

Startnotitie Uitbreiding parkeerregulering Woerden

Voorlopige projectnaam: *Uitbreiding parkeerregulering Woerden*

Ambtelijk opdrachtgever: *Jessica Rateland*

Bestuurlijk opdrachtgever: *het college van B&W, vertegenwoordigd door Jelmer Vierstra, wethouder parkeren*

Voorgenomen projectleider: *Tjeerd Velders*

Inhoud:

1. Aanleiding en huidige situatie
2. Gewenste situatie en urgentie
3. Voorlopige projectopdracht
4. Kansen, risico's, draagvlak
5. Globale projectaanpak
6. Projectorganisatie
7. Kosten, baten en dekking
8. Vervolgstappen

Deze startnotitie is goedgekeurd door:

Ambtelijk opdrachtgever:

Bestuurlijk opdrachtgever:

Projectleider:

Jessica Rateland
<datum>

Wethouder Vierstra
<datum>

Tjeerd Velders

1. Aanleiding en huidige situatie

In de openbare ruimte is het van belang om een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Eén van deze functies is parkeren. Op een aantal plekken in Woerden ontstaan knelpunten rondom het parkeren van de auto in de openbare ruimte. Parkeerregulering kan deze knelpunten verlichten en soms echt oplossen. De oorzaken van de knelpunten zijn divers. Zo legt woningbouw in de Poort van Woerden druk op de openbare ruimte en zorgt de aantrekkende werking van de binnenstad voor knelpunten in de schilwijken rondom de binnenstad. Los van de oorzaak van het knelpunt is het van belang om met behulp van regulering het evenwicht tussen functies, belangen en wensen in de openbare ruimte te herstellen en te behouden. Waarbij het belangrijk is te beseffen dat parkeerregulering voor de ene inwoners een oplossing kan zijn en tegelijk door de ander als een last kan worden ervaren. Goede participatie, een raadsvoorstel dat inzicht geeft in alle voor- en nadelen en goede communicatie bij de implementatie zijn daarom cruciaal.

Poort van Woerden

De komende jaren wordt volop ontwikkeld in de Poort van Woerden. In dit gebied, bestaande uit de deelgebieden Nieuw-Middelland, Stationsgebied en Snellerpoort, worden in de periode tot aan 2040, 3500 tot 5000 woningen gerealiseerd. Dit gebeurt in een relatief klein gebied. Daardoor moeten we extra slim omgaan met de beschikbare buitenruimte. Auto's nemen, in verhouding tot andere vervoermiddelen veel ruimte in. Om de binnenstedelijke verdichting in de Poort van Woerden mogelijk te maken zetten we daarom sterk in op de mobiliteitstransitie. Dit betekent meer ruimte voor de fietsers, voetgangers en OV en minder ruimte voor de auto. Deze verandering moet plaatsvinden. Want het ontsluiten van zoveel nieuwe woningen in de Poort van Woerden gebaseerd op een gemiddeld autobezit zoals dat tot op heden gangbaar was, zou teveel druk op het wegennet opleveren. Met op piekmomenten, zoals de spits, lange files en opstoppen (congestie) tot gevolg. Daarnaast streeft het college naar een gezonde woon- en leefomgeving. Voorrang geven aan fietser, voetganger en andere alternatieven voor de auto (zoals deelmobiliteit) dragen bij aan deze gezonde woon- en leefomgeving.

Het voorkomen van congestie op het wegennet en voorrang geven aan alternatieven voor de auto gaat echter niet vanzelf. Sturing is nodig. Daarom is in de recent vastgestelde nieuwe Nota Parkeernormen opgenomen dat er lagere parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen kunnen worden toegepast. Hierdoor is het mogelijk om binnenstedelijk meer woningen te bouwen. Maar dit vraagt tegelijkertijd wel om om gedragsverandering van de toekomstige bewoners. Daarnaast is het belangrijk om de openbare ruimte op een andere manier in te richten, bijvoorbeeld meer ruimte voor groen. En een passend parkeerbeleid te hanteren. Niet alleen in de Poort van Woerden, maar ook in de direct aangrenzende wijken. Met als doel om daar parkeeroverlast te voorkomen.

