

RAPPORTAGE

Evaluatie parkeerbeleid

Gemeente Woerden





Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
Aanleiding	3
Doelstelling	3
Onderzoeksvraag	3
Leeswijzer	4
2 Beleid	6
Doelstelling parkeerbeleid	6
Missie en visie	6
Uitgangspunten	7
Belangrijkste maatregelen	7
3 Onderzoekopzet	9
Onderzoeksdoelgroepen	9
Onderzoeksmethoden en respons	9
Dataweergave en -analyse	13
4 Feiten en cijfers	15
Achtergrondinformatie	15
Parkeerdruk	16
Parkeervergunningen	23
Bezwaren en naheffingen	25
5 Bereikbaarheid	29
Inwoners	29
Ondernemers	30
Bezoekers	30
6 Parkeergelegenheid	31
Inwoners	31
Ondernemers	37
Bezoekers	41
7 Verdere doorontwikkeling beleid	43
Inwoners	43
Ondernemers	44
Bezoekers	45
8 Duiding en kansen	47
Bijlage: Centrumzones	51



1 | Inleiding

Aanleiding

Woerden is een oude vestingstad omringt door bastions en grachten. Dat maakt dat de hoeveelheid openbare ruimte in Woerden centrum beperkt is en dat er goed nagedacht moet worden over het gebruik ervan. Dat geldt onder meer voor de functie parkeren. Door geplande ontwikkelingen in en rond Woerden werd voorspeld dat de parkeerdruk zou gaan toenemen (in het centrum, maar ook daarbuiten). Mede hierdoor is besloten het parkeerbeleid aan te passen. De gemeente is hier in samenwerking met een werk- en klankbordgroep mee aan de slag gegaan en in 2021 heeft de gemeenteraad de nieuwe Kadernota Parkeerbeleid vastgesteld. In deze nota staat opgetekend welke maatregelen de gemeente Woerden wil gaan nemen om de parkeerdruk te reguleren. De gemeente beoogde met het nieuwe parkeerbeleid onder andere een bijdrage te leveren aan het vergroten van de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van de gemeente. Nu, zo'n twee jaar na introductie van het parkeerbeleid, heeft de gemeente onafhankelijk onderzoek- en adviesbureau Enneüs gevraagd een evaluatie uit te voeren naar het parkeerbeleid en de beoogde effecten daarvan.

Doelstelling

Met het onderzoek wordt in kaart gebracht in hoeverre de getroffen maatregelen tot nu toe hebben bijgedragen aan de belangrijkste uitgangspunten die destijds zijn opgesteld in de kadernota (zie hoofdstuk 2).

Door in samenhang beschikbare data en de beleving van betrokkenen te analyseren, dienen uiteindelijk uitspraken gedaan te kunnen worden over in hoeverre hetgeen de gemeente Woerden voor ogen had, ook gerealiseerd is. Of hoe het in de toekomst eventueel gerealiseerd zou kunnen worden.

Onderzoeksvraag

Op basis van bovenstaande doelstelling is de evaluatie rondom twee centrale thema's, met bijbehorende onderzoeksvragen, uitgevoerd, namelijk:

Thema I: Effecten, resultaten en beleving maatregelen

Wat kan op basis van passieve data en stakeholderbeleving gezegd worden over effecten, resultaten en beleving van getroffen maatregelen ten aanzien van het parkeerbeleid?

- Wat zijn de beoogde effecten geweest van de getroffen maatregelen?
- Hoe hebben de volgende cijfermatige zaken zich ontwikkeld in de afgelopen jaren? Denk aan parkeerdichtheid, mobiliteitscijfers, fietsparkeren, vergunningscijfers en parkeerinkomsten v/d gemeente Woerden (feiten en cijfers).
- Wat is de beleving van inwoners, centrumondernemers en (winkelend)bezoek ten aanzien van de getroffen maatregelen en hoe kijkt men specifiek aan tegen de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum?
- Hoe percipiëren ondernemersverenigingen de getroffen maatregelen? Welke effecten ervaren zij van de getroffen maatregelen?





Thema II: Verdere (door)ontwikkeling parkeerbeleid

Welke acties en maatregelen kan de gemeente Woerden in afstemming met de doelgroepen (ondernemers, inwoners etc.) nemen om het parkeerbeleid de komende jaren verder te ontwikkelen en optimaliseren?

1. Wat zijn aandachtspunten voor de verdere (door)ontwikkeling van het parkeerbeleid?
2. Welke concrete suggesties voor verbetering worden er door inwoners, centrumondernemers en (winkelend) bezoek gedaan om het parkeerbeleid te verbeteren?

Leeswijzer

Dit rapport is opgedeeld in vier secties. De eerste sectie (hoofdstuk 2 en 3) betreft "Beleid en aanpak". Hierin wordt context en achtergrondinformatie gegeven die belangrijk is voor het onderzoek. Allereerst wordt de Parkeernota toegelicht, inclusief de belangrijkste geplande maatregelen. In deze sectie wordt ook de aanpak van het onderzoek uitgewerkt. In de tweede sectie (hoofdstuk 4) "Feiten en cijfers", wordt beschikbare data verwerkt; zowel vanuit gemeentelijke bronnen, als publiek toegankelijke informatie. Zo staat in deze sectie informatie over de grootte, indeling en bezoekersaantallen van het centrum van Woerden. In de derde sectie "Belevingsonderzoek" (hoofdstuk 5 tot 7) worden de resultaten gepresenteerd van het evaluatie- en belevingsonderzoek onder gebruikers en bezoekers van het centrum van Woerden. De evaluatie is uitgewerkt naar de verschillende doelgroepen die binnen het onderzoek zijn benaderd: inwoners, ondernemers en bezoekers. De sectie rondt af met een algeheel oordeel van respondenten en gesuggereerde verbeteringen voor het centrum. Dit rapport besluit met een laatste hoofdstuk "Duiding en kansen" (hoofdstuk 8), waarin duiding wordt gegeven aan de resultaten en een aanzet wordt gegeven ten aanzien van kansen voor verdere verbeteringen ten aanzien van het parkeerbeleid in Woerden.





Beleid en onderzoeksopzet

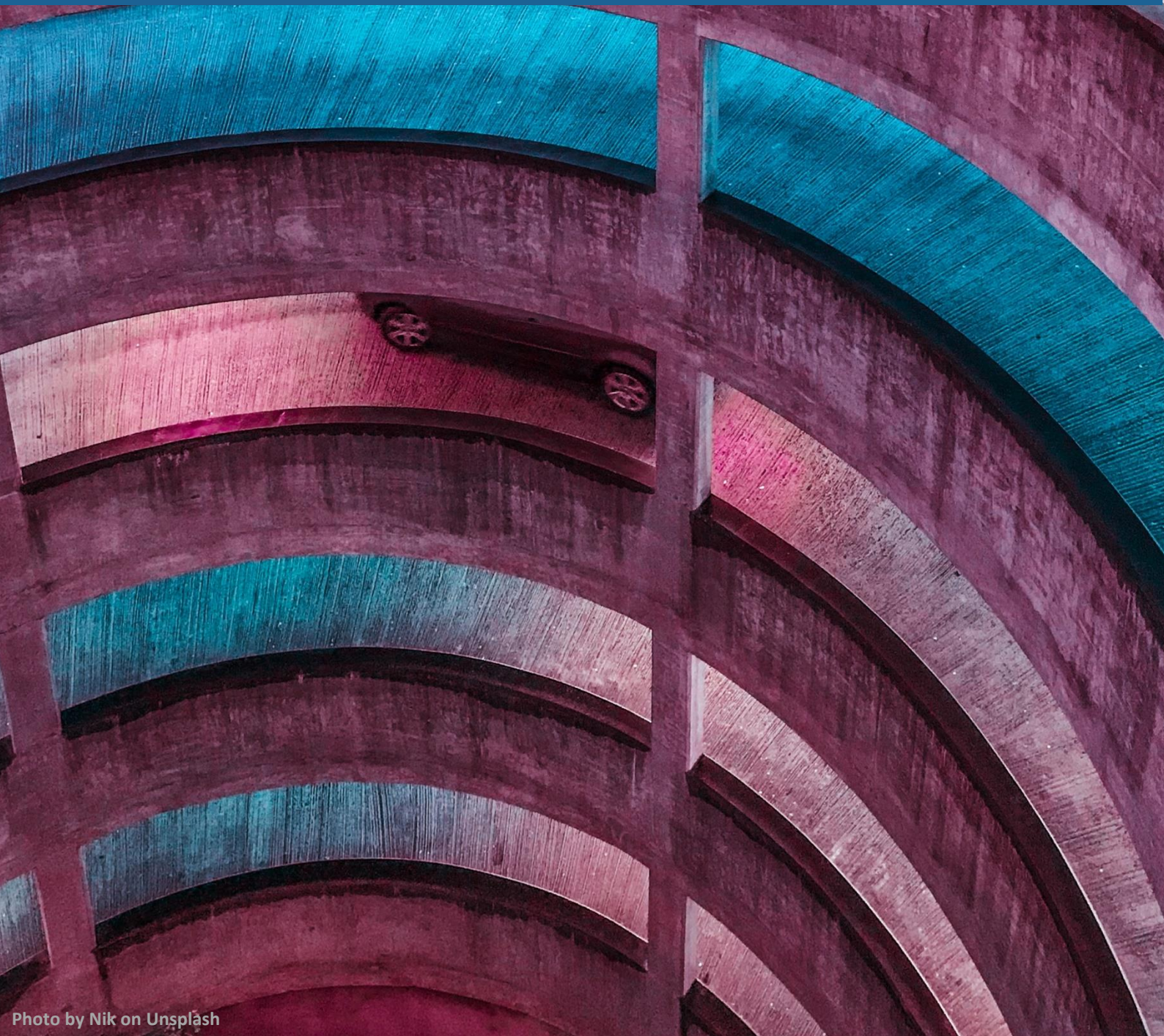


Photo by Nik on Unsplash



2 | Beleid

In 2021 is de kadernota Parkeerbeleid opgesteld. Deze nota is opgesteld om het beleid op parkeren te actualiseren. Dit actualiseren is nodig vanwege geplande ontwikkelingen waarbij Woerden de komende jaren zal verdichten door de realisatie van nieuwe appartementen en het omvormen van oude panden naar woningen. Bovendien houdt de gemeente rekening met een toename in het aantal auto's per huishouden. Naar verwachting zal dit de druk op de beschikbare openbare (parkeer)ruimte vergroten en daarbij is het noodzakelijk de binnenstad leefbaar te houden voor haar doelgroepen. Bovendien is aanpassing van het beleid nodig om het meer in lijn te brengen met andere beleidsdocumenten aangaande de parkeernormen, de visie Vitale Binnenstad 2030 en de verkeersvisie 2030. Dit nieuwe beleid zou moeten bijdragen aan enerzijds een toegankelijke en gastvrije gemeente en anderzijds een leefbare, veilige en bereikbare binnenstad. Het autoluw maken van het centrum zou bij moeten dragen aan het borgen van de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad.

Doelstelling parkeerbeleid

Als belangrijkste doel voor het nieuwe parkeerbeleid is geformuleerd¹:

Het waarborgen van de bereikbaarheid van het centrum en de omliggende schilwijken en tegelijkertijd de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te verdelen en qua gebruik aan te laten sluiten bij overige ruimtelijke beleidsvelden

Missie en visie

De missie omtrent het parkeren in Woerden, waarbij het gaat om het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad is uitgewerkt naar vier doelgroepen:

- Een goede leefkwaliteit voor de inwoners;
- Gastvrijheid voor bezoekers;
- Economische vitaliteit van de detailhandel en horeca;
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.

In de kadernota staat dat het vertrekpunt van het parkeerbeleid is dat de gemeente autoparkeren faciliteert waar dat kan en reguleert waar dat moet. Daarbij wordt uitgelegd dat, om te kunnen faciliteren, parkeernormen worden gehanteerd die gebaseerd zijn op daadwerkelijk autobezit en autogebruik. Reguleren gebeurt als de ruimte ontbreekt om alle auto's te kunnen laten parkeren of als parkeerplaatsen niet worden gebruikt waarvoor ze bedoeld zijn. Bovendien is het uitgangspunt bij het formuleren van nieuw beleid dat parkeren als geheel kostendekkend is. Waarbij er nog voldoende ruimte gelaten moet worden om in de toekomst gebruik te kunnen maken van technologie rondom mobiliteit en parkeren. Bovenstaande uitgangspunten hebben geleid tot de volgende visiepunten:

- De schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk verdelen;
- Het parkeren door bezoekers en bewoners waar mogelijk faciliteren;

¹ Kadernota Parkeerbeleid, januari 2021.



- Een reguliere parkeerdruk² van hoger dan 85% voorkomen;
- Betaalbare parkeeroplossingen, zowel voor de gemeente als voor de gebruiker;
- Inzetten op duurzame vormen van mobiliteit (waaronder fiets en (elektrische) deelmobiliteit);
- Flexibel inrichten om te kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

Uitgangspunten

De kadernota Parkeerbeleid stelt dat de missie en visie op hoofdlijnen richting geeft aan het parkeerbeleid. Om dit uit te kunnen werken naar beleid zijn er (via het participatieproces) per gebied uitgangspunten opgesteld. Dat zijn de volgende zeven punten:

- Het gebied binnen de centrumring aan te wijzen als autoluw 'kernegebied' (zie bijlage I);
- De parkeergarages primair beschikbaar te stellen voor bezoekers aan de binnenstad;
- De restcapaciteit in de parkeergarages optimaal te laten benutten door bewoners;
- Parkeerplekken in woonstraten uitsluitend beschikbaar te stellen aan bewoners en hun bezoek;
- Het middel 'parkeerregulering' in te kunnen zetten op locaties waar de parkeerdruk hoog is;
- Het inrichten van mobiliteitshubs en goede fietsparkeervoorzieningen mogelijk te maken;
- De gemeente de positie van gebiedsregisseur mobiliteit in te laten nemen;
- Zoeken naar mogelijkheden voor een extra parkeercapaciteit net buiten de binnenstad.

Belangrijkste maatregelen

In de Kadernota zijn de beleidspunten uitgewerkt in specifieke maatregelen. Hieronder worden een aantal van de meest relevante geplande en actuele maatregelen behandeld voor autoparkeren, fietsparkeren, deelmobiliteit en gehandicaptenparkeerplaatsen.

Autoparkeren binnenstad

Aan de randen van de binnenstad (Zones C en D) ligt de prioriteit bij de leefbaarheid van de woonwijk en bereikbaarheid van de bewoners en het bezoek. Voor beiden geldt dat er zo dicht mogelijk bij de bestemming geparkeerd zou moeten kunnen worden. Daarom worden woonstraten beschikbaar gesteld voor bewoners en hun bezoek. Aan bewoners wordt in principe één parkeervergunning verstrekt en is er een bezoekersregeling beschikbaar. De kort- en lang parkerende bezoeker wordt gestimuleerd om te parkeren in de parkeergarages. Eén van de maatregelen die niet is ingevoerd, maar wel genoemd staat in de Kadernota is het invoeren van een vast parkeertarief in de schilwijken. Dit om overlast door parkeren door bezoekers van het centrum (i.e. geen bestemmingsverkeer van de wijk) te vermijden. Op dit moment kan in de woonstraten van de binnenstad (zones C en D) geparkeerd worden tegen een hoger uurtarief in vergelijking met het kernegebied van het centrum (zones A en B)³. Een tweede vergunning wordt in de buitenranden alleen verstrekt als parkeren op eigen terrein niet mogelijk is, én indien de beschikbare parkeercapaciteit⁴ op straat het toe laat.

In het beleid staat beschreven dat bewoners en bezoekers van het kernegebied te voet of op de fiets dienen te komen. De parkeerplekken die er zijn zullen in de toekomst worden afgebouwd. De parkeerplekken die er zijn, zijn bedoeld voor specifieke doelgroepen (zoals gehandicapten), om te laden en lossen en voor deelmobiliteit. Er zijn ook parkeerplekken beschikbaar voor kort parkerende bezoekers van winkels (in de Wagenstraat en de Nieuwstraat). Deze parkeerplekken zijn overdag niet beschikbaar voor bewoners (bewonersvergunningen zijn

² Definitie parkeerdruk: Het geregistreerde aantal goed- en foutgeparkeerde voertuigen gedeeld door de op het registratiemoment beschikbare parkeercapaciteit, uitgedrukt in procenten.

³ In de verordening parkeerbelastingen 2023 is het tarief vastgesteld op €5,30 per uur (met een maximaal dagtarief van €21,20) in zones C en D. In zones A en B geldt een parkeertarief van €0,27 per zes minuten.

⁴ Definitie van parkeercapaciteit is: Het aantal parkeerplaatsen langs, op of in het openbaar verkeer openstaande wegedeelten, terreinen of gebouwde parkeervoorzieningen, waar het doen of laten staan van een voertuig, anders dan laden/lossen van goederen of halen/brengen van personen niet ingevolge een wettelijk voorschrift is verboden.



hier niet geldig). Bewoners van het autoluwe kerngebied worden gestimuleerd de auto te parkeren in een van de parkeergarages, door hier een tarief te bieden dat maximaal gelijk is aan het straatparkeren. De parkeervergunningen die zijn afgegeven worden gerespecteerd, maar vergunningen aan nieuwe bewoners of ondernemers voor parkeren op straat worden niet verstrekt (mogelijk in de toekomst ook niet bij het vervangen van een auto). In plaats daarvan wordt er maximaal één abonnement voor de parkeergarage verstrekt.

De bereikbaarheid van het centrum voor bezoekers moet optimaal zijn. Het parkeren nabij voorzieningen wordt in de Parkeernota omschreven als belangrijke steunpilaar van economische vitaliteit. Parkeergelegenheid is daarbij vooral gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen. De parkeergarages worden primair gebruikt door bezoekers van de binnenstad. Het tarief van de parkeergarages is daarom zeer aantrekkelijk gemaakt voor bezoekers (namelijk goedkoper dan op straat parkeren). Werknemers kunnen hun auto ook in de parkeergarage parkeren, maar tegen een hoger tarief dan het bewonersabonnement.

Fietsparkeren

Het is de gemeente bekend dat in het centrum van Woerden de fiets relatief vaak wordt gebruikt ten opzichte van andere gemeenten, zo valt te lezen in de Parkeernota. Er wordt verwacht en gestimuleerd dat fietsgebruik de komende jaren zal toenemen. De komende jaren zal verkend worden of een grootschalige bewaakte fietsenstalling in het centrum gerealiseerd kan worden. Op dit moment zijn alternatieve, grootschalige fietsparkeerplekken beschikbaar aan de rand van het centrum (afgezien voor fietsen uit de richting Zuidwest) en zal er geëxperimenteerd worden met een beperkt aantal fietsparkeervakken in het centrum. Voor elektrische fietsen zal worden onderzocht of de parkeergarages een mogelijkheid kunnen bieden voor het opladen van de fiets.

Collectieve voorzieningen

In de Parkeernota staat aangegeven dat er nog geen concreet beleid is op het gebruik van deelmobiliteit. Enkel staat aangegeven dat in de Algemene Plaatselijke Verordening is vastgesteld dat deelmobiliteit aanbieders niet toegestaan zijn, zonder toestemming van de gemeente. Of het al dan niet wordt toegestaan zal worden bepaald aan de hand van een nog op te stellen afwegingskader (over welke deelmodaliteiten toegestaan zijn, op welke locatie en de aantallen).

Rond Woerden zijn twee Park & Ride (P&R) plekken beschikbaar. Op termijn zal onderzocht worden welke (passende) maatregelen voor de P&R bij het station mogelijk zijn, zoals bijvoorbeeld betaald parkeren met een korting voor gebruikers van het Openbaar Vervoer. Bovendien wordt aangegeven dat deze collectieve voorzieningen kunnen worden ingezet als overloop voor de (volle) parkeergarages in het centrum en voor de afvang van verkeer met de bestemming binnenstad.

Gehandicaptenplaatsen

In de Parkeernota staat aangegeven dat het aantal beschikbare plekken voor gehandicapten in principe onveranderd blijft. Alleen indien gaandeweg blijkt dat er een structureel tekort is aan gehandicaptenparkeerplaatsen, zal worden onderzocht of een uitbreiding van het aantal plaatsen mogelijk is. Dit structureel tekort zal moeten worden vastgesteld aan de hand van parkeeronderzoek. Het aantal en de locatie van de parkeerplaatsen wordt besproken met het gehandicaptenplatform.



3 | Onderzoeksopzet

Dit realisatie- en belevingsonderzoek is opgezet in samenwerking met een begeleidingscommissie waarin personen vanuit de gemeente Woerden vertegenwoordigd waren. Het onderzoek is gebaseerd op reeds bekende of aangeleverde data (parkeercijfers en verkeersstromen) en documentatie en een evaluatieonderzoek onder belanghebbenden. In dit hoofdstuk zullen de onderzoeksdoelgroepen, toegepaste onderzoeksmethoden en de vragenlijsten nader worden toegelicht.

Onderzoeksdoelgroepen

Om een zo breed mogelijke evaluatie van het centrum te doen onder diverse belanghebbenden is gekozen om de volgende doelgroepen te includeren:

- inwoners van het centrum van Woerden,
- ondernemers uit het centrum van Woerden,
- bezoekers van het centrum van Woerden, en
- ondernemers-/belangenverenigingen.

Om deze doelgroepen te bereiken zijn alle inwoners in het centrum van Woerden aangeschreven, zijn interviews gehouden met mensen op straat, zijn alle bij de gemeente bekende ondernemers benaderd om deel te nemen aan het onderzoek en zijn vertegenwoordigers van ondernemers-/belangenverenigingen benaderd.

Onderzoeksmethoden en respons

Documentstudie en data-analyse

Voor de beantwoording van de vragen over beoogde effecten van getroffen maatregelen in het centrum en ontwikkelingen ten aanzien van bezoekersaantallen, gebruikscijfers, parkeerdichtheid en verkeer is een document- en data-analyse uitgevoerd. Documentatie is deels aangeleverd door de opdrachtgever en deels vergaard. Documenten die zijn meegenomen zijn:

- Kadernota Parkeerbeleid januari 2021
- Parkeerbeleid 2021 en verder
- Raadsinformatiebrief aanpassingen december 2022
- Raadsbesluit Vaststellen verordening parkeerbelastingen 2023
- Besluit van burgemeester en wethouders houdende nadere voorschriften ten aanzien van betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders in de gemeente Woerden (Nadere voorschriften parkeren gemeente Woerden 2022)
- Verslag bewonersavond
- Bureau de Groot Volker Parkeeronderzoek 2019 (september)
- DataCount parkeeronderzoek 2021 (september, december), 2022 (juni) en 2023 (april)
- Bezetting parkeergarages per maand (2019-2023)
- Overzicht van bewonersvergunningen per zone
- Overzicht van bewonersvergunningen
- Overzicht van ontvangen bezwaren
- Overzicht van naheffingen
- Overzicht van parkeerproducten per zone





Vragenlijstonderzoek

Om inzicht te krijgen in de beleving van het centrum onder gebruikers zijn per doelgroep vragenlijsten opgesteld. De vragenlijsten zijn opgesteld in samenwerking met de begeleidingscommissie en bestaan uit de volgende thema's: 1) demografische of achtergrondgegevens, 2) autobezit, parkeren en parkeervergunningen, 3) parkeren in Woerden centrum en uw straat, 4) parkeergarages Castellum en Defensie-eiland, 5) bereikbaarheid en leefbaarheid, 6) tot slot (waarin voornamelijk open vragen worden gesteld). De vragenlijsten bestonden hoofdzakelijk uit gesloten vragen, meerkeuzevragen en arrays (i.e. stellingen waarbij aangegeven kon worden in hoeverre de respondent het hiermee eens was op een vijfpunts-schaal) en een aantal open vragen. Er zijn vragen die aan alle doelgroepen zijn gesteld, maar er zijn ook aanvullende vragen aan specifieke doelgroepen gesteld. Aan ondernemers is bijvoorbeeld gevraagd een beeld te schetsen van de doelgroep die ze bedienen.

