

## Raadsvoorstel

**Opsteller**

Plukkel, Martijn

**Vergadering van**

28 november 2023

**Kenmerk**

Z/23/064586 / D/23/125833

**Portefeuillehouder**

Jelmer Vierstra

**Portefeuille**

Parkeren/parkeerbeleid

**Onderwerp**

Evaluatie parkeerbeleid binnenstad Woerden

**Samenvatting**

Afgelopen zomer heeft de evaluatie over het parkeerbeleid in de binnenstad van Woerden plaatsgevonden. Deze evaluatie is uitgevoerd door onderzoeksbureau Enneüs. Hoofdvraag bij de evaluatie was in hoeverre de getroffen maatregelen tot nu toe hebben bijgedragen aan het realiseren van de uitgangspunten uit de 'kadernota parkeerbeleid'. In de onderzoeksopzet is, naast data over bijvoorbeeld de parkeerdruk op straat en het gebruik van de parkeergarages Castellum en Defensie-Eiland, ook gevraagd naar de mening van bewoners, ondernemers en bezoekers. Dat is gebeurd via enquêtes op het huisadres. Ook zijn bezoekers aan de binnenstad op straat geïnterviewd. Daarnaast is er gesproken met vertegenwoordigers van diverse belangengroepen. Er zijn 2007 enquêtes verstuurd, waarvan er 661 ingevuld retour zijn ontvangen. Tenslotte zijn er 182 interviews en gesprekken gehouden.

**Conclusie**

Het parkeerbeleid in de binnenstad heeft geleid tot minder parkeerders op straat en meer parkeerders in de openbare parkeergarages. Het beleid is hiermee effectief in het realiseren van gestelde doelen. Tegelijkertijd zijn bewoners en ondernemers kritisch over zaken als communicatie, parkeertijden, parkeertarieven en het aantal zones in de binnenstad. Ook zien we bij een deel van de bewoners een gevoel van onrecht over de verdeling van de beschikbare ruimte. Ondernemers maken zich zorgen over de beschikbaarheid en prijs van parkeerplaatsen voor hun bezoekers. De geënquêteerde bezoekers zijn positief over de parkeermogelijkheden in de binnenstad. Het college herkent een deel van de kritiek, maar constateert ook dat het niet allemaal oplosbaar is. Wat voor de één een goede oplossing is, is dat voor de ander juist niet. Toch stelt het college een aantal aanpassingen voor. De belangrijkste aanpassingen betreffen:

1. Minder zones om het overzichtelijker te maken
2. Betere communicatie, met name richting bezoekers
3. Betaald parkeertijden en -tarieven zoveel mogelijk gelijk trekken
4. Afschaffen van het uitsterfbeleid voor eerste vergunningen bij kentekenwissel

Deze zijn vertaald in de aanpassingen zoals opgenomen onder 'Wat gaan we daar voor doen'.

---

**Gevraagd besluit**

1. Kennis te nemen van het eindrapport 'evaluatie parkeerbeleid binnenstad';
2. In te stemmen met de voorgestelde aanpassingen en het vervolgproces:

**Algemeen**

- a) Aantal parkeerzones verminderen;

- b) Eenduidiger parkeertijden en -tarieven;
- c) Parkeerverwijzingen verbeteren;
- d) Nader onderzoek parkeren op zondagen;
- e) Nader onderzoek derde parkeergelegenheid;
- f) Meer ruimte voor openbaar groen of fietsenparkeerplaatsen;

#### **Huidige zone A**

- g) Zone A krijgt een nieuwe naam: 4401;
- h) Onderzoek autoluwer maken Rijnstraat;
- i) Zonewijziging Nieuwstraat;

#### **Huidige zone B**

- j) Zone B krijgt een nieuwe naam: 4400;
- k) Behoud van vergunningsruimte;
- l) Aanpassen uitsterfbeleid parkeervergunningen op straat;
- m) Vergunninghouders mogen parkeren op parkeerterrein Wagenstraat;

#### **Huidige zone B1**

- n) Zone B1 krijgt een nieuwe naam: 4404;
- o) Zonewijziging Westdam en Ravelijnsingel;

#### **Parkeergarages**

- p) Uitgifteplafond bewoners- en bedrijfsabonnementen in parkeergarage Castellum;
- q) Uitgifteplafond bewoners- en bedrijfsabonnementen in parkeergarage Defensie-Eiland;
- r) Wachtlijst voor bewoners- en bedrijfsabonnementen in de garages;

#### **Huidige zone C**

- s) Zone C wordt onderdeel van zone D;

#### **Huidige zone D**

- t) Zone D krijgt een nieuwe naam: 4403;
- u) Onderzoek naar stop&go;
- v) Stoppen met gedogen.