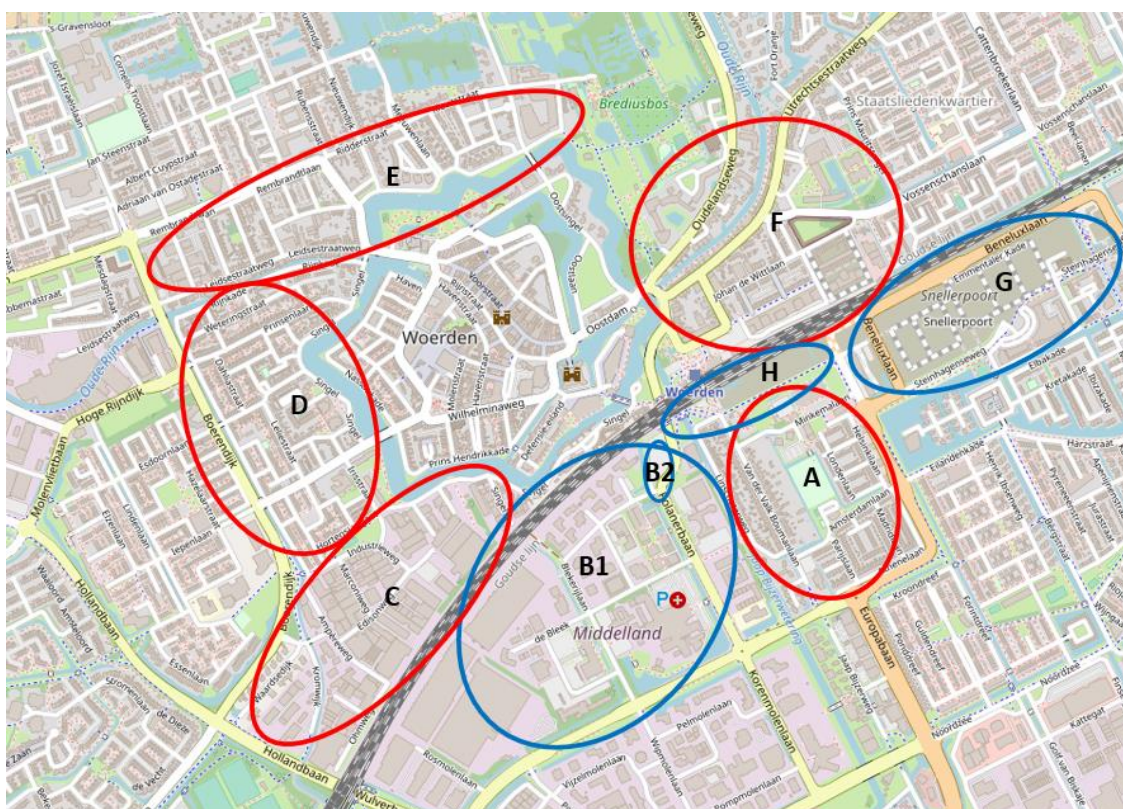
Schilwijken

In de binnenstad zijn over parkeren al diverse beleidskeuzes gemaakt om een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen in de openbare ruimte. Ook in de schilwijken rondom de binnenstad zijn echter steeds meer ruimtelijke knelpunten/opgaves op het gebied van autoparkeren zichtbaar. Deze wijken zijn vanaf medio vorige eeuw gebouwd en hebben vaak smalle straten. Tegelijkertijd zijn er steeds meer huishoudens met één of meerdere auto's. Hierdoor is er in deze wijken niet genoeg ruimte om de auto's te parkeren. Het parkeerbeleid in de binnenstad is in de loop der jaren enkele keren aangescherpt. Ook in de schilwijken wordt zichtbaarder dat mobiliteitstransitie en actief parkeerbeleid nodig zijn om de openbare ruimte te verdelen en de leefbaarheid, bereikbaarheid (ook voor de hulpdiensten) en verkeersveiligheid te waarborgen. Met de schilwijken worden de bestaande woonwijken buiten en rondom het centrum en de centrumgrachten bedoeld, te weten:

- Bloemenkwartier
- Schilderskwartier
- Staatsliedenkwartier
- Honthorst

- Bestaand Stationsgebied-zuid (Hoofdstedenbuurt incl. Vd Valk Boumanlaan en Linschoterweg)

