

Kadernota Parkeerbeleid

18 januari 2021



1. Inhoudsopgave

1. INHOUDSOPGAVE	2
2. INLEIDING	4
2.1. WAAROM EEN NIEUW BELEID OP PARKEREN?	4
2.2. BASIS PARKEERBELEID	4
2.3. VAN ABSTRACT NAAR CONCREET	4
2.4. MISSIE	5
2.5. VISIE	5
2.6. UITGANGSPUNTEN	6
3. PARKEERBELEID	7
3.1. HUIDIGE PARKEERREGULERING	7
3.2. PARKEERAREAL, MEETGEBIED EN PARKEERDRUK	8
3.3. HET EFFECT VAN GEPLANDE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	9
3.4. DOELGROEPENBENADERING	10
3.4.1. <i>Juiste doelgroep op de juiste plaats in het centrum</i>	11
3.4.2. <i>Hoe bereiken we dit?</i>	12
3.5. AUTOLUWE BINNENSTAD	14
3.6. PARKEERDRUK BUITEN HET CENTRUM, IN DE SCHILWIJKEN	15
3.7. PARKEREN OP EIGEN TERREIN STIMULEREN	16
3.8. UITGIFTE VERGUNNING HUIDIGE REGULERINGSGEBIED	16
3.9. HANDHAVING	18
4. UITWERKING	18
4.1. PARKEERNORMEN	18
4.2. FISCAAL PARKEREN IN DE SCHILWIJKEN	19
4.2.1. <i>Eenduidige regimes voor de hele gemeente</i>	19
4.2.2. <i>Eenduidige tarieven voor de schilwijken</i>	19
4.2.3. <i>Participatieproces</i>	20
4.3. VERGUNNINGEN	22
4.4. FIETSPARKEREN	23
4.4.1. <i>Fietsen bij nieuwbouw</i>	24
4.4.2. <i>Fietsparkeren op het juiste niveau</i>	24
4.5. LAADINFRASTRUCTUUR	26
4.6. DIGITALE PARKEERKETEN	26
4.7. DEELMOBILITEIT	26
4.8. P&R EN HUBS	28
4.9. GEHANDICAPTENPARKEERPLAATSEN	29
4.10. PARKEREN GROTE VOERTUIGEN	29
5. VAN BELEID NAAR MAATREGELEN	31
5.1. MONITORING EN EVALUATIE	31

5.2.	COMMUNICATIE	32
6.	BIJLAGE 1. NOTA PARKEERNORMEN	33
7.	BIJLAGE 2. PARKEERDRUK ONDERZOEK	33
8.	BIJLAGE 3. ADVIES WERKGROEP BINNENSTAD.....	33
9.	BIJLAGE 4. ADVIES KLANKBORDGROEP SCHILWIJKEN	33

2. Inleiding

2.1. Waarom een nieuw beleid op parkeren?

De historie van Woerden gaat bijna tweeduizend jaar terug in de tijd. Al in de Romeinse tijd wordt geschreven over een Castellum op de plek waar nu Woerden gelegen is. De historie is nog goed te zien in het centrum van Woerden. Bastions en grachten omringen het centrum. Het historische karakter van het centrum brengt tegelijkertijd ook problemen met zich mee. De hoeveelheid openbare ruimte in Woerden is beperkt. Dat vraagt om na te denken over én regie te voeren op het gebruik van de beschikbare ruimte. Het gaat dan om een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Eén van die functies is parkeren.

In Woerden gaan komende jaren veel ontwikkelingen plaats vinden. Zonder aanvullende maatregelen zal deze groei leiden tot een toenemende parkeerdruk, zowel in de binnenstad als in de schilwijken en mogelijk ook de omliggende dorpen. Dit leidt bij nieuwbouwlocaties onder andere tot discussies over de gewenste parkeernormen en parkeerregulering. Het huidige parkeerbeleid van Woerden richt zich alleen op de binnenstad, heeft geen duidelijk kader en voldoet niet meer aan de tijd van nu. Ook heeft het parkeerbeleid weinig relatie met de nota parkeernormen, de binnenstadvisie of de verkeersvisie. Vandaar de behoefte aan een nieuw parkeerbeleid dat bijdraagt aan het streven van enerzijds een toegankelijke en gastvrije gemeente en anderzijds de stad leefbaar, veilig en bereikbaar houden.