---

## **Inleiding**

Op 12 maart 2020 heeft uw raad ingestemd met het voorstel 'kadernota parkeerbeleid'. Aansluitend is de participatie gestart, als onderdeel van de voorbereiding van het 'raadsvoorstel Parkeerbeleid' van 18 februari 2021. Dit voorstel is door u geamendeerd aangenomen waarbij u besloten heeft om het parkeerbeleid uiterlijk 2 jaar na aanvang te evalueren. Hierop aansluitend zijn tot januari 2022 diverse beleidsmaatregelen in werking getreden en fysieke maatregelen uitgevoerd. De gevraagde evaluatie is inmiddels afgerond en het eindrapport ligt hierbij voor.

Gekoppeld aan de uitgangspunten voor de binnenstad uit de kadernota parkeerbeleid stellen we aanpassingen voor. We baseren deze op het hoofdstuk 'Duiding en kansen' uit het evaluatierapport. We maken daarbij onderscheid tussen aanpassingen die wel en niet om formele aanpassing van het beleid vragen.

Voor de binnenstad zijn de volgende uitgangspunten uit de kadernota parkeerbeleid van toepassing:

1. Het gebied binnen de centrumring aan te wijzen als autoluw 'kerngebied';
2. De parkeergarages primair beschikbaar te stellen voor bezoekers van winkels en horeca;
3. Woonstraten uitsluitend beschikbaar te stellen aan bewoners en haar bezoek;

We zien dat in de binnenstad de gemiddelde parkeerdruk op straat in 2023 zichtbaar is gedaald ten opzichte van 2019. We zien ook dat het aantal parkeerders in de openbare parkeergarages in diezelfde periode structureel is toegenomen. Daarbij komt het zelden voor dat de openbare parkeergarages volledig bezet zijn, in het bijzonder niet in de nacht. Wel zien we een hogere bezetting op populaire momenten in Castellum, zoals woensdagochtend (markt), vrijdagavond, zaterdagmiddag en op weekenddagen met goed weer. Bij Defensie-Eiland met name tijdens evenementen in het kasteel. Buiten deze momenten bieden de parkeergarages nog ruimte voor betere benutting. We zien ook dat het aantal vergunningen voor het parkeren op straat fors is afgenomen in de kern van de binnenstad (het beoogde autoluwe gebied). Deze daling is gerealiseerd zonder dat het zogeheten uitsterfbeleid (vergunning vervalt bij kentekenwissel) van toepassing was. Zoals bekend is deze maatregel na invoering van het parkeerbeleid opgeschort.

In de woongebieden buiten de centrumring zien we een duidelijke afname van het aantal parkerende bezoekers van de binnenstad en het daarbij behorende zoekverkeer. Op enkele uitzonderingen na zien we dat bewoners en hun bezoek voldoende plek in, of in de directe nabijheid, van hun eigen straat hebben.

In het gebied binnen de centrumring zien we echter dat buiten reguleringstijden er nu juist extra druk ontstaat op de beschikbare plaatsen. Omdat het betaald parkeren daar eerder stopt dan buiten de centrumring. De parkeerdruk op de Wagenstraat is acceptabel. Ook met de huidige regel dat bewoners daar mogen parkeren, behalve op zaterdag.

Uit de enquête blijkt dat er een algemene behoefte bestaat om de zonering en regels per zone te versimpelen. Ook is er behoefte vanuit zone A en B om vergunningen te blijven houden. En er is de wens om de tarieven van de parkeergarage en straatparkeren beter op elkaar aan te laten sluiten, zodat het past binnen het uitgangspunt: bezoekers parkeren primair in de parkeergarages.

We constateren dat het parkeerbeleid in de binnenstad effectief is in realisatie van het belangrijkste doel en de bijbehorende uitgangspunten, te weten:

#### *Binnenstad is autoluwer geworden*

We constateren op basis van de parkeerdata dat er in 2023 gemiddeld minder parkeerders op straat staan dan in 2019.

#### *Parkeergarages goed gevuld*

We constateren op basis van de parkeerdata dat er in 2023 gemiddeld meer parkeerders (in het bijzonder bezoekers winkels/horeca) in de openbare parkeergarages parkeren dan in 2019.

#### *Woonstraten zijn voor bewoners*

Gebaseerd op parkeerdata en de reacties van bewoners op de enquête blijkt dat er in de woonstraten voldoende ruimte is voor bewoners en hun bezoek om te parkeren. Met name buiten de kern van de binnenstad zijn bewoners over het algemeen tevreden met het nieuwe parkeerbeleid voor wat betreft de mogelijkheid voor zichzelf (en hun bezoekers) om in de eigen straat te kunnen parkeren. Er is nu vaker, dan voor de wijziging van het parkeerbeleid, een parkeerplaats beschikbaar om de eigen auto te parkeren.

