

Voorzitter, geachte leden van de raad,

Voor u ligt een, in basis, goede strategienota. Een product van het College, gebaseerd op de input die een werkgroep van ruim 20 betrokken Woerdenaren en evenzoveel achterbannen hebben aangeleverd.

Door de vele gezichtspunten en de vele verschillende belangen die uitgediscussieerd zijn, is het een evenwichtig document geworden, met respect voor alle gebruikers van de openbare ruimte in de stad Woerden, haar wijken en haar dorpskernen.

Het is mooi te zien dat het College niet alleen veel adviezen direct heeft overgenomen, maar ook de zakelijke manier van denken, heeft geadopteerd.

De te verwachten en gewenste situatie van Woerden 2030 in kaart brengen, en dan terugrekenen wat we in de komende jaren moeten gaan organiseren.

En in welke, logische, volgorde. We werken van Groot naar klein, pakken de quick-wins meteen op en maken werk in werk.

Een weg die we nu aanpakken bereiden we alvast voor op het nieuwe fietspad dat de route zal gaan doorkruisen.

Binnen de grenzen van de kernen en de stad Woerden krijgen de fietser en de voetganger de voorkeur. Autoverkeer wat niet wat niet in Woerden moet zijn, leiden we om de stad heen, maar we blijven goed bereikbaar voor de bezoekers aan onze stad en winkelcentra, ook voor diegene die met de auto komt.

Op drie punten wijken de standpunten van de werkgroep en het College af, deze licht ik graag toe.

- 1) Het College gaat, naar onze mening, in de strategie te veel uit van de minimale wettelijke verplichtingen qua metingen van geluids- en luchtkwaliteit. Normen en definities die vaak berekend worden op basis van theoretische modellen. Deze modellen houden echter geen, of onvoldoende rekening met lokale situaties zoals verouderde gebouwen, geluid IN de gebouwen, zaken als het geluidniveau op een 2<sup>e</sup> of 3<sup>e</sup>

verdieping van een appartementencomplex of het opstapelen van verschillende geluids- of vervuilingsbronnen. Naar de mening van de werkgroep zou de gemeente veel meer de theoretische uitkomsten moeten verifiëren middels echte metingen, om de modellen te kalibreren.

- 2) Woerden West: de werkgroep wil graag dat er een 3<sup>e</sup> scenario wordt doorgerekend naast de 2 door het College benoemde brugvarianten.

Een belangrijke toets voor **alle varianten** is wat ons betreft de **duurzaamheid van de oplossing**. Niet de vraag: wat doet een dergelijke ingreep vandaag voor Woerden, maar wat doet deze investering op de langere termijn. Hoe verhoud een dergelijke ingreep zich tot de verkeerssituatie in 2030?

In de strategie werken we van Groot naar klein, en vanaf 2030 terug naar nu. Dat zien we niet terug in de huidige onderzoeks-opdracht naar de brug. Datzelfde geldt ook voor actuele ontwikkelingen in Woerden Oost? Zijn de extra bewoners en de daarmee te verwachten verkeersbewegingen op het oude Mona-terrein, het Den Oudsten terrein, Snellerpoort, Middeland en het verkeer van en naar de nieuw aan te leggen industrieterreinen al doorgerekend?? Is de infrastructuur van Woerden voldoende toegerust om deze extra gebruikers te kunnen faciliteren? Het omleggen van de Steinhagenseweg geeft geen enkele verlichting op de verkeersdruk in Woerden Oost, hoe gaan de bewoners van deze nieuwe wijken straks naar hun werk? Hiervoor is de verkeersvisie toch juist bedoeld? Of geldt dat alleen als de cijfers gunstig uitpakken?