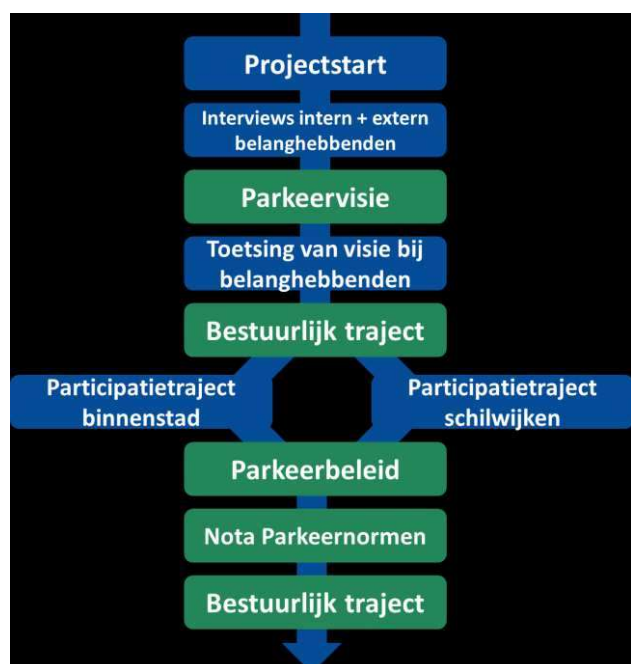
2.2. Basis parkeerbeleid

Een belangrijk doel van het nieuwe parkeerbeleid is om de bereikbaarheid van het centrum en de omliggende schilwijken te waarborgen en tegelijkertijd de schaarse openbare ruimte zo goed mogelijk te verdelen en qua gebruik aan te laten sluiten bij overige ruimtelijke beleidsvelden. Het parkeerbeleid is een bouwsteen voor keuzes in de openbare ruimte en voor het realiseren van een parkeerbalans in bestaande woonwijken en bij nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast moet het parkeerbeleid toekomstbestendig zijn, zodat ook nieuwe mobiliteitsconcepten en toekomstige ontwikkelingen hier onderdeel van uit kunnen maken.

2.3. Van abstract naar concreet

Bij het opstellen van het parkeerbeleid is gestart met het opstellen van een brede en integrale visie op het parkeren in Woerden. Deze visie is op basis van interviews met stakeholders tot stand gekomen. De visie -en daarmee de uitgangspunten voor het beleid- is in maart 2019 unaniem vastgesteld in de gemeenteraad.

Vanuit de geformuleerde parkeervisie en uitgangspunten is in twee werkgroepen een participatieproces gevolgd. Samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is de parkeervisie uitgewerkt via een advies naar het voorliggende parkeerbeleid. Eén werkgroep richtte zich op het parkeerbeleid voor het centrum van Woerden en één werkgroep



richtte zich op de parkeervraagstukken in de schilwijken. De deelnemers aan de werkgroepen zijn geselecteerd op basis van een combinatie van vrijwillige aanmelding en loting.

Bij het opstellen van de parkeervisie en het daaruit afgeleide parkeerbeleid hebben beleidsdocumenten van andere beleidsvelden als kader gediend. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de Verkeersvisie 2030 en het Beleidskader binnenstad Woerden 2018-2022. Daarnaast zijn de verkregen inzichten van het parkeeronderzoek uit september 2019 belangrijke input voor dit document.

2.4. Missie

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 Woerden 2018-2022 en de (Strategienota) Verkeersvisie 2030.

De Missie omtrent het parkeren in Woerden, het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad, 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**.

2.5. Visie

Het vertrekpunt voor parkeerbeleid is dat we als gemeente 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 of als specifieke parkeerplaatsen niet gebruikt kunnen worden door de doelgroepen waarvoor ze primair bedoeld zijn. In dat geval is er sprake van een hoge parkeerdruk of 'scheefparkeren'. Een hoge parkeerdruk levert veel zoekverkeer, irritaties in het verkeer en foutparkeren op. Met het nieuwe parkeerbeleid willen we dit gedrag zoveel mogelijk proberen te voorkomen.

