



Indiener: College van burgemeester en wethouders

Datum: 4 februari 2020

Portefeuillehouder(s): Wethouder Noorthoek

Portefeuille(s): Parkeren

Contactpersoon: M. Bouwman

Tel.nr.: 8350

E-mailadres: bouwman.m@woerden.nl

Onderwerp:

Vaststellen kaders en participatieproces parkeerbeleid

Samenvatting:

Met dit voorstel wordt beoogd de hoofdlijnen, kaders en het te volgen participatieproces van het parkeerbeleid vast te leggen. Hiermee scheidt de raad de voorwaarden om met de samenleving verdere invulling te geven aan het parkeerbeleid. Een belangrijke keuze is om de parkeergarages primair beschikbaar te stellen voor bezoekers van de stad, om het kerngebied in de binnenstad autoluw te maken, om parkeerregulering als middel in te zetten in wijken waar de parkeerdruk te hoog is en om in te zetten op deelmobiliteit als aantrekkelijk alternatief voor auto's die weinig gebruikt worden. Gevraagd wordt in te stemmen met het kader 'Parkeervisie' waarbinnen de participatie mag plaatsvinden.

Gevraagd besluit:

1. Stem in met de missie:
Het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad en de afzonderlijke kernen. Voor de verschillende doelgroepen betekent dit:
 - Een goede leefkwaliteit voor de inwoners;
 - Gastvrijheid voor bezoekers;
 - Economische vitaliteit van de detailhandel en horeca;
 - Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.
2. Stem in met de visie:
 - De schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk verdelen;
 - Het parkeren voor bezoekers en bewoners waar mogelijk faciliteren;
 - Een parkeerdruk van hoger dan 85% zien te voorkomen;
 - Betaalbare parkeeroplossingen, zowel voor de gemeente als voor de gebruiker;
 - Inzetten op duurzame vormen van mobiliteit (waaronder fiets en deelmobiliteit);
 - Het parkeerbeleid flexibel inrichten om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen.
3. Stem in met de volgende uitgangspunten/ kaders voor het parkeerbeleid:
 - Het gebied binnen de centrumring aan te wijzen als autoluw 'kerngebied';
 - De parkeergarages primair beschikbaar te stellen voor bezoekers van winkels en horeca;
 - Woonstraten uitsluitend beschikbaar te stellen aan bewoners en haar bezoek;
 - Het middel 'parkeerregulering' in te kunnen zetten op locaties waar de parkeerdruk hoog is;
 - Het inrichten van mobiliteitshubs en goede fietsparkeervoorzieningen mogelijk te maken;
 - Op te treden als gebiedsregisseur mobiliteit;
 - Zoeken naar mogelijkheden voor een parkeervoorziening net buiten de binnenstad.

4. Stem in met de wijze van participatie:
- Voor de binnenstad:
 - o Een algemene informatieavond te organiseren om problemen op te halen;
 - o Een review panel te formeren met stakeholders (maximaal 16 personen);
 - o In drie tot vier avonden deze groep een advies uit te laten brengen aan het college over het parkeerbeleid in de binnenstad.
 - Voor de schilwijken:
 - o Met enkele bewoners per (geselecteerde) wijk een klankbordgroep te formeren van ongeveer 16 personen;
 - o Samen met deze groep in twee (indien nodig drie) sessies het voorgestelde participatietraject en de uitgangspunten aanscherpen;
 - o Advies uit te brengen aan het college over de wijze van participatie in schilwijken.
-

Inleiding

In het coalitie-akkoord is aangegeven dat in 2019 wordt gestart met het opstellen van een nieuw parkeerbeleid. Dit is in de programmabegroting 2019 bekrachtigd. Er is dringend behoefte aan een nieuw parkeerbeleid, aangezien het huidige parkeerbeleid zich voornamelijk richt op de binnenstad, geen duidelijk kader heeft en niet meer actueel is. Ook heeft het parkeerbeleid geen directe relatie met de nota parkeernormen, het beleidskader binnenstad of de (Strategienota) Verkeersvisie 2030.

Waarom wordt dit voorstel nu voorgelegd?

Na de zomer 2019 is het college gestart met het proces tot het opstellen van het parkeerbeleid. Half November heeft u al een RIB ontvangen ([19R.00820](#)) waar de te doorlopen fases in beschreven staan. Inmiddels hebben we fase 1 (inventarisatie relevante ontwikkelingen), fase 2 (Opstellen missie en visie) en fase 3 (opstellen participatieplan) afgerond. Door op dit moment de missie, visie, kaders (vanuit de missie/visie) en het participatieplan ter besluitvorming voor te leggen, stellen we uw raad in de gelegenheid in een vroegtijdig stadium te besluiten over de hoofdzaken en richting van het parkeerbeleid.

Participatieproces

Hoe is dit voorstel tot stand gekomen

In eerste instantie is er een inventarisatie geweest van al het vigerende beleid dat relevant is of raakvlakken heeft met het parkeerbeleid en ingediende moties rondom dit onderwerp. Denk hierbij o.a. aan het Beleidskader binnenstad en de (Strategienota) Verkeersvisie 2030, maar bijvoorbeeld ook de motie 'Grip op gebiedsontwikkeling Snellerpoort'. Vervolgens zijn er interviews gehouden met een aantal interne en externe sleutelfiguren/ stakeholders in de stad op het gebied van parkeren. Zo hebben we gesproken met de Vestingraad en de voorzitter van het stadshart, maar intern ook met diverse ambtenaren die met dit onderwerp te maken hebben, zoals een stedenbouwkundige, planoloog, wijkambtenaar, BOA's, etc. Hiermee hebben we een goed beeld gekregen van wat er speelt en waar men in de praktijk tegenaan loopt. Vervolgens hebben we een gezamenlijke sessie gehad om te bespreken hoe we de ambities vertalen naar een visie.

Naast dit proces is ook een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum en de wijken rond het centrum en rondom het station. Onderzocht is wat de verhouding is tussen het aantal parkeerplaatsen en de bezetting (=parkeerdruk), hoe lang mensen gemiddeld geparkeerd staan, met welk doel mensen geparkeerd staan (bewoner, werker, bezoeker) en waar de mensen vandaan komen. Deze informatie is erg nuttig om te weten aan welke knoppen we straks kunnen gaan draaien.

Bovenstaande informatie, aangevuld met onze eigen kennis (zowel van de gemeente als van bureau Empaction) van parkeren, heeft geleid tot de missie, visie en kaders welke nu voorliggen.

Het participatietrajectplan is opgesteld op basis van de ervaringen met participatie in Woerden en bij andere gemeenten, de complexiteit van het vraagstuk en het feit dat alle keuzes met elkaar samenhangen. Het participatieplan is dus intern opgesteld.

Wat willen we bereiken?

Dat de raad in de gelegenheid is om in een vroegtijdig stadium kaders mee te geven voor het verder uitwerken van het parkeerbeleid. Hierdoor wordt voorkomen dat in de uitwerking keuzes worden gemaakt die niet in lijn zijn met de ambities van de raad.

Met het vaststellen van het participatieplan willen we bereiken dat we voor de participanten een duidelijke afbakening van het speelveld kunnen geven waarbinnen ze mogen participeren. Daarnaast is ook de rol van de participatie vooraf helder, waardoor vanaf het eerste moment duidelijk is wat er met hun inbreng gebeurt.

Wat gaan we daarvoor doen?

We hebben de kaders en het participatieplan opgesteld op basis van de missie en visie. Wanneer deze worden vastgesteld door de raad kunnen we deze in samenwerking met de participatie gaan uitwerken volgens het participatieplan.

Argumenten

1. De missie vast te stellen, omdat:

Parkeren is nooit een doel op zich, maar een noodzakelijke handeling om per auto bij een bestemming te komen. Die bestemming is niet altijd hetzelfde. Vaak is het de eigen woning, maar het kan ook het werk zijn, de winkels, de sportschool of een bezoekje aan vrienden. Verschillende parkeerdoelen leiden tot verschillende oplossingen voor het faciliteren van de parkeerbehoefte. In zijn algemeenheid dient het nieuwe parkeerbeleid substantieel bij te dragen aan het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad en de afzonderlijke kernen. Dit sluit ook aan bij een groot aantal richtinggevende uitspraken uit het beleidskader binnenstad en de (Strategienota) Verkeersvisie 2030.

2. De visie vast te stellen, omdat:

De visie geeft een eerste invulling aan hoe we vanuit het parkeerbeleid kunnen bijdragen aan het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de gemeente. Door dit vast te stellen kan een volgende stap worden gemaakt in de uitwerking, namelijk het formuleren van het parkeerbeleid. De geformuleerde visiepunten dragen bij aan het realiseren van de missiedoelstelling.

3. De uitgangspunten/ kaders van het parkeerbeleid vast te stellen, omdat:

De visie en missie geven de richting op hoofdlijnen over wat we met het parkeerbeleid willen bereiken. Om de missie en visie verder uit te kunnen werken naar beleid, hebben we in de Parkeervisie (zie bijlage) voor de binnenstad en voor de schilwijken uitgangspunten beschreven die we in de participatie als kader kunnen meegeven. Deze uitgangspunten dienen als basis voor de invulling van het uiteindelijke parkeerbeleid.

4. De wijze van participatie vast te stellen, omdat:

Parkeren is een gevoelig onderwerp waar mensen vaak een uitgesproken mening over hebben en belangen in eerste instantie met regelmaat tegenstrijdig zijn. Het is daardoor niet effectief om participatie in te vullen met een aantal algemene informatieavonden waar iedereen afzonderlijk zijn mening verkondigt. Op basis van de ervaringen binnen de eigen gemeente en van andere gemeenten, stellen we daarom voor om te werken met Review Panels. Een select groepje van maximaal 16 mensen gaat zich met elkaar buigen over de uitwerking van de gestelde kaders. Als er binnen de groep consensus is bereikt brengt het Review Panel advies uit aan het college. Het college laat dit advies vervolgens zwaar wegen in haar besluitvorming. Het advies van de Review Panels zal het college als bijlage meesturen naar de raad. In het bijgevoegde Participatieplan is het werken met Review Panels nader uitgewerkt.

Voor de binnenstad wordt voorgesteld om direct na een algemene informatieavond met een review panel aan de slag te gaan. Voor de schilwijken wordt voorgesteld om eerst een gezamenlijke werkwijze, de volgorde van uitwerking per wijk en uitgangspunten voor wijk overstijgende zaken vast te stellen in een klankbordgroep. Het advies van de klankbordgroep is input voor het parkeerbeleid. Na vaststelling van het parkeerbeleid wordt een uitwerking per wijk met review

panels voorgesteld.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven

Algemeen: Veranderingen brengen weerstand met zich mee. We proberen de weerstand zoveel mogelijk te beperken door samen met stakeholders de beleidskaders uit te werken. Daarnaast worden de maatregelen gefaseerd ingevoerd. Bestaande rechten komen bijvoorbeeld niet zonder meer te vervallen.

3. *In te stemmen met de kaders/ uitgangspunten, maar:*

De uitgangspunten en kaders geven al richting aan de wijze waarop we het parkeerbeleid op hoofdlijnen als gemeente willen invullen. De ervaring is dat het zonder deze kaders voor participatiegroepen moeilijk is om een bepaalde richting in te slaan, omdat er nog teveel mogelijkheden open zijn. Dit bevordert de samenhang binnen de participatiegroep doorgaans niet. Daarnaast is er een risico dat de participatiegroep een richting kiest waar het bestuur zich achteraf niet in kan vinden. In dat geval heeft de participatiegroep de inspanningen voor niets geleverd. Het is daarom aan te raden om, voorafgaand aan de participatie, als bestuur kaders mee te geven waarbinnen de participatie kan plaatsvinden.

4. *Het college de opdracht te geven een participatietraject voor de uitwerking van de parkeervisie te starten met een review panels (maximaal 16 personen) voor de binnenstad en een klankbordgroep voor de schilwijken, maar:*

Het is belangrijk dat de participatie zorgvuldig gebeurt en dat consensus wordt bereikt. Dit kan betekenen dat er meer tijd nodig is dan nu gepland. We vragen de flexibiliteit om, mocht het nodig zijn, langer de tijd te nemen om met de review panels tot consensus te komen.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

Voor het opstellen van het parkeerbeleid is eerder budget beschikbaar gesteld. De doelstelling is dat het parkeren in zijn algemeenheid kostendekkend is. Wel kunnen in de uitwerking eenmalige investeringen nodig zijn om zaken te kunnen realiseren. Hier volgen te zijner tijd voorstellen voor. Het vaststellen van de parkeervisie en het participatieplan heeft niet direct financiële consequenties.

Communicatie

Na het nemen van dit besluit, wordt dit besluit openbaar gemaakt en teruggekoppeld aan de Vestingraad en aan de geïnterviewden.

Vervolgproces

Na het nemen van dit besluit wordt een algemene informatieavond ingepland voor de binnenstad en wordt er een oproep gedaan om deel te nemen aan een review panel voor de binnenstad en een klankbordgroep voor de schilwijken. Voor de rest van Woerden worden een aantal algemene beleidsregels opgesteld, maar hier wordt geen participatie op toegepast. Het vervolgproces volgt de volgende planning:

Het Proces met bijbehorende stappen/ werkzaamheden	Maand
Verzorgen van communicatie rondom de informatieavond en inplannen van informatieavond	Februari/ maart 2020
Eerste informatieavond alle genodigden	Maart/ April 2020
Formeren van Review Panel	April 2020
Review Panel bijeenkomsten (3 of 4), binnen kaders uitwerken passende	April 2020
oplossing(en) en adviezen (het klankbordgroep advies)	April/ mei/ juni 2020
Op basis van advies Review Panel werken we ambtelijk het beleid uit	Juni/juli 2020
Definitieve versie van het Review Panel advies wordt voorgesteld aan het College/de Raad	Juli 2020
Besluit Raad over parkeerbeleid	September 2020

Bevoegdheid raad:

De bevoegdheid van de raad komt voor uit de Algemene bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente (artikel 108j. 147 gemeentewet).

Bijlagen:

- Concept Raadsbesluit (Geregistreerd onder corsanummer [20R.00056](#))
 - Parkeervisie (Geregistreerd onder corsanummer [20.001834](#))
 - Participatieplan (Geregistreerd onder corsanummer [20.001546](#))
-

De indiener: College van burgemeester en wethouders

De secretaris,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA



De burgemeester,

V.J.H. Molkenboer





Onderwerp: Kaders en participatieproces parkeerbeleid

De raad van de gemeente Woerden;

gelezen het voorstel d.d. 4 februari 2020 van:
- burgemeester en wethouders

gelet op het bepaalde in de Gemeentewet;
Artikel 108 juncto artikel 147

b e s l u i t:

1. Stem in met de missie:
Het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad en de afzonderlijke kernen. Voor de verschillende doelgroepen betekent dit:
 - Een goede leefkwaliteit voor de inwoners;
 - Gastvrijheid voor bezoekers;
 - Economische vitaliteit van de detailhandel en horeca;
 - Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.
2. Stem in met de visie:
 - De schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk verdelen;
 - Het parkeren voor bezoekers en bewoners waar mogelijk faciliteren;
 - Een parkeerdruk van hoger dan 85% zien te voorkomen;
 - Betaalbare parkeeroplossingen, zowel voor de gemeente als voor de gebruiker;
 - Investeren op duurzame vormen van mobiliteit (waaronder fiets en deelmobiliteit);
 - Flexibel inrichten om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen.
3. Stem in met de volgende uitgangspunten/ kaders voor het parkeerbeleid:
 - Het gebied binnen de centrumring aan te wijzen als autoluw 'kerngebied';
 - De parkeergarages primair beschikbaar te stellen voor bezoekers van winkels en horeca;
 - Woonstraten uitsluitend beschikbaar te stellen aan bewoners en haar bezoek;
 - Het middel 'parkeerregulering' in te kunnen zetten op locaties waar de parkeerdruk hoog is;
 - Het inrichten van mobiliteitshubs en goede fietsparkeervoorzieningen mogelijk te maken;
 - Op te treden als gebiedsregisseur mobiliteit;
 - Zoeken naar mogelijkheden voor een parkeervoorziening net buiten de binnenstad.
4. Stem in met de wijze van participatie:
 - Voor de binnenstad:
 - o Een algemene informatieavond te organiseren om problemen op te halen;
 - o Een review panel te formeren met stakeholders (maximaal 16 personen);
 - o In drie tot vier avonden deze groep een advies uit te laten brengen aan het college over het parkeerbeleid in de binnenstad.
 - Voor de schilwijken:
 - o Met enkele bewoners per (geselecteerde) wijk een klankbordgroep te formeren

- van ongeveer 16 personen;
- Samen met deze groep in twee (indien nodig drie) sessies het voorgestelde participatietraject en de uitgangspunten aanscherpen;
- Advies uit te brengen aan het college over de wijze van participatie in schilwijken.

