Beantwoording technische vragen
20R.00168

Datum :	20 februari 2020
Portefeuillehouder :	Wethouder Noorthoek
Contactpersoon:	M. Bouwman
Fractie(s) :	Lijst van der Does

Onderwerp: Beantwoording technische vragen over raadsvoorstel Vaststellen kaders en participatieproces parkeerbeleid

---

Beantwoording van de vragen:

1. In de stukken wordt gesproken over de Vestingraad voor de binnenstad. Wat is de status van deze Vestingraad en welke disciplines zijn hierin vertegenwoordigd.?
   De Vestingraad is een belangrijk advies- en overlegorgaan van de binnenstad voor de gemeente. In de Vestingraad zijn de 10 belangrijkste stakeholders verenigd o.a. : retail via BIZ vereniging Stadshart, horeca, vastgoed, cultuur, erfgoed en bewoners via onlangs nieuw opgerichte bewonersplatform binnenstad.

2. Onder gevraagd besluit punt 3. Graag een omschrijving wat er verstaan wordt onder een autoluw kerngebied.
   Autoluw houdt in onze definitie in dat, in ieder geval tijdens de winkeltijden, de straten binnen het kerngebied alleen beschikbaar zijn voor laden en lossen (met venstertijden) en voor specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld voor gehandicapten. Dit moet echter wel gefaseerd worden uitgevoerd.

   Op termijn zou het autoluw maken van het kerngebied ertoe kunnen leiden dat er parkeerplaatsen op straat verdwijnen. We stellen voor om dat alleen te doen wanneer het beleid succesvol is gebleken en deze plekken niet meer nodig zijn om de parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Dit vergt echter wel nadere afspraken over het opvangen van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad. Voorgesteld wordt dat bij nieuwe ontwikkelingen geen extra parkeerplaatsen in de binnenstad worden bijgebouwd. Het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad moet dus in het uiterste geval gelijk blijven aan wat het nu is. Wel kan er een wisselwerking ontstaan tussen het verwijderen van parkeerplaatsen op de ene locatie en het bijbouwen van parkeerplaatsen op een andere locatie, om zo de parkeerdruk beter te verdelen. De details en de verdere invulling van het begrip 'autoluw' wordt met het review panel uitgewerkt.

   In onderstaand kaartje is het autoluwe gebied aangegeven. In de blauwe gebieden wordt voorgesteld om uitsluitend kort parkeren toe te staan.

3. onder gevraagd besluit punt 3 Graag een omschrijving wat er verstaan wordt onder het middel “parkeerregulering”?
   We hebben bewust het begrip parkeerregulering genoemd om niet al voor te sorteren op specifieke maatregelen. In onze definitie kan dit een parkeerverbodszone, een blauwe zone, betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren of een combinatie van betaald- en vergunninghoudersparkeren zijn.

4. Aan welke mogelijkheden wordt gedacht voor een parkeervoorziening net buiten de stad?
   Een locatie buiten de stad is pas aan de orde op het moment dat de parkeergarages vol dreigen te raken. Wel moeten we hier op tijd over nadenken, omdat deze processen lang duren. Welke locaties in aanmerking komen voor een parkeervoorziening op afstand moet vervolgonderzoek uitwijzen. Gezien de schaarste aan parkeerplaatsen aan de oostzijde van de binnenstad, zal dit onderzoek zich met name richten op de (zuid) oostzijde van de binnenstad.

5. Bij de participatie in de zogenaamde schilwijken komt het Wijkplatform niet in beeld. Dit is bij uitstek een platform dat kennis heeft van de wijk en bij de participatie betrokken moet worden. Ik lees niet dat dit de bedoeling is.
   In het stuk wordt gesproken over ‘vertegenwoordigers van de verschillende schilwijken’. In de wijken waar een platform actief is, zou het erg logisch zijn als dit een vertegenwoordiger uit het wijkplatform is, omdat die zich al verenigd hebben en inderdaad ervaring hebben met wat er speelt. Echter heeft niet iedere wijk platform, waardoor we dit iets ruimer geformuleerd hebben.

6. De essentie van de nota is de schaarse parkeerruimte eerlijk verdelen. Wat is dan de noodzaak om naar een locatie buiten het centrum te kijken?
   Die noodzaak is er op dit moment nog niet. Echter kan, afhankelijk van de keuzes die we in het parkeerbeleid maken, deze urgentie wel sneller optreden. De keuze om een autoluwe binnenstad te hebben en de keuze om de woonwijken uitsluitend voor bewoners en hun bezoek aan te wijzen, legt namelijk een grotere druk op de parkeergarages. Daarnaast groeit Woerden nog steeds en wordt als gevolg daarvan ook de druk op de binnenstad groter. Dit kan er uiteindelijk in resulteren dat de urgentie in de toekomst wel optreed.

7. Er wordt voor de binnenstad gestart met een informatieavond waarvoor de iedereen uit de binnenstad wordt uitgenodigd. Wordt onder iedereen verstaan ook alle middenstanders die daar een bedrijf hebben of horeca gelegenheid etc.
   Ja

   En waarom alleen bewoners uit de binnenstad. De binnenstad is toch het centrum voor heel Woerden en de kernen. Iedere Woerdenaar heeft toch veel te maken met de binnenstad om te winkelen, als weggebruiker of wat anders. Kortom waarom niet een breder publiek erbij betrekken.
   Iedere gebruiker van de binnenstad of geïnteresseerde is welkom om deze informatie-avond bij te wonen. Er zal hiervoor een algemene oproep in de krant worden geplaatst. Degenen met een adres in de binnenstad ontvangen hier een specifieke uitnodiging voor.

Bijlagen: