



**Indiener:** college van burgemeester en wethouders

**Datum:** 17 februari 2015

**Portefeuillehouder(s):** Wethouder J.I.M. Duindam

**Portefeuille(s):** Economie - Binnenstad

**Contactpersoon:** D. de Koning

**Tel.nr.:** 8329

**E-mailadres:** koning.d@woerden.nl

---

**Onderwerp:** Herinrichting Rijnstraat

---

**De raad besluit:**

1. Het college de opdracht te geven de Rijnstraat volgens het scenario Autoluw her in te richten.

---

**Inleiding:**

Binnensteden veranderen omdat het koopgedrag van consumenten om meerdere redenen verandert. Hierdoor ontstaat steeds meer behoefte aan ontmoeten, beleven en ervaren. Het huidige beeld van de Rijnstraat is kleurloos. Dit komt door de geparkeerde auto's, de smalle stoepen in het westelijk deel van de Rijnstraat waardoor ondernemers niet tot hun recht komen, gemis aan ruimte voor groen en banken waardoor gebrek aan sfeer wordt ervaren.

Zodra de auto's uit de Rijnstraat zijn kunnen ondernemers terrassen prominenter inrichten en met attractieve uitstallingen hun winkels beter zichtbaar maken. Met de ondernemers van de Rijnstraat kan gekeken worden hoe hun straat gepositioneerd kan worden als een straat waar je het Groene Hart kunt proeven (in de breedste zin van het woord). Hiermee maken we onze slogan, "Woerden, hoofdstad van het Groene Hart", nog meer waar. Bovendien heeft een aantrekkelijke Rijnstraat ook een positieve invloed op de rest van het kernwinkel gebied en kunnen we bezoekers een compacte en complete kloppende binnenstad bieden.

De historische binnenstad van Woerden heeft de afgelopen jaren een sterke ontwikkeling doorgemaakt. Enerzijds door fysieke ontwikkelingen als het project Hoochwoert, diverse bouwprojecten en de herinrichting van de Haven en anderzijds door diverse landelijke trends zoals beschreven in de nota 'De kloppende binnenstad' die in november 2014 door het college is vastgesteld.

---

**De bevoegdheid van de raad komt voort uit de volgende wet- en/of regelgeving:**

Over de functie van de Rijnstraat heeft de afgelopen 3 jaar diverse malen op verschillende manieren overleg plaatsgevonden met bewoners en ondernemers. Duidelijk is dat er geen overgrote meerderheid voor één van de scenario's bestaat.

Gegeven het zwaarwegende karakter en de mogelijke impact van een wijziging in de huidige verkeerscirculatie wordt de Raad gevraagd hierover een besluit te nemen.

## Beoogd effect:

Een toekomstbestendig kernwinkelgebied en een aantrekkelijke verblijfsomgeving, waardoor consumenten langer in de Rijnstraat willen verblijven en daardoor meer gaan besteden in de straat. Met de herinrichting van de Rijnstraat geeft het college uitvoering aan de notitie 'Kloppende Binnenstad' en volgt zij met de voorstellen het coalitieakkoord. Het is van belang de binnenstad cultureel aantrekkelijk te houden/maken en het economisch functioneren te versterken. Het uiteindelijk doel is ontmoeten, beleven en winkelen.

Een toekomstbestendig kernwinkelgebied en aantrekkelijke verblijfsomgeving.

Met de herinrichting van de Rijnstraat geeft het college uitvoering aan de notitie 'Kloppende Binnenstad' en volgt zij met de voorstellen het coalitieakkoord. Het is van belang de binnenstad cultureel aantrekkelijk te houden/maken en het economisch functioneren te versterken. Het uiteindelijk doel is ontmoeten, beleven en winkelen.

## Argumenten:

### 1. Haar voorkeur uit te spreken richting het college over de drie scenario's voor het autoverkeer in de Rijnstraat.

De Rijnstraat is een winkelgebied waar, in de huidige situatie, de auto een dominante plek inneemt. De aanwezigheid van auto's in de Rijnstraat heeft voornamelijk tot functie om dicht bij de binnenstad of bij een specifieke winkelier voor de deur te kunnen parkeren. In de Rijnstraat wordt niet door bewoners geparkeerd tijdens winkeltijden.

De Rijnstraat is ingericht met aan de gevelzijden een trottoir, daarnaast parkeervakken en in het midden een rijbaan in één richting. Voetgangers en automobilisten hebben dus een duidelijk gescheiden plek. Fietsers mogen in dezelfde rijrichting als de auto van de rijbaan gebruik maken. Uitzondering hierop is het gedeelte voor de kerk, waar fietsers in beide richtingen zijn toegestaan.