#### *Bezoekers zijn positief*

Over het parkeren in de binnenstad van Woerden zijn bezoekers behoorlijk positief. Gemiddeld geven zij het parkeren het cijfer 7,2. Als reden voor het gekozen cijfer geven bezoekers aan dat er voldoende parkeergelegenheid is als je de stad wilt bezoeken.

Hoewel de belangrijkste doelen gerealiseerd zijn, blijkt uit de evaluatie dat er zaken aangepast kunnen worden. Niet alle kritiek is met deze aanpassingen opgelost. Een deel van de kritiek is namelijk tegenstrijdig, of in strijd met gemeentelijke uitgangspunten zoals kostendekkendheid. Veel kritiek is ook wel oplosbaar. Bij 'wat gaan we daarvoor doen' staan alle beoogde aanpassingen opgesomd.

---

### **Participatieproces**

De evaluatie is uitgevoerd door onderzoeksbureau Enneüs. In de onderzoeksopzet is, naast data over bijvoorbeeld de parkeerdruk op straat en het gebruik van de parkeergarages Castellum en Defensie-Eiland, ook gevraagd naar de mening van bewoners, ondernemers en bezoekers. Dat is gebeurd via enquêtes op het huisadres. Ook zijn bezoekers aan de binnenstad op straat geïnterviewd. Daarnaast is er gesproken met vertegenwoordigers van diverse belangengroepen. Er zijn 2007 enquêtes verstuurd, waarvan er 661 ingevuld retour zijn ontvangen. Tenslotte zijn er 182 interviews en gesprekken gehouden.

---

### **Wat willen we bereiken**

Het aanpassen van het parkeerbeleid in de binnenstad, zodat de bereikbaarheid gewaarborgd blijft en tegelijkertijd de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk wordt verdeeld en qua gebruik aansluit bij de overige ruimtelijke beleidsvelden.

---

### **Wat gaan we daarvoor doen**

De voorgestelde aanpassingen en het vervolgproces uitvoeren. Een aantal punten uit de evaluatie, zoals opgenomen in het hoofdstuk 'Duiding en Kansen' van de rapportage, worden niet in de aanpassingen van het beleid meegenomen. In de bijlage bij dit voorstel zijn deze punten opgenomen inclusief een toelichting.

Vanuit de evaluatie zijn een aantal veel gehoorde kritiekpunten goed oplosbaar. Dit betreft zowel punten uit de gesloten vragen van de enquête als opmerkingen in de open toelichting. Daarnaast zijn er aanpassingen voortgekomen uit vragen, verzoeken en klachten die de afgelopen periode bij de gemeente zijn binnengekomen:

## Algemeen

### *a) Aantal parkeerzones verminderen*

Het aantal parkeerzones brengen we stapsgewijs terug. De ambitie is om tot één zone voor de kern van de binnenstad en één zone voor de rand van de binnenstad te komen. We hanteren niet langer een letter maar een zonenummer. Dat zonenummer komt overeen met het huidige nummer dat wordt gebruikt in de verschillende parkeerapps:

- Kern binnenstad = 4400 (B) en 4401 (A)
- Rand binnenstad = 4403 (C en D)

In eerste instantie blijven gedeeltes van de huidige zonering bestaan:

- Zone A (in de Rijnstraat) totdat met bewoners en ondernemers in de straat is afgestemd over de wens om het hier autovrij te maken.
- Zone B1 (in de Leidsestraatweg) totdat regulering schilwijken wordt ingevoerd;

### *b) Eenduidiger parkeertijden en -tarieven*

Door in verschillende zones specifieke parkeertijden en -tarieven te hanteren kan gestuurd worden op het parkeren van de verschillende doelgroepen parkeerders, conform de uitgangspunten van het parkeerbeleid. Met het eenduidiger maken voorkomen we dat er in de binnenstad veel verschillen zijn.