Dataverzameling

De vragenlijst is:

- Verspreid onder alle inwoners van het centrum van Woerden,
- Uitgezet onder alle ondernemers die bij de gemeente bekend zijn en
- Afgenomen op straat, op diverse locaties in het centrum van Woerden

Aan inwoners en ondernemers is een uitnodigingsbrief verstuurd met een schriftelijke vragenlijst en een antwoordvelop. Het was ook mogelijk om de vragenlijst online in te vullen via een link die in de brief is vermeld (met een unieke code). De dataverzamelingsperiode liep van eind juni tot eind augustus 2023. In totaal zijn 843 geslaagde vragenlijsten afgenomen.

Respons

Er zijn 1632 huishoudens aangeschreven om voldoende respons te vergaren voor betrouwbare uitkomsten. Aan het vragenlijstonderzoek hebben 576 inwoners deelgenomen. Van het totaal aantal inwoners dan heeft deelgenomen woonde 8% in zone A (N=36), 34% in zone B (N=156), 3% in zone B1 (N=12), 11% in zone C (N=49) en 45% in zone D (n=207). Het huishouden van de meeste respondenten bestaat uit 2 personen (43%) of 1 persoon (36%). Het grootste aantal respondenten woont al 10 jaar of langer op hun huidige adres (37%).

Nauwkeurigheid

De respons onder inwoners dient een betrouwbare weergave te zijn van de (afgerond) 1630 huishoudens van het centrum van Woerden. Een veel gebruikt uitgangspunt (vaak aangehouden binnen wetenschappelijk onderzoek) bij het definiëren van de steekproef, is dat de vergaarde gegevens een betrouwbaarheid hebben van 95 procent met een nauwkeurigheidsmarge van 5 procent. Als we uit gaan van deze richtlijnen voor het vragenlijstonderzoek betekende dit een minimum van 312 ingevulde vragenlijsten. De vragenlijst is ingevuld door 576 inwoners en daarmee voldoen we (voor de weergaven van de totale groep) aan de hiervoor gestelde kaders (met een nauwkeurigheidsmarge van 3,3%).

Binnen dit onderzoek maken we vergelijkingen tussen groepen (doelgroepen of zones bijvoorbeeld). Dan zijn de responsaantallen per groep kleiner en daarmee wordt de nauwkeurigheidsmarge groter. Dit geldt voor uitsplitsingen naar zones, maar ook zeker voor de resultaten van de ondernemers per zone. De nauwkeurigheidsmarges voor de kleinere groepen zijn niet berekend (mede omdat we daarvoor niet alle gegevens beschikbaar hebben), maar het is aannemelijk dat deze niet vallen binnen de (relatief strenge) richtlijnen. Voor dit type onderzoek is het niet noodzakelijk om te voldoen aan de strengere richtlijnen en geven de resultaten per doelgroep een goed beeld van wat er leeft onder de inwoners en ondernemers.



Ondernemers

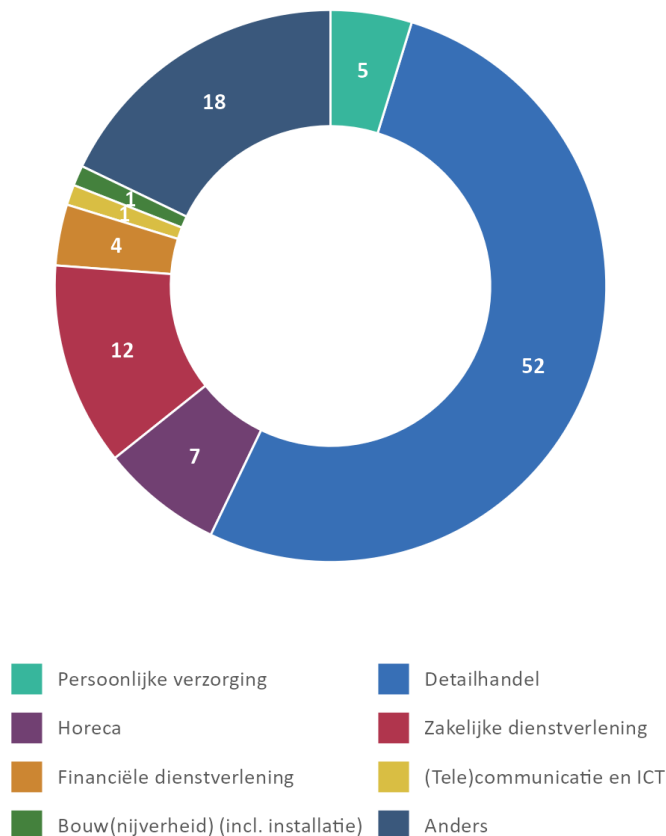
Respons

De vragenlijst onder ondernemers is uitgezet onder alle bij de gemeente bekende adressen. Het gaat hier om 375 ondernemers in het centrum. Er zijn 85 ondernemers die de vragenlijst hebben ingevuld. Het betreft hier een responspercentage van 22,7%. Voor een betrouwbaarheidsniveau van 95% en een foutmarge van maximaal 5% is een minimum van 191 waarnemingen vereist voor ondernemers. Met de huidige responscijfers komt de nauwkeurigheidsmarge bij de ondernemers uit op 9,7%. Daarmee voldoen we niet aan de eerder genoemde betrouwbaarheidseisen. Dit moet in acht genomen worden bij de interpretatie van de data. Al is het ook belangrijk om te noemen dat deze richtlijnen doorgaans iets te streng zijn voor praktijkgericht onderzoek zoals we hier doen (het gaat immers niet om wetenschappelijk onderzoek). Ondanks het niet behalen van de gestelde betrouwbaarheidseisen, vormen de resultaten op de vragenlijst onder ondernemers wel een goede indicatie van de mening van deze doelgroepen. Concreet betekent het dat met 95% zekerheid de mening van de gehele onderzoekspopulatie maximaal 9,7% onder of boven de uitkomst van dit onderzoek ligt.

Achtergrondvariabelen

De meest voorkomende categorieën onder deelnemende ondernemers vallen onder de detailhandel (zie figuur 1). Het grootste gedeelte van de ondernemingen is gevestigd in zones A en B. De meeste respondenten ondernemen al meer dan 10 jaar op dit adres.

Figuur 1: Categoriëering ondernemingen (N=84)



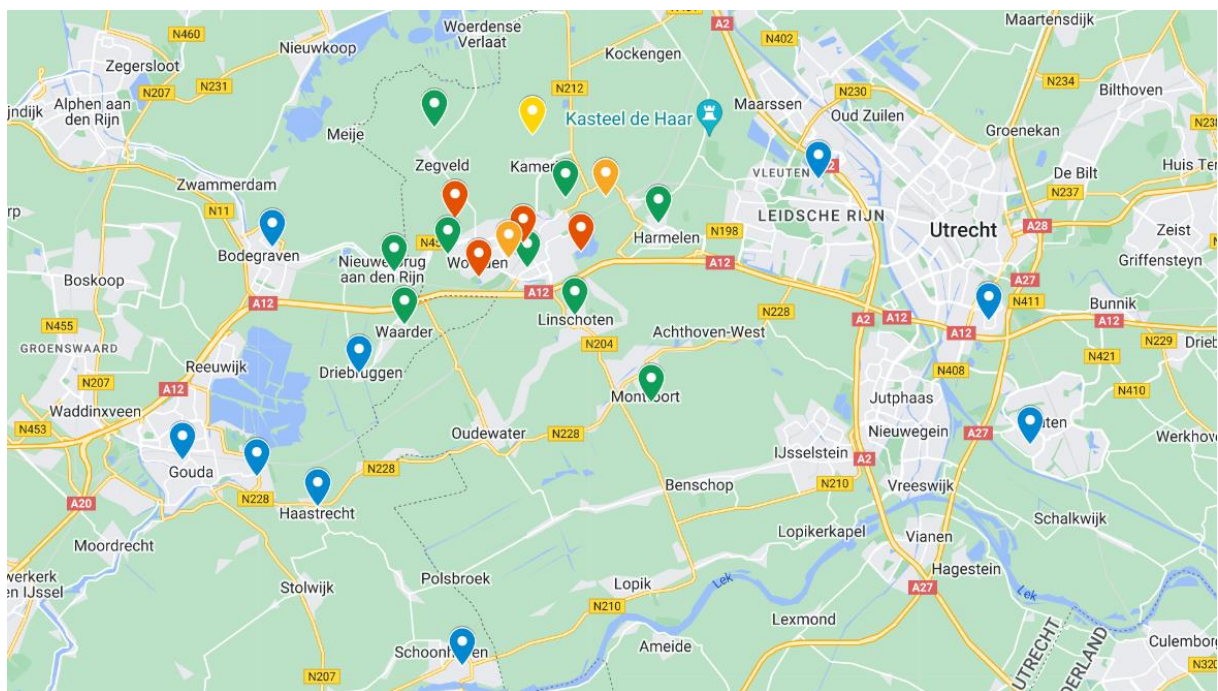
Straatenquêtes

In samenspraak met de begeleidingscommissie van de gemeente Woerden is een vragenlijst opgesteld voor de afname van straatenuêtes onder de bezoekers van het centrum van Woerden. Van te voren is met de gemeente Woerden bepaald op welke locaties en welke dagen de straatenuêtes afgenomen moesten worden in het centrum. Dit waren enkele 'hotspots' in het centrum, namelijk:

- Wagenstraat
- Kerkplein
- Hoek Rijnstraat / Kerkstraat
- Voorstraat

Hierbij is rekening gehouden met de zomervakantie en events die in Woerden georganiseerd werden. De straatenquête's zijn afgenomen op woensdag 26 augustus (tussen 11.00 uur en 17.00 uur), vrijdag 28 augustus (tussen 14.00 uur en 20.00 uur) en zaterdag 29 augustus (tussen 11.00 uur en 17.00 uur). Op een tablet hebben enquêteurs samen met de respondent de vragen van de vragenlijst ingevuld. Er zijn 182 volledige vragenlijsten afgenomen op straat. De gemiddelde leeftijd van de respondenten betrof 62 jaar (min 22, max 90, SD 15). Van de bezoekers die zijn ondervraagd geeft het grootste gedeelte aan meerdere keren per week in het centrum te komen; Veelal voor dagelijkse boodschappen, maar ook funshoppen en koffie drinken wordt vaak genoemd.

Figuur 2: Responskaart straatinterviews



Tabel 1: Woonplaats bezoekers

Respondenten	Woonplaats Woerden	Gemeente Woerden	Buiten gemeente Woerden
Straatinterviews (182)	108	108	36

* Van 38 inwoners ontbreekt de postcode

Interviews

Naast het afnemen van vragenlijsten zijn er interviews gehouden met enkele bewoners-, ondernemers- en belangenverenigingen. Het gaat om de vertegenwoordigers van: Koninklijke Horeca afdeling Woerden, Stadshart, Theater 't Klooster, Stichting Kasteel Woerden, Ondernemerskring Woerden en Platform Binnenstad Woerden. Deze bewoners-, ondernemers- en belangenverenigingen zijn benaderd voor deelname aan een interview van ongeveer dertig minuten. Afgezien van Ondernemerskring Woerden hebben alle vertegenwoordigers deelgenomen.



Dataweergave en -analyse

Feiten en cijfers

Voor de weergave van parkeerdata (in hoofdstuk 4 Feiten en Cijfers) maken we gebruik van reeds beschikbare data uit verschillende databronnen: Het gaat om verkeersonderzoeken van DataCount en Bureau de Groot Volker uit september 2019, september 2021, december 2021, juni 2022 en april 2023. Informatie uit 2020 ontbreekt omdat er toen geen metingen zijn verricht. Noemenswaardig hierbij is dat er in de meetperiode (2021) sprake is geweest van vrijheidsbeperkende maatregelen vanuit de overheid door de uitbraak van Covid-19.

Daarnaast is data verkregen over geparkeerde auto's en het in- en uitrijden in parkeergarages Castellum en Defensie-eiland van gemeente Woerden, die zijn gebruikt voor het analyseren van het parkeren in de parkeergarages. Het gaat hier om gegevens uit januari 2019 tot en met mei 2023.

N.B. De gemeente heeft op voor hen maatgevende momenten metingen uitgevoerd en daar maken we voor dit onderzoek gebruik van. Er is geen extra data vergaard ten behoeve van dit onderzoek. Dat betekent dat cijfermatige weergaven uit hoofdstuk 4 met zorgvuldigheid moeten worden geïnterpreteerd. Om ontwikkelingen over de tijd te monitoren verricht je idealiter metingen elk jaar op hetzelfde moment in de tijd. De informatie die in dit rapport gepresenteerd geeft daarmee een indicatie van de ontwikkelingen over tijd. Er kunnen op basis van deze weergaven geen harde uitspraken worden gedaan over de gevolgen van de maatregelen van het parkeerbeleid.

Vragenlijstonderzoek

In deze rapportage worden de resultaten uit het vragenlijstonderzoek tezamen met de resultaten van de interviews en straatenuêtes besproken. Een gedeelte van de resultaten uit de vragenlijst wordt in dit rapport gepresenteerd (in grafieken en tabellen). De overige onderzoeksresultaten zijn inzichtelijk via ImpulZ, het online klantenportaal van Enneüs. Binnen dit klantenportaal is het mogelijk om de resultaten te bekijken voor de totale groep, maar ook selectief voor de verschillende doelgroepen, inwoners van verschillende zones, hoe lang iemand al op hetzelfde adres woont of onderneemt, grootte van het huishouden of hoeveelheid auto's die men bezit. De kwalitatieve data die is verzameld binnen het vragenlijstonderzoek is ook verwerkt in deze rapportage.

Anonimiteit

Om de anonimiteit te waarborgen zullen in dit rapport, maar ook in de online rapportages, enkel resultaten worden gepresenteerd bij een minimale respons van ten minste tien inwoners, ondernemers of bezoekers. Vragen met een open karakter zullen samengevat worden beschreven. Ook in de beschrijvingen van deze open antwoorden zal de anonimiteit worden gewaarborgd. Dat betekent dat beschrijvingen nooit tot een specifieke persoon herleidbaar zijn.

Uitsplitsingen/vergelijkingen

Naast dat resultaten voor de totale groep inwoners, bezoekers of ondernemers worden weergegeven zijn er ook grafieken waarbij een uitsplitsing wordt gemaakt. Bijvoorbeeld naar de zone waar iemand woont of onderneemt.

Schaalverdeling

De stellingen zijn voornamelijk gemeten op een 5-puntsschaal waarbij medewerkers konden aangeven in hoeverre zij het (helemaal) (on)eens waren met de stellingen. Bij het opmaken van de figuren is de antwoordoptie 'Geen mening/N.v.t.' niet meegenomen (deze is wel getoond aan de respondent). De percentages in de grafieken zijn gebaseerd op het aantal personen dat heeft aangegeven (helemaal) (on)eens te zijn met de stellingen.



Feiten en cijfers





4 | Feiten en cijfers

In dit hoofdstuk wordt informatie gegeven over het centrum van Woerden, waarbij bezoekersaantallen, detailhandel en koopstromen worden uitgelicht om een beeld te schetsen van de situatie in de afgelopen jaren. Hierbij worden ook de genomen maatregelen en de daarvan beoogde effecten meegenomen.

Achtergrondinformatie

Het centrum van Woerden

De binnenstad van Woerden heeft zo'n 2800 inwoners⁵. De afgelopen jaren is het aantal inwoners van de binnenstad gestegen (met 36% over zo'n tien jaar tijd). De meeste voorkomende leeftijdscategorieën onder inwoners zijn tussen de 25-45 jaar, gevolgd door inwoners van tussen de 45-65 jaar. Zie bijlage | voor het centrum van Woerden dat is gebruikt voor dit onderzoek.

Bezoekersaantallen⁶

Sinds 2015 voert Woerden Marketing een jaarlijkse bezoekersmonitor uit in de gemeente Woerden, waarbij de meest recente monitor over 2021 is gepubliceerd. In 2021 zijn de bezoekersaantallen gestegen ten opzichte van 2020. Het gaat in totaal om 446.432 bezoekers, wat nog altijd lager is dan de bezoekersaantallen in 2019 (906.767). Wat verklaarbaar is door coronacrisis en bijbehorende beperkende maatregelen in de jaren 2020-2021. Van de recreatieve bezoekers kwam bijna 20% uit het buitenland, waaronder Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk als koploper (ter vergelijking: in 2020 was 37% internationaal). Het aantal overnachtingen is in vergelijking met het jaar ervoor ook gestegen met 37,1%. Deze stijgingen zijn zeer waarschijnlijk (deels) te verklaren door de corona-lockdowns, die veelal in 2020 hebben plaatsgevonden en minder in 2021.

Consumentenbestedingen

Waar komen bestedingen in de het centrum van Woerden vandaan?

Consumenten hebben in 2021 in het centrum van Woerden ruim € 19 miljoen besteed aan dagelijkse artikelen (levensmiddelen, drogisterij artikelen, alcoholische dranken, tabak en schoonmaakartikelen) en ruim € 38 miljoen aan recreatieve artikelen (mode en luxe, vrije tijd en in en om het huis)⁷. Van de **dagelijkse** artikelen wordt 92% van de inkomsten gevormd door inwoners en 8% door inwoners van andere gemeenten en toeristen. Van de **recreatieve artikelen** wordt 70% ingebracht door inwoners van de gemeente Woerden, 30% door inwoners van andere gemeenten en toeristen.

Waar gaan bestedingen van inwoners naartoe?

Inwoners van de gemeente Woerden zijn verantwoordelijk voor € 150 miljoen aan dagelijkse en € 90 miljoen aan recreatieve artikelen. Zo doet 87% van de inwoners van de gemeente Woerden bestedingen aan **dagelijkse** boodschappen binnen de eigen gemeente, 9% doet dit buiten de eigen gemeente en 4% doet dit online. Wanneer gekeken wordt waar inwoners van de gemeente Woerden hun bestedingen doen voor **recreatieve** artikelen is dit voor 41% binnen de gemeente, 24% in andere gemeenten en 35% online.

Ter vergelijking noemen we hier de cijfers voor vergelijkbare of omliggende gemeenten: voor gemeente Gouda gaat 47% van de bestedingen aan recreatieve artikelen naar de gemeente, 19% naar andere gemeenten en 33%

⁵ www.allecijfers.nl

⁶ Bezoekersmonitor 2022 (over 2021)

⁷ <https://kso2021.nl/resultaten/resultaten-per-thema/>



online; bij gemeente Waddinxveen 30% binnen de gemeente, 35% daarbuiten en 34% online; bij de gemeente Utrecht 51% binnen de gemeente, 11% buiten de gemeente en 38% online.

Parkeerdruk

In Woerden zijn in totaal 1.529 parkeerplaatsen openbaar beschikbaar, zo geeft de gemeente aan. Hiervan zijn 598 parkeerplaatsen in de parkeergarages Castellum (518) en Defensie-eiland (80).

Parkeergarages

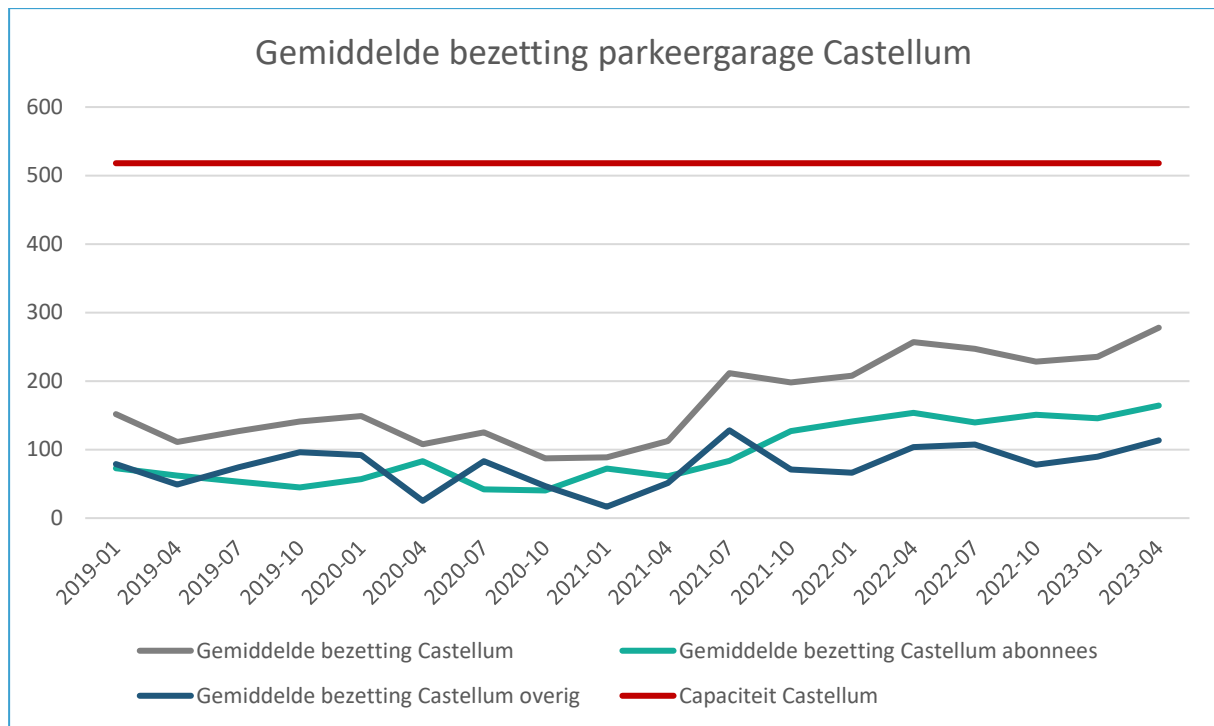
Om een globale indruk te krijgen van de bezetting in de parkeergarages over de jaren heen (en ontwikkelingen daarin), hebben we gekeken naar de gemiddelde parkeerdruk (figuur 3-4). Analyses laten zien dat er een stijgende trend is over de jaren 2019-2023. Voor parkeergarage Castellum is daarbij een hogere bezetting door abonnees te zien in vergelijking met gebruikers zonder abonnement. Het gaat hierbij vooral om jaar- en maandabonnementen van bewoners en daarnaast ook maand dal-abonnementen. Daarna zoomen we in op de gemiddelde bezetting in de meest recente meetperiode, namelijk de maand mei (2023). Hierbij zien we een redelijke constante bezetting over de maand heen, met een kleine piek in één van de weekenden. Om een goed beeld te krijgen van de drukte over de dagen van de week heen zoomen we vervolgens in op het meest drukke weekend van de meest recente meetperiode (figuur 7-8). Dat is week 2 van de maand mei (2023). In deze week blijkt dat de parkeergarage Castellum op zaterdagmiddag bijna vol raakt en Defensie-eiland op de donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond. Defensie-eiland behaalt dan de maximale parkeerbezetting.