Bewoners van diverse straten dichtbij de ontsluitingswegen van/naar de binnenstad ervaren op meerdere momenten in de week parkeeroverlast van automobilisten die gratis willen parkeren tijdens een bezoek aan de binnenstad. Tegelijkertijd is in delen van de schilwijken de parkeerdruk als gevolg van het eigen autobezit (van bewoners) al erg hoog. In meerdere wijken is in de openbare ruimte onvoldoende ruimte om de parkeervraag te faciliteren. Bewoners kunnen hun auto niet meer kwijt waardoor veel zoekgedrag ontstaat. Ook wordt er veel foutgeparkeerd. Dit leidt regelmatig tot verkeersonveilige situaties en zorgt dat hulpdiensten niet (op tijd) ter plaatse kunnen komen. De knelpunten zijn dus deels het gevolg van het uitwijkgedrag vanuit de binnenstad en deels een gevolg van omstandigheden in de wijk zelf. De knelpunten worden niet in iedere wijk of straat hetzelfde ervaren. Elke inwoner heeft zijn eigen opvattingen over de juiste oplossingen. Daarom is parkeren - en vooral het reguleren van parkeren - een gevoelig onderwerp.



Poort van Woerden

- B1 Nieuw-Middelland
- B2 Parkeerterrein zuid
- G Snellerpoort
- H Ontwikkelgebied Stationsgebied-zuid

Schilwijken

- A Bestaand Stationsgebied-zuid
- C Honthorst en Singel
- D Bloemenkwartier
- E Schilderskwartier
- F Staatsliedenkwartier

Wat is er al voorafgegaan aan deze startnotitie?

Voor de deelgebieden in de Poort van Woerden zijn visies vastgesteld door de gemeenteraad. In deze visies zijn uitspraken gedaan over de omgang met mobiliteit en parkeren. Voor de schilwijken geldt de vastgestelde Kadernota Parkeerbeleid als uitgangspunt. Tot slot zijn ook randvoorwaarden opgenomen over de wijze van participatie. In de Kadernota Parkeerbeleid en in het Participatiekader van de gemeente Woerden.

Nieuw-Middelland

In de parkeervisie voor Middelland-Noord (nu Nieuw-Middelland) is opgenomen, dat in de toekomst geen parkeren meer in de openbare ruimte aanwezig is. Hierbij wordt onder andere gesproken over het onttrekken van openbare parkeercapaciteit en het reguleren van het parkeren op het P&R-terrein aan de zuidzijde van het spoor.

Stationsgebied

In de stedenbouwkundige visie en onderliggende parkeervisie voor het Stationsgebied wordt net als in Middelland uitgegaan van parkeren op eigen kavel voor ontwikkellocaties. Daarnaast vergt de ontwikkeling van het stationsgebied keuzes voor de omgang met de P&R-locaties aan de noord- en zuidzijde van het station. De P&R aan de zuidzijde raakt zowel de ontwikkelingen in het Stationsgebied als Nieuw-Middelland. Regulering van parkeren in en rondom het Stationsgebied is noodzakelijk om het gewenste parkeergedrag te realiseren.

Snellerpoort

In Snellerpoort is gekozen voor een onderscheid tussen bezoekersparkeren en parkeren voor bewoners. Bewoners parkeren op eigen terrein. Bezoekers hebben de mogelijkheid om in de openbare ruimte te parkeren. Regulering van openbare parkeerplaatsen is nodig, om te waarborgen dat parkeerplekken voor bezoekers beschikbaar zijn en blijven.

Schilwijken

De gemeente ontvangt al jarenlang meldingen over parkeeroverlast in de schilwijken. De afgelopen jaren wordt de parkeerdruk in de schilwijken jaarlijks door een onafhankelijke partij gemeten. Uit de resultaten blijkt dat er structureel op diverse momenten in de week sprake is van een hoge parkeerdruk en vele foutgeparkeerde auto's.

In 2021 is de Kadernota Parkeerbeleid vastgesteld. Hierin is een werkwijze voor de omgang met parkeeroverlast in de schilwijken opgenomen. De gemeente heeft de navolgende opties voor het voorkomen en/of terugdringen van (verwachte) te hoge parkeerdruk en om het foutparkeren tegen te gaan:

1. Reguleren: het onder belanghebbenden verdelen van de beschikbare capaciteit
2. Uitbreiden parkeercapaciteit
3. Beïnvloeden van het autogebruik en autobezit
4. Beter benutten van de huidige capaciteit

In de Kadernota Parkeerbeleid is vastgesteld dat de gemeente bij een te hoge parkeerdruk primair kiest voor het instrument parkeerregulering (optie 1) in combinatie met optie 3 en 4. De gemeente kiest alleen in het uiterste geval (en indien ruimtelijk inpasbaar) voor optie 2.