Aldus besloten door de raad van de gemeente Woerden in zijn openbare vergadering, gehouden op

De griffier,

De voorzitter,

drs. M.J.W. Tobeas

V.J.H. Molkenboer

Participatieplan

Dit participatietraject is opgesteld op basis van eerdere ervaringen met participatie in Woerden en bij andere gemeenten. Participatie heeft als doel om de specifieke lokale kennis te gebruiken als input voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid. De ervaring leert dat een participatietraject het draagvlak vergroot. Het advies komt immers van stakeholders uit de betreffende wijk zelf.

Als input voor het parkeerbeleid willen we voor de zomer starten met twee trajecten.

- Een participatietraject voor de binnenstad
- Een voorbereidingstraject voor participatie in de schilwijken

Het participatietraject voor de binnenstad heeft als doel inhoudelijk invulling te geven aan de kaders die de raad heeft vastgesteld. Denk hierbij aan de wijze van regulering, reguleringstijden, vergunning uitgifte et cetera. Dit kan, omdat de kaders al de goede richting geven aan wat de ambitie in de binnenstad is. Voor de schilwijken ligt het nog meer open en zijn we nog op zoek naar algemene werkwijze en uitgangspunten als input voor het parkeerbeleid. Het doel van het voorbereidingstraject voor participatie in schilwijken is dan ook om over de wijk overstijgende zaken afspraken te maken met een vertegenwoordiging uit de verschillende wijken.

Na de vaststelling van het parkeerbeleid (na de zomer) wordt een participatietraject per schilwijk voorgesteld.

Participatietraject binnenstad:

Het doel van dit participatietraject is een *inhoudelijk* advies over de invulling van het parkeerbeleid voor de binnenstad. Er wordt gestart met een informatieavond. Hiervoor wordt iedereen uit de binnenstad uitgenodigd. Voorafgaand aan en tijdens de informatieavond kunnen mensen zich opgeven voor review panels. Een review panel is een groep van maximaal 16 deelnemers, welke een afspiegeling vertegenwoordigen van de stakeholders in de binnenstad, die advies uitbrengen aan het college over de invulling van het beleid. Op de algemene informatieavond kunnen de aanwezigen aandachtspunten meegeven, waar het review panel mee aan de slag gaat.

Tijdens deze informatieavond worden de volgende zaken behandeld:

- Er wordt een inleiding gegeven over de nut en noodzaak van een nieuw parkeerbeleid
- Het proces van het review panel wordt uitgelegd;
- In parallele brainstormsessies, per 10 tot 12 aanwezigen, worden pijnpunten verzameld waar het review panel mee aan de slag moet;
- De uitslagen van de verschillende parallele brainstormsessies worden plenair gedeeld;
- Ook wordt aangegeven aan welke punten wij als gemeente zelf al hadden gedacht;
- Op hoofdlijnen worden de bevindingen van het reeds uitgevoerde parkeeronderzoek gedeeld;
- De aanwezigen worden opgeroepen om zich aan te melden voor het review panel (dit kan ook vooraf);
- Wanneer er voor het review panel meer aanmeldingen zijn dan plaatsen, wordt aan het eind van de avond door middel van loting de leden van het review panel bepaald, incl. een aantal reserves.

Na de algemene informatieavond komt het review panel drie tot vier maal bij elkaar om gezamenlijk een advies uit te brengen aan het college over de invulling van het beleid. We streven hierbij zoveel mogelijk naar consensus, wat wil zeggen dat iedereen het met elkaar eens moet zijn over het advies. De ervaring bij andere gemeenten leert dat dit tot nu toe, met dit beschreven proces, nagenoeg altijd haalbaar is gebleken. Op basis van het advies wordt het parkeerbeleid verder uitgewerkt. De planning is dat het parkeerbeleid met het advies in juni/juli 2020 wordt voorgesteld aan het college. De besluitvorming in de raad kan daarna plaatsvinden. Het advies van het review panel wordt als bijlage meegestuurd met het parkeerbeleid.

Vorbereidingstraject voor participatie in schilwijken:

Voor de schilwijken zijn de kaders in de parkeervisie nog niet zover uitgewerkt als voor de binnenstad. Dit komt omdat er in de binnenstad naast het parkeervraagstuk ook de opdracht ligt voor een autoluw gebied wat extra eisen oplegt aan de uitwerking. Daarnaast is er in de binnenstad al een vorm van parkeerregulering ingevoerd, wat de uitwerking en discussie eenvoudiger maakt. Voor de schilwijken ligt er wat dat betreft nog veel meer open waar we samen met de wijken invulling aan willen geven. Het gaat dan met name over wijk overstijgende zaken, zoals de werkwijze per wijk, de volgorde van uitwerking per wijk en de algemene uitgangspunten bij verschillende parkeerproblemen. We willen hier graag regels over opnemen in het parkeerbeleid om te voorkomen dat we een verschillende aanpak per wijk hanteren of met verschillende uitgangspunten aan de slag gaan (wat kan leiden tot een lappendeken van maatregelen).