In figuren 9a en 9b wordt nauwkeuriger gekeken naar verschillen in parkeerdruk over de dag heen en wordt een vergelijking gemaakt tussen de parkeerdruk in 2019 en 2023. Uit de figuren kan afgelezen worden dat de parkeerdruk in parkeergarages Castellum en Defensie-eiland zeer sterk gestegen zijn. Op donderdag is de sterkste stijging te zien in het gebruik van parkeergarage Defensie-eiland.

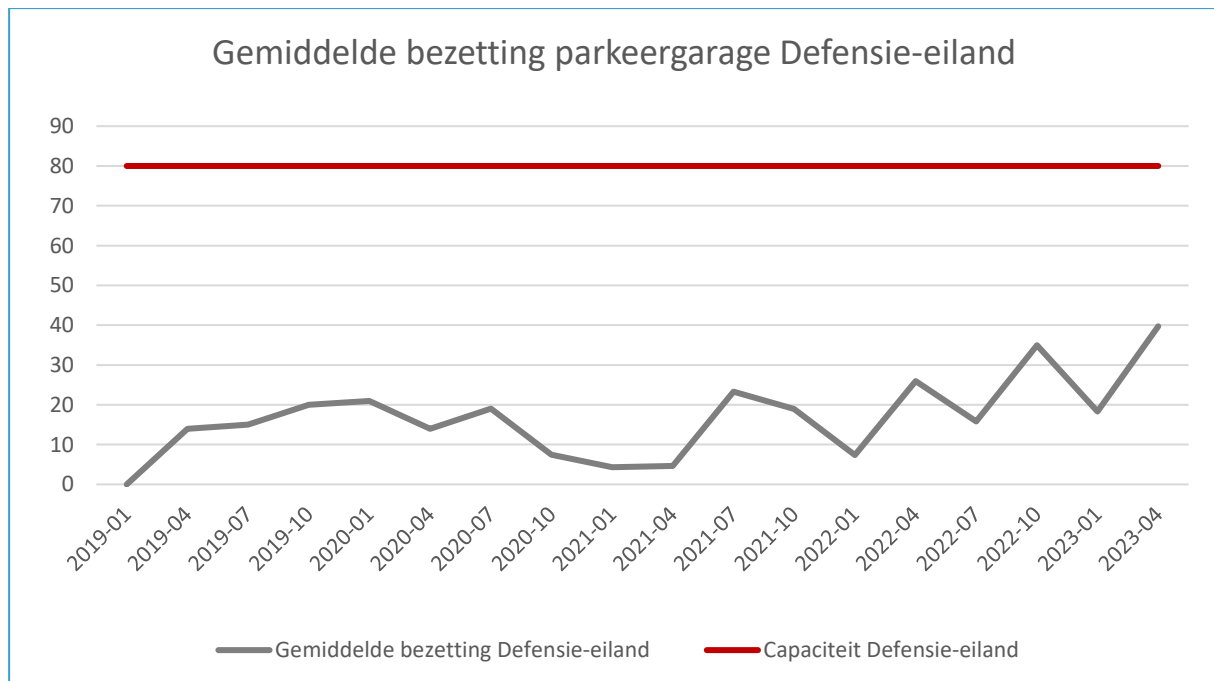
Aangezien het hier gaat om een gemiddelde parkeerbezetting is het ook goed om te kijken op welke momenten de parkeergarages volledig vol zijn geweest. Bij het gemiddelde gaat het immers over dag- en nachtbezetting die heel sterk van elkaar kan wisselen. Voor de maanden januari tot en met mei in 2023 is nooit de maximum capaciteit van parkeergarage Castellum bereikt, maar wel een aantal keer de maximum capaciteit van Defensie-eiland. In totaal is Defensie-eiland in vijf maanden tijd 55 uur volledig vol geweest. Het bereiken van de maximum capaciteit gebeurde voornamelijk op de donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond tussen 18:00 uur en 20:00 uur.



Figuur 3: Gemiddelde bezetting parkeergarage Castellum (januari 2019 tot april 2023), weergegeven per drie maanden

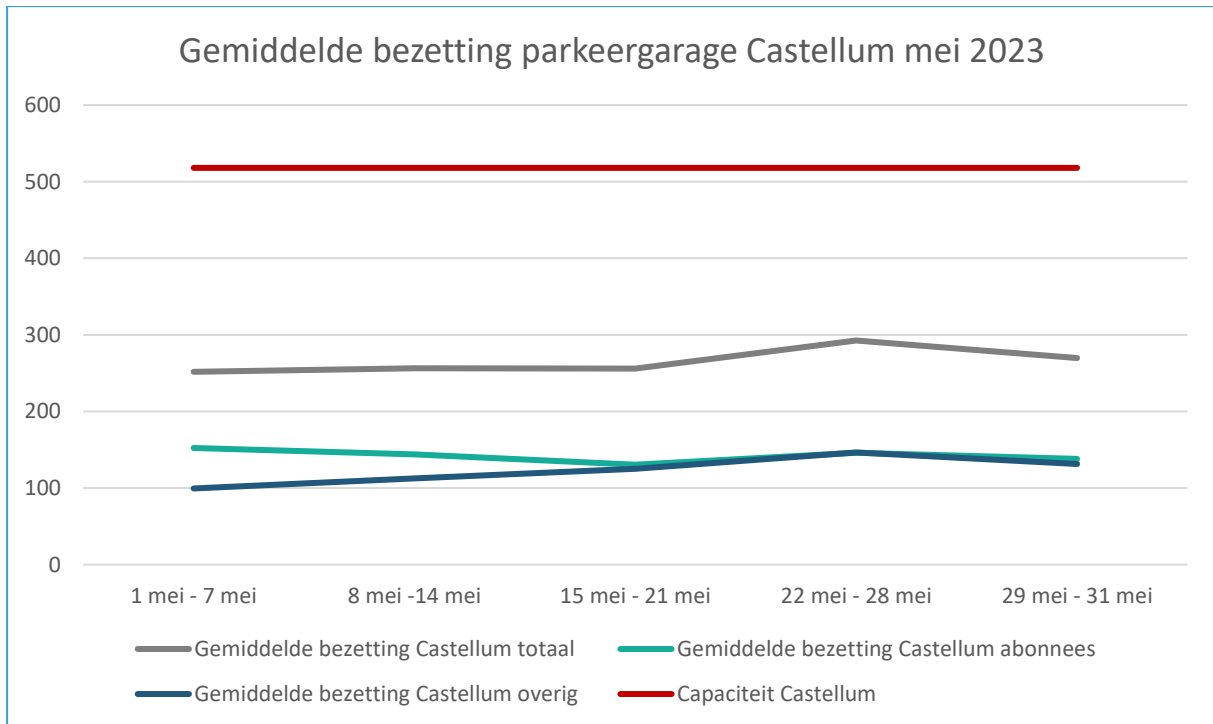


Figuur 4: Gemiddelde bezetting parkeergarage Defensie-eiland (januari 2019 tot april 2023), weergegeven per drie maanden

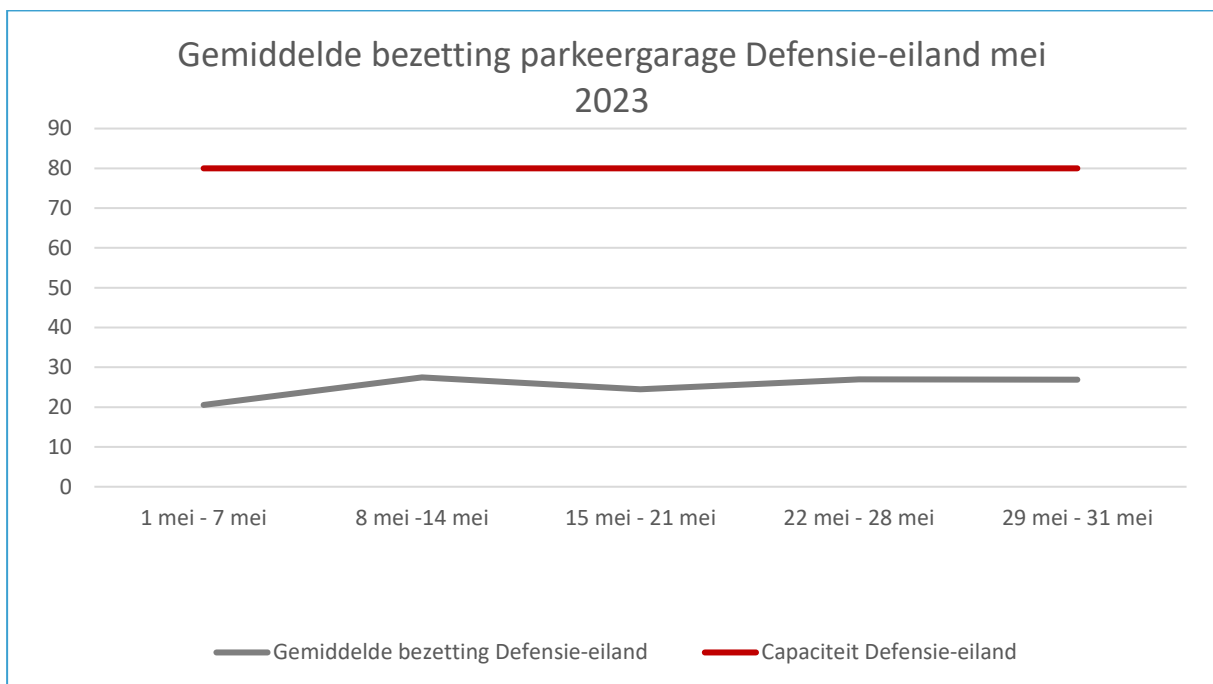




Figuur 5: Gemiddelde bezetting parkeergarage Castellum per week (mei 2023)

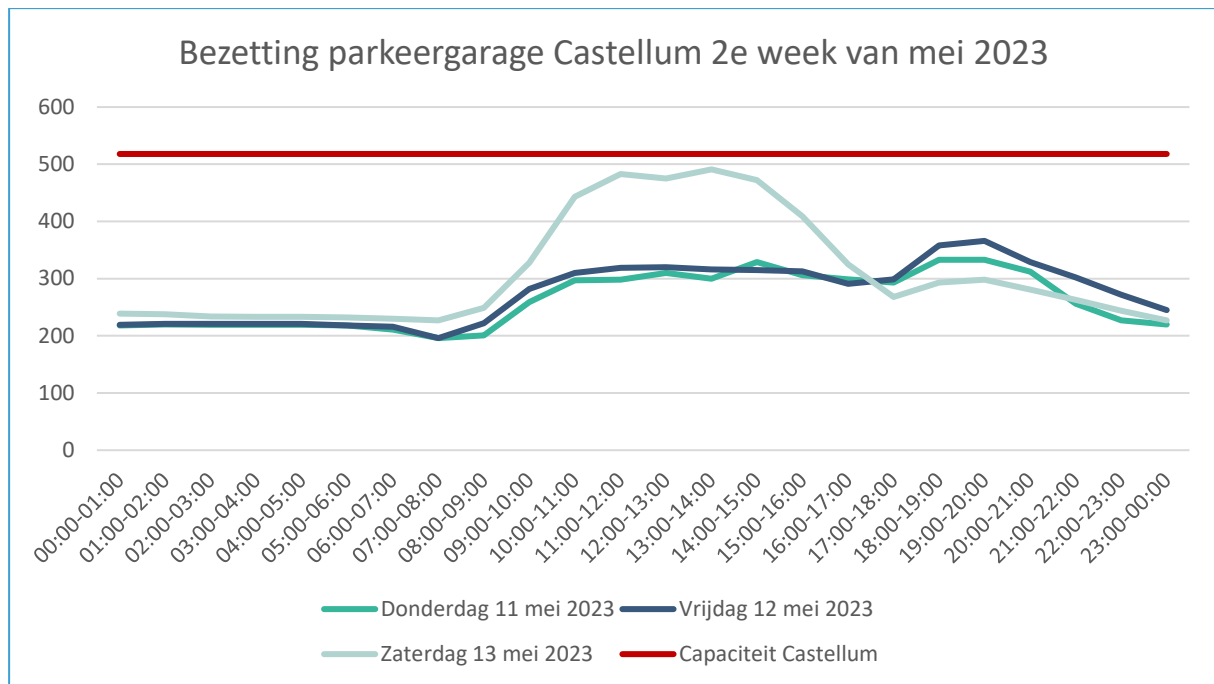


Figuur 6: Gemiddelde bezetting parkeergarage Defensie-eiland per week (mei 2023)

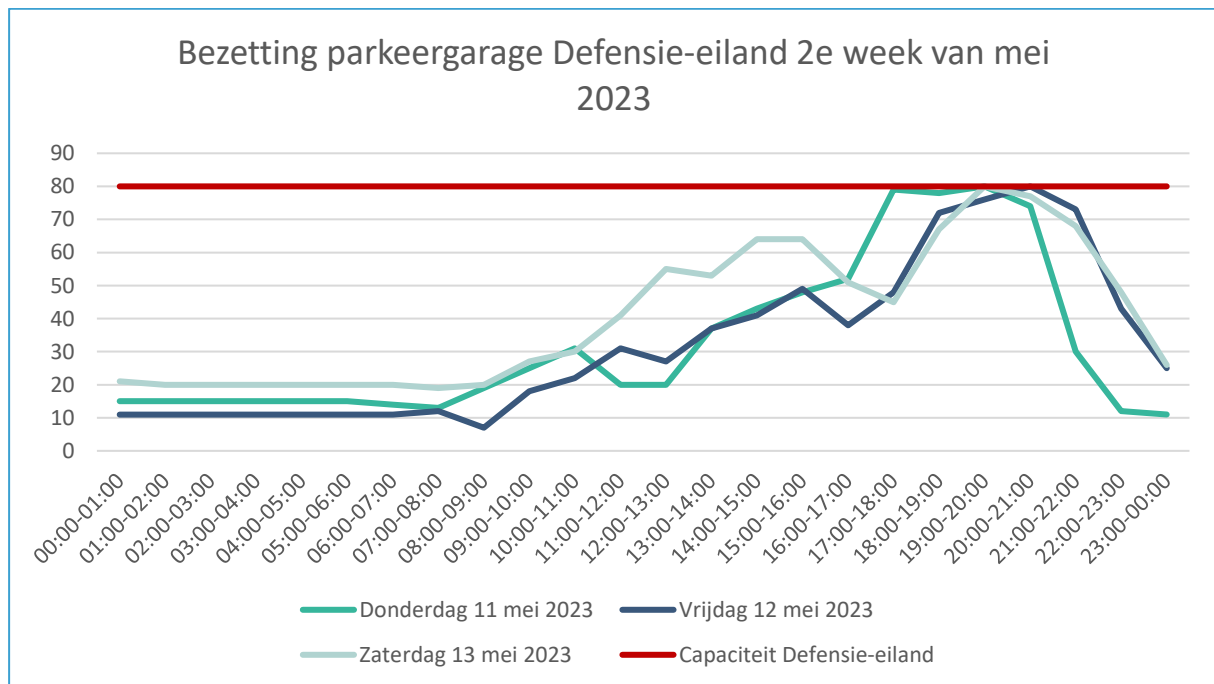




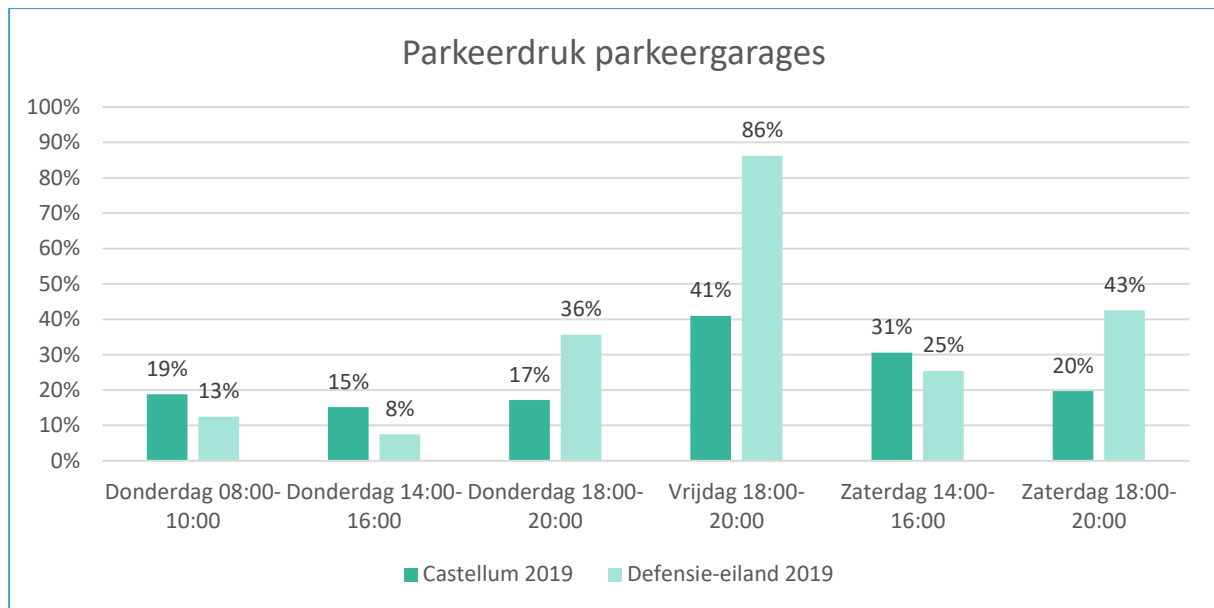
Figuur 7: Bezetting parkeergarage Castellum (2^e week mei 2023)



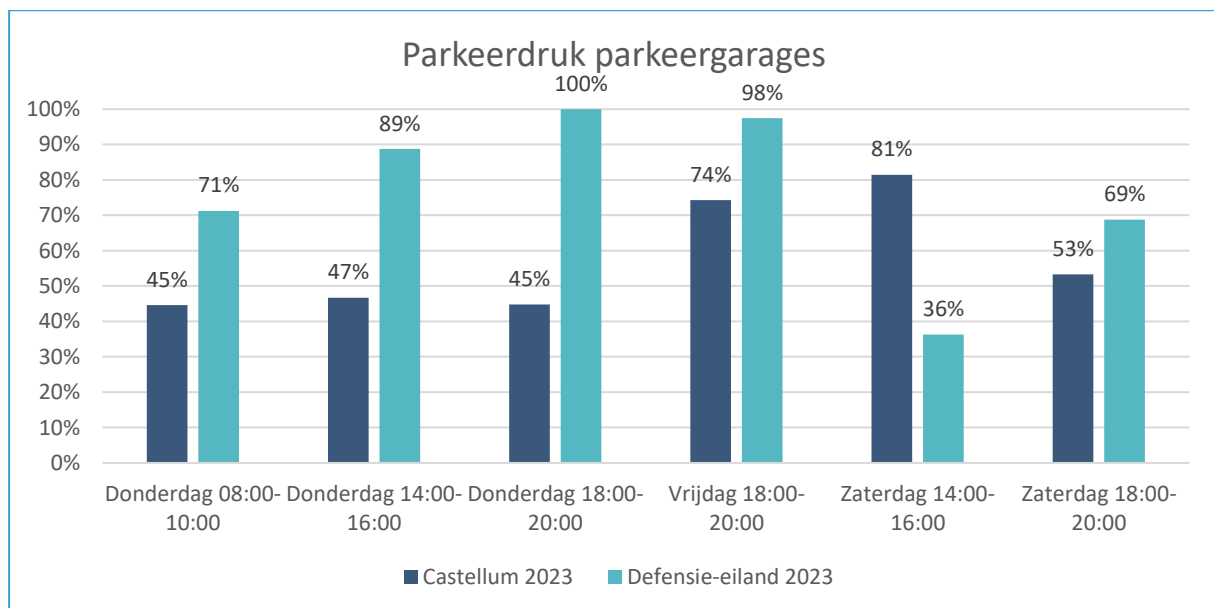
Figuur 8: Bezetting parkeergarage Defensie-eiland (2^e week mei 2023)



Figuur 9a: Overzicht parkeerdruk Castellum en Defensie-eiland 2019*



Figuur 9b: Overzicht parkeerdruk Castellum en Defensie-eiland 2023*

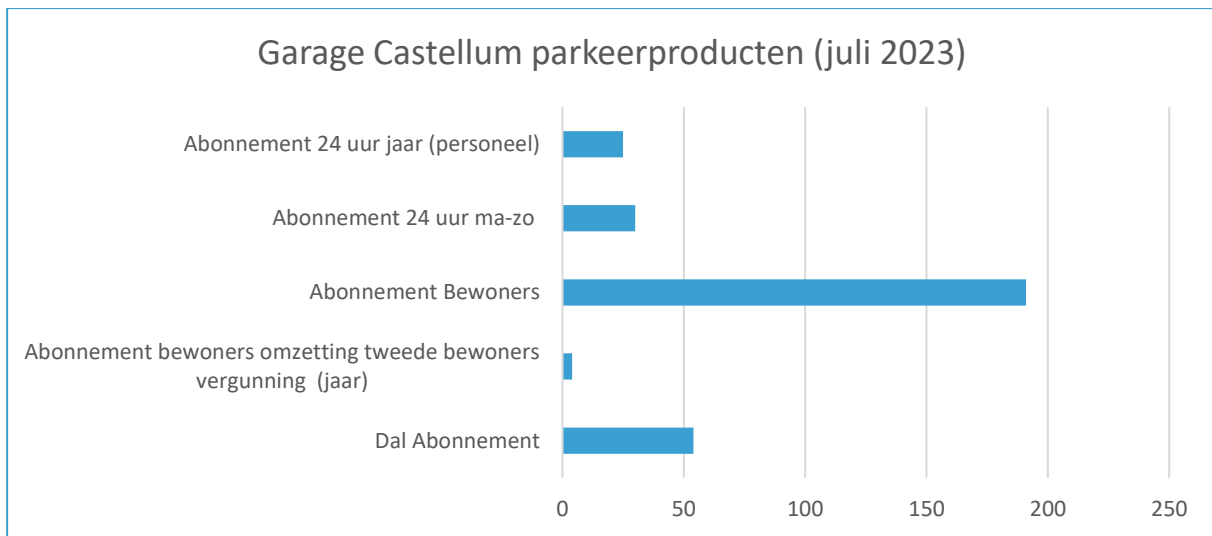


*Let op: in 2019 heeft de meting op drie dagen in september plaatsgevonden en in 2023 heeft de meting op drie dagen in april plaatsgevonden. Tevens zijn er verschillen in hoe vaak de parkeerdruk is gemeten binnen bepaalde tijdsperiodes. In 2019 is vaker gemeten, dan in 2023⁸. Om de data vergelijkbaar te maken zijn in 2019 gemiddelden genomen van meerdere meetmomenten.

⁸ Op donderdag tussen 08:00 uur en 10:00 uur twee meetmomenten, op donderdag tussen 14:00 uur en 16:00 uur twee meetmomenten, op donderdag tussen 18:00 uur en 20:00 uur drie meetmomenten, op vrijdag tussen 18:00 uur en 20:00 uur twee meetmomenten en op zaterdag tussen 14:00 uur en 16:00 uur drie meetmomenten geweest waarvoor de gemiddelde parkeerdruk is berekend. In 2023 tussen deze tijdstippen één meetmoment is geweest.