Maatregelen 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 bijvoorbeeld de opkomst van deelmobiliteit en elektrische voertuigen als 'duurzaam' alternatief voor de brandstofauto. Dergelijke ontwikkelingen dragen bij aan het realiseren van hogere doelen, zoals bijvoorbeeld klimaatdoelstellingen. Daarom is het zaak dat het parkeerbeleid de ruimte laat om flexibel in te spelen op dergelijke ontwikkelingen. Ook willen we met het parkeerbeleid gastvrijheid uitstralen, zodat we meer bezoekers verleiden om vaker naar de binnenstad van Woerden te komen en daar wat langer te verblijven. Ook hieraan kan het creatief inzetten van technologische ontwikkelingen 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 visiepunten:

- De schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk verdelen;
- Het parkeren door bezoekers en bewoners waar mogelijk faciliteren;
- Een reguliere 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 (elektrische) deelmobiliteit);
- Flexibel inrichten om te kunnen anticiperen op toekomstige ontwikkelingen.

2.6. Uitgangspunten

De visie en missie geven op hoofdlijnen richting aan het parkeerbeleid. Om de missie en visie verder uit te kunnen werken naar beleid, zijn per gebied uitgangspunten opgesteld die via het participatieproces verder zijn besproken en aangescherpt. De volgende uitgangspunten zijn daarbij gehanteerd:

- Het gebied binnen de centrumring aan te wijzen als autoluw 'kerngebied';
- De parkeergarages primair beschikbaar te stellen voor bezoekers aan de binnenstad;
- De restcapaciteit in de parkeergarages optimaal te laten benutten door bewoners;
- Parkeerplekken in woonstraten uitsluitend beschikbaar te stellen aan bewoners en hun 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;
- De gemeente de positie van gebiedsregisseur mobiliteit in te laten nemen;
- Te zoeken naar mogelijkheden voor een extra parkeercapaciteit net buiten de binnenstad.