Samenhangend beleid

Naast de Kadernota Parkeerbeleid kent Woerden de Nota Parkeernormen, de Verordening Parkeerbelastingen en de Nadere voorschriften parkeren gemeente Woerden 2022. Bovendien is het verkeersbeleid verankerd in de Strategienota Verkeersvisie 2030. De te ontwikkelen vorm van parkeerregulering voor de Poort van Woerden en de schilwijken zal vasthouden aan de kaders uit al deze vastgestelde beleidsdocumenten.

2. Gewenste situatie en urgentie

Onlosmakelijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling Poort van Woerden en de daaraan gekoppelde mobiliteitstransitie is een passend parkeerbeleid. Bij ontwikkelingen in de Poort van Woerden wordt in de breedte ingezet op het stimuleren van langzaam verkeer door toepassing van een relatief lage parkeernorm en het borgen van een goed aanbod aan deelmobiliteit en fietsvoorzieningen. Bij projectontwikkelingen sturen we op parkeren op eigen terrein. Zonder passend parkeerbeleid is het lastig om parkeren op eigen terrein af te dwingen. Ook ontstaan er knelpunten in de openbare ruimte en hebben deelmobiliteitsconcepten weinig kans van slagen als het parkeren in de openbare ruimte vrijelijk wordt toegestaan. Kortom; een passend parkeerbeleid is nodig om van de Poort van Woerden een leefbaar, bereikbaar en verkeersveilig gebied te maken.

In de binnenstad wordt het parkeren al jaren gereguleerd door de uitgifte van parkeervergunningen en betaald parkeren op straat en in de openbare parkeergarages. Ook in de schilwijken is er de wens om knelpunten op te lossen met een vorm van regulering. Het doel is de juiste parkeerder op de juiste plek. Parkeerregulering is hierbij een middel om de knelpunten op te lossen.

Om per wijk aan parkeerregulering de juiste invulling te geven, is een goed participatieproces van belang. Een aantal kaders zijn, in overleg met een werkgroep uit de schilwijken, al vastgelegd in de Kadernota Parkeerbeleid. Deze kaders geven ook aan welke keuzes per wijk nog te maken zijn om tot de juiste invulling van het parkeerregime te komen.

Waarom nu?

De woningbouwontwikkeling in de Poort van Woerden gaat gestaag voort. De eerste bewoners van Nieuw-Middelland wonen zelfs al in het gebied. Een verhuizing naar een nieuwe omgeving is bij uitstek een moment waarop gewoontegedrag – en daarbij de mobiliteitskeuze – van mensen verandert. De omgeving moet hier dan uiteraard wel op zijn ingericht. Op het gebied van parkeren zijn tot nu toe echter nauwelijks concrete maatregelen genomen. Als gevolg hiervan dreigt een verschil te ontstaan tussen de eisen gesteld aan de gebiedsontwikkeling en de praktijksituatie. Het is van belang om nu een start te maken met het ontwikkelen van een integrale vorm van parkeerregulering voor de Poort van Woerden. Dit zorgt zowel voor duidelijkheid bij (toekomstige) bewoners en omwonenden van de Poort van Woerden. Als dat het bijdraagt aan het uitvoeren van de ontwikkelambities in het gebied.

De parkeerregulering in de binnenstad is al jaren actief en meermaals aangescherpt. Actieve regulering buiten de binnenstad is schaars en bestaat uit een enkele blauwe zone en diverse straten met (gedeeltelijk) parkeerverboden. Hierdoor wordt in de schilwijken rondom de binnenstad, die bovendien zijn gebouwd in een tijd met een wezenlijk ander autobezit, in verschillende mate parkeeroverlast ervaren. Door met de wijken in gesprek te gaan over de invulling van parkeerregulering, worden de problemen ook hier actief aangepakt. Uitstel van de aanpak leidt tot een continuering en naar verwachting verergering van de problemen ten aanzien van parkeeroverlast, de bereikbaarheid voor hulpdiensten en verkeersonveiligheid.

Belangrijke onderwerpen waarover besluiten zullen moeten worden genomen zijn het afschaffen van gratis parkeren op de P&R aan de zuidzijde van het station en het in fases invoeren van parkeerregulering in de schilwijken.

Passende parkeerregulering per wijk

De manier van parkeerregulering per wijk behelst de beleidsregels voor verschillende doelgroepen (zoals bewoners, ondernemers, werknemers, bezoekers, e.d.) en de dagen en tijden in de week waarop deze regels van toepassing zijn. Belangrijk is ervoor te zorgen dat er in de gemeente Woerden geen lappendeken van regelingen ontstaat. In de Kadernota parkeerbeleid zijn hier kaders voor opgenomen.