Figuur 10: Overzicht afgegeven abonnementen parkeergarage Castellum voor de maand juli 2023





Straatparkeren

De gemeente hanteert een parkeerdruk van 85% of hoger als een grens voor onwenselijk hoge parkeerdruk (mede door zoekverkeer). In 2019 (voor de invoering van het nieuwe parkeerbeleid) was de parkeerdruk in de parkeergarages laag en in de straten van de binnenstad relatief hoog (tabel 2). Met name op de piekmomenten (vrijdagavond) was de parkeerdruk volgens de normen te hoog (figuur 11a). Tabel 3 zien dat in de jaren 2021 tot 2023 de parkeerdruk afneemt in de straten van de binnenstad. In 2023 is de parkeerdruk ook op de piekmomenten in de straten niet meer onwenselijk hoog (maximaal 64%).

Tabel 2: Overzicht parkeerdruk voor een meting in 2019*

	September 2019
Castellum	25%
Defensie-eiland	28%
Straatparkeren binnenstad	70%

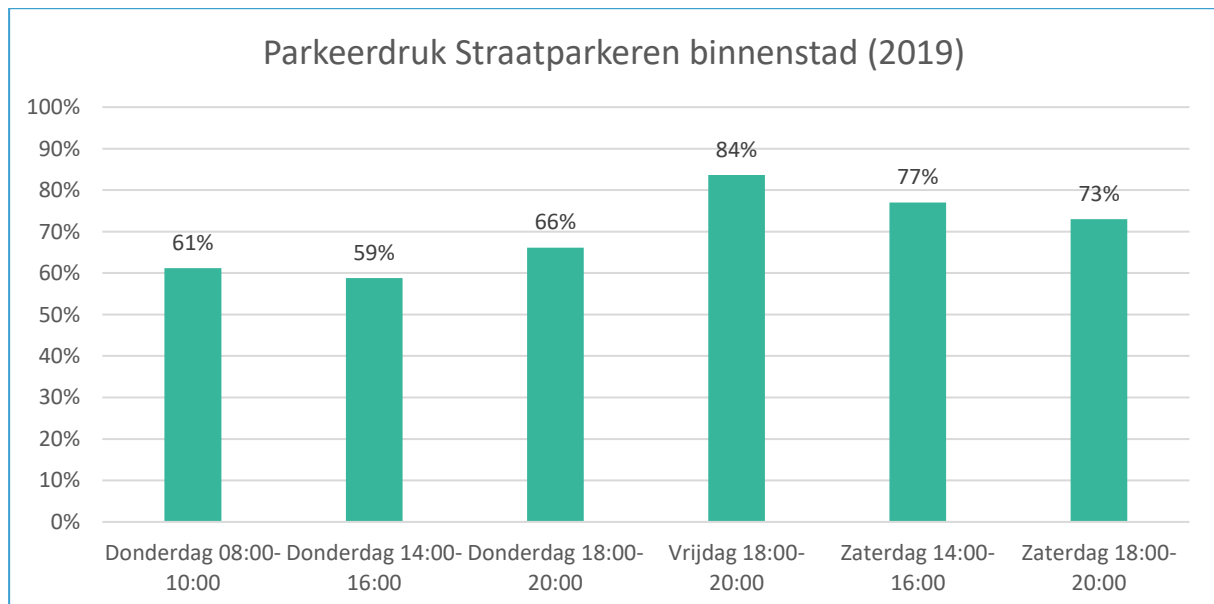
*Let op: in 2019 hebben de metingen op andere tijdstippen plaatsgevonden waardoor er geen directe vergelijking met 2021-2023 mogelijk is. Metingen vonden plaats op donderdagen, vrijdagen en zaterdagen.

Tabel 3: Overzicht parkeerdruk op voor twee metingen in 2021, een meting in 2022 en een meting in 2023*

	September 2021	December 2021	Juni 2022	April 2023
Castellum	37%	36%	45%	50%
Defensie-eiland	31%	13%	29%	46%
Straatparkeren binnenstad	62%	67%	60%	58%

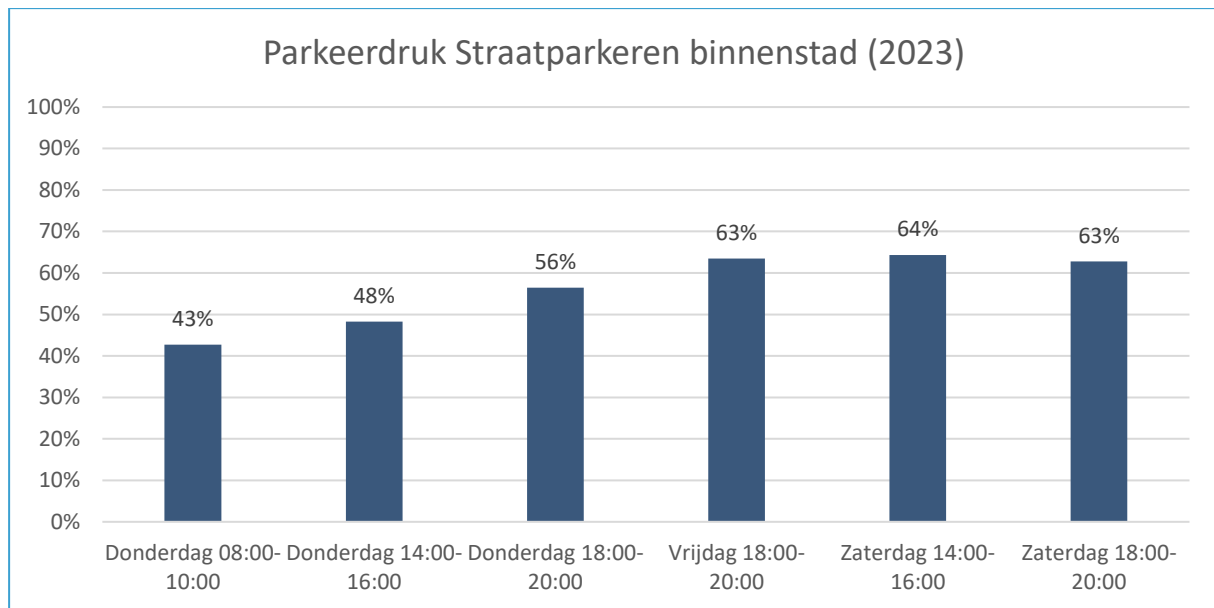
*Let op: in 2019 hebben de metingen op andere tijdstippen plaatsgevonden waardoor er geen directe vergelijking met 2021-2023 mogelijk is. Metingen vonden plaats op donderdagen, vrijdagen en zaterdagen.

Figuur 11a: Overzicht parkeerdruk Straatparkeren binnenstad 2019*





Figuur 11b: Overzicht parkeerdruk Straatparkeren binnenstad 2023*



*Let op: in 2019 heeft de meting op drie dagen in september plaatsgevonden en in 2023 heeft de meting op drie dagen in april plaatsgevonden. Tevens zijn er verschillen in hoe vaak de parkeerdruk is gemeten binnen bepaalde tijdsperiodes. In 2019 is vaker gemeten, dan in 2023⁹. Om de data vergelijkbaar te maken zijn in 2019 gemiddelden genomen van meerdere meetmomenten.

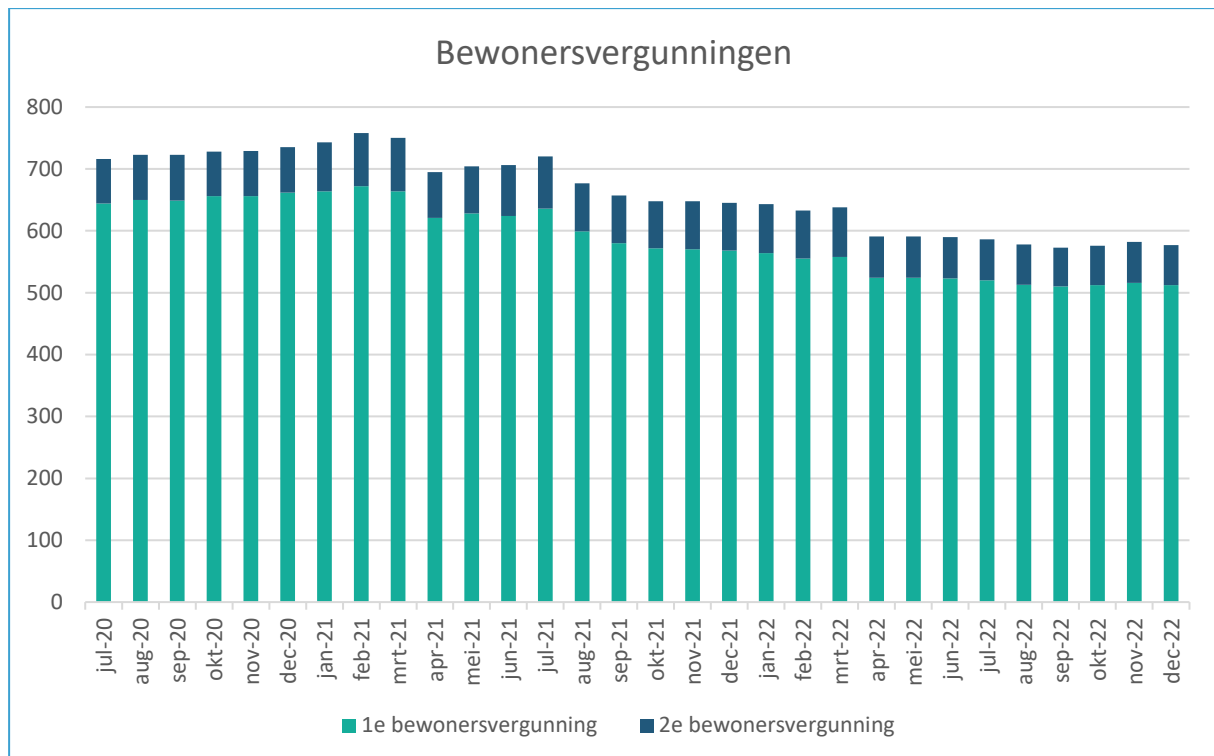
Parkeervergunningen

Onderstaande figuren geven een overzicht van het aantal afgegeven bewonersvergunningen in het centrum van Woerden over de afgelopen jaren. Daaruit valt af te lezen dat de afgelopen jaren het aantal parkeervergunningen voor zowel een eerste vergunning als tweede vergunning is gedaald. Met name het aantal vergunningen voor Zone B is drastisch gedaald. Het aantal parkeervergunningen in de andere zones is redelijk stabiel gebleven.

⁹ Op donderdag tussen 08:00 uur en 10:00 uur twee meetmomenten, op donderdag tussen 14:00 uur en 16:00 uur twee meetmomenten, op donderdag tussen 18:00 uur en 20:00 uur drie meetmomenten, op vrijdag tussen 18:00 uur en 20:00 uur twee meetmomenten en op zaterdag tussen 14:00 uur en 16:00 uur drie meetmomenten geweest waarvoor de gemiddelde parkeerdruk is berekend. In 2023 tussen deze tijdstippen één meetmoment is geweest.

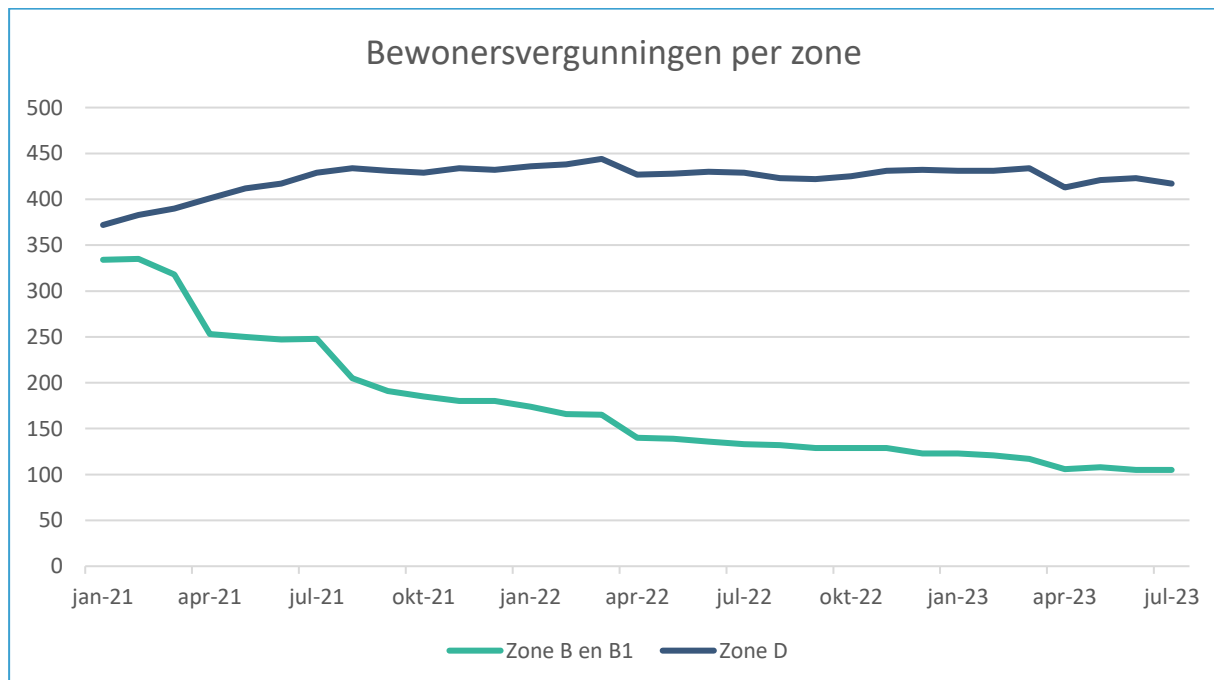


Figuur 12: Overzicht afgegeven eerste en tweede bewonersvergunningen in de binnenstad (juli 2020-december 2022)*



* In zones A en C worden geen bewonersvergunningen verstrekt; zone A is dus niet meegenomen in bovenstaande grafiek.

Figuur 13: Aantal afgegeven bewonersvergunningen per zone in de binnenstad (januari 2021-juli 2023)*



*Data uit 2019 is niet bij de onderzoekers bekend

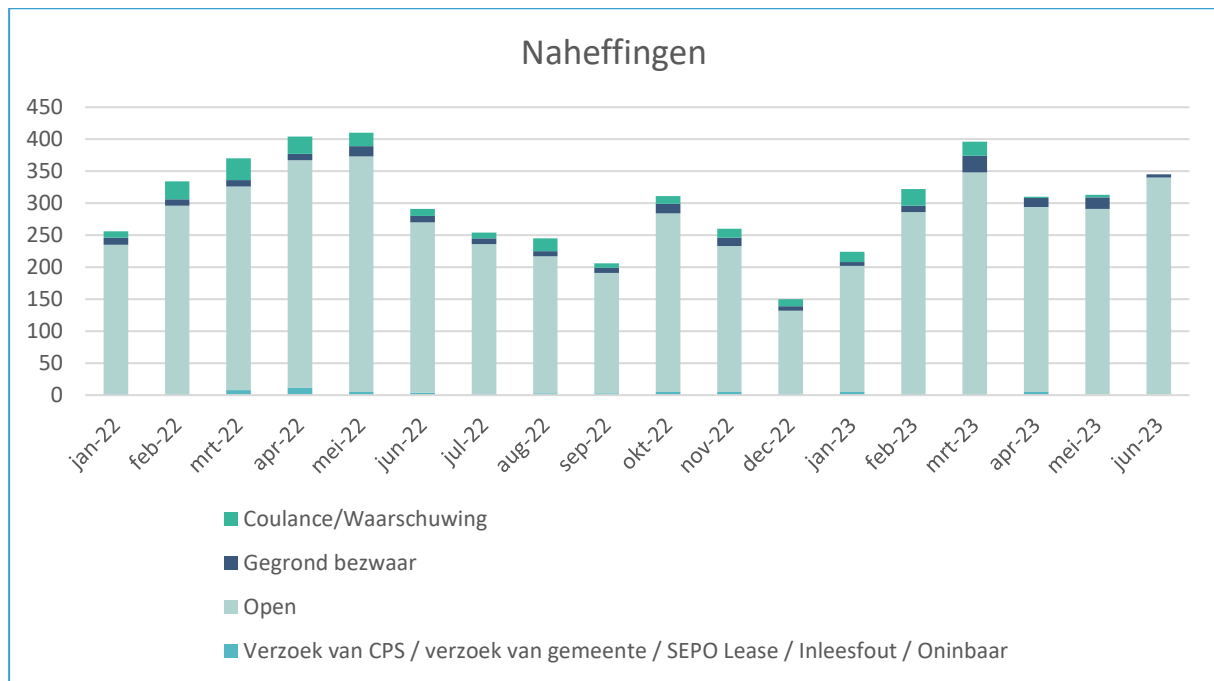
** In zones A en C worden geen bewonersvergunningen verstrekt; zone A is dus niet meegenomen in bovenstaande grafiek.



Bezwaren en naheffingen

Een van de genoemde doelstellingen was het bieden van eenduidig en helder beleid. Verwarring over regels of beleid zou onder meer uit cijfers over bezwaren en naheffingen gehaald kunnen worden. Waar in het begin van 2022 een toename van het aantal bezwaren werd gezien (tot en met mei 2022), is dit aantal in de loop van 2022 en begin 2023 weer afgenomen (afgezien van de maand maart 2023). De bezwaren zijn destijds voor en groot gedeelte ongegrond verklaard, maar we zouden kunnen speculeren dat begin 2022 er meer onduidelijkheid over het parkeerbeleid bestond waardoor er meer bezwaren zijn ingediend. Het aandeel gegronde versus ongegronde bezwaren fluctueert sterk per maand. Redenen van bezwaar hadden (voor zover bekend) veelal betrekking op een typefout bij het kenteken, maar daarnaast hadden bezwaren betrekking op het parkeerrecht (zie tabel 5). Een kleiner aandeel bezwaren ging over aanmelden in de verkeerde zone, of onwetendheid over de betaalplicht. Overigens is er een (procentuele) daling te zien in het aantal bezwaren dat hier betrekking op heeft, als we 2022 met 2023 vergelijken (zie tabel 4).

Figuur 14: Aantal opgelegde naheffingsaanslagen in de binnenstad (januari 2022-juni 2023)



Tabel 4: Redenen van bezwaren bij naheffingsaanslagen in de binnenstad (2022, 2023)

	2022		2023 (tot en met juni)	
	Aantal bezwaren	%	Aantal bezwaren	%
Totaal ontvangen bezwaren	721	100%	392	100%
Parkeerrecht	242	34%	62	16%
Typfout bij invoeren kenteken	123	17%	90	23%
Overig/onbekend	79	11%	101	26%
Betaalplicht voldaan	56	8%	15	4%
Automaat kapot/storing	49	7%	19	5%
Ik wist niet dat er betaald moest worden	38	5%	7	2%
Aangemeld in verkeerde zone	36	5%	4	1%
Persoonlijke omstandigheden	30	4%	12	3%
Laden en lossen	18	2%	23	6%



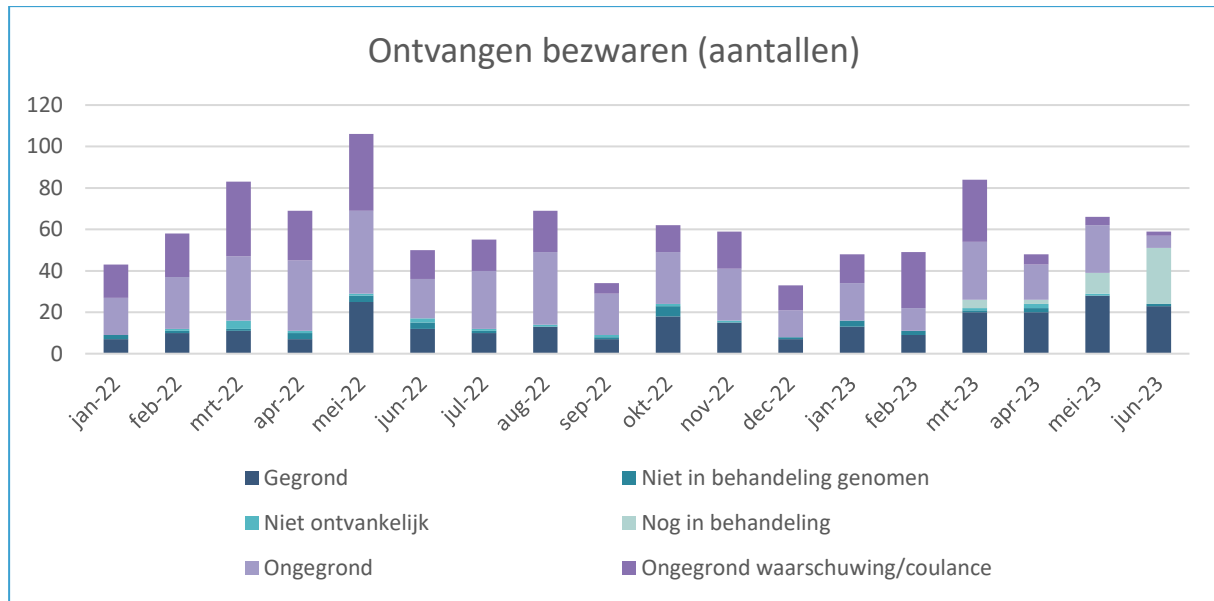
Geldigheidsduur kaartje verstreken/te laat	17	2%	10	3%
Was kaartje aan het kopen	11	2%	6	2%
Ambtelijke fout	10	1%	12	3%
SEPO Lease	9	1%	5	1%
Wel betaald geen parkeerrecht	3	0%	-	
Te laat aangemeld	-		14	4%
Verkeerde voertuig aangemeld	-		5	1%
Vergeeten aan de betaalplicht te voldoen	-		5	1%
Onjuiste parkeerzone	-		2	1%

Tabel 5: Aantal gegronde bezwaren op bezwaren bij naheffingsaanlagen in de binnenstad (2022, 2023)

	2022		2023 (tot en met juni)	
	n	%	n	%
Totaal behandelde bezwaren parkeerrecht	242	100%	62	100%
Achteraf parkeerrecht overleggen	2	1%		0%
Ander kaartje overleggen	3	1%		0%
Artsenbordje	2	1%		0%
Belparkeren bij 1-uursmeter	5	2%	1	2%
Belparkeren geldig	12	5%	13	21%
Belparkeren verkeerd kenteken	19	8%	12	19%
Betalplicht voldaan	21	9%		0%
Bezig met aanmelden belparkeren	37	15%	5	8%
Bezig met een kaartje kopen	3	1%		0%
Bezoekersregeling aangemeld	10	4%	3	5%
Geldig parkeerrecht	1	0%		0%
Geldige vergunning	15	6%	7	11%
GPK achteraf overleggen	2	1%	2	3%
GPK vergeten		0%	2	3%
Niet tijdig bijbetaald	9	4%		0%
Meerdere kaartjes - waarschuwing		0%	6	10%
Parkeerkaartje op de grond	1	0%		0%
Parkeerrecht verlopen belparkeren	5	2%	1	2%
Te laat betaald parkeren	7	3%		0%
Transactie afgebroken	1	0%		0%
Verg. achteraf overleggen	1	0%	1	2%
Verg. elders geldig	19	8%	1	2%
Verg. onjuist geplaatst	1	0%		0%
Verg. op kenteken - waarschuwing	2	1%	3	5%
Verg. vergeten	2	1%	1	2%
Vergeeten kenteken te wijzigen	5	2%	1	2%
Verkeerde zone	3	1%		0%
Verlopen vergunning	2	1%	2	3%
Waarschuwing - achteraf kaartje overleggen	11	5%	1	2%
Waarschuwing - kaartje omgedraaid	2	1%		0%
Waarschuwing - typefout	39	16%		0%