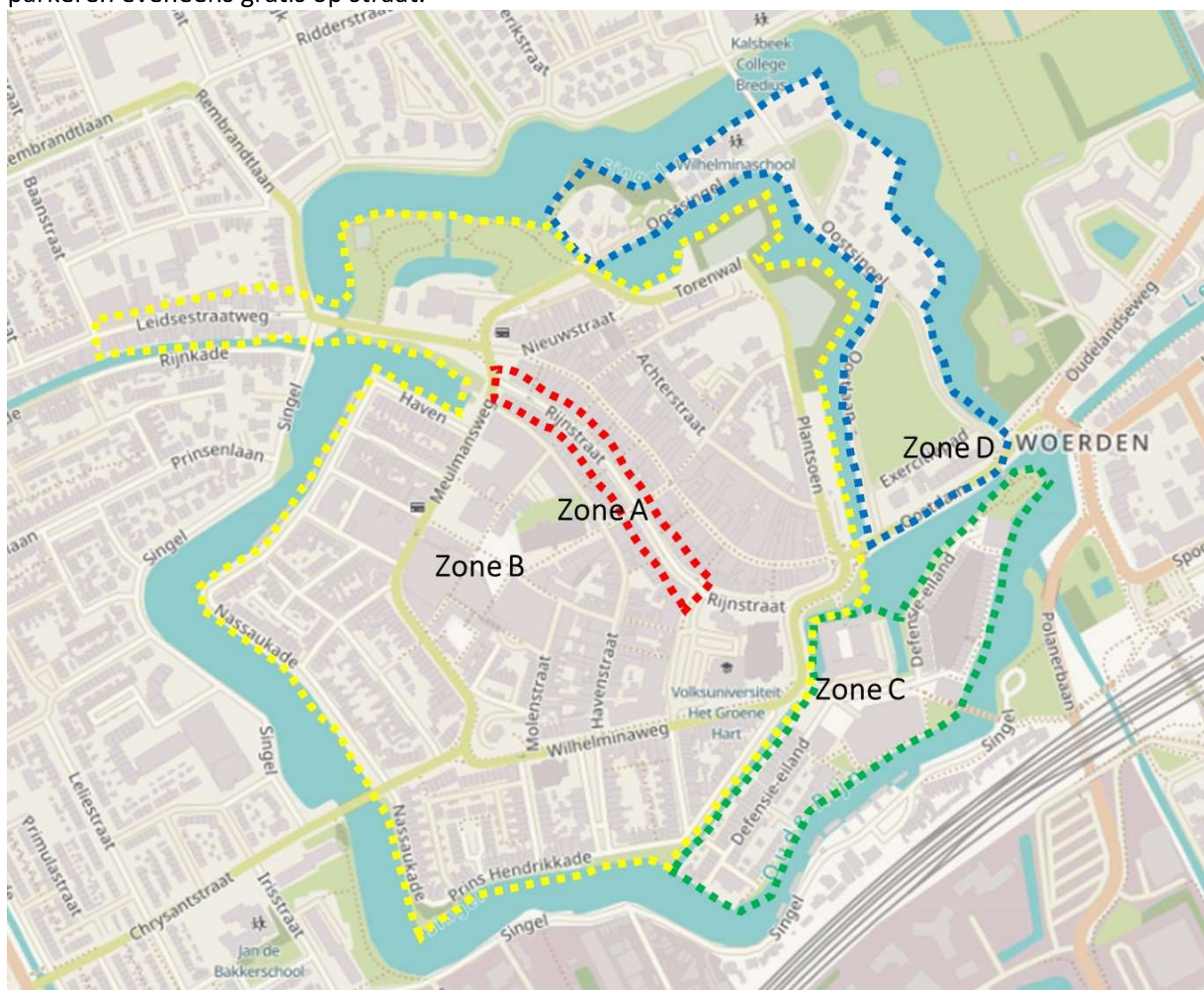
3. Parkeerbeleid

3.1. Huidige parkeerregulering

Woerden heeft een historisch centrum met smalle straten. In het verleden is gekozen voor gereguleerd parkeren in het centrum. Hierbij geldt het uitgangspunt dat de juiste parkeerder op de juiste plek kan parkeren. In de navolgende afbeelding is het gereguleerd gebied van Woerden te vinden. Per zone geldt het navolgende:

- Zone A – maximale parkeerduur van 1 uur á € 0,50 per 15 minuten (maximaal € 2,00)
- Zone B – maximale parkeerduur van 4 uur á € 0,50 per 15 minuten (maximaal € 8,00)
- Zone C – maximale parkeerduur van 4 uur á € 0,50 per 15 minuten (maximaal € 8,00)
- Zone D – uitsluitend vergunninghouders

De parkeerregulering is geldig op maandag tot en met zondag van 09:00 uur tot 18:30 uur. Op zondagen geldt er geen regulering in Woerden en is parkeren op straat gratis. Op feestdagen is het parkeren eveneens gratis op straat.



In de parkeergarages (Castellum en Defensie-eiland) geldt een ander regime. In de parkeergarages is het op de navolgende tijden betaald tegen het genoemde tarief:

Parkeergarage Castellum

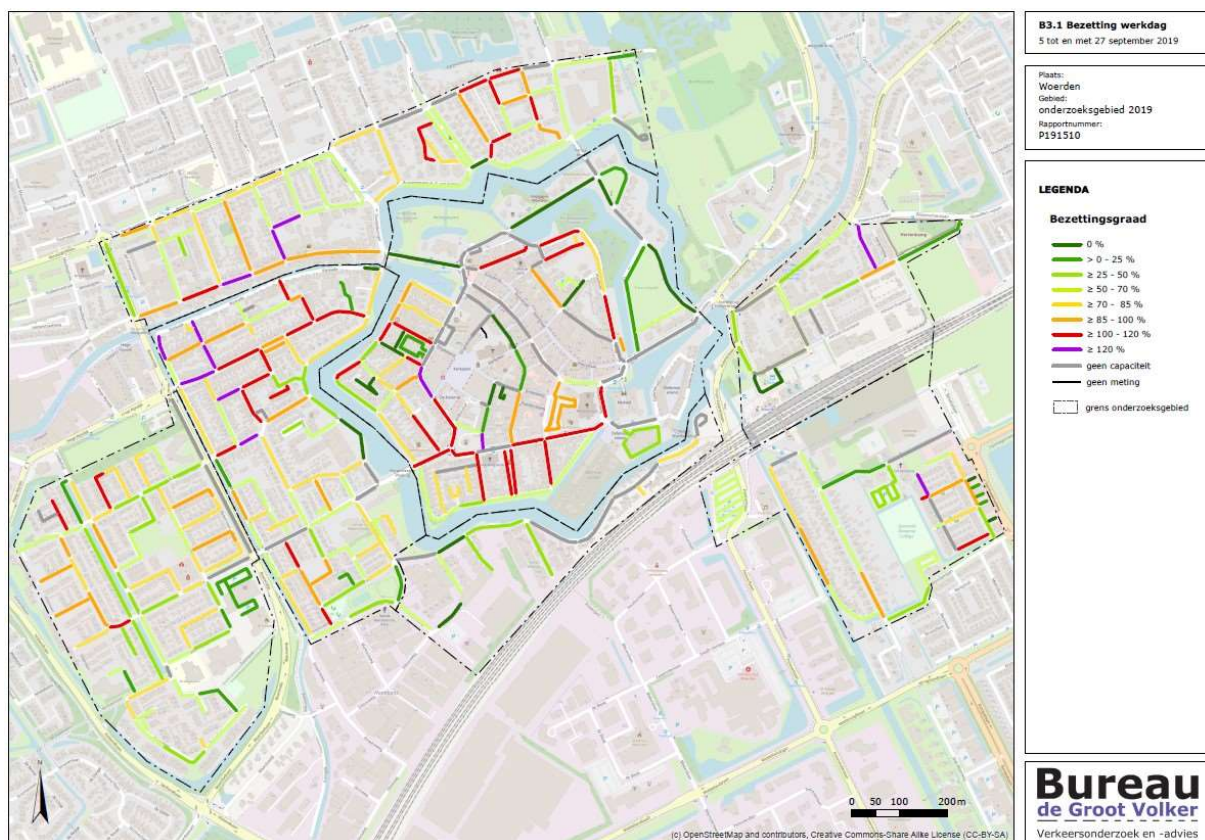
		Tarief	Per
Maandag t/m donderdag	08.00 - 18.00 uur	€ 0,20	6 minuten
	18.00 - 24.00 uur	€ 0,10	6 minuten
	00.00 - 08.00 uur	gratis	
Vrijdag en zaterdag	09.00 - 18.30 uur	€ 0,20	6 minuten
	18.30 - 24.00 uur	gratis	
	00.00 - 09.00 uur	gratis	
Zondag/koopzondag	gehele dag	gratis	
Maximaal dagtarief (geldt ook voor verloren kaart)		€ 20,00	dag
Uitrijkaart (Minimale afname 5 stuks)		€ 6,00	kaart