3. Voorlopige projectopdrachten

- Het ontwikkelen van een integrale vorm van parkeerregulering voor de Poort van Woerden en de schilwijken, dat aansluit op de beoogde gebiedsontwikkelingen en de beleidsdoelstellingen op mobiliteitsgebied.
- Daarbij wordt aan de beoogde vorm van regulering een implementatievoorstel verbonden, waarin aandacht is voor een logische fasering, realisatiekosten en capaciteitsinzet ten behoeve van de invoering en borging van het de regulering.
- Het doorlopen van een participatieproces met belanghebbenden in de schilwijken en de Poort van Woerden maakt hier een belangrijk onderdeel van uit.

De deelgebieden (in de Poort van Woerden en schilwijken) kennen hun eigen karakteristieken waarmee bij het opstellen van de beoogde manier van parkeerregulering per wijk rekening mee moet worden gehouden. Ieder gebied krijgt daarom een eigen projectopdracht.

Verder dient bij het ontwikkelen van een manier van parkeerregulering aandacht te zijn voor participatie. We zoeken daarbij aansluiting bij de participatiemethodiek beschreven in de Kadernota Parkeerbeleid en het meer overkoepelende participatiekader van de gemeente. Het invoeren van parkeerregulering is een onderwerp dat veel inwoners raakt. Bij het al dan niet invoeren van parkeerregulering is het van belang dat er een participatieproces uitgevoerd wordt om te achterhalen hoe de stakeholders in de buurt over regulering denken en hen te laten meedenken over hoe we dit effectief in die specifieke wijk of buurt het beste kunnen invullen.

Voor een aantal gebieden is het belangrijker om de parkeeroverlast snel aan te pakken dan voor andere gebieden. Daarom wordt er vooralsnog gewerkt met 2 projectfasen. Gestart wordt met de gebieden Nieuw-Middelland en Parkeerterrein-Zuid in de Poort van Woerden en de gebieden Bestaand Stationsgebied-zuid en Bloemenkwartier in de schilwijken. Gedurende het project kan hier bijstelling in plaats vinden.

4. Kansen, risico's, draagvlak

De gemeente wil dat inwoners op de fiets snel en veilig van plek naar plek komen. Zodat meer Woerdenaren korte stukken op de fiets doen, in plaats van met de auto. Dat is gezonder, veiliger, en beter voor het milieu. Ook bespaart het ruimte. En als meer mensen fietsen dan blijft de gemeente goed toegankelijk en bereikbaar voor de mensen die afhankelijk zijn van een auto, bijvoorbeeld vanwege hun gezondheid. Het invoeren van parkeerregulering ligt in lijn met deze doelen en (beleids)ambities op het gebied van mobiliteit. Namelijk ervoor zorgen dat de fietser en voetganger prioriteit krijgen en de openbare ruimte niet gedomineerd wordt door (geparkeerde) auto's. De mens komt hiermee op één te staan en er ontstaat ruimte voor ontmoeten en groen. De auto blijft vanzelfsprekend een rol spelen. Juist daarom is helderheid over de omgang met parkeren in de openbare ruimte van belang. In de onderstaande tabel worden de risico's en daarbij horende beheersmaatregelen voor dit traject benoemd.

Risico	Beheersmaatregel
Bij uitstel of langere doorlooptijd in de Poort van Woerden kan er extra weerstand ontstaan vanuit nieuwe bewoners.	Zo snel mogelijk starten met dit project/proces.
Bij uitstel of langere doorlooptijd heeft een deel van de nieuwe bewoners in de Poort van Woerden reeds gekozen voor de auto als vervoersmiddel, terwijl het doel van de gebiedsontwikkeling is om wandelen, fietsen en OV-gebruik te stimuleren.	Zo snel mogelijk starten met dit project/proces en continu, duidelijk communiceren over de al vastgestelde uitgangspunten in dit gebied.
Parkeerdruk kan elders groter worden vanwege uitwijkgedrag. Daardoor ontstaan mogelijk elders parkeerproblemen waar dat eerder niet het geval was.	Zorgen voor een goede en logische begrenzing van het gereguleerde gebied. Daarnaast een logische fasering hanteren bij de invoering van de maatregelen in de verschillende gebieden.
Naast parkeerregulering zijn andere maatregelen nodig om fietsen en lopen, maar ook deelmobiliteit te stimuleren. Gebeurt dit te laat, dan is de kans om de ambities verbonden aan de gebiedsontwikkeling Poort van Woerden te realiseren minder groot.	Investeren in de infrastructuur voor langzaam verkeer en stellen van kaders voor de inzet van deelmobiliteit.
Mogelijk weerstand bij huidige bedrijven Middelland-Noord, huidige horeca Stationsgebied, bewoners binnenstad, nieuwe bewoners Nieuw-Middelland, winkelcentrum Snel&Polanen. Per deelgebied verschillen de stakeholders en daarmee het draagvlak.	Het is belangrijk om goed uit te leggen waarom parkeerregulering noodzakelijk is. Parkeerregulering is geen doel op zich, maar een middel om de gebiedsdoelen te verwezenlijken.
Mogelijke weerstand bij bewoners/bedrijven van de bestaande schilwijken.	Ook hier is het belangrijk om uit te leggen welke doelen bereikt kunnen worden met het invoeren van parkeerregulering. Daarnaast moet