Figuur 15: Aantal ontvangen bezwaren op parkeerboetes in de binnenstad (januari 2022-juli 2023)





Belevingsonderzoek



Photo by Kyle Nieber on Unsplash



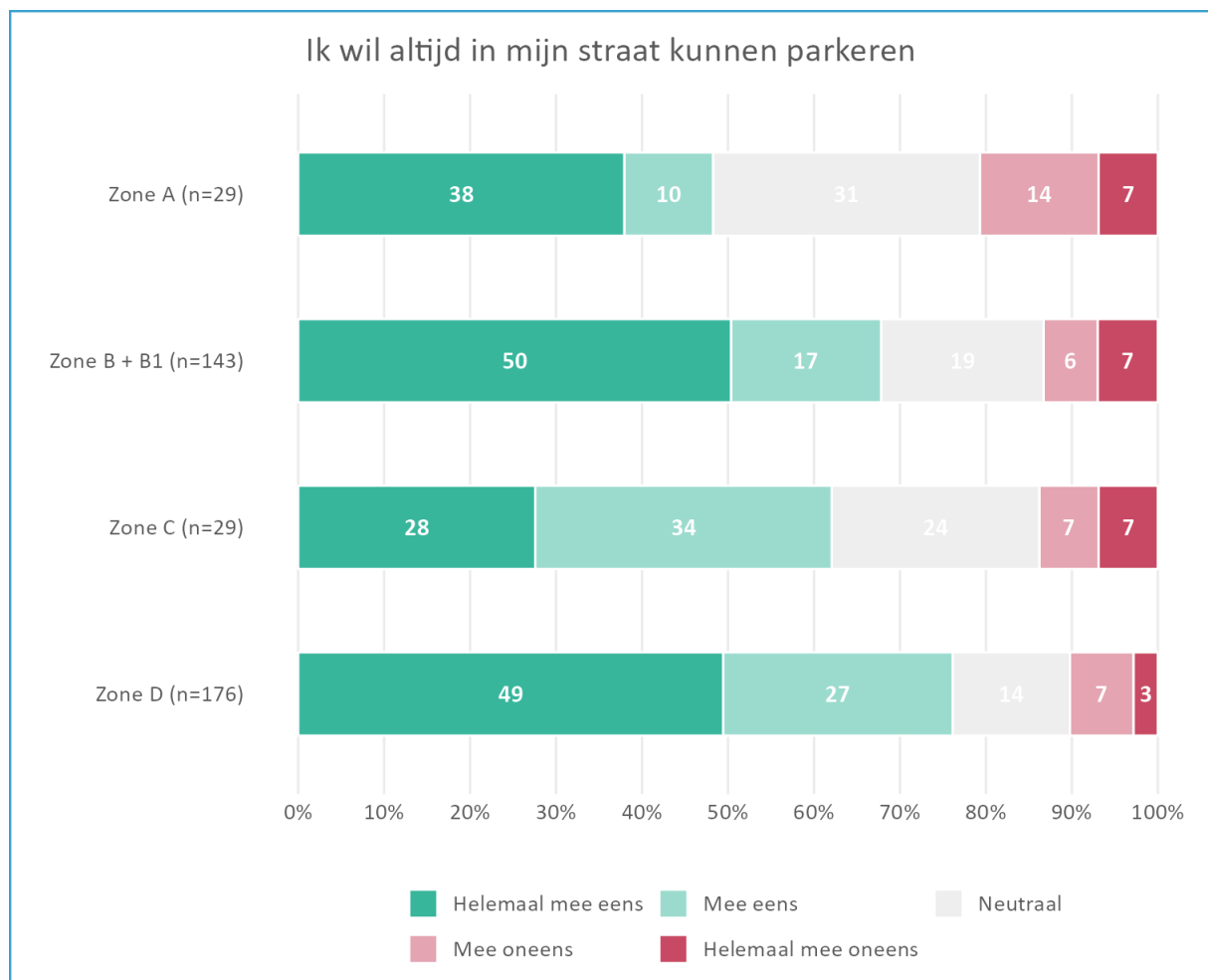
5 | Bereikbaarheid

Aan de drie doelgroepen zijn stellingen voorgelegd over de bereikbaarheid van het centrum van Woerden en de mogelijke effecten van het parkeerbeleid. In dit hoofdstuk worden de reacties apart weergegeven voor inwoners (uit de verschillende zones), ondernemers en bezoekers.

Inwoners

Uit het vragenlijstonderzoek komt naar voren dat de ervaren zichtbaarheid van auto's op straat niet direct is verminderd sinds de invoering van het nieuwe beleid. Op de stelling dat er minder auto's in de binnenstad zijn, wordt door een kleine meerderheid geantwoord dat ze het hiermee eens zijn. Inwoners van zones A en B ervaren sinds de invoering van het nieuwe parkeerbeleid niet dat er minder auto's zoekend rondrijden, terwijl dit in zone D wel het geval is (het gaat hier om 51% die het eens is met de stelling). Overigens zijn er wel meer mensen vóór dan tegen het terugbrengen van het aantal auto's in de binnenstad van Woerden. Op de vraag of inwoners altijd willen kunnen parkeren in hun straat is het grootste gedeelte van de inwoners het eens (69%). In zones B en D is het aandeel dat het eens is met deze stelling groter dan inwoners uit de andere zones. Het parkeren in een parkeergarage wordt door 44% van de inwoners uit zone A gezien als een goed alternatief, door 35% uit zone B en 81% van de inwoners uit zone C en 23% uit zone D.

Figuur 16: Inwoners over het parkeren in de eigen straat





Ondernemers

Ondernemers geven in het vragenlijstonderzoek aan dat zij niet zozeer streven naar minder auto's in de binnenstad (53% is het oneens met de stelling hierover). Ondernemers vertellen daarbij dat ze juist willen dat er zoveel mogelijk bezoekers naar Woerden komen omdat dat gunstig is voor hun onderneming. Zij geven daarbij aan dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn voor zowel inwoners als voor bezoekers (en dat de vraag naar parkeerplekken zal toenemen doordat er veel gebouwd wordt in het centrum). Op dit moment wordt de verdeling van de ruimte tussen de verschillende gebruikers (inwoners, bezoekers en ondernemers) vaker negatief dan positief beoordeeld. Wel wordt in beperkte mate ervaren dat er minder auto's in de straat van de eigen onderneming rondrijden, op zoek naar een parkeerplek en dat er minder auto's in de straat geparkeerd staan, maar zijn er niet zozeer minder auto's in de binnenstad aanwezig. Na de invoering van het beleid is het voor de ondernemers zelf of hun (potentiële) klanten doorgaans niet makkelijker geworden om een parkeerplek te vinden, zo blijkt uit responses van ondernemers op stellingen die hierover aan ze zijn voorgelegd. Bovendien vertellen ondernemers dat er voor bezoekers nu veel onduidelijkheid heerst over het parkeerbeleid. Ook zijn ondernemers bang dat door hoge parkeerprijzen bezoekers naar omliggende plaatsen gaan.

Uit de gesprekken die zijn gevoerd met diverse ondernemers-/belangenverenigingen komt naar voren dat de bereikbaarheid van het centrum doorgaans als goed wordt ervaren. Zonder dat het parkeerbeleid daar naar hun idee direct invloed op heeft gehad. Een aantal van de vertegenwoordigers geeft aan dat het huidige parkeerbeleid ertoe heeft bijgedragen dat het straatbeeld als rustiger wordt ervaren en het aantal parkeerplekken beter beschikbaar is. In de toekomst zal dat mogelijk nog verder toenemen omdat er bij de invoering van het nieuwe beleid maar één vergunning per huishouden wordt afgegeven. Het autoluw maken van het centrum zal naar hun verwachting niet zozeer een uitgangspunt zijn waar de ondernemers direct achter staan. Wel staan ze achter het beter bereikbaar en beter leefbaar maken van het centrum, met een prettiger winkelklimaat als gevolg. Want ook dat zal gunstig zijn voor hun onderneming. Als het weren van de auto daartoe bij zou kunnen dragen zouden ondernemers daar eerder 'ja' tegen zeggen. Er wordt ook aangedragen dat er nog meer potentie is voor het autoluw maken van het centrum. Nu is de situatie zo dat een deel van het autoverkeer door de binnenstad wordt geleid (van oost naar west), en dat het beter zou zijn om dit verkeer om te leiden. Al zou het publiekelijke debat daarover nog gevoerd moeten worden. Tot slot geven een aantal van de vertegenwoordigers aan dat het gebruik van de fiets zou kunnen worden aangemoedigd, als het gaat om het autoluw maken van het centrum. Op dit moment dragen de beperkte fietsenstallingen en gebieden waar niet gefietst mag worden niet bij aan het verder autoluw maken van het centrum.

Bezoekers

Bezoekers waarderen het centrum van Woerden veelal als gastvrij en goed bereikbaar met de auto. De ondervraagde bezoekers maken het meest gebruik van de fiets voor een bezoek aan het centrum, gevolgd door de auto en daarna te voet. De fiets geniet de voorkeur waarbij gemak, snelheid en gezondheid de drie meest genoemde redenen zijn voor deze voorkeurspositie. De meest genoemde reden om *niet* met de auto te komen zijn de parkeerkosten. Op de vraag of bezoekers een autoluw centrum wensen wordt door 43% van de respondenten positief geantwoord, 36% antwoordt negatief.



6 | Parkeergelegenheid

In dit hoofdstuk komen de onderzoeksresultaten van het parkeerbeleid aan bod, in relatie tot de zones, parkeergelegenheid, vergunningen, tarieven en een aantal specifieke maatregelen (zoals maximale parkeerduur in specifieke zones). Ook hier zijn de reacties apart weergegeven voor inwoners (uit de verschillende zones), ondernemers en bezoekers.

Inwoners

In het gesprek met de vereniging die de bewoners van het centrum vertegenwoordigd, wordt aangegeven dat bewoners doorgaans tevreden zijn met de aanpassingen in het parkeerbeleid, maar dat er wel wat knelpunten zijn die moeten worden opgelost. Het nieuwe parkeerbeleid heeft ertoe bijgedragen dat, met name in de buitenranden van het centrum (waar de meeste bewoners wonen), bewoners tevreden zijn. Er is in hun straten meer ruimte om de eigen auto te parkeren, doordat bezoekers worden gestimuleerd te parkeren in de parkeergarages. Ook over de beschikbare bezoekersregelingen wordt positief gesproken. In het hart van de binnenstad (zones A en B) is er meer ontevredenheid, waarbij bewoners aangeven dat ze hun auto enkel in de parkeergarage kunnen parkeren en niet meer op straat in hun zone of de buitenzones.

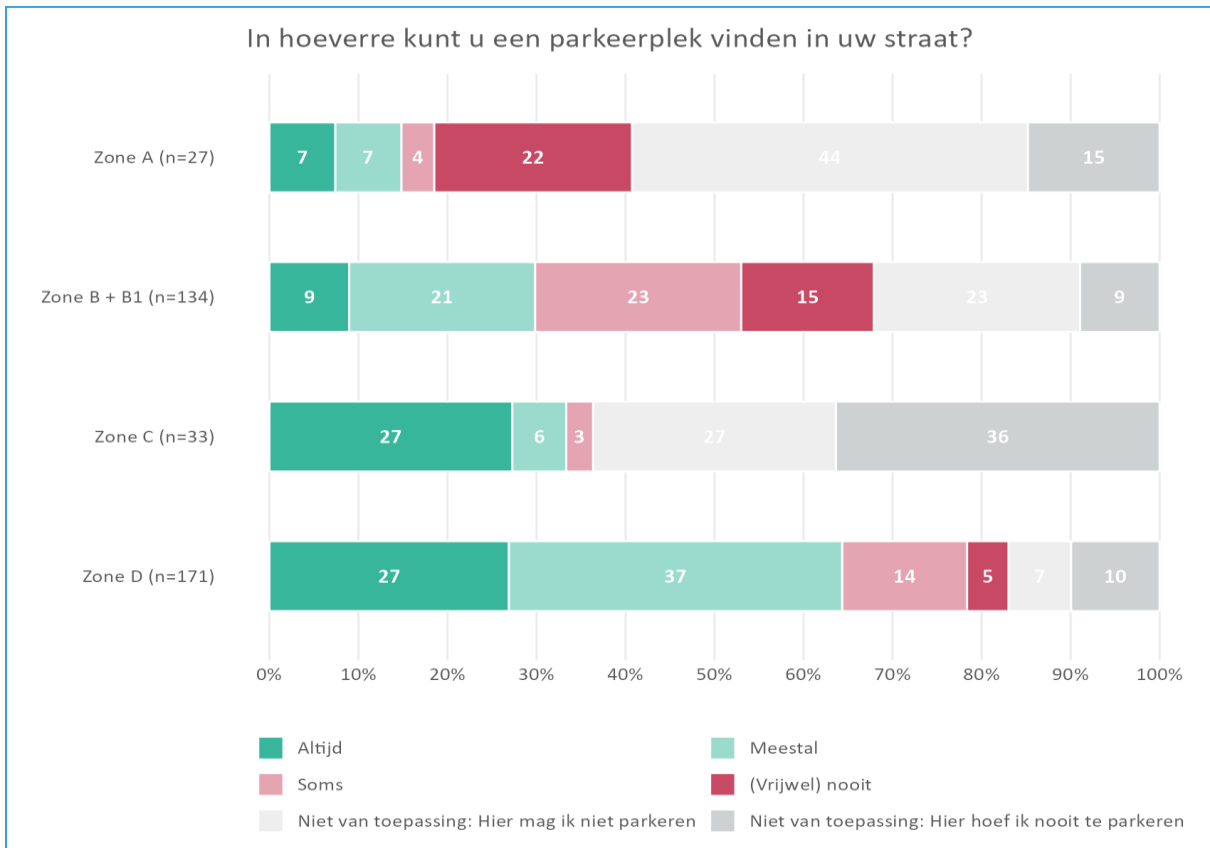
Parkeerzones

Uit het vragenlijstonderzoek blijkt dat het instellen van de nieuwe parkeerzones niet kan rekenen op al te veel steun. Met name de inwoners uit zone A en B zijn ontevreden over de huidige zone-indeling. Inwoners uit andere zones zijn deels positief, deels negatief, maar ook voor een groot gedeelte neutraal. Tevredenheid met het parkeerbeleid binnen de zone past bij dit patroon waarbij inwoners uit zone A het meest ontevreden zijn, gevolgd door zone B, C en daarna D. In zone D is een krappe meerderheid van de inwoners positief over het parkeerbeleid. De verdeling van de beschikbare parkeerruimte in het centrum tussen bewoners, ondernemers en bezoekers wordt door inwoners van zone A en B als niet eerlijk beschouwd.

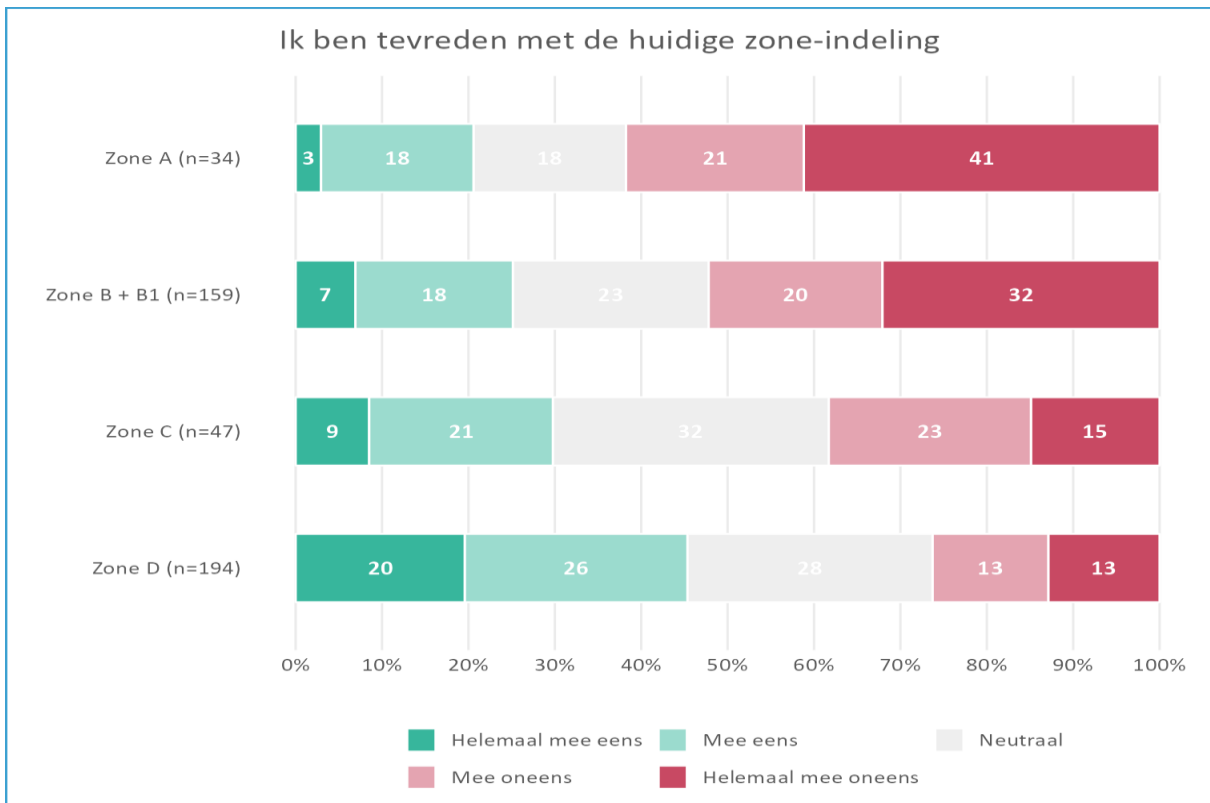
Vertegenwoordigers van ondernemers- en belangenverenigingen benoemen dat ze dit gevoel van oneerlijkheid signaleren bij bewoners, omdat de bezoekers voorrang krijgen op het parkeren op straat ten opzichte van de bewoners. Er wordt daarbij genoemd dat deze maatregel het gevoel van vrijheid van bewoners heeft aangetast. Dit komt ook terug in de toelichting die inwoners geven op hun reacties op de stellingen die aan hun zijn voorgelegd. Er heerst chagrijn over het idee dat bezoekers voorrang lijken te hebben op de parkeerplaatsen, boven de inwoners van het centrum. Er zijn te weinig parkeerplekken en inwoners worden gedwongen om te parkeren in de parkeergarages, zo geven de inwoners aan. Vergunningen voor zones A en B worden niet meer uitgegeven en bij een kentekenwissel (nieuwe auto) zou de vergunning kunnen worden opgeheven. Daar is men ontevreden over. Bezoekers zouden in de parkeergarages moeten parkeren en niet op straat in zone B. Er heerst bovendien onvrede over het feit dat je alsnog moet betalen als bewoner als je parkeert in een andere zone dan de zone waar jouw vergunning onder valt. Dat voelt oneerlijk. Ook zijn inwoners van zone D ontevreden over de hoogte van het uurtarief, het maximale dagtarief en dat er bij het aanmelden in de parkeerapp gelijk een dagkaart wordt afgerekend. Tot slot geven de inwoners aan dat het niet nodig is om tot 22:00 uur betaald parkeren in te voeren. Dat vinden zij veel te laat aangezien de winkels om 18.00 uur al sluiten.