- Parkeertijden:
  - Kern binnenstad: 10:00 - 22:00 uur (was tot 18:30 uur)
  - Rand binnenstad: 10:00 - 22:00
- Maximale parkeerduur:
  - Kern binnenstad: 180 minuten
  - Rand binnenstad: geen maximale parkeerduur
- Parkeertarieven:
  - Kern binnenstad: relatief laag uurtarief + parkeergarages 's avonds gratis
  - Rand binnenstad: hoog uurtarief
- In de kern en de rand van de binnenstad trekken we de parkeertijden gelijk. Bezoekers parkeren primair in de parkeergarages en op parkeerterreinen. Bewoners parkeren voornamelijk in de avond en de nacht. Het oprekken van de eindtijd geeft bewoners en hun bezoekers meer ruimte op straat (via parkeervergunning en bezoekersregeling). Ook zorgt het voor minder auto's op straat in het beoogde autoluwe gebied.
- In de kern van de binnenstad geldt een maximale parkeerduur en een relatief laag parkeertarief ten behoeve van het kort parkeren van bezoekers die snel een boodschap willen doen. In de rand van de binnenstad geldt geen maximale parkeerduur en een hoog uurtarief om te voorkomen dat bezoekers van winkels en horeca hier gaan parkeren.
- Parkeertarieven worden ieder najaar vastgelegd voor het jaar daaropvolgend. We analyseren de parkeertarieven op straat en in de parkeergarages in samenhang. Dit doen we continu waarbij we nagaan of de parkeertarieven zorgen voor het beoogde gebruik of dat er aanleiding kan zijn voor bijsturing van de tarieven. De straat- en garagetarieven moeten eenduidig, logisch en consistent zijn, aansluiten bij de uitgangspunten van het parkeerbeleid, maar ook kostendekkend zijn.
- In de Rijnstraat en in de Leidsestraatweg houden we vooralsnog de huidige maximale parkeerduur van respectievelijk 30 en 120 minuten in stand.
- In de Rijnstraat geldt binnen venstertijden een inrijdverbod. Er geldt dan geen betaald parkeren.

### *c) Parkeerverwijzingen verbeteren*

- Het moet voor bezoekers (in één oogopslag) duidelijk zijn dat zij goedkoper kunnen parkeren in de openbare parkeergarages dan op straat in de rand van de binnenstad. Dit communiceren we op verschillende wijzen, vooral via aanpassingen van borden en op de nieuwe parkeerautomaten.
- De verwijzing naar de parkeergarage Defensie-Eiland kan beter door borden beter te positioneren.
- Alle borden met zoneletters vervangen we door borden met nieuwe zonenummers. Dit correspondeert met de nummers zoals die toepast worden in de parkeerapps en op de parkeerautomaten. Daarmee wordt de communicatie eenduidiger.

#### *d) Nader onderzoek parkeren op zondagen*

Op zondagen is het parkeren gratis in de binnenstad, zowel op straat als in de parkeergarages. Bij volgende parkeeronderzoeken tellen we ook de zondag. Op deze manier kunnen we de parkeerdruk meten, maar ook de herkomst van de parkeerders (wie staat waar). We beogen op dit moment geen maatregelen. Als de onderzoeken aanleiding geven tot maatregelen dan worden die aan de raad voorgelegd.

#### *e) Nader onderzoek derde parkeergelegenheid*

Zoals verderop te lezen valt, is de bezetting van de parkeergarage Castellum op meerdere momenten per week hoog. Dit geldt stelselmatig ook voor de parkeergarage Defensie-Eiland. Het verder autoluw maken van de binnenstad kan alleen als er op termijn een derde parkeergelegenheid bijkomt, bijvoorbeeld door een mogelijke ontwikkeling van P&R zuid. Conform het vastgestelde beleid in 2021 vindt er nog een onderzoek plaats naar extra parkeergelegenheid. Dit betreft een onderzoek naar mogelijke locaties en het beoogde parkeerregime. De raad wordt hierbij betrokken.

#### *f) Meer ruimte voor openbaar groen of fietsparkeerplaatsen*

Het autoluw maken van de binnenstad heeft als resultaat dat de restcapaciteit aan parkeerplaatsen inzetbaar kan zijn voor andere doeleinden. We gaan in 2024 een pilot starten met (verrijdbare) groenvullingen op parkeerplaatsen die vaak leeg blijven. Dit doen we in overleg met de straat waar dit van toepassing gaat zijn, bij voorkeur vanuit een aanvraag van bewoners/ondernemers zelf. Voor het fietsparkeren in de binnenstad is een voorstel in de maak. Hierbij wordt ingegaan op de keuze voor het al dan niet realiseren van een bewaakte stalling en breder naar de invulling van (huidige) locaties gekeken.

### Aanpassingen per zone

#### Huidige zone A

#### *g) Zone A krijgt een nieuwe naam: 4401;*

- Daarmee is de naam voor bewoners, bedrijven, bezoekers en in de parkeerapps hetzelfde;
- De zone wordt verkleind tot alleen de Rijnstraat;
- De huidige uitgegeven eerste vergunningen blijven geldig (zie punt *k* en *l*)
- Vergunninghouders uit zone 4401 (A) en 4400 (B) kunnen op alle dagen van de week parkeren op het parkeerterrein Wagenstraat. De uitbreiding op zaterdag is een proef (zie punt *m*).
- De betaald parkeertijden worden;
  - maandag t/m vrijdag 10:00 tot 12:00 uur en van 18.30 tot 22:00 uur (dit was tot 18.30 uur);
  - zaterdag 18:30 tot 22:00 uur;
- Het inrijdverbod wordt op zaterdag verlengd tot 18:30 (dit was tot 18:00 uur), hiermee zijn de betaald parkeertijden en de tijden van het inrijdverbod op elkaar afgestemd.