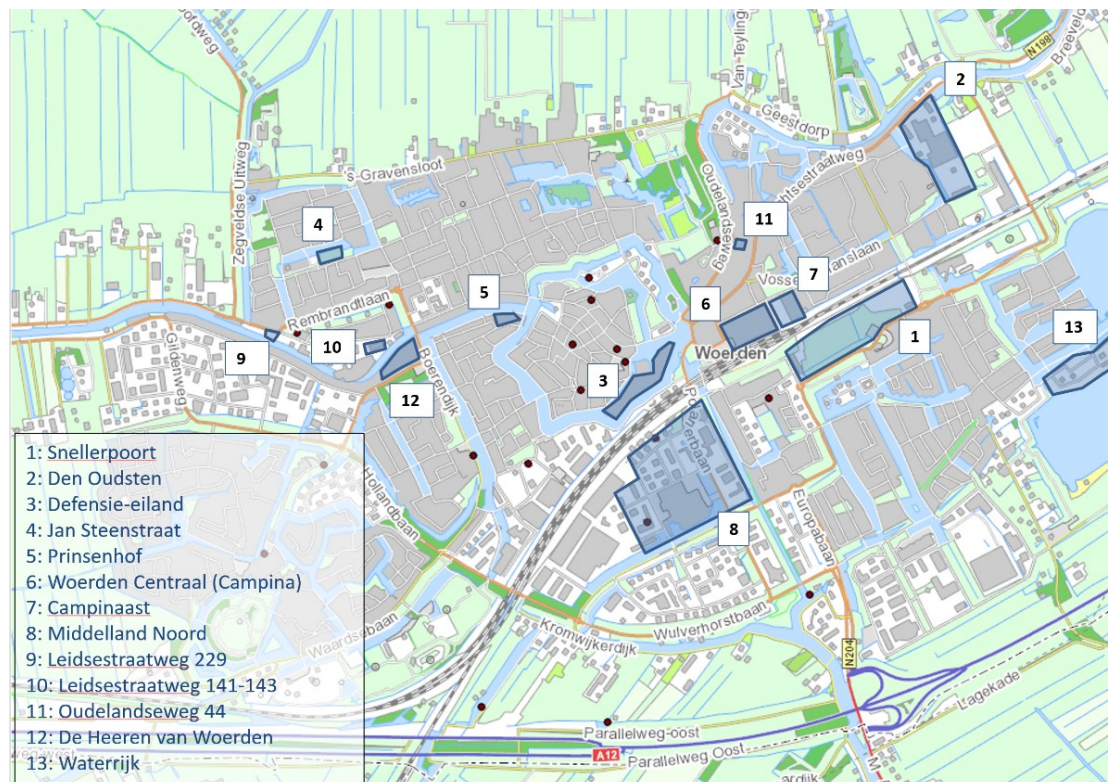
Om dit goed te kunnen doen stellen we voor om met een klankbordgroep te werken die gevuld wordt met twee of drie vertegenwoordigers uit de verschillende schilwijken. Het is namelijk niet te doen om een dergelijk proces te doorlopen met hele wijken of zelfs meerdere wijken. De klankbordgroep wordt vervolgens aangevuld met wijkambtenaren van de gemeente. Deze groep geeft uiteindelijk advies aan het college over de hierboven genoemde zaken. We schatten in dat de klankbordgroep hier twee of drie bijeenkomsten voor nodig heeft. Op basis van dit advies over de generieke systematiek neemt het college een besluit over de wijze van participatie in schilwijken en de overkoepelende kaders. Na besluit van het college wordt de werkwijze en uitgangspunten waartoe besloten is verwerkt in het parkeerbeleid. Het advies van de klankbordgroep wordt als bijlage bij het parkeerbeleid meegestuurd aan de raad.

Uitwerking per schilwijk

Na de vaststelling van het parkeerbeleid (na de zomer) wordt een uitwerking per schilwijk voorgesteld. Het voorstel aan de klankbordgroep zal zijn om eenzelfde traject te doorlopen als in de binnenstad. In dat geval zal er dus een algemene informatieavond worden gehouden en een review panel worden ingesteld. Dit traject is bedoeld om de wijk specifieke aandachtspunten en problemen te bepalen en op basis daarvan een advies aan het college te geven over de invulling van het parkeerbeleid. De algemene werkwijze en uitgangspunten voor schilwijken uit het parkeerbeleid vormen dan het kader voor deze uitwerking.

Parkeervisie

Woerden ontwikkelt zich de komende jaren snel. Figuur 1 geeft een overzicht van een dertiental grotere en kleinere woningbouwprojecten die momenteel spelen in de kern van Woerden. In totaal zijn er voor de komende 10 à 15 jaar meer dan 3.000 extra woningen voorzien. Zonder aanvullende maatregelen zal deze groei leiden tot een nog verder toenemende parkeerdruk, zowel in de binnenstad als in de schilwijken daar omheen. Tegelijkertijd ontstaat bij nieuwbouwlocaties veel discussie over de gewenste parkeernormen, omdat of de ruimte voor parkeerplaatsen ontbreekt of omdat de business case geen ruimte laat voor parkeren onder de ontwikkeling. Het huidige parkeerbeleid van Woerden, vastgesteld in 2013, richt zich alleen op de binnenstad en de overloop naar schilwijken en sluit onvoldoende aan bij de huidige inzichten over mobiliteit en bereikbaarheid. Ook is herijking van het parkeerbeleid wenselijk om beter aangehaakt te zijn op de vernieuwde Binnenstadsvisie, Supermarktvisie en de (Strategienota) Verkeersvisie 2030.



Figuur 1: Overzicht opende woningbouwprojecten 2019 in kern Woerden

Dit document beschrijft de missie, de visie en de uitgangspunten die we in de participatie als kader kunnen meegeven en op basis waarvan uiteindelijk het parkeerbeleid wordt vormgegeven. In het parkeerbeleid staat straks generieke beleidsregels, die op hun beurt vertaald moeten worden naar uitvoeringsmaatregelen op wijkniveau en operationeel parkeerbeleid ten aanzien van parkeervergunningen/-abonnementsen en tarieven. Met die uitvoeringsmaatregelen willen we zo goed mogelijk ondersteuning geven aan de doelen van het parkeerbeleid, maar ook aan visies zoals die geformuleerd zijn op andere gemeentelijke beleidsterreinen.

