

Geachte Raadsleden,

Woerden, 23-11-2021

Het interpellatiedebat d.d.14-10-2021 m.b.t. het parkeerbeleid heb ik nog eens bekeken en de volgende uitspraak van de fractievoorzitter van het CDA, Job van Meijeren viel me op, hij zei namelijk letterlijk:

“Voorzitter we hebben 2 dingen vastgesteld, we hebben vastgesteld dat bezoekers zoveel mogelijk gebruik moeten maken van de parkeergarages, daar ben ik het helemaal mee eens. We hebben ook vastgesteld dat er heel erg veel ruimte is in de parkeergarage, volgens mij stond die onder het oude beleid nooit meer dan 30% vol, zo gemiddeld, Dus daar was heel erg veel plek, zoveel plek zelfs dat we een tweede ambitie die we met elkaar hadden om het kern/winkelgebied autoluwer te maken om die in gaan vullen door te zeggen tegen de mensen die daar woonden, WILLEN jullie kijken naar een vergunning in de parkeergarage. Dat is de ESSENTIE geweest van het beleid.”

De aap kwam uit de mouw....

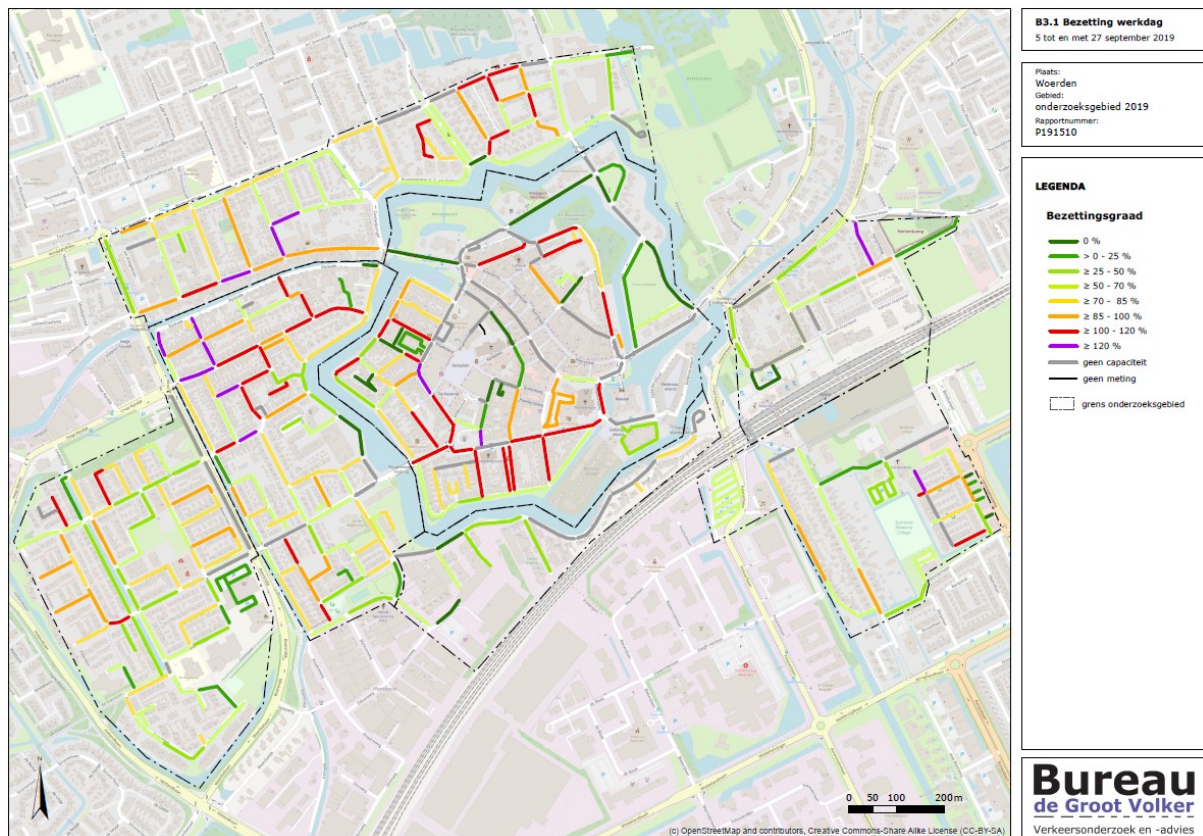
Door 5 vergunning zones te creëren (woonstraten en autoluw), parkeerplekken te verminderen/te verbieden voor A-B vergunninghouders (Wagenstraat/Plantsoen) in de A en B-zone, is “BEWUST” een schaarste gecreëerd, zodat de A-B-zone vergunninghouders maar drie opties hadden;