#### *h) Onderzoek autoluwer maken Rijnstraat*

- De Rijnstraat heeft nu een apart parkeerregime met een afsluiting gekoppeld aan venstertijden. Binnen de venstertijden is het er autovrij. In overleg met bewoners en ondernemers bespreken we de mogelijkheden: van helemaal autovrij, tot het huidige vrij parkeren in avond/nacht, of alleen met ontheffingen, of bepaalde doelgroep parkeerplaatsen (laden/lossen, gehandicaptenparkeerplaatsen). Eventuele veranderingen vinden pas plaats na gesprekken met belanghebbenden en worden aan de raad voorgelegd.

#### *i) Zonewijziging Nieuwstraat*

- Gelet op de winkelfuncties in de Nieuwstraat wordt aangesloten bij de zone 4400 (B), met een maximale parkeerduur van 180 minuten en een relatief laag parkeertarief voor bezoekers.

## Huidige zone B

### *j) Zone B krijgt een nieuwe naam: 4400;*

- Daarmee is de naam voor bewoners, bedrijven, bezoekers en in de parkeerapps hetzelfde;
- De Nieuwstraat, Westdam en de Ravelijnsingel toegevoegd aan deze zone;
- De betaald parkeertijden worden:
  - maandag t/m zaterdag 10:00 tot 22:00 uur (dit was tot 18:30 uur);
- Vergunninghouders uit zone 4400 (B) en 4401 (A) kunnen op alle dagen van de week parkeren op het parkeerterrein Wagenstraat. De uitbreiding op zaterdag is een pilot. (Zie punt m).

### *k) Behoud van vergunningsruimte;*

Er worden 100 eerste vergunningen voor bewoners en bedrijven toegestaan in zone 4400 (B) en 4401 (A) gezamenlijk. Hiermee faciliteren we een gezonde mix van parkeren voor bewoners- en bezoekers, waarbij we blijvend monitoren of deze mix nog steeds passend is.

- Er zijn momenteel 101 vergunningen voor bewoners en bedrijven uitgegeven;
- Tweede bewonersvergunningen worden niet verstrekt;
- Dit plafond is exclusief de parkeerplaatsen op de Wagenstraat en Plantsoen. Deze zijn primair bedoeld voor bezoekers;
- We geven voor bewoners en bedrijven een maximaal aantal abonnementen uit:
  - Maximaal 220 abonnementen in parkeergarage Castellum;
  - Maximaal 10 abonnementen in parkeergarage Defensie-Eiland;
- Per adres wordt het mogelijk om maximaal 1 bewoners/bedrijfsvergunning of 1 bewoners/bedrijfsabonnement aan te vragen;
- Dit in afwachting van beleid voor het verder inrichten van het autoluwe gebied én de uitkomst van het onderzoek naar een derde parkeergelegenheid.

### *l) Aanpassen uitsterfbeleid parkeervergunningen op straat;*

Het instrument uitsterfbeleid bij kentekenwissel wordt niet meer ingezet voor eerste bewonersvergunningen in zone 4400 (B) en zone 4401 (A).

- Het aantal vergunningen in de zones 4400 (B) en 4401 (A) is zonder dit instrument ook snel gedaald;
- Het aantal vergunningen is op een gezond niveau in relatie tot de beschikbare parkeercapaciteit in de zone;
- Voor tweede bewonersvergunningen blijft de uitsterfregeling bij kentekenwissel bestaan;
- Zolang er voldoende parkeerplaatsen zijn, is het instrument uitsterfbeleid bij kentekenwissel voor eerste vergunningen niet nodig. Het beleid wordt aangepast, zodat de opschorting definitief beleid wordt.

### *m) Vergunninghouders mogen parkeren op parkeerterrein Wagenstraat.*

Vergunninghouders uit zone 4400 (B) en 4401 (A) mogen definitief parkeren op het parkeerterrein Wagenstraat, behalve op zaterdag.

- Er komt daarnaast een proef, waarbij deze vergunninghouders ook op zaterdag onbeperkt op het parkeerterrein Wagenstraat mogen parkeren;
- Tijdens de proef blijven de 14 vergunninghoudersplaatsen bestaan;
- Als uit de proef blijkt dat er voldoende ruimte overblijft voor bezoekers van de binnenstad, dan wordt dit definitief. De proef duurt maximaal 12 maanden;
- Een gevolg van een positieve uitkomst van de proef zal zijn dat de veertien gereserveerde plekken voor vergunninghouders weer algemeen beschikbaar worden.