Missie: Leefbaar, veilig en bereikbaar

Parkeren is nooit een doel op zich, maar een noodzakelijke handeling om per auto bij een bestemming te komen. Die bestemming is niet altijd hetzelfde. Vaak is het de eigen woning, maar het kan ook het werk zijn, de winkels, de sportschool of een bezoekje aan vrienden. Verschillende parkeerdoelen leiden tot verschillende oplossingen voor het faciliteren van de parkeerbehoefte. In zijn algemeenheid dient het nieuwe parkeerbeleid substantieel bij te dragen aan het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad en de afzonderlijke kernen. Dit sluit ook aan bij een groot aantal richtinggevendende uitspraken uit het beleidskader binnenstad en de (Strategienota) Verkeersvisie 2030.

Het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad vanuit de Missie wordt in hoofdlijnen onderverdeeld naar de volgende doelgroepen:

- Een goede leefkwaliteit voor de inwoners;
- Gastvrijheid voor bezoekers;
- Economische vitaliteit van de detailhandel en horeca;
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.

Visie

Het vertrekpunt voor parkeerbeleid is dat we autoparkeren faciliteren waar dat kan en reguleren waar dat moet. Faciliteren gebeurt bijvoorbeeld door parkeernormen te hanteren die gebaseerd zijn op het werkelijke autobezit en autogebruik. Reguleren is noodzakelijk als de ruimte ontbreekt om alle auto's te kunnen laten parkeren. In dat geval is er sprake van een hoge parkeerdruk. Een hoge parkeerdruk levert veel zoekverkeer, irritaties in het verkeer en foutparkeren op. Met het parkeerbeleid willen we dit daarom zoveel mogelijk zien te voorkomen.

Voorzieningen die nodig zijn om de parkeerdruk te verlagen kosten geld. Denk hierbij aan het reguleren van parkeren, het bijbouwen van parkeerplaatsen of de handhaving op foutparkeren. We willen graag dat het parkeren voor zowel de gebruiker als voor de gemeente betaalbaar blijft. Uitgangspunt is dat het parkeren als geheel kostendekkend is.

Daarnaast blijft de technologie rondom mobiliteit en parkeren zich ontwikkelen. Het parkeerbeleid mag daarom niet teveel vastleggen over de technologie waarmee we bepaalde doelen willen bereiken. Eén van die nieuwe ontwikkelingen is de opkomst van deelmobiliteit en elektrische voertuigen als 'duurzaam' alternatief voor de brandstofauto. Hier moeten we flexibel op in kunnen spelen. Ook willen we met het parkeerbeleid gastvrij zijn, zodat we bezoekers verleiden om naar de binnenstad van Woerden te komen en daar wat langer te verblijven. Ook hier kunnen creatieve technologische ontwikkelingen aan bijdragen.

Naast het vaststellen van normen en eisen ten aanzien van fiets- en autoparkeren, kan met het parkeerbeleid ook het delen van auto's gestimuleerd worden. Als dit goed wordt ingericht kan hiermee een bijdrage worden geleverd aan het reduceren van de parkeerdruk.

Bovenstaande leidt tot de volgende visie:

- De schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk verdelen;
- Het parkeren voor bezoekers en bewoners waar mogelijk faciliteren;
- Een parkeerdruk van hoger dan 85% voorkomen;
- Betaalbare parkeeroplossingen, zowel voor de gemeente als voor de gebruiker;
- Inzetten op duurzame vormen van mobiliteit (waaronder fiets en deelmobiliteit);
- Flexibel inrichten om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen;

Parkeerbeleid: Kaders en uitgangspunten

De visie en missie geven de richting op hoofdlijnen over wat we met het parkeerbeleid willen bereiken. Om de missie en visie verder uit te kunnen werken naar beleid, hebben we per deelgebied kaders uitgangspunten nodig die we in de participatie als kader kunnen meegeven en op basis waarvan

uiteindelijk het parkeerbeleid wordt vormgegeven. Hieronder worden per deelgebied de uitgangspunten weergegeven.

Binnenstad

Parkeren, zowel van auto als fiets, is een actueel issue voor de binnenstad van Woerden. Daar is sprake van een gemengde functie (wonen, werken, winkelen en recreëren). Op straat is de parkeercapaciteit beperkt. De parkeervraag gaat hierbij over het zo eerlijk mogelijk verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen en over de vraag hoeveel dat er eigenlijk moeten zijn. En dat in de context van de behoefte aan een meer autoluwe binnenstad.

Autoluw

In het Beleidskader binnenstad is een van de doelstellingen het realiseren van een autoluwe binnenstad:

“Toelichting: In het overleg met de partners van de vestingraad is afgesproken de term ‘autovrij’ te vervangen door autoluw. De term autoluw dekt veel beter de lading. De infrastructuur voor het autoverkeer - wegen en parkeren - is met name aan de randen van de binnenstad essentieel voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad. Minder auto’s in de binnenstad dragen positief bij aan de belevingswaarde en het leefklimaat. Dit levert extra ruimte op voor meer en andere functies en een bijdrage aan verbetering van de kwaliteit van de ruimte. Uitgangspunt blijft dat de binnenstad als geheel goed bereikbaar blijft voor bezoekers, voor het laden en lossen van goederen en voor bewoners. Met name de Wagenstraat zal bereikbaar blijven voor de auto gezien de aanwezigheid van de supermarkt. Ook het gebied rondom de Nieuwstraat blijft bereikbaar voor de auto vanwege de aard van de bedrijvigheid.”

In overleg met de Vestingraad is het kerngebied als autoluw aangewezen (zie figuur 2). 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. Voor bewoners en werknemers wordt naar acceptabele alternatieven gezocht. Wel kan dit voor bewoners van het kerngebied en langdurige bezoekers van de winkels en de horeca betekenen dat de loopafstanden iets toenemen.