- 1-Auto verkopen;
- 2-Buiten de singels parkeren;
- 3-Een vergunning in de parkeergarage kopen.

In de Parkeervisie of de Kadernota Parkeerbeleid staat dit nergens beschreven en wij hebben deze vraag: “WILLEN” jullie kijken naar een vergunning in de parkeergarage” als bewoners dan ook NOOIT gesteld gekregen van de Gemeente. En dit was dus de ESSENTIE van het beleid!

In de parkeernota wordt voor het eerst gesproken over restcapaciteit voor bewoners in de parkeergarage en is dus toen pas toegevoegd.

De parkeergarage was dus het grote probleem. En dat was af te leiden uit het kaartje in de Kadernota Parkeerbeleid op blz. 8. De parkeergarage kleurde altijd groen. De kleur groen was het grote probleem, immers groen betekent geen inkomsten en niet de andere gekleurde straten, deze waren hooguit knelpunten.



Hieronder een deel van het raadsbesluit:

In het RAADSBESLUIT 20R.00056

Onderwerp: Kaders en participatieproces parkeerbeleid d.d. 4 februari 2020 van: - burgemeester en wethouders

Stem in met de visie:

- De schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk verdelen;

Kunt u mij vertellen wat er zo eerlijk is aan dit parkeerbeleid?

De verschillen tussen A B en D vergunninghouders:

D-vergunning;

- recht op meerdere parkeervergunningen;
- recht om op een wachtlijst geplaatst te worden indien parkeerplafond is bereikt;
- prijs parkeervergunning € 192,00;
- recht op bezoekersregeling in D-zone, waar veel ruimte is.

A-B-vergunning:

- recht op 1 parkeervergunning in de parkeergarage en niet meer op de straat per 1-9-2022;
- indien nu tweede parkeervergunning; Uitsterfregeling van toepassing, dus geen tweede parkeervergunning meer mogelijk bij wisseling kenteken.
- GEEN recht om op een wachtlijst geplaatst te worden indien parkeerplafond is bereikt;
- prijs parkeervergunning € 192,00;

- recht op bezoekersregeling in A-B zone, maar waar nu veel plekken verboden gebied zijn geworden (Wagenstraat/Plantsoen) of waar dat nog gaat gebeuren (Molenstraat, Havenstraat, Achterstraat, Groenendaal) De hele D-zone is nu al verboden gebied.

Op de vraag betreffende de extra parkeerplekken op de Ravelijnsingel zegt de fractievoorzitter van het CDA dhr. Job van Meijeren ook dat hij altijd geïnteresseerd is in creatieve ideeën van inwoners en staat daar van harte voor open.

Waarom is dan niets gebeurd met het plan van bewoner H. de Jong die een tekening heeft gemaakt voor meer parkeerplekken op de Ravelijnsingel?

Op woensdag 3 november 2021 heb ik met een bewoner uit de Molenstraat dhr. Bierens, de Wethouder Noorthoek en de omgevingsmanager dhr. Dijk gesproken over diverse problemen uit dit parkeerbeleid.

Bijzonder opvallend vond ik het om te horen dat de Wethouder ontkende dat de (lege) parkeergarage het probleem is geweest.

Dit terwijl de fractievoorzitter van het CDA, dhr. van Meijeren, zegt dat dit de essentie van het beleid is geweest.