	duidelijk worden dat niets doen geen optie is, er is nu al sprake van problematiek.
Weerstand omdat niet iedereen een bepaalde parkeersituatie als parkeeroverlast ervaart	Een duidelijk participatietraject waarin vooraf gecommuniceerd wordt welke kaders al vastliggen en welke keuzes nog te maken zijn door een advies van een panel/klankbordgroep aan het college.
Weerstand op strenge maatregelen om het eigen autobezit in een wijk te reguleren, zoals een beperking en/of wachtlijst op vergunningen voor een 2 ^e of 3 ^e auto in bezit	Een coulante overgangsregel, waarmee voorkomen wordt dat bewoners van de ene op de ander dag hun auto niet meer in de wijk kunnen parkeren.
Het invoeren van gereguleerd parkeren lost veel van de problematiek op, maar nooit alles. Er vindt altijd een (klein) waterbedeffect plaats naar het aangrenzende, nog gratis, parkeergebied.	(1) Zorgen voor een goede en logische begrenzing van het gereguleerde gebied. (2) Het voorstellen van een gefaseerde aanpak in de wijk. De problemen per fase oplossen waar ze spelen (3) Benutten of creëren van parkeercapaciteit aan randen van een wijk. Op plekken waar de ruimte minder schaars is. Auto's die straks niet in het gereguleerde gebied passen, zoeken in bepaalde mate naar een alternatieve parkeerplaats (op enige afstand). Daarbij moet ook ingezet worden op deelmobiliteit.
Specifieke maatregelen kunnen voor een deel van de inwoners voordelig uitpakken en voor anderen juist nadelig	Goede participatie moet leiden tot een gebalanceerd voorstel voor regulering. Waarbij de voor- en nadelen voor diverse groepen helder in beeld gebracht zijn. In de communicatie is speciale aandacht nodig voor inwoners voor wie regulering meer last dan lust is.
Mogelijk terughoudendheid, want parkeerregulering is geen populair middel.	Duidelijk communiceren over de relatie tussen parkeerregulering en de gewenste ambities. Parkeerregulering is geen doel op zich, maar een middel om doelen te bereiken.
De opgaves zijn groot maar ook divers van aard. Teveel verschillen in oplossingen zorgen mogelijk voor verwarring bij de gebruiker.	Een eenduidige toepassing van parkeerregulering, met maatwerk op detailniveau, zorgt ervoor dat het voor de gebruiker duidelijk is.

5. Globale projectaanpak en –organisatie

Projectfase	Activiteiten	Doorlooptijd of voorlopige data
Formeren	Formeren projectorganisatie met in- en extern benodigde rollen en capaciteit.	1 tot 2 maanden
Analyseren	- Gebieds- en stakeholderanalyse - Opstellen en laten vaststellen projectplan	2 tot 3 maanden
Participeren	Opstarten en uitvoeren participatietrajecten per deelgebied	6 tot 7 maanden
Adviseren	Opstellen college- en raadsvoorstel met een advies over het parkeerregime inclusief implementatieplan met kosten-opbrengstenoverzicht	1-2 maanden

Projectfase	Activiteiten	Doorlooptijd of voorlopige data
Borging en overdracht	- Oplevering projectresultaat aan opdrachtgevers - Décharge en ontbinding projectgroep	2 weken
Evaluatie (optioneel)	Evaluatie met opdrachtgevers en projectleden	2 weken

6. Projectorganisatie

Voorgesteld wordt om de volgende organisatiestructuur te hanteren:

Aansturing via portefeuillehoudersoverleg parkeren

Leden:

- Bestuurlijk opdrachtgever
- Ambtelijk opdrachtgever gemeente Woerden
- Projectleider
- Projectsecretaris

Op basis van de projectfase en agendapunten nemen (parkeer)adviseurs deel.