Figuur 17: Inwoners dat een parkeerplek kan vinden in de eigen straat

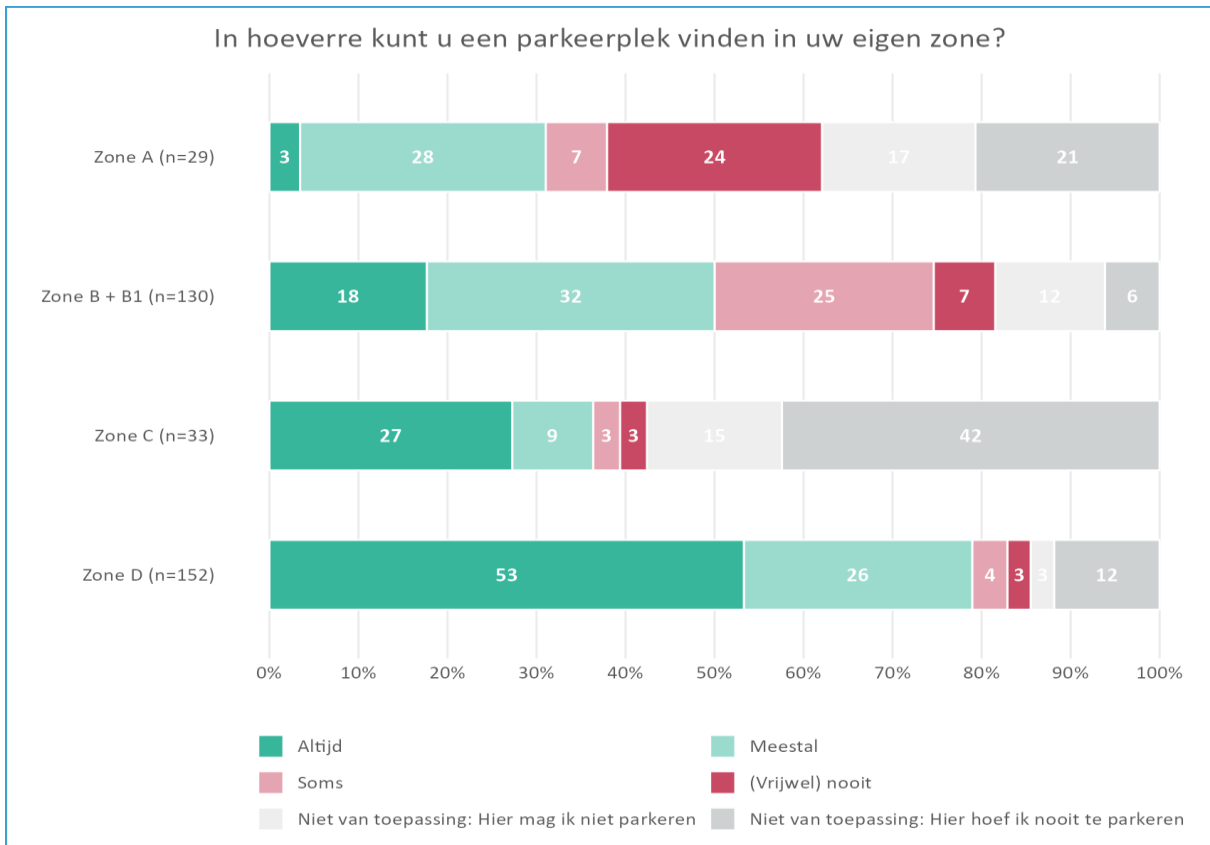


Figuur 18: Inwoners over de huidige zone-indeling

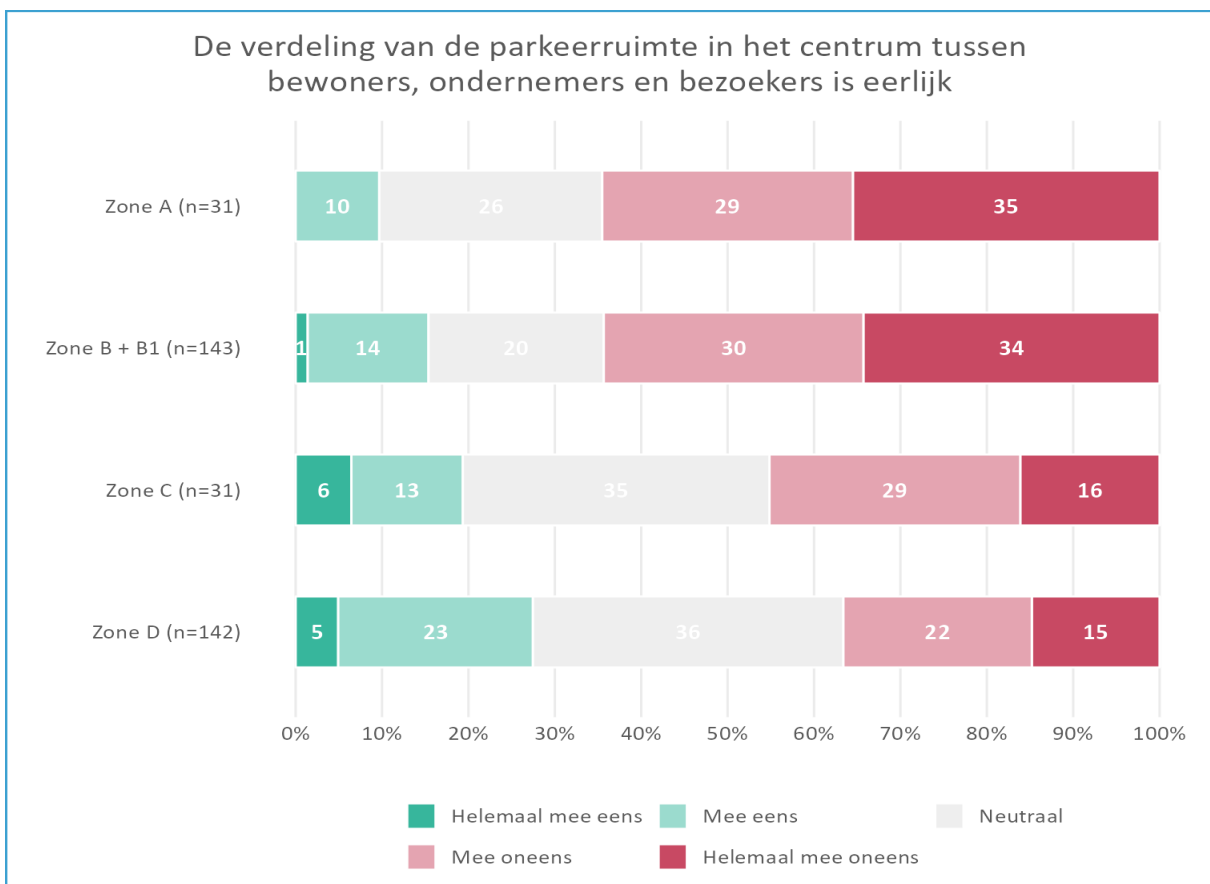




Figuur 19: Inwoners over de parkeermogelijkheid per zone



Figuur 20: Inwoners over de verdeling van de parkeerruimte





Parkeercapaciteit

De mogelijkheid om in de eigen straat of in de eigen zone te parkeren (door inwoners zelf of door hun bezoek) verschilt sterk tussen de verschillende zones. Het merendeel van de inwoners van zones A en B geeft aan dat ze die mogelijkheden niet hebben. Aan de inwoners is ook gevraagd naar hun ervaring met de beschikbaarheid van parkeerplekken op straat in de overige betaald parkeren gebieden. Hierover zijn inwoners van zone A en B veel minder positief in vergelijking met de inwoners van zones C en D (28% van de inwoners uit zone A en 49% uit zone B is positief over de overige parkeerplekken ten opzichte van 75% uit zone C en 65% uit D). De ervaren beschikbaarheid van parkeerplekken in parkeergarages is weer positiever voor inwoners uit Zone A, B en C, terwijl inwoners uit zone D beduidend minder vaak beschikbare plekken ervaren in de parkeergarages. De inwoners uit zone D zijn ook kritischer op de beschikbare parkeerplekken buiten het betaald parkeren gebied in vergelijking met de inwoners uit de andere zones.

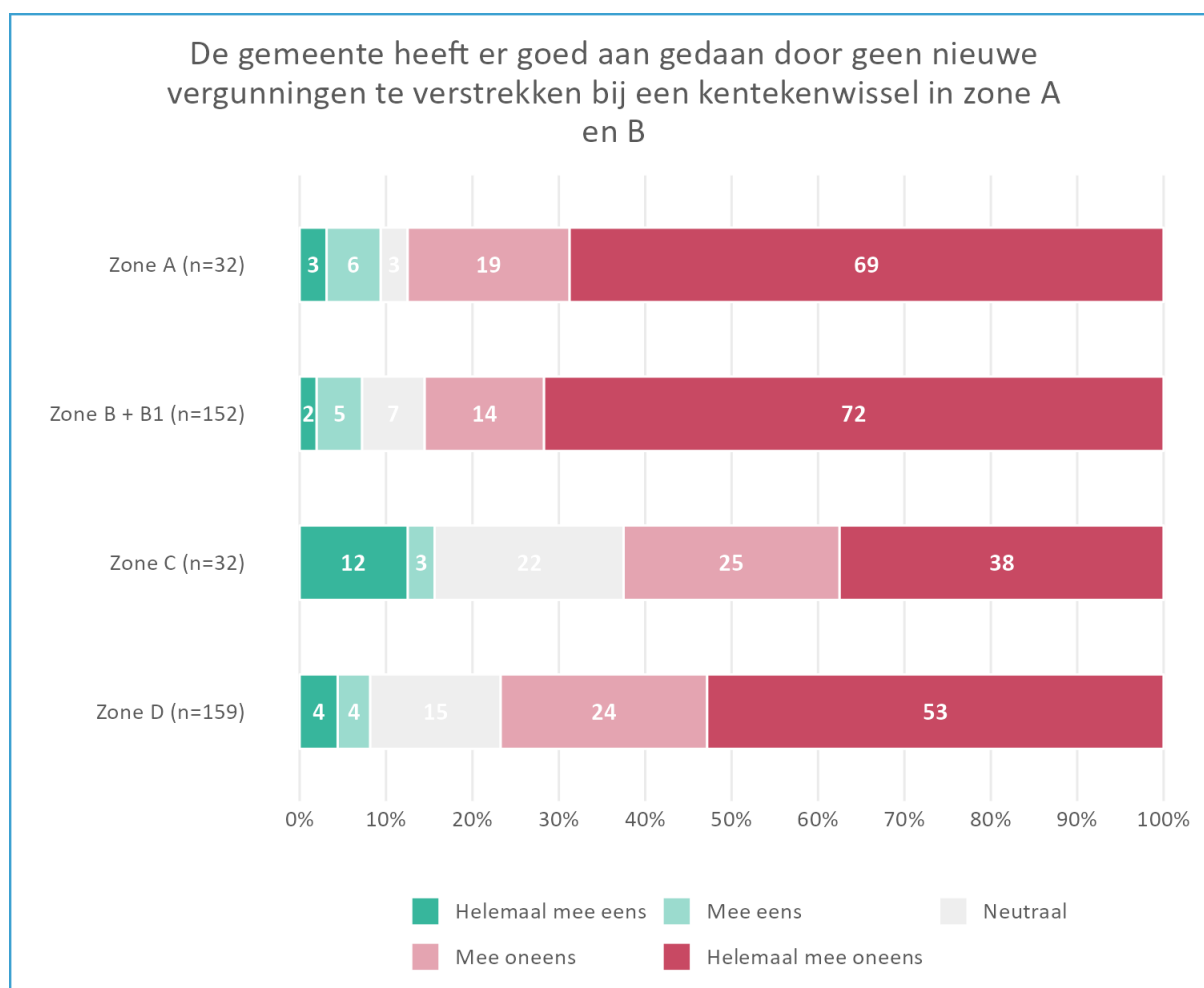
In de open invulvelden bij de stellingen geven inwoners van zone B aan dat het soms lastig is om een parkeerplek te vinden aangezien het in hun zone vanaf 18:30 uur vrij parkeren is. Dit geldt ook voor de visite van inwoners. Vaak parkeren zij elders omdat bezoekers van het centrum de auto daar hebben staan. In zone D heerst er onvrede over het feit dat inwoners niet een abonnement kunnen krijgen voor parkeergarage Defensie-eiland. Het is namelijk wel mogelijk voor inwoners in de buurt van parkeergarage Castellum om daarvoor een abonnement te krijgen. Dat wordt als oneerlijk beschouwd. Bovendien geven velen aan hun bezoek naar de parkeergarage te sturen omdat dat de bedoeling is van de gemeente, zo geven zij aan.

Parkeervergunningen

Naast de ervaring met beschikbare parkeerplekken zijn inwoners gevraagd naar (de mogelijke effecten van) een aantal maatregelen die zijn genoemd in de Kadernota Parkeerbeleid. Waaronder ook de maatregel waarbij er geen nieuwe vergunningen worden verstrekt aan nieuwe inwoners van zone A en B of van de huidige inwoners bij een wisseling van het kenteken. Over beide maatregelen zeggen inwoners uit alle zones dat de gemeente hier geen goed aan heeft gedaan.



Figuur 21: inwoners over de maatregel waarbij geen nieuwe vergunningen worden verstrekt bij een kentekenwissel



Parkeertarieven

Over de starttijd van het betaald parkeren (10.00 uur) zijn de inwoners van alle zones in grote mate positief: het aandeel positieve inwoners varieert tussen de 60% in zone A tot 73% in zones C en D. Nog positiever zijn inwoners over het gratis parkeren op zondag (86%). Ook zijn inwoners positief over het feit dat inwoners van zone A en B een lager tarief moeten betalen voor een abonnement in de parkeergarage Castellum. Het gebruik van zone D voor parkeren door inwoners of hun bezoek wordt het meest positief ervaren door inwoners uit die zone zelf (82% is positief), terwijl inwoners uit zones A, B en C minder uitgesproken positief zijn. Grofweg een derde is positief, een derde is neutraal en een derde is negatief.

Parkeerduur

Het beperken van de maximale parkeertijd (tot een half uur in specifieke zones) geeft zowel positieve als negatieve reacties, waarbij inwoners uit zone A hierover iets negatiever zijn dan inwoners uit andere zones. Gemiddeld genomen is 42% positief over de maatregel en 44% negatief.

Bezoekers

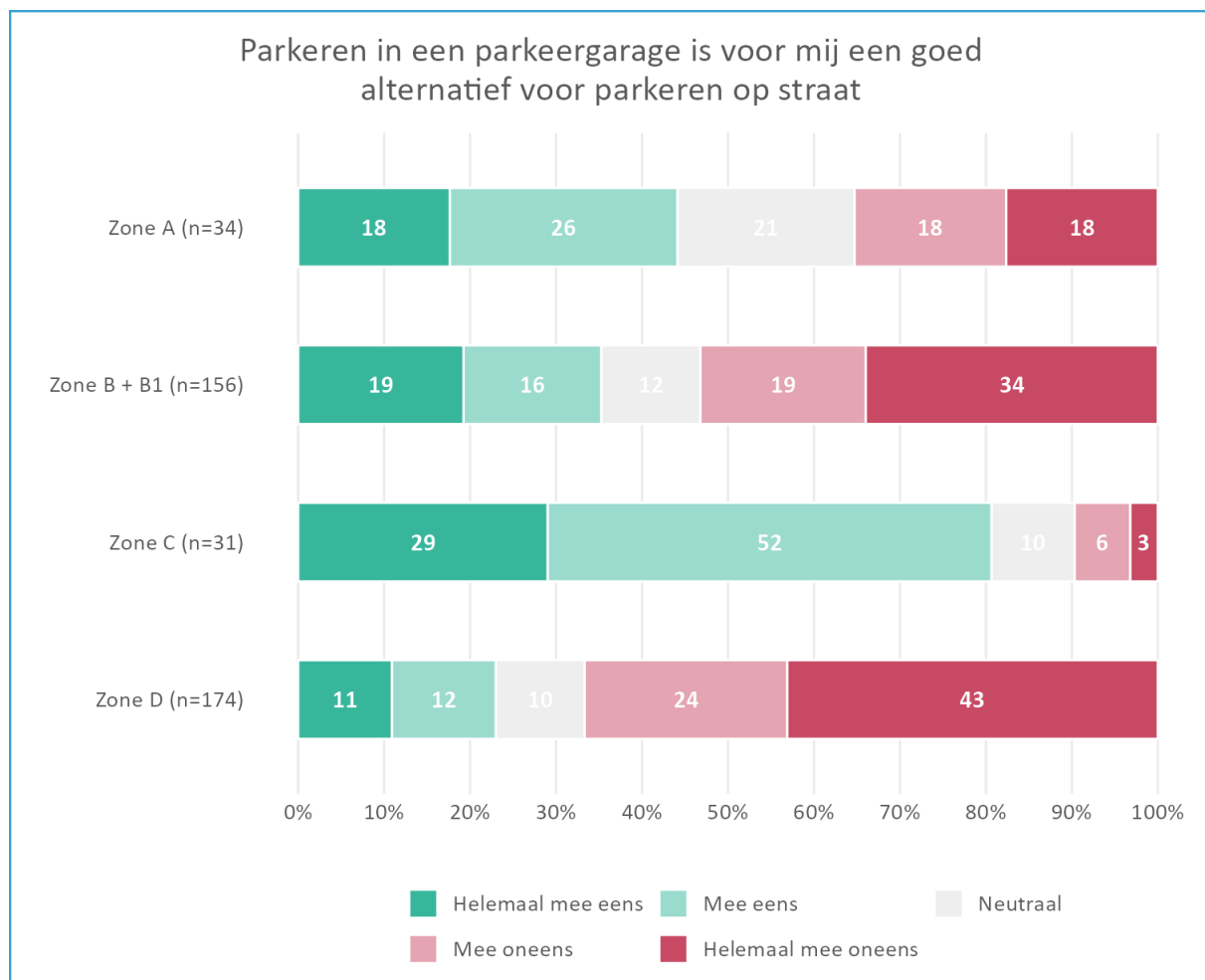
Bezoekers van het centrum worden zoveel mogelijk gestimuleerd om in de parkeergarages te parkeren en de meeste inwoners van het centrum van Woerden geven aan dat de gemeente er goed aan heeft gedaan dit te stimuleren (waarbij inwoners uit zone A iets minder positief zijn dan de inwoners uit andere zones). Minder positief zijn inwoners over de maatregel om uitsluitend bezoekers van het centrum te laten parkeren op de parkeerterreinen Wagenstraat en Plantsoen.



Parkeergarages

Alleen aan de inwoners uit zones A en B zijn een aantal vragen gesteld over hun ervaringen met het parkeren in de parkeergarages. Zij worden nu verzocht te parkeren in parkeergarages in plaats van op straat en zowel de inwoners van zone A als zone B zijn daarover in meerderheid negatief (respectievelijk 68% en 64%). Hierbij wordt de trend gezien dat, hoe korter inwoners in het centrum wonen, hoe positiever ze zijn over het alternatief van garage parkeren. In zijn algemeenheid zijn de meeste positieve reacties gegeven op de betaalbaarheid, veiligheid en ruimte van de parkeervakken in de parkeergarages. Over de afstand tussen de woning en de parkeergarages zijn inwoners minder positief (iets minder dan de helft vindt de afstand acceptabel). In het gesprek met de bewonersvereniging komt naar voren dat hun bekend is dat bij een gedeelte van de oudere bewoners en vrouwen het parkeren in de parkeergarage hen een onprettig gevoel geeft.

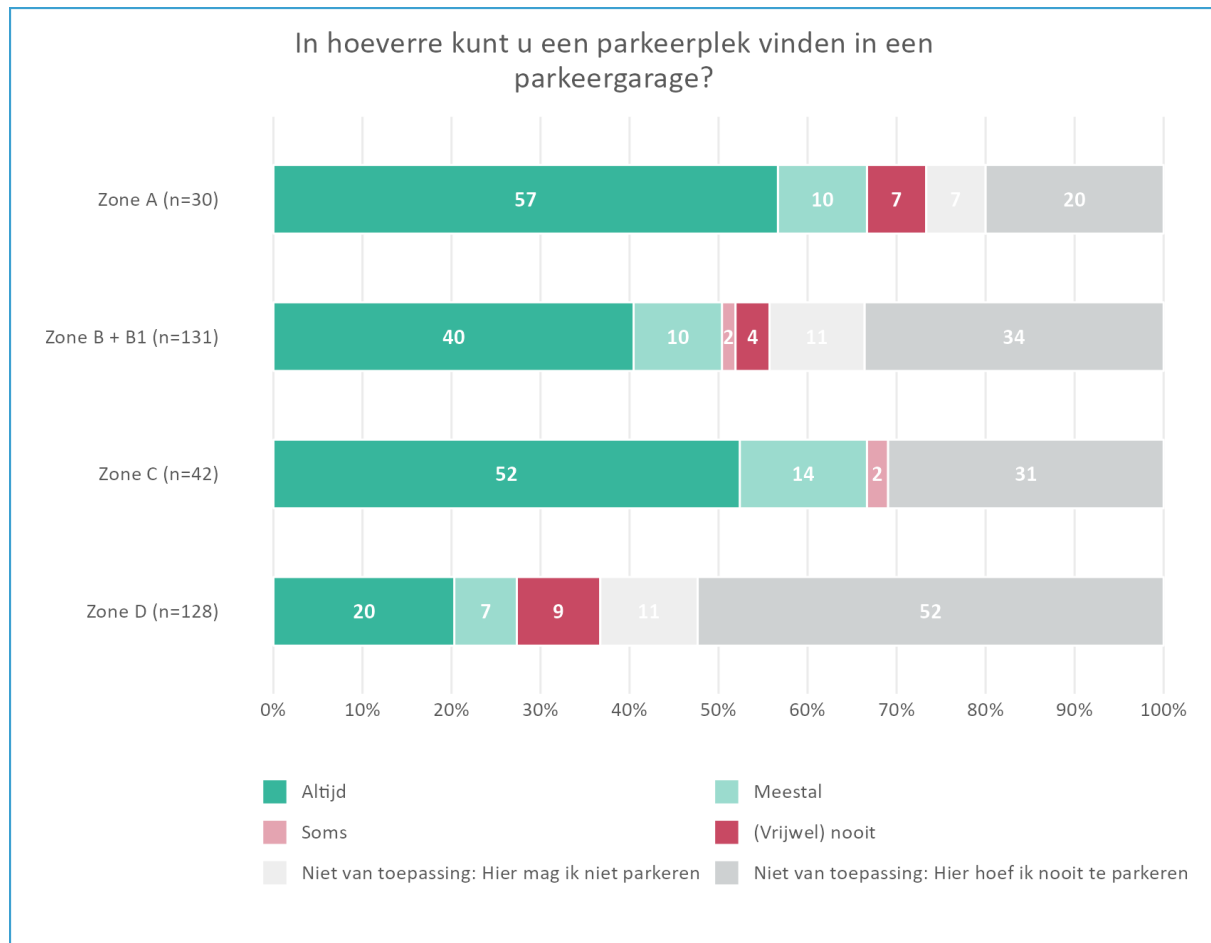
Figuur 22: Inwoners over de parkeergarage als alternatief voor parkeren op straat



In de open invulvelden geven inwoners aan dat parkeren in de parkeergarage geen optie is omdat het te ver weg is. Het is soms 5 à 10 minuten lopen en voor velen is dat te ver, zeker als je slecht ter been bent. Ook zijn er gevoelens van onveiligheid, zeker als men 's avonds laat of 's ochtends vroeg in de parkeergarage moet zijn. Veel inwoners vinden dat de bezoekers naar de parkeergarage moeten, en de inwoners gewoon op straat moeten kunnen parkeren.

Wat veel naar voren komt is dat inwoners graag willen dat het eerste uur gratis parkeren is in Castellum. Hierdoor zullen bezoekers naar verwachting minder op straat parkeren in zone B. Parkeren op straat in zone B moet voor bezoekers nog onaantrekkelijker gemaakt worden, zo geven inwoners aan. Het verschil tussen op straat parkeren of bij parkeergarage Castellum parkeren is nu te klein. Inwoners moeten op straat kunnen parkeren en bezoekers moeten naar Castellum om te parkeren, dat is het uitgangspunt voor inwoners die hun reactie achterlaten.

Figuur 23: Inwoners over beschikbare parkeerplekken in de parkeergarage



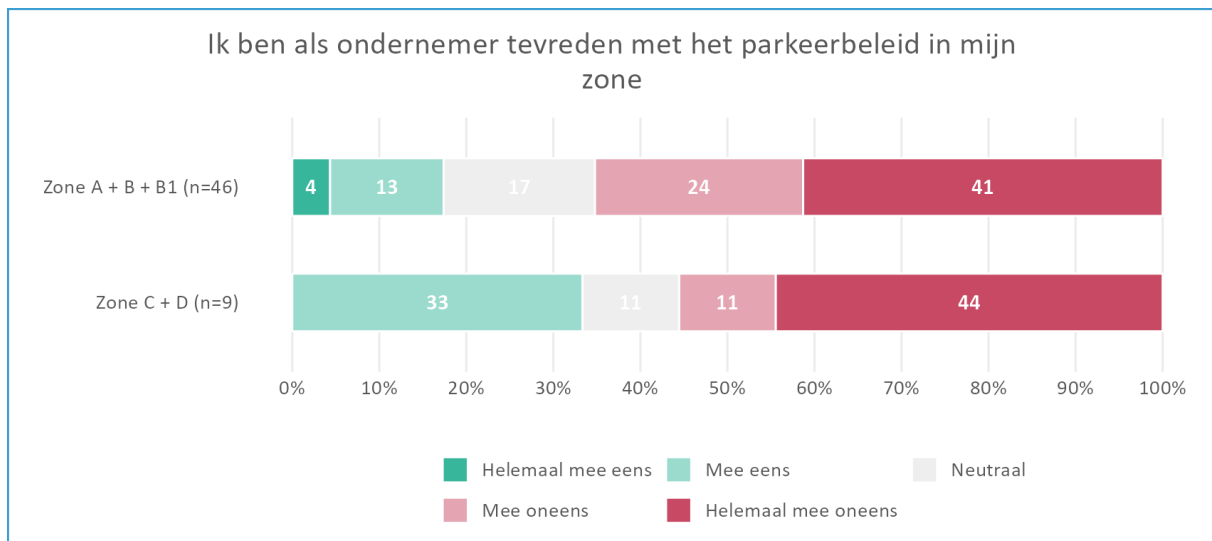
Ondernemers

Parkeerzones

Uit de gesprekken met vertegenwoordigers van ondernemers- en belangenverenigingen komt naar voren dat de basis van het parkeerbeleid positief wordt ervaren, hoewel het aantal zones en de bijbehorende tarieven voor bezoekers onduidelijk is. Het is niet duidelijk in welke zone iemand zich begeeft (verschillende benamingen voor de zones op de borden en in de parkeerapp dragen bij aan die verwarring), en welk tarief daarbij hoort. Dit komt ook terug in het vragenlijstonderzoek. Over de zone-indeling zijn ondernemers verdeeld. Iets meer dan de helft is hier ontevreden over, en meer dan 60% is ontevreden over het parkeerbeleid in de eigen zone. 19% zegt dat het parkeerbeleid duidelijk is voor (potentiële) klanten, zakelijke relaties en leveranciers (ten opzichte van 72% die het hier niet mee eens is). In de toelichting op de stelling geven ondernemers aan dat ze het parkeerbeleid onduidelijk en misleidend vinden. Ze merken dat veel klanten in verwarring zijn over hoe lang ze ergens mogen parkeren en wat daarvan de kosten zijn. Dit heeft volgens hen invloed op de hoeveelheid klanten die ondernemingen ontvangen. Er wordt door ondernemers in zone A aangegeven dat een half uur vrij parkeren te weinig is, bijvoorbeeld voor een kappersbezoek. De communicatie rondom het parkeerbeleid moet beter, zo is het devies. Klanten weten vaak niet welke zone ze precies parkeren en welke regels daar gelden. Ondernemers geven als tip dat het aantal zones verminderd zou moeten worden en dat er tijden zouden moeten zijn waarop het parkeren gratis is (bijvoorbeeld de eerste één of twee uur).