In de toekomstige verkeerssituatie is de bestrating gebaseerd op een shared space principe, hetgeen betekent dat voor de verschillende verkeersstromen niet apart een ruimte wordt ingericht. De voetgangers, de fietsers en de automobilist maken allemaal gebruik van hetzelfde vlak. Door het invoeren van shared space heeft iedereen evenveel recht op het gebruik van de beschikbare ruimte en moet men zich dus meer op elkaar aanpassen dan in de huidige situatie.

Om de boven gestelde doelen te bereiken is het noodzakelijk een keuze te maken hoe de auto al dan niet in de Rijnstraat past.

Daartoe zijn 3 scenario's uitgewerkt.

#### 1.1 Scenario Auto Rijk

In het Auto Rijk scenario blijft de verkeerssituatie op hoofdlijnen ongewijzigd t.o.v. de huidige.

##### *Voordelen van scenario Auto Rijk*

- Automobilisten kunnen de auto "voor de deur" van de winkelier parkeren;
- Het scenario komt tegemoet aan de wensen van een deel van de winkeliers;
- Er zijn geen extra investeringen nodig om auto's te weren;
- De gehandicaptenparkeerplaats in de Rijnstraat blijft behouden;
- De parkeersituatie voor bewoners en bezoekers blijft gelijk;
- De fietser wordt toegestaan in beide richtingen van de Rijnstraat gebruik te maken;
- De Rijnstraat wordt onderdeel van het kernwinkelgebied.

##### *Nadelen van scenario Auto Rijk*

- Het winkelend publiek kan niet ongestoord flaneren in de Rijnstraat;
- Het realiseren van grotere/ extra terrassen is niet mogelijk;
- Er dienen parkeervakken aangegeven te worden, waardoor alsnog een soort ruimte voor de auto gecreëerd wordt;
- Ondersteunt het gestelde doel om een verblijfsgebied te creëren onvoldoende;
- De fietser richting het westen moet zijn weg vinden in de tegenrichting van de auto.

## 1.2 Scenario Auto Luw

In het scenario *Auto Luw* wordt het de automobilist onaantrekkelijker gemaakt de Rijnstraat te gebruiken. Dit werkt wanneer de Rijnstraat wordt afgesloten middels zakpalen, zodat niet gehandhaafd hoeft te worden en er geen parkeervakken aangegeven hoeven te worden. De kosten van de zakpalen zijn geraamd op € 270.000,- en zijn niet voorzien in het projectbudget.

Onderdelen van het Auto Luw maken zijn:

- Het reguleren van het laden en lossen voor groot expeditie verkeer door middel van het instellen van venstertijden. Het voorstel is om deze venstertijden gelijk te trekken met het Kerkplein, dus van 8:00 uur – 11:00 uur;
- Het toestaan van fietsers in beide richtingen;
- Het parkeren wordt niet georganiseerd.

Door geen vakken aan te geven sorteert deze methode goed voor op een uiteindelijke overgang naar autovrij. Juridisch kan er niet worden gehandhaafd op foutparkeren, omdat parkeren op het gehele vlak is toegestaan.

Het **voordeel** van deze methode is dat het shared space principe in stand wordt gehouden. Daarnaast kan met elementen zoals bomen, fietsklemmen, bankjes, terrassen etc. het parkeren gestuurd worden. De praktijk moet echter uitwijzen of dit een positief effect bewerkstelligt. Het **nadeel** is dat iedereen overal mag parkeren op de manier zoals men wil. Hierdoor kunnen opstoppingen worden veroorzaakt, omdat hier door de politie niet op te handhaven is. Ook komt hiermee de gehandicaptenparkeerplaats in de Rijnstraat te vervallen. Daarnaast draagt het niet bij aan de leefbaarheid van de stad om overal blik toe te staan.

### *Voordelen van scenario Auto Luw*

- Automobilisten kunnen de auto "voor de deur" van de winkelier parkeren;
- Het scenario komt tegemoet aan de wensen van een deel van de winkeliers;
- Bij evenementen is de Rijnstraat zonder extra maatregelen autovrij te maken;
- Het gedeelte voor de Bonaventurakerk is eventueel weer in twee richtingen te gebruiken;
- Er zijn geen extra investeringen nodig om auto's te weren;
- Het realiseren van grotere/ extra terrassen is mogelijk;
- De parkeersituatie voor bewoners en bezoekers blijft gelijk;
- De fietser wordt toegestaan in beide richtingen van de Rijnstraat gebruik te maken;
- De Rijnstraat wordt onderdeel van het kernwinkelgebied;
- Het grote expeditie verkeer wordt toegestaan wanneer er nog weinig bezoekers zijn, dit zorgt voor minder drukte de rest van de dag;
- Door maatregelen wordt het voor de automobilist onaantrekkelijker de Rijnstraat te gebruiken, waardoor deze leefbaarder wordt.