## Huidige zone B1

### *n) Zone B1 krijgt een nieuwe naam: 4404.*

- Daarmee is de naam voor bewoners, bedrijven, bezoekers en in de parkeerapps hetzelfde;
- De zone wordt verkleind tot alleen de Leidsestraatweg;



- Het project parkeerregulering schilwijken neemt deze straat mee in haar opdracht.

*o) Zonewijziging Westdam en Ravelijnsingel;*

- Beide straten worden onderdeel van zone B.

Parkeergarages

De bezoekers zijn de primaire doelgroep van de parkeergarages. Om voor bezoekers in de parkeergarages voldoende capaciteit te garanderen komt er een plafond voor het maximaal aantal abonnementen in beide garages. Voor nieuw te realiseren woningen zal niet altijd openbare parkeergelegenheid binnen het gereguleerde gebied beschikbaar zijn.

*p) Uitgifteplafond bewoners- en bedrijfsabonnementen in parkeergarage Castellum;*

- Er komt een plafond van 220 eerste bewoners- en bedrijfsabonnementen gezamenlijk.
- De abonnementen zijn beschikbaar voor bewoners en bedrijven uit zone 4400 (B) en 4401 (A) en de adressen met een specifiek parkeerrecht gekoppeld aan het huisadres;
- Op dit moment zijn er 210 abonnementen uitgegeven;

*q) Uitgifteplafond bewoners en bedrijfsabonnementen in parkeergarage Defensie-Eiland;*

- In parkeergarage Defensie-eiland komt beperkte ruimte voor bewoners en bedrijfsabonnementen.
- Er komt een plafond van 10 eerste bewoners- en bedrijfsabonnementen gezamenlijk.
- De abonnementen zijn beschikbaar voor bewoners en bedrijven uit zone 4400 (B) en 4401 (A).
- Dit maakt het aantrekkelijker voor bewoners en bedrijven aan de oostzijde van zone 4400 (B) om in de garage te parkeren.

*r) Wachtlijst voor bewoners- en bedrijfsabonnementen;*

Na het bereiken van het plafond komen bewoners die een aanvraag doen voor een abonnement desgewenst op een wachtlijst. Dit is conform de bestaande regeling voor vergunningen.

Huidige zone C

*s) Zone C vervalt en wordt onderdeel van zone D;*

- Zone C krijgt daarmee dezelfde nieuwe naam als zone D: 4403;
- Daarmee is de naam voor bewoners, bedrijven, bezoekers en in de parkeerapps hetzelfde;
- De regels voor bewoners en bedrijven veranderen niet. Er worden geen vergunningen of abonnementen verstrekt;
- Zone 4403 (C en D) is opgedeeld in deelgebieden. Deze opdeling is nodig om het maximum aantal vergunningen per deelgebied te bepalen. Per deelgebied is bepaald hoeveel vergunningen we kunnen uitgeven om de parkeerdruk te spreiden. Met een vergunning voor een van de deelgebieden mag in geheel zone 4403 (C en D) geparkeerd worden;
- De naam van de deelgebieden wordt aangepast aan de nieuwe zonenaam: Zone C wordt 4403/6;
- De bezoekersregeling van de huidige zone C gaat gelden in heel zone 4403;
- Het parkeerterrein op Defensie-Eiland (gelegen in het zuidelijk deel) blijft alleen voor bezoekers met een bezoekersregeling of parkeerders die het geldende tarief betalen;

Huidige zone D

*t) Zone D krijgt een nieuwe naam: 4403;*

- Daarmee is de naam voor bewoners, bedrijven, bezoekers en in de parkeerapps hetzelfde.
- Zone 4403 (D) is opgedeeld in deelgebieden. Deze opdeling is nodig om het maximum aantal vergunningen per deelgebied te bepalen. Per deelgebied is bepaald hoeveel vergunningen we kunnen uitgeven om de parkeerdruk te spreiden. Met een vergunning voor een van de deelgebieden mag in geheel zone 4403 geparkeerd worden. De naam van de deelgebieden wordt aangepast aan de nieuwe zonenaam;
  - Deelgebied D1 wordt deelgebied 4403/1;