Figuur 24: Ondernemers over de tevredenheid met het parkeerbeleid in de eigen zone



Parkeergelegenheid

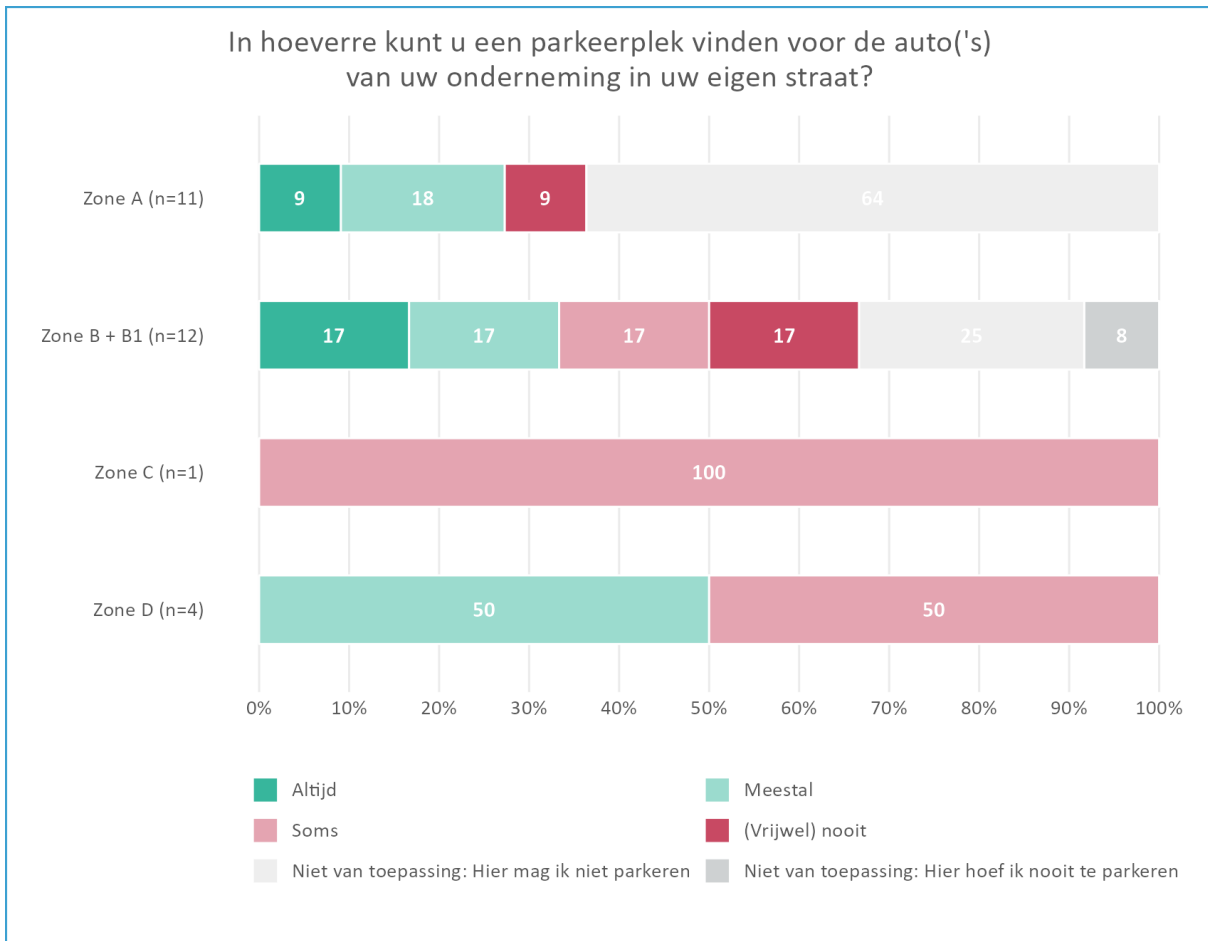
Van de ondernemers die gebruik maken van een auto voor hun onderneming geeft meer dan de helft aan een parkeerplek te kunnen vinden in de eigen straat (52%), 63% in de eigen zone, 69% buiten het betaald parkeren gebied en 88% in de parkeergarage. Ondernemers zijn wisselend tevreden over parkeergelegenheden voor zichzelf en voor leveranciers, maar in meerderheid (71%) negatief over parkeergelegenheid voor (potentiële) klanten of zakelijke partners.

Uit de toelichting die ondernemers geven, blijkt dat ondernemers in zone A ontevreden over de korte parkeertijd die daar geldt (maximaal 30 minuten). Hierdoor lopen ze omzet mis en sommige afspraken duren langer dan 30 minuten. Ook leveranciers worden soms weggestuurd of beboet. Ook in de andere zones hebben ondernemers klachten. Zeker ondernemers met voornamelijk oudere klanten geven aan dat het voor hen lastig is met het huidige parkeerbeleid. Ook leveranciers zoals storingsmonteurs hebben last van het huidige beleid omdat ze niet lang kunnen parkeren of dat het erg duur is, zo geven de ondernemers aan.

Vertegenwoordigers van ondernemers- en belangenverenigingen signaleren dat het voor bezoekers gemakkelijker is geworden om te parkeren. Doordat inwoners in de parkeergarages parkeren is het voor bezoekers mogelijk kort te parkeren op straat (m.n. in de Wagenstraat). Tegelijkertijd wordt gesignaleerd dat bezoekers in het weekend, 's avonds (vaak op donderdag), maar vooral gedurende activiteiten problemen ervaren om een parkeerplek te vinden, dan is de parkeerdruk groot. De parkeergarage Defensie-eiland zou die aanvraag niet op kunnen vangen en de andere parkeergarage wordt als net te ver weg ervaren. Uit de gesprekken blijkt ook dat sommige ondernemers problemen ervaren met laden en lossen omdat parkeerplekken waarop dit mogelijk is in de binnenstad een groot deel van de tijd bezet zijn. De vergunningen kunnen dan bijvoorbeeld wel toereikend zijn, maar de mogelijkheid om te parkeren niet.

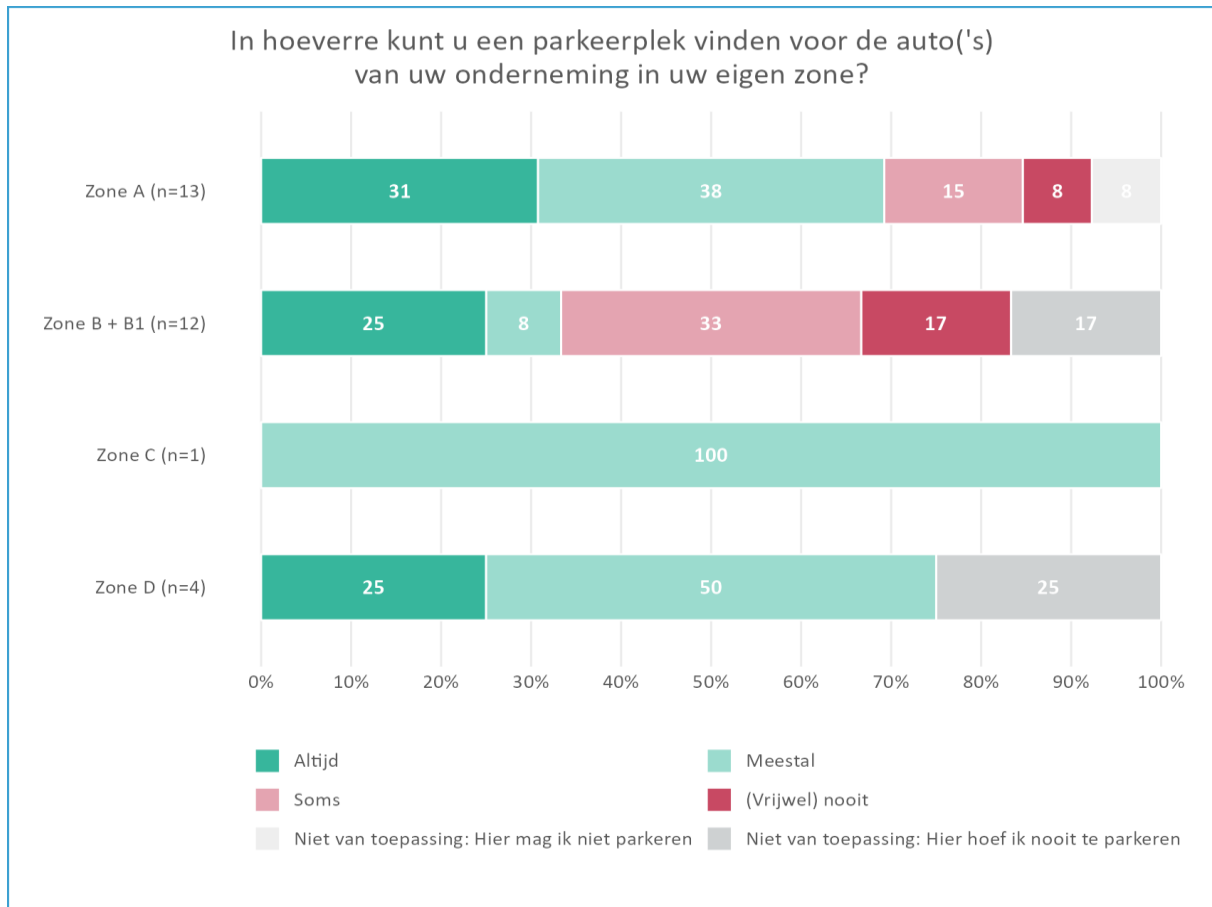


Figuur 25: Ondernemers over beschikbare parkeerplekken in de eigen straat voor de auto's van de onderneming





Figuur 26: Ondernemers over beschikbare parkeerplekken in de eigen zone voor de auto's van de onderneming



Parkeertarieven

Ondernemers zijn zeer positief over het gratis parkeren op zondag, daarnaast veelal positief over het starten van de parkeertijd om 10.00 uur 's ochtends, maar meer verdeeld over het lagere tarief voor inwoners uit zone A en B voor abonnementen voor parkeergarage Castellum. Uit de interviews met vertegenwoordigers van ondernemers komt naar voren dat communicatie over de verschillende tarieven onduidelijk is, en dan met name over de hoogte van het (dag)tarief in de buitenste zones van het centrum. Het lagere tarief in de parkeergarage en de mogelijkheid daar kort te parkeren is onvoldoende duidelijk voor de bezoeker die op straat zijn auto parkeert.

Parkeerduur

Overwegend negatief (70%) zijn ondernemers over de maximale parkeerduur in centrumgebieden. Ook over het uitsluitend beschikbaar stellen parkeerterreinen Wagenstraat en Plantsoen aan bezoekers is een kleine meerderheid negatief (54%).

Parkeergarages

Uit het vragenlijstonderzoek blijkt dat ondernemers doorgaans tevreden zijn over de afstand tussen de parkeergarages en de eigen onderneming, de vindbaarheid en veiligheid van garages en de ruime parkeervakken. 41% vindt het parkeren in een parkeergarage een goed alternatief voor op straat, ten opzichte van 43% die het geen goed alternatief vindt. Daarnaast zijn ondernemers in ruime meerderheid (75%) positief over het aanmoedigen van parkeren in de garages door een lager tarief, maar over de betaalbaarheid bestaat meer verdeeldheid.



In de toelichting op hun antwoorden geven ondernemers aan dat de afstand tussen hun winkel en de parkeergarage te ver weg is voor bezoekers. Het is dan te veel gedoe om naar hun winkel te gaan. Zeker ondernemers die het moeten hebben van een snelle boodschap ervaren de nadelige gevolgen van dit beleid. Bezoekers moeten zelf kunnen bepalen waar ze parkeren, zo geven ondernemers aan. Ook is parkeren in parkeergarage niet zó veel voordeliger dan op straat. Afstand wordt als grootste minpunt genoemd voor parkeren in parkeergarages. Desalniettemin wordt veruit het meest genoemd dat het parkeren in parkeergarages véél goedkoper of zelfs gratis zou moeten zijn (in ieder geval de eerste 1 of 2 uur).

Bezoekers

Parkeergelegenheid

Bezoekers geven aan dat er voldoende parkeergelegenheid is voor auto's in het centrum, ervaren de parkeergarages als goed bereikbaar en veilig. Over de parkeergarages Castellum en Defensie-eiland is 84% tevreden. Over het parkeren op het parkeerterrein aan de Wagenstraat en Plantsoen is 46% tevreden (en 28% niet tevreden). Over het parkeren op straat binnen de centrumring (zone B) is 31% tevreden, buiten de centrumring (zone D) is 44% tevreden en over parkeren buiten het centrum is 71% tevreden. 66% van de bezoekers geeft aan dat het duidelijk is waar geparkeerd mag worden en 53% geeft aan dat duidelijk is welke parkeerregels er gelden op de plekken waar geparkeerd kan worden. Meer dan driekwart van de ondervraagde bezoekers parkeert vaak op dezelfde plek.

Parkeerlocaties

De bezoekers die met de auto naar het centrum zijn gekomen hebben deze in grote meerderheid geparkeerd in parkeergarage Castellum. Een kleiner deel heeft de auto geparkeerd op parkeerterrein de Wagenstraat of op straat. Als redenen voor het parkeren in de parkeergarage wordt doorgaans genoemd dat dit wordt gedaan vanwege gemak en lage parkeerkosten. Het parkeren in een parkeergarage geniet bij 46% van de bezoekers de voorkeur (29% van het totaal is het hier niet mee eens).

Parkeertarieven

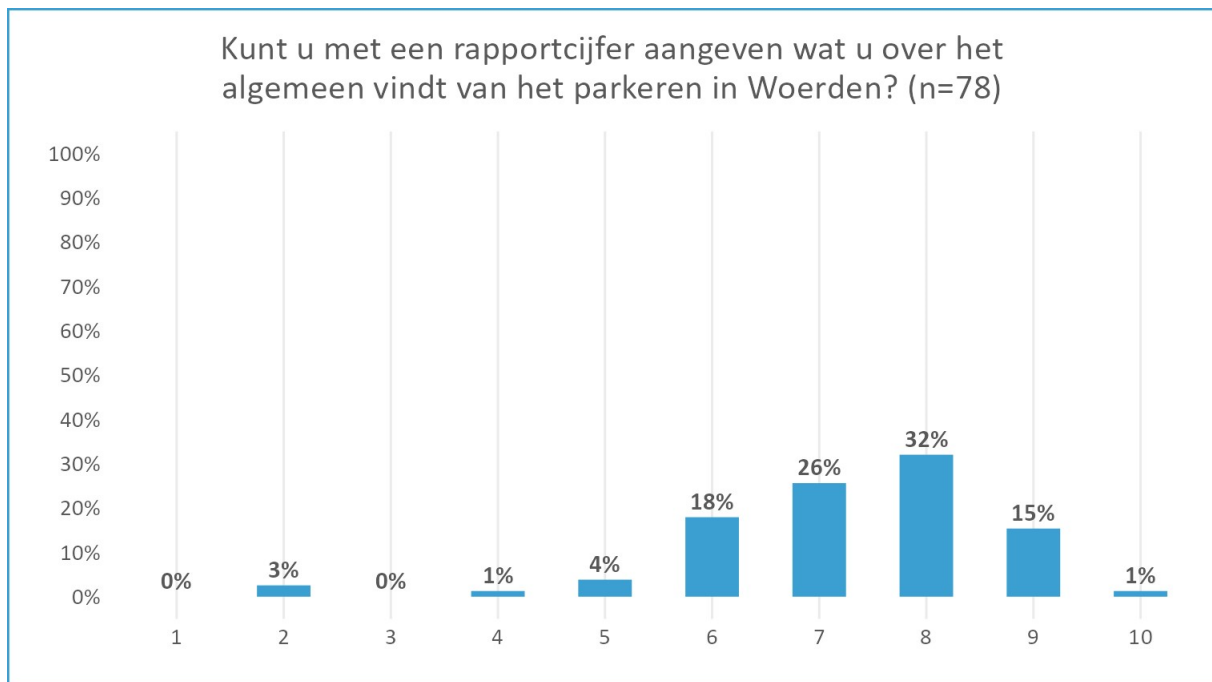
Bezoekers van het centrum weten doorgaans dat er verschillende parkeerzones zijn met verschillende parkeertijden en tarieven. Desondanks zeggen bezoekers dat ze hun parkeerplek niet aanpassen op wat op dat moment het meest goedkoop is. Ongeveer de helft weet dat het parkeertarief in de parkeergarage goedkoper is dan op straat. De parkeertarieven van de parkeergarage worden door iets meer dan de helft van de ondervraagde bezoekers beschouwd als niet duur, noch goedkoop (ten opzichte van 41% duur en 11% goedkoop). Het tarief voor parkeren op het parkeerterrein en op straat wordt door meer dan de helft als (zeer) duur gezien.

Waardering

Bezoekers geven het parkeren in het centrum van Woerden gemiddeld genomen een 7,2. Als reden voor het gekozen cijfer geven bezoekers aan dat er voldoende parkeergelegenheid is in de stad als je de stad wilt bezoeken. Er is altijd plek geeft men aan. Wel is er onduidelijkheid over de verschillende zones en tarieven en heerst er chagrijn over dat de parkeerautomaten vaak niet werken. Sommige bezoekers vinden het ook wel duur om te parkeren in Woerden.



Figuur 27: rapportcijfer dat bezoekers geven aan het parkeren in Woerden





7 | Verdere doorontwikkeling beleid

Aan inwoners, ondernemers en bezoekers is gevraagd wat de gemeente kan doen om het parkeerbeleid verder te verbeteren. Hieronder wordt een samenvatting gegeven van wat respondenten aangeven op de vragenlijst, maar ook wat er is aangegeven in de interviews.

Inwoners

Als het gaat om het parkeerbeleid in het centrum van Woerden, dan zouden de inwoners op één moeten staan en niet de bezoekers, zo geven de inwoners aan. Inwoners vinden het belangrijk dat zij voor de deur op straat moeten kunnen parkeren als ze dat willen. Vanuit belangenorganisaties wordt hierbij aangevuld dat het hebben van één of meerdere auto's ook ergens toe dient (het is bijvoorbeeld nodig om naar werk te gaan) en dat het huidige parkeerbeleid voorbij gaat aan het feit dat de auto van nut is en niet een overbodige luxe. Het inperken van de parkeervergunningen kan daarom voor deze inwoners niet rekenen op steun. Om het parkeren op straat weer mogelijk te maken zien de inwoners graag dat bezoekers (meer) in de parkeergarages parkeren. Om dit voor elkaar te krijgen zouden ze de tarieven voor het parkeren in de parkeergarages omlaag moeten. Een andere optie die wordt genoemd als het gaat om het verdelen van de ruimte, is het feit dat inwoners ook wel in een andere zone zouden willen parkeren, als het in de eigen zone niet mogelijk is. Wat hierin nu niet helpt is dat inwoners dan voor het parkeren in die zone moeten betalen (dat wordt gezien als dubbelop).

Kijkend naar het huidige beleid, dan dragen inwoners en vertegenwoordigers van belangenorganisaties aan dat het parkeerbeleid overzichtelijker en eenduidiger zou moeten zijn. Uit de interviews komt consistent naar voren dat er teveel zones zijn met een te groot verschil in parkeerregels. Die zijn voor bezoekers, noch inwoners duidelijk (uit te leggen). Bovendien helpt het niet mee dat de zones in de parkeerapp niet overeen komen met de zones zoals de gemeente die bepaald heeft en dat de parkeerautomaten überhaupt vaak mankementen vertonen. Ook is het voor de bezoeker die op straat parkeert bij aankomst in het centrum niet gelijk duidelijk dat de parkeergarage goedkoper is dan het parkeren op straat. Het advies wordt gegeven om hier bij aankomst in Woerden gelijk informatie over te verstrekken of hier bijvoorbeeld campagne op te voeren. Belangenorganisaties spreken daarbij uit hier ook zelf aan bij te willen dragen.

Een andere mogelijkheid die wordt aangedragen om ervoor te zorgen dat het parkeerbeleid op meer draagvlak kan rekenen, is als er meer gekeken wordt naar individuele wensen. Zo zijn er best een aantal inwoners uit de buitenranden (zones C en D) die zouden willen parkeren in de parkeergarage. Mogelijk dat er daardoor voor een gedeelte van de inwoners uit A en B een plekje vrij komt in de buitenranden.

Enkele specifieke suggesties voor optimalisatie van het parkeerbeleid gaan over het tijdsbestek waarin er voor parkeren moet worden betaald. Een deel van de inwoners vindt dat het betaald parkeren zou moeten gelden tot maximaal 18:30 uur, en niet tot 22:00 uur (zoals in zone D). Hoewel ook hierover geen consensus bestaat, want er zijn ook inwoners die aangeven dat dit juist een goede maatregel is om ervoor te zorgen dat bezoekers parkeren in een parkeergarage.

Over het algemeen is men wel tevreden met de Stop en Go plaatsen in het centrum. Men vindt de inrichting van de Eendrachtstraat overigens wel interessant. Uitbreiding van dit concept wordt wel een enkele keer genoemd als optie door de inwoners. Verder worden er weinig specifieke goede punten genoemd in het parkeerbeleid. Een andere specifieke locatie die inwoners benoemen is de inrichting van de Rijnstraat. Hierover is men negatiever en er wordt aangegeven dat dit gebied autoluw zou moeten zijn.

Daarnaast geven inwoners en belangenorganisaties aan dat met de invoering van het parkeerbeleid er net zo goed rekening gehouden moet worden met het beleid rondom fietsen en fietsparkeren. Hierbij wordt genoemd



dat de ontsluitingsweg, de centrumring, beter aangepast zou moeten worden op fietsers en dat het aantal beschikbare fiets parkeerplekken in het centrum moet worden uitgebreid.