Parkeergarage Defensie-eiland

		Tarief	Per
Maandag t/m donderdag	08.00 - 18.00 uur	€ 0,20	6 minuten
	18.00 - 24.00 uur	€ 0,10	6 minuten
	00.00 - 08.00 uur	gratis	
Vrijdag en zaterdag	09.00 - 18.30 uur	€ 0,20	6 minuten
	18.30 - 24.00 uur	gratis	
	00.00 - 09.00 uur	gratis	
Zondag/koopzondag	gehele dag	gratis	
Uitrijkaart (Minimale afname 5 stuks)		6,00	kaart

3.2. Parkeerareaal, meetgebied en parkeerdruk

In september 2019 heeft er een parkeeronderzoek plaatsgevonden in Woerden. In dit onderzoek zijn specifiek het centrum en enkele wijken rond het centrum onderzocht.



Binnen dit meetgebied liggen in totaal 5.263 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 630 parkeerplaatsen in de parkeergarages Castellum (550) en Defensie-eiland (80). In onderstaande tabel is de gemiddelde parkeerdruk op een aantal maatgevende momenten weergegeven. Overige meetmomenten zijn te vinden in bijlage 2.

In de praktijk wordt een parkeerdruk van 85% of hoger vaak als onwenselijk ervaren. Dit betekent dat minimaal 17 van de 20 beschikbare parkeerplaatsen op het meetmoment bezet zijn. Er ontstaat dan ongewenst zoekverkeer. Ook in de Verkeersvisie 2030 is een verwijzing naar deze 85% parkeerdruk gemaakt. In de bovenstaande visualisatie zien we dat op een werkdag met grote regelmaat een parkeerdruk van 85% en hoger, tot zelfs 120%, wordt gemeten. Dit hoeft op zich nog geen onoverkomelijk probleem te zijn, bijvoorbeeld als in de directe omgeving meer vrije capaciteit voor

handen is. Dan spreken we meer van een verdeelprobleem. Echter, we zien dat bijvoorbeeld in het noordelijk deel van Bloemenkwartier meerdere aaneengesloten straten een zeer hoge parkeerdruk kennen. Als je de hele wijk neemt blijkt de bezetting in Bloemenkwartier in de nacht op 84% te zitten (zie onderstaande tabel). Voor een dergelijk groot gebied is dit te hoog, omdat de druk nooit gelijkmatig verdeeld is.