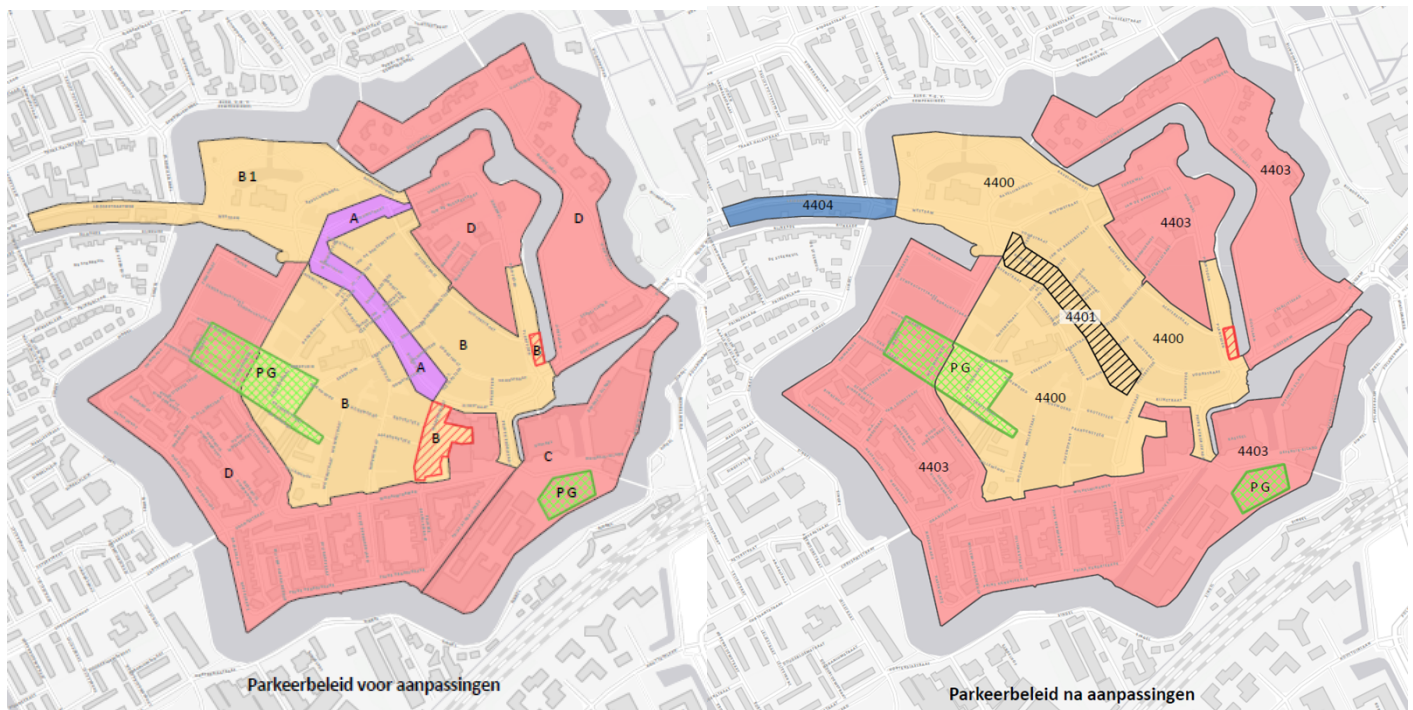
- Deelgebied D2 wordt deelgebied 4403/2;
- Deelgebied D3 wordt deelgebied 4403/3;
- Deelgebied D4 wordt deelgebied 4403/4;
- Deelgebied D5 wordt deelgebied 4403/5;
- Zone C wordt deelgebied 4403/6;
- De bezoekersregeling van de huidige zone C gaat gelden in heel zone 4403;
- Het moet voor bezoekers (in één oogopslag) duidelijk zijn dat zij goedkoper kunnen parkeren in de openbare parkeergarages dan hier op straat.

*u) Onderzoek naar stop&go;*

Er wordt onderzocht of uitbreiding van stop&go plaatsen wenselijk is. Op 3 locaties zijn deze stop&go plaatsen al gerealiseerd. Hier geldt een regime van maximaal 30 minuten parkeren met blauwe schijf.

*v) Stoppen met gedogen;*

Diverse illegale parkeersituaties zijn door de jaren heen gedoogd. Een voorbeeld hiervan is het op de stoep parkeren in de Costerusstraat. Uit de evaluatie (beschikbare parkeertellingen) blijkt dat er nu voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in de directe nabijheid om deze gedoogsituatie te stoppen. De loopafstanden zijn daarbij acceptabel. Op deze manier hebben de hulpdiensten vrije doorgang en neemt de toegankelijkheid van de trottoirs toe. We nemen op een later moment een besluit op basis waarvan hier nog maar aan één zijde van de straat (op de rijbaan) kan worden geparkeerd. Dit communiceren we tijdig met de aanwonenden.



## Argumenten

### 1.1. Evaluatie op verzoek van de raad

Het college informeert uw raad op verschillende manieren over de uitwerking van het vastgestelde beleid. Uw raad heeft voor het nieuwe parkeerbeleid vastgesteld om dit middels een evaluatie te doen.

### 1.2. Uitkomsten vooral indicatief

De uitkomsten van evaluatie hebben per doelgroep een wisselende nauwkeurigheid. Voor bewoners is deze nauwkeurigheid van voldoende grootte om uitspraken te kunnen doen voor de totale populatie.