- 3) Parkeernorm. Het college neemt onze adviezen m.b.t. het verhogen van de parkeernorm niet over. Sterker, het College sorteert voor op het verlagen van de parkeernorm voor het ontwikkelingsgebied rondom het station. Nieuwe vervoersoplossingen, hoger gebruik van OV en ander **wensdenken** ligt hieraan ten grondslag. Wettelijk heeft de gemeente geen enkel instrument om autobezit of gebruik in te perken. Naar de mening van de werkgroep is het parkeren in veel bestaande wijken nu al een groot probleem. Waarbij in bijvoorbeeld de bomen- en bloemenbuurt het foutparkeren reeds wordt gedoogd en gevaarlijke

situaties aan de orde van de dag zijn. Als bewoner van de Rozenstraat was ik er ooit getuige van dat de brandweer 5 auto's moest beschadigen om bij een brandend huis in de buurt te kunnen komen. Een doorsnee verjaardag in mijn huidige wijk Snel en Polanen leidt voor de rest van de buurt tot een verplichte avondwandeling.

U kunt nu kiezen om de problemen aan de toekomstige bewoners en huidige omwonenden te laten, òf om de ontwikkelaars en stedenbouwkundigen nu hun hoofd te laten breken op mooie en duurzame inpassing van het parkeren in de eigen wijken. Het aantal auto's in Nederland was, ondanks alle veranderingen, nog NOOIT zo hoog als nu, en het CBS verwacht hier de komende jaren geen verandering. En waarom zal dat in Woerden anders zijn dan in de rest van NL?

Hetzelfde geldt voor het parkeren in het centrum en bij de winkelcentra. Natuurlijk stimuleren we de fietsers en wandelaars. We kunnen het ons echter niet veroorloven de auto uit het centrum en de winkelcentra uit te bannen. De bezoekers voor een snelle boodschap, zijn voor de winkeliers en middenstand van levensbelang. Woerden is niet vergelijkbaar met A'dam of Utrecht!!

Voorzitter, dames en heren, ik ga afsluiten.

Voor u ligt een hele mooie kans. Om, op rationele gronden, lange termijn beleid te maken. De visie omarmde u unaniem, nu moet er geleverd worden. Woerden groeit en bloeit en heeft nog grotere ambities. Bij die ontwikkeling hoort een infrastructuur die meegroeit, en die na decennia van verwaarlozing een upgrade krijgt, die past bij het Woerden van 2030. Als werkgroep hebben we de balans gezocht. Een balans tussen veilig, leefbaar en bereikbaar. We hopen dat U en het College niet gaan shoppen.

Niet shoppen in de visie- en strategie-elementen, maar juist de balans blijven bewaken.

OKW, POVW, en alle andere platforms die bij dit proces betrokken waren, zullen dit in ieder geval wel doen!

---

---

Nabrand1: in het debat is er door meerdere partijen gesproken over de parkeernorm. Graag wijs ik u op de bijlage, een artikel van CBS dat aangeeft dat ondanks nieuwe vormen van mobiliteit en vooral van het eigendom er van, het wagenpark blijft groeien!! Zelf als het gebruik (aantal kilometers per persoon) af neemt vinden mensen het heel belangrijk om hun eigen auto voor de deur te hebben.

<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/14/aantal-wegvoertuigen-blijft-stijgen>

Nabrand2: in het zelfde debat zijn de kosten van een evt. randweg ter sprake gekomen. Hier werd ouderwets ingezet in een (wat mij betreft) hele flauwe vergelijking welke andere zaken er dan moeten worden geschrappt uit de begroting. Door een lange termijn Visie en strategie te hebben, kan je de doelen behalen tegen lagere kosten en kan je zelf vooraf begroten welke kosten wanneer op de tijdslijn passen, in plaats van continue geconfronteerd moeten met dure nood- en spoedoplossingen. De kosten van het meegroeien van de infrastructuur hoort 1 op 1 gekoppeld te worden aan de groei ambities van Woerden. De ontwikkelaars zouden naar onze mening dan ook mee moeten betalen aan de infrastructuur, c.q. deze dient te worden opgenomen in de businesscase van de gemeente. Het zou mooi zijn als de Raad mee zou willen denken in het toekomstbeeld van Woerden. Wat heeft de stad nodig, welke infrastructuur hebben we daarbij nodig, en daarna de discussie hoe gaan we dat mogelijk maken. OKW/POVW denkt graag met u mee in dit creatieve proces.