Figuur 2: Kerngebied autoluwe binnenstad

In de Nieuwstraat en de Wagenstraat spelen specifieke problemen. In beide straten zijn winkels gevestigd die afhankelijk zijn van bezoekers die met de auto komen. Over het algemeen zijn dit korte bezoeken. Voorgesteld wordt om kort parkeren te faciliteren tijdens de openingstijden van de winkels. Kiezen voor het faciliteren van kortparkeerders, betekent niet kiezen voor het faciliteren van bewoners (langparkeerders). Voor langparkeerders wordt, in ieder geval tijdens de winkeltijden, naar acceptabele alternatieven gezocht.

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.

Wanneer de parkeercapaciteit op de bestaande parkeergarages en -terreinen onvoldoende dreigt te worden, moet dus gezocht worden naar mogelijkheden om parkeren op afstand (direct buiten de binnenstad) te faciliteren. Zie ook de paragraaf: 'parkeren op afstand'.

Het gebruik van parkeergarages

Parkeergarage Castellum is centraal gelegen in de binnenstad en goed bereikbaar per auto. Door deze unieke ligging is de parkeergarage aantrekkelijk voor bezoekers om te gebruiken. Ook is de capaciteit van Castellum toereikend voor deze doelgroep. Door de inzet van goede bewegwijzering kunnen we de bezoekers naar de parkeergarage laten navigeren, waarmee overlast van zoekverkeer en het 'wildparkeren' van bezoekers in woonstraten wordt voorkomen. Daarnaast is de parkeergarage een visitekaartje voor de stad en biedt de parkeergarage mogelijkheden voor winkeliers om hun bezoekers korting te geven op het parkeren. Ook parkeergarage Defensie-eiland heeft een belangrijke functie voor het bezoek aan de binnenstad. Het uitgangspunt is daarom dat het winkel- en horecabezoek van de binnenstad als primaire doelgroep in de parkeergarages parkeert.

De restcapaciteit van de parkeergarages mag echter niet onbenut blijven. In de huidige praktijk is de bezetting op werkdagen overdag en 's avonds is over het algemeen laag. Overdag zijn naast de bezoekers ook de werknemers van het kerngebied in de binnenstad aanwezig en 's avonds de bewoners. Uitgangspunt is dat we de capaciteit van de parkeergarage zo goed mogelijk proberen te benutten door dubbelgebruik toe te passen, met de bezoekers als primaire doelgroep. Dit kan wel betekenen dat de mensen die in de daluren gebruik maken van de parkeergarage, op piekmomenten (bijv. zaterdagmiddag) moeten uitwijken naar elders. Een parkeergelegenheid net buiten de binnenstad zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.

Parkeren in woonstraten

Een gevolg van wonen in de binnenstad kan zijn dat er een schaarste aan parkeerruimte ontstaat. Dat betekent ook dat de loopafstanden voor het parkeren van de auto groter kunnen zijn. Dit moet echter wel binnen proporties blijven om uitwijkgedrag naar aanpalende wijken te voorkomen. Door de bezoekers van de stad in de parkeergarage te laten parkeren, blijft er op straat voldoende plek over voor de bewoners. Ook de restcapaciteit van de parkeergarages kan 's avonds eventueel gebruikt worden voor bewoners. Daarom wordt voorgesteld om de parkeerplaatsen in de woonwijken van de binnenstad (buiten het kerngebied) uitsluitend beschikbaar te stellen voor bewoners en haar bezoek. Handhaving is echter wel vereist om dit succesvol te laten zijn.

Parkeren op afstand

De komende jaren komt er steeds meer druk te staan op de binnenstad door de groei van het aantal inwoners in Woerden. Ook al stimuleren we het fietsgebruik zoveel mogelijk, zal toch een deel van de nieuwe inwoners met de auto naar de binnenstad komen. Daarnaast zijn er nog steeds ambities om,

weliswaar kleinschalig, bij te bouwen in de binnenstad. Met het uitgangspunt van een autoluwe binnenstad en het voorkomen van onnodig autoverkeer in het achterhoofd, heeft het de voorkeur om, als er in de parkeergarages en terreinen onvoldoende capaciteit dreigt, een parkeerlocatie op afstand (direct buiten de binnenstad) te faciliteren/ aan te wijzen.

Parkeerterreinen op afstand kunnen op termijn tevens ingezet worden om lang verblijvende bezoekers en werknemers te verleiden buiten de binnenstad te parkeren. Daarnaast biedt een dergelijke voorziening ook meer mogelijkheden om een autoluwe binnenstad voor een groter gebied dan alleen het kerngebied na te streven. Als het dubbelgebruik van huidige terreinen rond de binnenstad geen optie is en er dus een nieuwe parkeervoorziening aangelegd moet worden is het, gezien de lange doorlooptijden, de kosten en de schaarse ruimte rond de binnenstad, aan te raden om hiervoor al vroegtijdig een locatie aan te wijzen. Daarom wordt aangeraden om nu al naar een mogelijkheid voor parkeren op afstand, net buiten de binnenstad, te zoeken en alvast de locatie en middelen te reserveren.

Schilwijken

De constatering van te weinig parkeercapaciteit geldt niet exclusief voor de binnenstad. Uit steeds meer schilwijken rondom het centrum en het station, zoals het Bloemenkwartier, Bomenkwartier, Schilderskwartier, Staatsliedenkwartier en het oudere gedeelte Snel & Polanen (direct ten zuiden van het station), komen klachten over parkeeroverlast. Zeker de wijken uit de jaren '30 zijn gebouwd in een tijd waarin het autobezit veel lager was dan nu, waardoor er nu een serieuze mismatch is tussen het aantal parkeerplaatsen in de wijk en het autobezit. In het parkeerbeleid zal als uitgangspunt worden gehanteerd dat parkeerplaatsen in woonwijken primair bestemd zijn voor de bewoners en hun bezoek. Andere bestemming in de wijk, die een functie hebben voor mensen van buiten de wijk, moeten tijdens openingstijden voor hun doelgroep met de auto bereikbaar blijven.