Ondernemers

Uit de interviews komt naar voren dat het noodzakelijk is het aantal zones terug te dringen. Een versimpeling van beleid zou de gastvrijheid ten goede moeten komen. Bovendien zou het parkeerbeleid consistent moeten zijn met het beleid vitale binnenstad. Als het gaat om het parkeerbeleid wordt er door een gedeelte gesproken over één zone met één (lager) tarief, met overal dezelfde tijden waarop wel of niet betaald moet worden en dezelfde maximale parkeerduur (bijvoorbeeld maximaal twee uur). Een gebied dat hierbij niet vergeten moet worden is het gebied buiten de binnenring, zoals het Havengebied waar ook ondernemers zitten. Voor ondernemers zouden er bloktijden beschikbaar moeten worden gemaakt waarop de winkels bevoorraad zouden kunnen worden. Een veelgenoemd probleem zijn niet werkende parkeerautomaten. Er wordt aangedragen om een promotieteam in te zetten op het gebruik van de parkeerapp.

Bovendien zou het voor bezoekers duidelijker moeten zijn dat ze goedkoop in de parkeergarages terecht kunnen. Dat zou bij aankomst in het centrum gelijk duidelijk moeten zijn. Overigens wordt genoemd dat de bewegwijzering naar Defensie-eiland niet op orde is (deze stukt voordat je aangekomen bent). Het aantrekkelijker maken van parkeren in de parkeergarage zou gedaan kunnen worden door de aanblik van Defensie-eiland te verbeteren (oogt nu niet fraai), filestand bij Castellum voorkomen (door de andere ingang aan de Molenstraat beter aan te geven) en de bewegwijzering vanaf het parkeerterrein naar het centrum te verbeteren. Daarnaast zijn nog een aantal ideeën/opmerkingen door de geïnterviewden aangedragen, zoals het eerste en/of tweede of derde uur gratis te parkeren (eventueel in samenwerking met de ondernemersvereniging)

Enkele specifieke opmerkingen gaan over het verkeer in de Rijnstraat. Er wordt gesuggereerd dat het parkeren hier in zijn geheel afgeschaft zou kunnen worden. Het vele verkeer in deze straat wordt als vervelend ervaren (voor ondernemers en bezoekers). De Stop & Go parkeerplekken uitgebreid zouden kunnen worden en het is noodzakelijk meer fietsparkeerplekken te introduceren en meer invalideparkeerplaatsen. Het aanbrengen van specifieke fietsparkeerplekken zou ertoe bijdragen om de wildgroei aan fietsen in het centrum aan te pakken. Er kunnen bijvoorbeeld rekken geplaatst worden, zeker nu fietsen groter worden zoals *fat bikes* en bakfietsen.

In zijn algemeenheid blikken een aantal belangenorganisaties terug op een slechte invoering van goed doordacht beleid. Door de manier waarop het is ingevoerd heeft het kwaad bloed gezet en maakt dat het draagvlak voor het beleid veel lager is dan dat het had kunnen zijn. Er wordt door een aantal ook gerelativeerd; grote afstanden bestaan er in het centrum van Woerden niet en het zou zonde zijn als de gemeente zich nu laat leiden door een selectief aantal inwoners dat heel negatief zou zijn. Voor de toekomst is het beter om voor invoering van beleid de inwoners hierop voor te bereiden en uit te leggen waarom het nieuwe beleid nodig is. Ook zou er meer uitgegaan kunnen worden van het belonen van goed gedrag (bijvoorbeeld het wegdoen van een auto), dan het straffen van gedrag dat de gemeente niet wenselijk acht. Tot slot is maatwerk nodig. Het zou ook beloofd zijn bij de invoering van beleid, maar of daar ook gehoor aan gegeven is dat weet men niet. Denk bijvoorbeeld aan gezondheid van mensen of de problemen waar Cultuurcentrum Het Klooster tegenaan loopt.



Bezoekers

Bezoekers geven aan dat de verschillende zones en de verschillende tarieven en voorwaarden onduidelijk zijn voor mensen die naar Woerden komen. De suggestie wordt gedaan om er één zone van te maken met eenzelfde uurtarief overdag. De hoge dagtarieven in de buitenste zones werken voor bezoekers afschrikwekkend, zo geven zij aan.

Uit de gesprekken op straat blijkt dat het noodzakelijk is dat de parkeerautomaten werken. Op dit moment leiden de niet-werkende automaten tot veel irritatie. Ook kijken de bezoekers heel positief terug op de tijd dat het eerste uur gratis parkeren was. Er wordt gezegd dat het fijn zou zijn om dit opnieuw in te voeren omdat dit de drempel zou verlagen om naar Woerden te gaan voor je boodschappen.

Er wordt vaker genoemd dat bezoekers de Rijnstraat gevaarlijk of onprettig vinden en dat deze meer verkeersarm zou moeten zijn: Geen auto's en scooters door de Rijnstraat. In de Nieuwstraat zou het parkeerbeleid volgens bezoekers ook versoepeld moeten worden. Ondernemers daar worden hard gepakt zeggen bezoekers. Ook zouden bezoekers betere parkeerplekken willen hebben voor fietsen. Nu wordt gezegd dat het een rommeltje is met betrekking tot fietsen.

Tot slot wordt genoemd dat belangrijk is om ook te denken aan de ouderen. Zij moeten dichtbij kunnen parkeren omdat veel van hen slecht ter been zijn. Bezoekers benoemen dat het belangrijk is om dat niet uit het oog te verliezen. Een oplossing die wordt aangedragen is dat oudere bezoekers gebruik zouden moeten kunnen maken van een speciale kaart.



Duiding en kansen



Photo by CJ Dayrit on Unsplash



8 | Duiding en kansen

Binnen dit onderzoek is op verschillende manieren informatie vergaard. In dit hoofdstuk zal op basis van alle verzamelde documentatie en meningen van respondenten duiding gegeven worden aan de effecten, resultaten en beleving van maatregelen ten aanzien van het parkeerbeleid. Alsook het benoemen van (richtinggevende) acties en maatregelen die genomen zouden kunnen worden om het parkeerbeleid voor de binnenstad de komende jaren verder te ontwikkelen en optimaliseren.

Wat kan op basis van passieve data en stakeholder beleving gezegd worden over effecten, resultaten en beleving van getroffen maatregelen ten aanzien van het parkeerbeleid?

Eerlijke verdeling wordt nog niet beleefd

In de Kadernota Parkeerbeleid staat per doelgroep (inwoners, ondernemers en bezoekers) een aantal missies. Met de genomen maatregelen wordt op deze missies gestuurd, waarbij rekening wordt gehouden met een eerlijke verdeling van de beperkte parkeerruimte. Een eerlijke verdeling is waar de schoen wringt, blijkt uit het belevingsonderzoek onder inwoners. Inwoners van het (kern)centrumgebied (zones A en B) voelen zich achtergesteld door het beschikbaar stellen van de parkeerruimte aan (kort parkerende) bezoekers. Ondanks dat maatregelen (zoals het beperkt afgeven van parkeervergunningen) behoren tot het parkeerbeleid, past het niet goed bij de behoefte van inwoners, die veelal de auto graag in de eigen straat parkeren in plaats van in de parkeergarage. Daarbij wordt met name de loopafstand tussen het huis en de parkeergarage als nadelig ervaren. Vanuit de beleving van alle doelgroepen komt terug dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de oudere bewoners en bezoekers, die relatief vaak slecht ter been zijn. In het beleid staat dat onderzocht zal moeten worden of het aantal gehandicaptenplaatsen uitgebreid zou moeten worden. Onderzoek en mogelijke uitvoering van deze maatregel kan naar verwachting rekenen op steun.

Verwachte toename in inwoners en bezoekers komt uit

In 2019 was de parkeerdruk in de binnenstad op werkdagen acceptabel en op piekmomenten hoog. Bijna op het niveau wat de gemeente een onwenselijk hoge parkeerdruk noemt. Met het oog op de toekomst heeft de gemeente gesteld dat aanpassingen in het parkeerbeleid voor de binnenstad noodzakelijk waren aangezien er werd verwacht dat het aantal inwoners, bezoekers (i.e. de gebruikers van de openbare ruimte) en het aantal auto's per huishouden toe zou nemen. Dat is ook wat er de laatste jaren is gebeurd: Er is een toename geweest in het aantal inwoners van de binnenstad. Daarnaast een lichte toename van het aantal bezoekers (zoals gemeten met de bezoekersmonitor), welke vermoedelijk nog verder toe zal nemen (cijfers van 2022 zullen daar uitsluitend over moeten geven). Het is niet bekend bij de onderzoekers of het aantal auto's per huishouden in Woerden is toegenomen.

Parkeerbeleid lijkt cijfermatig het gewenste effect te hebben

Ondanks de toename in het aantal inwoners en bezoekers van de binnenstad, is de parkeerdruk op straat afgenomen. De (gemiddelde) parkeerbezetting in de woonstraten is meetbaar gedaald door de jaren heen. De parkeerdruk in de parkeergarages is daarentegen toegenomen. Op piekmomenten zijn de garages vaak bijna vol.

Mogelijk hebben de maatregelen ten aanzien van het parkeerbeleid bijgedragen aan het verlagen van de parkeerdruk op straat en het toenemen van de parkeerdruk in de garage. De kanttekening die moet worden gemaakt is dat het aantal metingen op straat beperkt is en de timing van de metingen niet overeen komt. De metingen geven daarmee een indicatie.



Inwoners ervaren geen verlaging van de parkeerdruk

De cijfermatige bevindingen stroken echter niet altijd met de ervaring van inwoners van de binnenstad. Zij geven aan dat zij in veel gevallen geen plek kunnen vinden in de eigen straat of zone. Een gedeelte van de inwoners ervaart dat er vrijwel nooit plek is in de parkeergarage (voor henzelf of het bezoek).

Er is nog extra capaciteit voor meer bezoekers, maar niet op piekmomenten

In 2021 lag het aantal bezoekers van het centrum nog vele malen lager dan in 2019. Naar verwachting neemt dit aantal de komende jaren verder toe. Op reguliere momenten in de week is er nog voldoende capaciteit in de parkeergarages om een eventuele toename aan bezoekers op te vangen. Echter, op piekmomenten, zoals donderdagavond, vrijdagavond en zaterdagen zitten de parkeergarages dichtbij de maximale bezetting. Bewoners en ondernemers hebben de ervaring hebben dat bij evenementen de parkeerdruk zo hoog is dat de garages het niet aan kunnen. Het is mogelijk dat de wijken grenzend aan de binnenstad dan te maken krijgen met parkerende bezoekers van de binnenstad. De capaciteit kan hier namelijk heel sterk fluctueren en lijkt bij overloop in de binnenstad hier naartoe uit te wijken (data niet getoond). Het is daarom aanbevelingswaardig om bij de uitvoering van het parkeerbeleid en bijbehorende maatregelen ook oog te hebben voor deze wijken grenzend aan de binnenstad. De visie van de gemeente op parkeren buiten het centrumgebied is namelijk in de Kadernota niet uitgewerkt.

Bezoekers zijn erg tevreden over parkeergelegenheid

Bezoekers van het centrum zijn grotendeels bewoners van Woerden. Zij komen het liefst met de fiets naar de binnenstad. Bezoekers die met de auto komen (van binnen en buiten Woerden), zijn doorgaans heel positief over de bereikbaarheid van het centrum, de parkeergelegenheid en de parkeergarages. Het belevingsonderzoek laat tegelijkertijd zien dat er onder (een deel van de) ondernemers angst bestaat dat bezoekers (vooral van buiten Woerden) naar omliggende dorpen of steden gaan voor hun (dagelijkse) boodschappen vanwege de maatregelen rondom kort parkeren. De angst lijkt met de resultaten uit dit onderzoek te kunnen worden afgezwakt. Het is namelijk aannemelijk dat inwoners van Woerden naar Woerden zullen blijven komen voor hun dagelijkse boodschappen en dat bezoekers van buiten niet worden afgeschrikt door het parkeerbeleid aangezien ze daar veelal tevreden over zijn.

Bewoners en bezoekers zien graag een tegemoetkoming in parkeerkosten

De vele adviezen die worden gegeven door deelnemers aan het onderzoek gaan vaak over het (opnieuw) invoeren van het eerste uur (of tweede of derde uur) gratis parkeren in de parkeergarage. Dat wordt als aantrekkelijk en gastvrij ervaren. Als de gemeente de gastvrijheid zou willen verhogen, dan is dit een maatregel die daarbij past. Hierbij zou de gemeente tegemoet komen aan de 60% van de bezoekers die het tarief als duur ervaart.

Het aantal zones en tarieven is te ingewikkeld

Alle doelgroepen benoemen dat het beleid te ingewikkeld is door het aantal zones, verschillende tarieven per zone, verschil in maximale parkeerduur en tijdvak waarin betaald moet worden. Het is lastig om daar cijfermatige analyses aan te verbinden. Er is geen hele duidelijk stijgende trend zichtbaar in het aantal naheffingen bijvoorbeeld. Hoe dan ook zal de gemeente er goed aan doen om de communicatie over het aantal zones met bijbehorende richtlijnen te verbeteren.

Er is behoefte aan regulering fietsparkeren

De gemeente verwacht een toename in fietsgebruik en zegt dit ook te (willen) stimuleren. Uit het onderzoek blijkt dat bevraagde doelgroepen zelf graag gebruik maken van de fiets en ook staan achter een toename van het fietsgebruik, maar missen regulering hierin en verzoeken de gemeente fietsparkeerplaatsen te realiseren.



Welke acties en maatregelen kan de gemeente Woerden in afstemming met de doelgroepen (ondernemers, inwoners etc.) nemen om het parkeerbeleid de komende jaren verder te ontwikkelen en optimaliseren?

De missie omtrent het parkeren in Woerden gaat over een goede leefkwaliteit voor de inwoners, gastvrijheid voor bezoekers, economische vitaliteit van de detailhandel en horeca, en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Op basis van het onderzoek kan er met name iets worden gezegd over de eerste drie onderwerpen. De mogelijke acties en maatregelen die zouden kunnen volgen op basis van dit onderzoek zijn dan ook uitgewerkt op deze drie onderwerpen.

Leefkwaliteit voor inwoners

Zorgen en ergernis wegnemen

Als het gaat over leefkwaliteit, dan gaat het vooral over inwoners van zones A en B die zorgen en ergernissen hebben over het 'gedwongen' parkeren in een parkeergarage. Het lopen naar een parkeergarage voor het parkeren/halen van hun auto heeft hierbij voor een gedeelte een negatieve invloed op de ervaren leefkwaliteit. Op basis van het onderzoek kan er geen panikare aanpak worden bedacht ter verbetering van deze leefkwaliteit. Al zou begrip van de gemeente over de situatie waarin bewoners zitten (die zij als zeer negatief ervaren) al kunnen helpen. Het is in ieder geval een belangrijke eerste stap. Mogelijk dat er meer op individueel niveau gekeken kan worden naar oplossingen. Dat wil zeggen dat er wellicht meer maatwerk zou kunnen worden verricht door te kijken naar de leeftijd van bewoners, gezinnen met kleine kinderen, of lichamelijke beperkingen van bewoners. Of dergelijke flexibiliteit en mogelijkheden beschikbaar zijn binnen de gemeente, is op basis van dit onderzoek niet te zeggen.

Communicatie met inwoners en ondernemers

In de totstandkoming van het parkeerbeleid heeft de gemeente samengewerkt met diverse belanghebbenden in een participerend traject. Hierover wordt met lof gesproken door diverse belangenorganisaties. Echter, in de communicatie van beleid en maatregelen richting inwoners is de gemeente juist tekortgeschoten, zo is beleving. De manier waarop het beleid is aangekondigd en geïmplementeerd heeft niet bijgedragen aan het draagvlak voor de maatregelen. De manier waar op en de snelheid waarmee maatregelen zijn ingevoerd heeft gezorgd voor veel onrust en onvrede onder inwoners van de binnenstad. Bovendien lijken emoties tussen inwoners die het wel of niet eens zijn met het beleid ook hoog op te kunnen lopen. Dit is nog steeds actueel. Hier kunnen lessen uit getrokken worden voor een volgend implementatiebeleid, maar erkenning en communicatie over het vervolg is ook nu nodig.

Gastvrijheid

Communicatie naar bezoeker

De verbetermogelijkheden ten aanzien van gastvrijheid liggen op duidelijke communicatie bij het ontvangen van de bezoeker. De parkeergarage is de uitgelezen plek voor de bezoeker (het is goedkoop en je bent binnen vijf minuten in het meest centrale punt van de binnenstad). Dat zou gelijk duidelijk moeten zijn. Bovendien moet het voor de bezoeker ook gelijk duidelijk zijn dat het parkeren in een garage goedkoper is dan op straat. Dit kan worden gedaan door juiste bewegwijzering en mogelijk promotiebanners/borden/campagnes.

Versimpel parkeerbeleid

Consistent wordt genoemd dat het beleid onduidelijk is in de binnenstad en dat het aantal zones zou moeten worden teruggebracht en regels gesimplificeerd. Een van de meest makkelijke maatregelen die genomen zou kunnen worden is het eenduidig maken van de maximale parkeerduur. Deze is in sommige gebieden 30 minuten, in andere twee of drie uur. Een deel van ondernemers en de bezoekers vindt de maximale parkeerduur van 30 minuten te weinig. Bij het kiezen van een maximale parkeerduur kan één of twee uur op het meeste draagvlak rekenen.



Verhoog toegankelijkheid voor gewenste vervoersmiddelen

Aangezien het preferente vervoersmiddel naar de binnenstad de fiets is, is het noodzakelijk te voorzien in voldoende zichtbare fietsparkeerplekken. De fietser moet zich welkom voelen en mogelijk zelfs bevoordeeld. Op dit moment wordt het aantal plekken als te beperkt ervaren en is het onduidelijk waar fietsen wel of niet kunnen staan waardoor het straatbeeld als rommelig wordt ervaren. Bij het realiseren van fietsparkeerplekken moet uiteraard rekening gehouden worden met de uitbundigheid van het hedendaagse fietsenpallet (fatbikes, bakfietsen en elektrische fietsen). Een andere aanbeveling die kan worden gedaan is dat onderzocht zou kunnen worden of het aantal invalidenparkeerplaatsen en Stop & Go plaatsen moet worden uitgebreid.

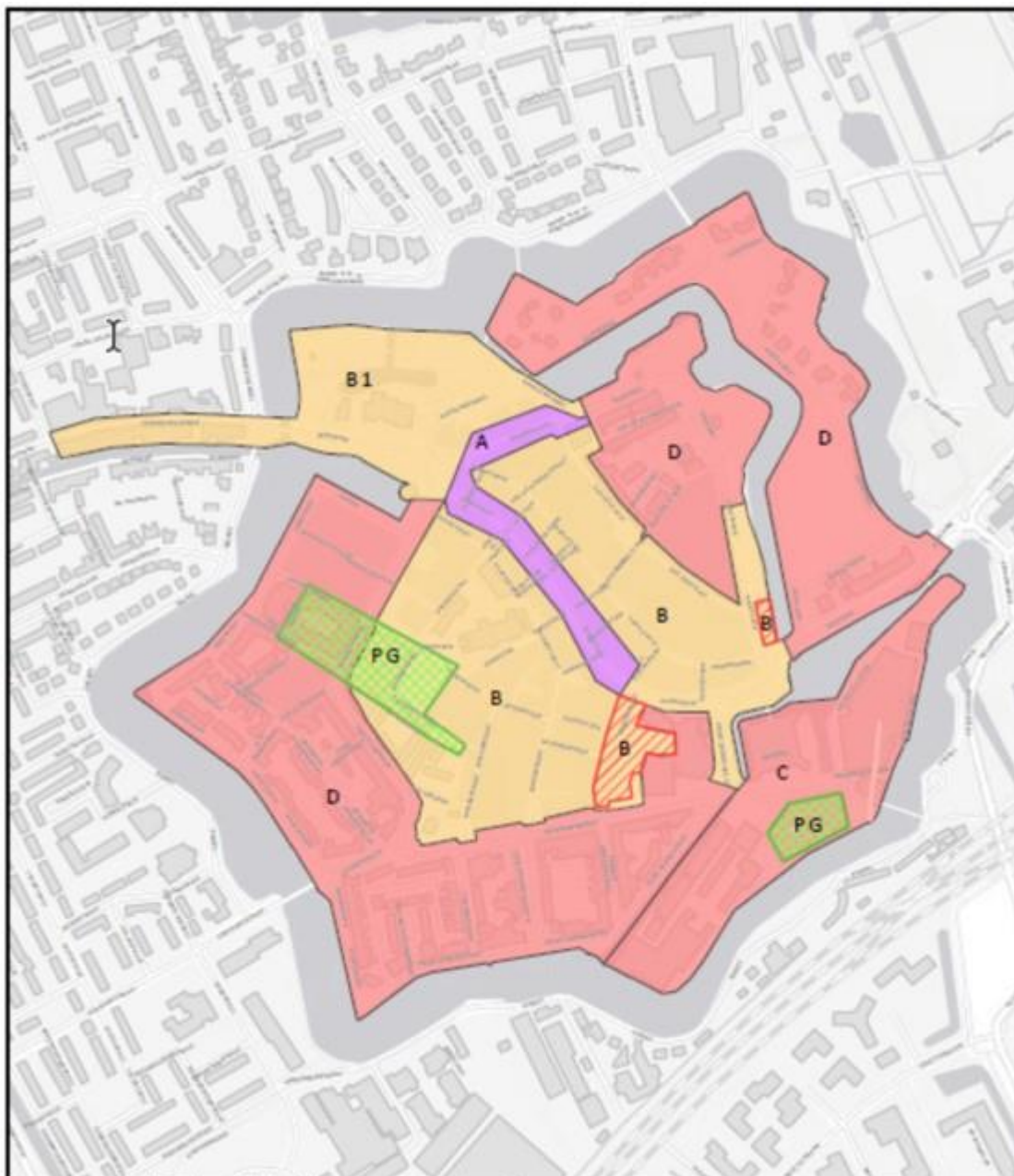
Economische vitaliteit detailhandel en horeca

Een prettig verblijfsklimaat is het uitgangspunt

Een gedeelte van de ondernemers zegt dat beleid dat gericht is op minder auto's, zorgt voor minder bezoekers aan de onderneming en daarmee lagere inkomsten. Een gedeelte van de weerstand tegen het huidige parkeerbeleid kan daardoor verklaard worden. Uit het belevingsonderzoek blijkt echter ook dat Woerden het op gebied van bereikbaarheid en parkeergelegenheid goed op orde heeft. Bezoekers waarderen Woerden als gastvrij. Er zijn zelfs specifieke gebieden waar verschillende doelgroepen liever helemaal geen auto's meer zien. Dit om een aantrekkelijker verblijfsklimaat te creëren voor bezoekers. Als de gemeente maatregelen zou willen nemen om het aantal autovrije gebieden uit te breiden, zal dit gepaard moeten gaan met goede communicatie hierover richting ondernemers. Uiteraard is een goede bevoorrading en mogelijkheid om te laden en lossen voor ondernemingen van levensbelang en daar zou de gemeente haar ogen niet voor moeten sluiten. Er zijn een aantal specifieke casussen in het onderzoek die hier stelselmatig tegenaan lopen en waarvoor aandacht moet zijn. Maatwerk is daarbij wenselijk.

Bijlage: Centrumzones

Figuur 28: Centrumzones



Hoofdkantoor Groningen

Sylviuslaan 5
9728 NS Groningen

Postbus 473
9700 AL Groningen

Kantoor Utrecht

Arthur van Schendelstraat 650,
3511 MJ Utrecht

T. 050 – 711 52 55
info@enneus.nl
www.enneus.nl