Frequentie stuurgroepoverleggen: één keer per 3/4 weken

De stuurgroep toetst, adviseert en besluit over (deel)producten gedurende het proces.

Projectgroep

In de projectgroep voorzien wij de volgende rollen:

- Projectleider
- Projectsecretaris
- Verkeerskundig- en parkeeradviseur
- Omgevingsmanager

Op basis van de projectfase en agendapunten nemen communicatieadviseurs en vastgoedadviseurs deel.

Frequentie projectgroepoverleggen: één keer per 3 tot 4 weken

De projectgroep wordt aangestuurd door de projectleider. De projectleider is verantwoordelijk voor het opstellen van het projectplan, inclusief communicatieplan, en de aansturing van de projectgroep. Daarnaast vallen de volgende zaken binnen het takenpakket:

- Adviseren college van B&W en, via hen, de gemeenteraad;
- Bewaken voortgang en planning;
- Bewaken kosten en overige randvoorwaarden;
- Regie op afstemming en communicatie;
- Verantwoording afleggen aan ambtelijk opdrachtgever;
- Betrekken en informeren overige belanghebbenden;
- Afstemming met andere beleidstrajecten.

Primair wordt dit project aangestuurd via het portefeuillehoudersoverleg Parkeren met wethouder Vierstra als bestuurlijk opdrachtgever. Periodiek is afstemming nodig in de regiegroep Poort van Woerden, gezien de sterke raakvlakken tussen parkeerregime en gebiedsontwikkeling. Via de Regiegroep Poort van Woerden worden de betrokken bestuurders, wethouder Noorthoek, portefeuillehouder van de gebiedsontwikkeling, en wethouder de Regt, portefeuillehouder verkeer en vervoer aangehaakt. Bovendien worden hiermee ook de relevante projectleiders en de ambtelijk opdrachtgever van het programma Poort van Woerden betrokken.

Participatie

Voor de participatie kiezen we voor MEEpraten, zoals dit beschreven is in het participatiekader. Inwoners krijgen ruime mogelijkheid om meningen, ervaringen en ideeën in te brengen. Het uiteindelijke besluit en de uitvoering liggen bij de gemeente(raad).

Per deelgebied kan het participatietraject er iets anders uitzien. Op hoofdlijnen gaan we in elk geval uit van het volgende (in lijn met de Kadernota Parkeerbeleid en de ervaring met participatie die we hebben opgedaan na invoering van het participatiekader):

- We gebruiken het digitale platform denkmee.woerden.nl om een brede groep inwoners uit het betreffende deelgebied om hun meningen, ervaringen en ideeën te vragen. Via dit platform houden we inwoners ook op de hoogte van de vorderingen in het participatieproces, maken we duidelijk welke stappen er gezet worden, welke bijdrage inwoners aan deze verschillende stappen kunnen leveren en wat de gemeente met hun inbreng doet.
- Alle inwoners/ondernemers in een deelgebied krijgen via een brief een uitnodiging om digitaal hun mening te geven. Daarbij nodigen we hen uit voor een brede startbijeenkomst.
- Zowel digitaal als tijdens de startbijeenkomst krijgen inwoners de mogelijkheid om zich uit te spreken over de ervaren overlast en over mogelijke oplossingen en vormen van parkeerregulering.
- Na de brede startbijeenkomst (voor het betreffende gebied) en het ophalen van de digitale inbreng, wordt een panel samengesteld, zoals in de Kadernota Parkeerbeleid is vastgelegd. Het panel bestaat uit vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers, hulpdiensten en organisaties als het wijkplatform e.d.. Inwoners en betrokkenen die dat willen kunnen zich tijdens de bijeenkomst en via het digitale platform aanmelden als deelnemer. Als er te veel deelnemers zijn maakt de gemeente een selectie. Uitgangspunt hierbij is dat verschillende invalshoeken en belangen zo goed mogelijk naar voren kunnen komen. Er zullen dus mensen die verschillend naar de parkeerproblematiek kijken worden geselecteerd.
- Het panel buigt zich primair over het uitwerken van oplossingen die het beste aansluiten bij de specifieke parkeeroverlast in de wijk. Tijdens de bijeenkomsten wordt gesproken over de vorm van gereguleerd parkeren, de tijden, de omvang van het gebied en maatwerkoplossingen voor onduidelijke parkeersituaties.
- Het panel komt een aantal keren bijeen, afgewisseld met in elk geval 1 'brede' bijeenkomst om de inhoud te toetsen en de voortgang toe te lichten. Deze informatie maken we ook digitaal beschikbaar via denkmee.woerden.nl. Zodat inwoners ook digitaal kunnen reageren. Uiteindelijk volgt naar aanleiding van het participatietraject een advies aan het college en de raad. Het streven hierbij is om met het panel consensus te bereiken over de verschillende oplossingen. Dit draagt bij aan het evenredig verdelen van 'de pijn' van eventuele maatregelen. Hierbij is het wel van belang om te beseffen dat het panel geen 1 op 1 afspiegeling is van de inwoners en andere betrokkenen. Dat het panel overeenstemming heeft bereikt over een bepaalde oplossing betekent dus niet dat alle inwoners het daarmee eens zijn. Wel is de inbreng van de verschillende panelleden gebaseerd op de verschillende perspectieven die mensen hebben om naar het probleem te kijken. Daarmee vergroten we de kans dat een grote groep inwoners zich zal herkennen in de oplossingen en begrip heeft voor de gekozen oplossingsrichtingen. Oplossingen die in overleg met het panel bedacht worden, worden altijd eerst breed besproken en/of getoetst voordat zij in beleid vertaald worden. Het is belangrijk dat het panel niet verantwoordelijk wordt gemaakt voor de uiteindelijke beleidskeuzes. Die verantwoordelijkheid ligt bij college en gemeenteraad.

