghebbenden, en een online enquête onder inwoners, waaraan 3.528 respondenten deelnamen.¹ In deze bijlage zijn de belangrijkste uitkomsten opgenomen.

De auto is en blijft een belangrijk vervoersmiddel

Uit de inventarisatie blijkt dat de auto een essentieel vervoersmiddel is en dat dit naar verwachting zo blijft. Het parkeerbeleid moet hierop afgestemd zijn. De noodzaak om ook andere vervoerswijzen mee te nemen, werd benadrukt. Dit is in lijn met het STOMP-principe. Inwoners hechten veel waarde aan de auto. Dat blijkt uit de wens om dichtbij huis te kunnen parkeren. Slechts 14% is bereid de auto op 5 minuten lopen te parkeren, als dit veilig en betaalbaar kan en ruimte oplevert voor lopen, fietsen, groen, spelen en ontmoeten, terwijl 74% aangeeft het hier (helemaal) mee oneens te zijn.

Uitdaging: omgaan met schaarse ruimte

De stad heeft grote ambities: meer woningen, werkgelegenheid, toerisme, maar ook ruimte voor groen en water om de leefbaarheid en de klimaatrobuustheid te vergroten. Hierdoor ontstaat een strijd om de ruimte. De ruimte die parkeren kan innemen, wordt daarmee eerder kleiner dan groter. Dat levert voor het parkeerbeleid diverse uitdagingen op:

- Er is weinig draagvlak om iets verder weg te parkeren, zelfs als dat ruimte oplevert voor andere ambities.
- Het draagvlak om gebruik te maken van deelmobiliteit (zoals een deelbakfiets of -auto) als deze op 5 minuten lopen staan, is echter zeer beperkt (6,1% van de respondenten). 38% geeft wel aan vaker de fiets te pakken naar de binnenstad als er meer of betere fietsenstallingen zijn.
- Slecht 28% is voorstander van uitbreiding van betaald parkeren met vergunningen om overlast tegen te gaan of te voorkomen.
- Parkeerplaatsen van straat ondergronds of gestapeld bovengronds terugbrengen, is vanuit ruimtegebruik aantrekkelijk, maar vraagt forse investeringen.

¹ Vanwege de geografische spreiding van de respondenten en de leeftijdssamenstelling van de respondenten kunnen de resultaten uit deze enquête als representatief worden beschouwd.

Gezien alle ambities moeten er soms keuzes gemaakt worden die initieel niet altijd op draagvlak kunnen rekenen. Dit betekent dat de aandacht voor communicatie en participatie belangrijk is, zodat de keuzes goed worden uitgelegd.

In de gesprekken met belanghebbenden werd het belang van het STOMP-principe als leidraad voor het nieuwe parkeerbeleid benadrukt.

Ook is met belanghebbenden gesproken over het uitbreiden van parkeerregulering. De meningen lopen uiteen: moet je reguleren alleen invoeren als er voldoende draagvlak is onder de bewoners, of ook preventief, op locaties waar de parkeerdruk door nieuwbouw of andere toekomstige ontwikkelingen naar verwachting zal toenemen?

Ook bij bouwontwikkelingen is ruimte schaars. Het is niet altijd mogelijk om binnen een ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen te realiseren. De keuze om de ontwikkeling dan toch te laten doorgaan, heeft dan gevolgen voor de parkeersituatie in de omgeving. In een gebied met parkeerregulering kan overlast worden beperkt door de nieuwe bewoners uit te sluiten van parkeervergunningen. Maar of zij dan geen auto hebben, is de vraag. Het is ook goed denkbaar dat zij hun auto aan de rand van het gereguleerde gebied zetten.

De mening van de belanghebbenden hierover verschillen:

- Een deel vindt dat er altijd voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.
- Een ander deel vindt minder parkeerplaatsen acceptabel als er in de omgeving voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om de resterende parkeerbehoefte op te vangen.
- En nog een ander deel vindt minder parkeerplaatsen ook verantwoord als er goede alternatieven zijn voor autobezit en -gebruik, zoals openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en deelauto's.