### 2.1. Niet alle input leidt tot aanpassingen

Er zijn heel veel individuele en unieke opmerkingen verzameld bij de enquête. Dit is geaggregeerd naar hoofdlijnen. Op



die hoofdlijnen worden aanpassingen voorgesteld.

## *2.2. Uitwerking kan beter*

Voorgestelde aanpassingen dragen verder bij aan het behalen van doelen en missies van het parkeerbeleid.

## *2.3 Aanpassingen in samenhang andere processen*

Op dit moment wordt er gewerkt aan een uitvoeringsplan voor de uitbreiding van parkeerregulering in de schilwijken. Ook is er sprake van lopende projecten op het gebied van groen, onderhoud of klimaat en bijvoorbeeld de vervanging van de parkeerautomaten op straat. Het voorgestelde vervolproces moet daar zo goed mogelijk op aansluiten en in ieder geval niet haaks op staan.

---

## **Kanttekeningen, risico's en alternatieven**

### *1.1 Uitkomsten minder representatief*

Op basis van de behaalde respons moet gesteld worden dat de uitkomsten van de evaluatie voor de doelgroep ondernemers minder representatief zijn. Maar de voorgestelde aanpassingen kunnen naar verwachting wel op voldoende draagvlak vanuit de doelgroep rekenen.

### *2.1 Onbedoelde effecten*

Aanpassingen houden zoveel mogelijk rekening met in de evaluatie kenbaar gemaakte wensen van belanghebbenden. Het is mogelijk dat na een aanpassing onbedoelde effecten zichtbaar worden. Bijvoorbeeld dat in de nog niet gereguleerde schilgebieden de parkeerdruk wijzigt. Om dit risico te verkleinen of te voorkomen, worden sommige aanpassingen in samenhang met andere beleidsuitvoeringstrajecten nader uitgewerkt. Ook monitoren we de effecten van de aanpassingen.

### *2.2. Aanpassingen kosten geld*

De uitvoering van slechts een aantal maatregelen ter verbetering van het parkeerbeleid kost geld.

De meeste voeren we uit binnen de bestaande operationele werkzaamheden waarmee al in de begroting 2024 rekening wordt gehouden, zoals de vervanging van de parkeerautomaten op straat.

---

## **Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit**

De kosten voor de voorgestelde aanpassingen zijn geraamd op € 50.000.- Na uitwerking van de (bijsturing van) maatregelen worden de financiële consequenties aan de raad voorgelegd in een voorstel of via de reguliere P&C cyclus. Ook de benodigde herziening van verordeningen wordt via een raadsvoorstel voorgelegd.

---

## **Communicatie**

In aanloop naar de besluitvorming sturen we een brief aan alle bewoners en ondernemers in de binnenstad. Ook gaan we met pers in gesprek over het voorstel. Tot slot presenteren we de hoofdlijnen aan de Vestingraad. Op deze manier zijn alle direct belanghebbenden in de gelegenheid om gebruik te maken van inspraak of andere afstemming met de leden van de gemeenteraad. Na vaststelling zullen we de voorgestelde aanpassingen presenteren aan de bewoners van de binnenstad in samenwerking met het wijkplatform. Uw raad wordt voor het zomerreces door ons geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van de voorgestelde aanpassingen middels een raadsinformatiebrief.

---

## **Vervolgproces**

Diverse aanpassingen worden direct opgepakt zodat ze per 1 april 2024 operationeel zijn. In het implementatieproces betrekken we de (direct) belanghebbenden en communiceren we tijdig. De aanpassingen die vragen om nader onderzoek of uitgebreidere communicatietrajecten gaan we in de eerste helft van 2024 verder uitwerken. Ook hierbij betrekken we de (direct) belanghebbenden. En we stemmen deze af in samenhang met andere uitvoeringstrajecten zoals de uitbreiding van parkeerregulering in de schilwijken. Maar ook de lopende projecten op gebied van groen, onderhoud of klimaat en bijvoorbeeld de vervanging van de parkeerautomaten op straat.

---

## **Bevoegdheid raad**

Een aantal aanpassingen moet worden verwerkt in verordeningen of besluiten. Voor wat betreft verordeningen is dat een

bevoegdheid van uw raad. Voor wat betreft besluiten is dat een bevoegdheid van het college. Tijdens de behandeling van het raadsvoorstel 'Parkeerbeleid 2021 en verder' is echter afgesproken de raad te betrekken bij de uitkomsten van de evaluatie. Dat maakt dat de aanpassingen integraal en in samenhang aan u voorliggen.

---

## **Bijlagen**

---

- D/23/125839: bijlage evaluatie parkeerbeleid binnenstad, niet meegenomen aanpassingen
- D/23/125835: Rapportage evaluatie parkeerbeleid
- D/23/125838: Raadsbesluit evaluatie parkeerbeleid binnenstad Woerden