De motie die nu uitgewerkt is betreft veelal tijdelijke maatregelen:

Zone A-B:

-In zone B komen 39 (tijdelijke) parkeerplaatsen bij;

-De uitsterfregeling gaat nu in op 1-9-2022;

-1^{ste} bewonersvergunning mogen 3 maanden op proef de garage in;

-2^{de} bewonersvergunning mogelijk totdat het opgezegd wordt of, hierna geen 2^{de} vergunning meer mogelijk.

Zone D:

Dagkaart 20,- wordt € 5,00 per met max € 20,00 voor hele dag;

1^{ste} uur gratis in parkeergarage van 15-11-21 tot 31-1-2021.

Waarom zijn een aantal maatregelen vanuit de motie nu opeens tijdelijk van aard of wordt de termijn verschoven? Er is nooit gesproken over tijdelijke maatregelen. Daar heeft u toch niet voor gekozen?

Ander punt; Om meer plekken te krijgen dan de nu blijkt 14 tijdelijke plekken die zijn toegewezen op de Wagenstraat heeft de omgevingsmanager van de gemeente Woerden een bewoner geadviseerd om dit te regelen/bespreken met Stadshart.

Dit is bijzonder vreemd aangezien de Gemeente eigenaar is van de Wagenstraat en niet Stadshart. Of zijn er misschien afspraken gemaakt met Stadshart door de Gemeente? Bijzonder twijfelachtig is dit alles wel.

Aan de Parkeervisie hebben binnenstadbewoners niet kunnen participeren.

Toen de BBW (Binnenstad Bewoners Woerden) opgeheven werd, is later de PBW (Platform Binnenstad Woerden) ontstaan.

In die tussentijdse periode heeft de Vestingraad de visie i.s.m. de Gemeente bepaald. Waaronder ook het eerdergenoemde “autovrije” binnenstad, dat later omgedoopt werd tot autoluwe binnenstad.

Toen de adviescommissie werd ingesteld was autoluw al een uitgangspunt waaraan niet viel te tornen. En zo werd autoluw door de strot van de binnenstadbewoners geduwd, zonder enige inspraak.

De Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur zijn hier met voeten getreden o.a. Zorgvuldigheidsbeginsel, Gelijkheidsbeginsel, Vertrouwensbeginsel.

Er is gesuggereerd/gezegd door de gemeente dat de Wagenstraat niet aangepakt zou worden of dat hierover er geen afspraken waren.
Wat schetst onze verbazing in de zojuist verschenen flyer: “Woerden vitale binnenstad 2030” staat:

“Wagenstraat opnieuw ontwikkelen met de focus op dagelijks winkelen én cultuur. Maar ook de Rijnstraatzijde krijgt bebouwing.”

Vind u het nog steeds zo'n goed en eerlijk beleid?

Onze bewoners oplossing voor A, B en D vergunninghouders:

- 1 parkeerzone;
- bewoners/bezoekers overal parkeren in de garage of op de straat;
- per vergunning kosten per jaar € 192,00;
- maximaal 2 vergunningen per huishouden;
- wanneer parkeerplafond is bereikt dan iedereen gelijke rechten voor een wachtlijst;
- 1^{ste} uur gratis in de parkeergarage voor bezoekers;
- POET regeling (parkeren op eigen terrein). Bij 1 auto op eigen terrein, de tweede auto belasten als zijnde 1^{ste} auto voor € 192,00;
- wat betreft de C-zone (defensie eiland) zou een ander beleid ingevuld kunnen worden aangezien dit een nieuwe groep bewoners is in de binnenstad en daar andere afspraken mee zijn gemaakt;
- 1 tijdszone betaald parkeren van 10.00 uur tot 18.30 uur van maandag t/m zaterdag; (hierdoor een kostenbesparing van 3,5 uur per dag i.v.m. handhaving tot 18.30 uur i.p.v. tot 22.00 uur)

De uitkomst is dan een eerlijk, duidelijk en flexibel beleid en zijn we af van al die lelijke en onduidelijke verkeersborden in de stad. Het vertrouwen in de Gemeente zal worden hersteld en de bewoners en bezoekers zullen zich weer welkom voelen.

Met vriendelijke groeten,

Namens 62 bewoners van de Molenstraat en Willemschhof en veel andere A-B binnenstadbewoners.

[naam] (06-[nummer])

[naam]