De hierboven beschreven participatieaanpak geldt in elk geval voor de bestaande schilwijken en mogelijk ook voor (een deel van) Snellerpoort. Omdat deze laatste wijk nog geen bewoners heeft, kan de aanpak niet helemaal hetzelfde zijn.

De participatie van het parkeerterrein aan de zuidzijde van het station verdient een specifieke aanpak, omdat dit terrein een andere, gemeentebrede functie heeft. Ook hier zullen we gebruikmaken van het platform denkmee.woerden.nl. Gebruikers van het parkeerterrein zullen we via communicatie-uitingen op het parkeerterrein zelf wijzen op de mogelijkheid om hun zorgen te uiten en mee te denken over oplossingen voor de parkeerproblematiek. Als blijkt dat er genoeg betrokken inwoners zijn om een panel te starten en er binnen de gestelde kaders genoeg ruimte blijkt, dan zullen we ook hier een panel vragen om de oplossingen verder uit te werken.

De participatietrajecten per deelgebied werken we in de projectplannen verder uit.

Coöperatie Parkeerservice

Coöperatie Parkeerservice (CPS) is als uitvoerende partij (handhaving en uitgifte vergunningen) een belangrijke partner, waarmee uitbreiding van parkeerregulering in een vroeg stadium moet worden besproken. De uitvoeringsopdracht die met CPS wordt afgesloten dient bijvoorbeeld aangepast te worden naar aanleiding van het uitbreiden van het gereguleerde gebied.

7. Kosten, baten en dekking

Om dit proces te doorlopen is een integraal projectteam nodig per project (Poort van Woerden en schilwijken). Dit wordt in het projectplan nader uitgewerkt. Het projectteam bestaat in ieder geval uit de volgende leden:

- Projectleider
- Verkeerskundig adviseur
- Adviseur vastgoed/planeconoom
- Omgevingsmanager
- Communicatieadviseur
- Participatieadviseur
- Projectsecretaris
- Wijkambtenaar

De inzet van het projectteam vergt een projectbudget voor de te maken uren. Naast deze uren cq. kosten, worden er ook kosten tijdens het proces gemaakt.

Voor een aantal onderdelen is extern inhoudelijk advies nodig. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het goed begeleiden van de participatie en de middelen die daarvoor nodig zijn (denk aan zaalhuur, versturen brieven etc.). Ook het uitwerken van visualisaties of het uitvoeren van onderzoek kost geld. Alle geraamde kosten worden binnen de begroting van programma 2 opgevangen, waarbij rekening is gehouden met een gefaseerde aanpak op basis van urgentie.

8. Vervolgstappen

Na vaststelling van de startnotitie worden er twee projectplannen geschreven die beschrijven hoe de invoering van parkeerregulering, zoals in deze startnotitie staat, wordt aangepakt.