### *Nadelen van scenario Auto Luw*

- Het winkelend publiek kan nog niet volledig ongestoord flaneren in de Rijnstraat;
- Ondersteunt gedeeltelijk het gestelde doel om een verblijfsgebied te creëren;
- De fietser richting het westen moet zijn weg vinden in de tegenrichting van de auto;
- Er dienen investeringen gedaan te worden om het verkeer toegang te verlenen. De te plaatsen automatische zakpalen inclusief aansluitingen worden geraamd op € 270.000,- en zijn niet begroot.

### 1.3 Scenario Auto Vrij

De term spreekt voor zich, in dit scenario wordt de automobilist volledig geweerd uit de Rijnstraat. Leveranciers krijgen toegang middels venstertijden, de hulpdiensten hebben te allen tijde toegang tot de Rijnstraat.

#### *Voordelen van scenario Auto Vrij*

- Het winkelend publiek kan ongestoord flaneren in de Rijnstraat;
- Het scenario komt tegemoet aan de wensen van een ander deel van de winkeliers;
- Het realiseren van grotere/ extra terrassen is mogelijk;
- De fietser wordt toegestaan in beide richtingen van de Rijnstraat gebruik te maken;
- De Rijnstraat wordt onderdeel van het kernwinkelgebied;
- Het expeditie verkeer wordt toegestaan wanneer er nog weinig bezoekers zijn, dit zorgt voor rust gedurende de rest van de dag;
- Duidelijkheid over het gebruik van de straat; altijd bestemd voor winkelend publiek en fietsers;
- Ondersteunt volledig het gestelde doel om een verblijfsgebied te creëren;
- Het investeren in zakpalen is minder complex als in de variant Auto Luw en hierdoor goedkoper.

#### *Nadelen van scenario Auto Vrij*

- Komt niet tegemoet aan de wensen van een deel van de bewoners en ondernemers;
- Automobilisten kunnen de auto niet "voor de deur" van de winkelier parkeren;
- De gehandicaptenparkeerplaats in de Rijnstraat komt te vervallen;
- De parkeersituatie voor bewoners wijzigt, waardoor bewoners soms moeten uitwijken (zie stuk 1.4 consequenties parkeren);
- Er dienen investeringen gedaan te worden om het expeditie verkeer automatisch toegang te verlenen tussen 8:00 uur en 11:00 uur. De extra te plaatsen automatische zakpalen incl. aansluitingen worden geraamd op € 140.000,- en zijn niet begroot;
- Er komen 33 algemene parkeerplaatsen te vervallen.

### 1.4 Consequenties parkeren bij Auto Vrij

#### **Huidige verkeerssituatie (parkeerbeleid) bewoners Rijnstraat.**

Het betreffende deel van de Rijnstraat telt 33 parkeerplaatsen plus 8 bijzondere parkeerplaatsen. In de Rijnstraat is betaald parkeren van kracht op maandag tot en met donderdag van 9:00 uur tot 18:30 uur en op vrijdag en zaterdag van 9:00 uur tot en met 24:00 uur met een tarief van 2 euro per uur. De maximale parkeerduur is 1 uur met als doel zoveel mogelijk mensen in de gelegenheid te stellen om voor korte bezoeken van de parkeerruimte in de Rijnstraat gebruik te maken. Om deze ruimte zoveel mogelijk voor bezoekers beschikbaar te houden, wordt voor de parkeergelegenheid in de Rijnstraat geen vergunningen verstrekt. Vergunninghouders zijn namelijk langparkeerders die de gehele dag parkeerplaatsen bezet kunnen houden.

Bewoners van de Rijnstraat die beschikken over een parkeervergunning en kunnen in de directe omgeving van de Rijnstraat parkeren.

Er zijn op dit moment 29 vergunningen verstrekt aan bewoners van de Rijnstraat en aangrenzende stegen. Dit betreft een gebied met 203 adressen. Bewoners met een vergunning kunnen de gehele week in de binnenstad parkeren met uitzondering van de Rijnstraat. Het is onbekend hoe het is gesteld met het autobezit in de Rijnstraat en wat dus de impact van een eventuele afsluiting zal zijn.