Regulering

Oude wijken van Woerden (jaren '30 wijken) kennen over het algemeen een hoge parkeerdruk. Deze druk kan twee oorzaken hebben, namelijk parkeeroverlast als gevolg van uitwijkgedrag vanuit een naastgelegen reguleringsgebied of een te hoog autobezit in de wijk zelf. In beide gevallen kan parkeerregulering een oplossing zijn. In het laatste geval (te hoog autobezit in de wijk zelf) kan het (op termijn) limiteren van het autobezit van bewoners gewenst zijn. Bij het kiezen van het type parkeerregulering nemen we als uitgangspunt dat het flexibel in te richten is het kostendekkend moet zijn. Daarnaast moet het toepassen van parkeerregulering in verschillende wijken geen lappendeken worden van verschillende vormen van regulering en regimes. In het parkeerbeleid wordt een protocol opgesteld met hoe je als wijk in aanmerking komt voor het invoeren van een vorm van parkeerregulering.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit kan een goed alternatief zijn voor autobezit van auto's die weinig gebruikt worden. Als de mogelijkheid om de auto te parkeren beperkt is, moeten er dus voldoende alternatieven voor handen zijn om je te kunnen verplaatsen. De aantrekkelijkheid van deelmobiliteit hangt samen met de beschikbaarheid van een voertuig, de diversiteit in aanbod en de betaalbaarheid van het concept. Om deze kwaliteit te kunnen bieden is volume noodzakelijk. Door dit centraal te coördineren kan dit volume worden bewerkstelligd.

Ontwikkelgebieden

Voor een groot deel wordt de woningbouwopgave van Woerden gerealiseerd in de ontwikkelgebieden rond het station (zoals Middelland Noord en Snellerpoort). De bereikbaarheid van deze gebieden is essentieel. Voor deze gebieden zal, net als in de binnenstad, een gebiedsgerichte benadering van het bereikbaarheidsvraagstuk worden opgesteld (of verder worden uitgewerkt). Hierbij zal vooral ook aandacht zijn voor manieren om het gemiddelde autobezit (bewoners) en autogebruik (bezoekers) te verlagen, zodat lagere parkeernormen kunnen worden toegepast. Tevens zal onderzocht worden of een centrale gebiedsgerichte parkeervoorziening (met voldoende oplaadmogelijkheden) kan bijdragen

aan een betere leefomgeving en, dankzij dubbelgebruik, kan leiden tot een substantiële kostenreductie per ontwikkeling.

Deelmobiliteit

Op dit moment wordt het opladen en het delen van voertuigen niet centraal gecoördineerd. Op termijn zal dit leiden tot een wirwar aan laadpalen en deelvoertuigen van verschillende aanbieders in de openbare ruimte. Het is onwenselijk als iedere ontwikkelaar afzonderlijk een deelauto neerzet, omdat er dan geen dubbelgebruik mogelijk is en je geen volume creëert om een diversiteit in aanbod en beschikbaarheid te kunnen garanderen. We stellen daarom voor om de regie op deelmobiliteit en laadvoorzieningen in eigen beheer te nemen, waardoor we beter kunnen sturen op locaties en type aanbieders en zo de dienstverlening naar de inwoners van Woerden kunnen verbeteren. Door ontwikkelaars mee laten investeren in een centrale mobiliteitshub, kunnen we volume creëren en samen met marktpartijen een aantrekkelijk concept deelmobiliteit aanbieden. Hier moeten echter wel middelen en interne capaciteit voor worden vrijgemaakt.

De gemeente moet bereid zijn om vóór te investeren in een mobiliteitshub in gebieden waar organisch ontwikkeld wordt. Als we pas een hub gaan ontwikkelen bij een van de laatste ontwikkelingen, dan hebben de bewoners hun vervoerswijze al gekozen. Middels een gebiedsfonds waar ontwikkelaars geld in storten om de aanleg van een maximaal aantal parkeerplaatsen af te kopen, kan de gemeente deze voorinvestering weer terug verdienen. In het project 'Poort van Woerden' en Middelland liggen kansen om hiermee te starten.

Ontwikkelingen rond het station

Als de centrale mobiliteitshubs goed wordt opgezet kan de parkeernorm per woningbouwontwikkeling in de stationsomgeving omlaag worden gebracht. Reductie op het aantal parkeerplaatsen is alleen mogelijk als er een gedegen mobiliteitsplan aan ten grondslag ligt dat aannemelijk maakt dat nieuwe bewoners meer dan gemiddeld gebruik gaan maken van meer duurzame manieren van vervoer (fiets en OV). De gemeente toetst dit plan op basis van een aantal vooraf opgestelde criteria.

Om de overstap van auto naar OV te stimuleren wordt het aanbod van P+R plaatsen in de stationsomgeving ook in het parkeerbeleid meegenomen. De parkeercapaciteit op de P+R moet worden daarbij afgestemd op het regionale OV-gebruik.

Fiets

De binnenstad wordt momenteel goed met de fiets gevonden. Omdat het fietsparkeren hier nauwelijks gereguleerd is, leidt dit op drukke momenten tot overlast. Ook naar het station wordt veel gefietst, maar het aanbod en het gebruik van de fietsenstallingen zijn niet in balans. Door strategisch goed geplaatste fietsenstallingen, een goede inrichting van de openbare ruimte en hoogwaardig goede fietsvoorzieningen willen we het gebruik van de fiets nog gemakkelijker en aangenamer maken en de overlast van geparkeerde fietsers tot een minimum beperken.

In de binnenstad moet een juiste afweging gemaakt worden tussen faciliteiten en ruimte. Ook tijdelijke oplossingen/stallingen moeten hierbij in ogenschouw worden genomen. Voor de stationsomgeving wordt aangesloten bij het project Poort van Woerden.