Eenduidige, duidelijke kaders en monitoren

Belanghebbenden geven aan behoefte te hebben aan een eenduidig parkeerbeleid met duidelijke kaders. Denk daarbij aan spelregels voor wat wel en niet kan in wijken met een hoge parkeerdruk. Nu ontstaan er discussies over het wel of niet mogen opheffen van groen. Een ander voorbeeld is het spanningsveld tussen het willen realiseren van nieuwe woningen en het effect daarvan op de bestaande parkeerruimte. Het gaat ook over de samenhang tussen doelen en maatregelen. Bij parkeerregulering is het belangrijk dat dit aansluit bij het doel. Dat bepaalt namelijk mede het type parkeerregulering, de doelgroep en de tijden waarop gereguleerd wordt. De uitbreiding van parkeerregulering hoeft dus niet overal op dezelfde manier te gaan, per gebied kunnen andere regels en tarieven gelden.

Daarnaast werd de noodzaak benadrukt om grip te krijgen op de parkeersituatie door de parkeerdruk en het parkeermotief (de doelgroepen) te monitoren. De wens is dat er periodieke metingen komen van zowel de geparkeerde auto's als de gestalde fietsen, waarvan de resultaten terecht komen in een digitaal overzicht.

Knelpunten met de huidige parkeersituatie

Bij de online enquête hebben de respondenten gezamenlijk ruim 4.800 locaties aangeduid waar het autoparkeren beter zou kunnen. De belangrijkste knelpunten zijn:

- Geen parkeerplek kunnen vinden (34%).
- Moeite hebben met het vinden van een vrije parkeerplaats (15%).
- Het parkeren te duur vinden (16%).

In gesprekken met belanghebbenden werd benadrukt dat parkeren betaalbaar moet blijven voor iedereen. De kaarten hiernaast laten zien dat de meeste locaties waar het autoparkeren verbeterd zou kunnen in en rondom de binnenstad van Purmerend liggen.

Naast ruim 4.800 locaties waar het **autoparkeren** beter zou kunnen, gaven de respondenten ook ruim 2.400 locaties aan waar het autoparkeren goed gaat. De belangrijkste pluspunten zijn:

- Altijd een parkeerplaats kunnen vinden (51%).
- Parkeerplaatsen zijn goed aangegeven (24%).
- Het parkeren is betaalbaar (17%).

De locaties liggen verspreid over de hele gemeente. Onderstaande kaart toont de locaties waarvoor is aangegeven 'ik kan hier altijd een parkeerplaats vinden'.



Hier vind ik altijd een parkeerplaats.



Hier kan het autoparkeren beter.



Hier kan het autoparkeren beter (ingezoomd op de binnenstad).

Respondenten noemden ruim 700 locaties waar het **fietsparkeren** goed gaat en 1450 locaties waar het beter zou kunnen.

Pluspunten van goede fietsparkeerplekken:

- Altijd plek in een fietsenrek of -stalling (43%).
- Fiets, brommer of scooter dicht bij hun bestemming kunnen parkeren (22%).
- Goede kwaliteit van het fietsenrek of de -stalling (21%).

De locaties waar het fietsparkeren goed gaat, liggen met name in de binnenstad.

Locaties waar het fietsparkeren beter zou kunnen, hebben met name te maken met:

- Geen plek in een fietsenrek of -stalling (47%).
- Overlast door hinderlijk geparkeerde fietsen, brommers of scooters (18%).

In gesprekken met belanghebbenden werd het tekort aan fietsparkeerplaatsen in de binnenstad ook aangehaald. Wijkwinkelcentra en scholen werden daar als locaties aan toegevoegd. En bij de stations werd benoemd dat weesfietsen zorgen voor volle en rommelige stallingen. Dit gaat in overleg met ProRail. Het aantal fietsparkeerplaatsen bij de stations en grote OV-haltes zoals Tramplein en Blankenbrug wordt juist als positief ervaren.



Hier kan het fietsparkeren beter.



Hier gaat het fietsparkeren goed.



Colofon

December 2025
Dit is een uitgave van
gemeente Purmerend.

Bezoekadres

Purmersteenweg 42 1441
DM Purmerend

Postadres

Postbus 15
1440 AA Purmerend

Telefoon & e-mail

(0299) 452 452
info@purmerend.nl

purmerend.nl