Bewoners zonder vergunning kunnen in de hele binnenstad (inclusief de Rijnstraat) gratis parkeren op maandag tot en met donderdag van 18:30 uur tot de volgende dag 9:00 uur, op zaterdag tussen 0:00 uur en 9:00 uur en op zondag de gehele dag. Voor de overige momenten moet deze groep bewoners dan iets anders hebben geregeld vanwege de maximale parkeerduur van 1 uur dan wel 4 uur.

### **Wijziging voor bewoners**

In de autorijke en autoluwe variant wijzigt er voor bewoners weinig. In de autovrije variant vindt er wel een wijziging plaats, namelijk dat de in de huidige situatie aanwezige parkeervakken komen te vervallen. Bewoners zonder vergunning kunnen van maandag tot en met donderdag van 18:30 uur – 9:00 uur de volgende dag geen gebruik meer maken van deze ruimte en moeten dus uitwijken naar elders. Echter blijft het feit dat ze op vrijdag en zaterdag in de huidige situatie ook al een andere oplossing moesten zoeken dan het parkeren in de Rijnstraat. Bewoners met vergunning kunnen in de gehele binnenstad met uitzondering van de Rijnstraat nog steeds parkeren.

#### **1.5 Voorkeur van het college**

Om te komen tot een voorstel voor het gebruik van de Rijnstraat zijn twee factoren van belang. De eerste is de beleving van de binnenstad voor de consument waar we ons op richten. Deze heeft steeds meer behoefte aan ontmoeten, beleven en ervaren. Dit is vervat in de eerder door het college aangenomen nota 'De Kloppende Binnenstad'. De tweede factor is het verkeer in en door de Rijnstraat. Hiervoor is in deze nota een drietal scenario's geschetst.

Het bij elkaar brengen van beide factoren leidt tot de voorkeur van het college om de Rijnstraat autoluw in te richten om eventueel op een later moment te kunnen overwegen de Rijnstraat autovrij maken.

Autoluw inrichten betekent het ontmoedigen van het autoverkeer in de Rijnstraat door de inrichting zodanig te maken dat de automobilist het gevoel heeft daar niet op zijn plek te zijn. De Rijnstraat wordt als shared space ingericht, zonder de markering van parkeervakken. Door de positie van het straatmeubilair bewust te kiezen, levert dit voor de automobilist een beeld op waar hij/zij wel en niet kan parkeren.

---

### **Kanttekeningen:**

#### **1. Een besluit uit te spreken over het te kiezen verkeersscenario's van het autoverkeer in de Rijnstraat.**

*De nadelen van de drie scenario's zijn voor de leesbaarheid vermeld bij de paragraaf 'Argumenten'.*

Om de leesbaarheid te vergroten zijn de voor- en nadelen per scenario onder elkaar gezet. Deze worden onder deze paragraaf niet herhaald.

---

### **Financiën:**

De planvoorbereidingskosten en de kosten voor de herinrichting van de Rijnstraat worden volledig gedekt uit bestaande financiële middelen voor het beheer van de Openbare Ruimte. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd vanuit de posten riolering, openbare verlichting en straatmeubilair.

Ten aanzien van het toegang verlenen van het verkeer in de scenario's autoluw en autovrij dienen er investeringen gedaan te worden. De te plaatsen automatische zakpalen inclusief aansluitingen worden respectievelijk geraamd op € 270.000,- en € 140.000,- en zijn niet begroot.

---

### **Uitvoering:**

Met het nu nemen van het besluit over de voorkeursscenario ontstaat de mogelijkheid deze nader uit te werken binnen bestaande contracten. De uitvoering is erop gericht om de maanden juli en augustus 2015 te benutten om de herinrichting te realiseren.

---

### **Communicatie:**

De communicatie rondom de besluiten van de Rijnstraat wordt zorgvuldig aangepakt. We organiseren daarom een informatiebijeenkomst voor zowel bewoners, ondernemers als andere

belangstellenden. Tijdens deze bijeenkomst lichten we het opgestelde ontwerp toe, alsmede de mogelijke scenario's, het te volgen proces en de gevolgen hiervan voor de bewoners en ondernemers.

---

**Samenhang met eerdere besluitvorming:**

De herinrichting van de Rijnstraat is onderdeel van het 'Werkplan Openbare Ruimte 2014-2017'. De afsluiting voor autoverkeer is conform de notitie 'De Kloppende Binnenstad' uit 2014.

---

**Bijlagen:**

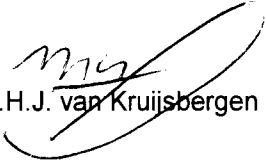
n.v.t.


---

De indiener: college van burgemeester en wethouders

De secretaris

De burgemeester

  
drs. M.H.J. van Kruijsbergen

  
V.J.H. Melkenboer