	Bezetting nacht	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Koopavond	Zaterdagmiddag
Centrum	75%	53%	57%	81%	74%
Schilderskwartier	73%	76%	71%	84%	84%
Bloemenkwartier	84%	58%	61%	78%	75%
Bomenkwartier	60%	47%	46%	61%	57%
Honthorst	53%	36%	33%	37%	32%
Staatsliedenkwartier	55%	76%	58%	73%	64%
Valk Boumanlaan	35%	59%	62%	55%	56%
Parkeergarage Castellum	15%	18%	14%	40%	49%
Parkeergarage Defensie-Eiland	4%	10%	6%	100%	30%
Totaal	50%	48%	45%	68%	58%

3.3. Het effect van geplande ruimtelijke ontwikkelingen

Nederland staat voor een enorme verdichtingsopgave. Woerden zal daarvan haar deel moeten nemen. De komende jaren zal Woerden verdichten met nieuwe appartementen en transformaties van oude panden naar woningen. Zonder goede alternatieven is de kans groot dat de nieuwe bewoners één of meerdere auto's meenemen. Dat gaat zeker niet overal passen. Daarom is de doelstelling om te groeien in het aantal inwoners, maar niet in gelijke mate in het aantal auto's. Het voorliggend beleid geeft vanuit het perspectief parkeren richting aan deze doelstelling.

3.4. Doelgroepenbenadering

Het aantal woningen in Woerden zal de komende jaren (sterk) toenemen. Blijven voldoen aan de bijbehorende parkeerbehoefte wordt een onmogelijke opgave. De fysieke ruimte ontbreekt in veel gevallen om meer parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast zijn de eventuele consequenties voor de andere ambities (o.a. groen) van de gemeente (te) groot en is het uitbreiden van het parkeerareaal in gebouwde voorzieningen (te) kostbaar. Een rechtvaardige verdeling van de schaarse openbare ruimte is wenselijk. Parkeren is één van de functies in deze openbare ruimte. Om de schaarse parkeerruimte goed te verdelen, is het belangrijk dat *de juiste doelgroep op de juiste plaats kan parkeren*. Het bepalen welke doelgroep primair mag parkeren op welke plaats in het parkeerareaal vormt de basis van dit parkeerbeleid.



Verblijfsfuncties

Ontmoeten, speelvoorzieningen en ontspannen



Voorzieningen

Afvalinzameling, oplaadpalen, fietsparkeerplekken en laden en lossen



Auto-alternatieven

Brede trottoirs, fietspaden, OV en deelmobiliteit



Klimaatadaptatie

Meer groen /water



3.4.1. Juiste doelgroep op de juiste plaats in het centrum

In het gebied binnen de singels van Woerden (het centrum) worden qua parkeren zes verschillende doelgroepen onderscheiden:

1. Bewoners in de woonstraten en hun bezoek
2. Bewoners in de “autoluwe binnenstad” en hun bezoek
3. Bewoners van Defensie-eiland
4. Bezoekers van de “autoluwe binnenstad”
5. Bezoek van de stad, detailhandel, supermarkt, horeca, instellingen, etc., kort parkeren
6. Werknemers en andere langparkeerders

De verdeling van het areaal in doelgroepen vormt de basis van het parkeerbeleid.



In de woonstraten buiten de binnenstad, maar in het centrum, ligt de prioriteit op de leefbaarheid van de woonwijk en de bereikbaarheid van de bewoners en het bezoek van de bewoners van deze woonwijk. Voor bewoners en het bezoek geldt dat het wenselijk is dat de auto zo dicht mogelijk bij de bestemming geparkeerd kan worden.

Binnen de autoluwe binnenstad ligt de prioriteit bij het bezoek van de binnenstad via de fiets of te voet. De schaarse parkeerplaatsen binnen de autoluwe binnenstad zijn bedoeld voor specifieke doelgroepen, zoals gehandicapten, laden en lossen en mogelijk voor (elektrische) deelmobiliteit.

Het parkeerterrein aan de Wagenstraat en de Nieuwstraat zijn primair bedoeld voor kort parkerende bezoekers van de Albert Heijn, lokale winkels en van het centrum. Het parkeren nabij de voorzieningen is een belangrijke steunpilaar voor de economische vitaliteit van de straten. De bereikbaarheid voor bezoekers moet optimaal zijn. Het parkeerbeleid is daarom gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers. De Wagenstraat en de Nieuwstraat zijn daarmee ook geen onderdeel van de autoluwe binnenstad.

In de parkeergarages (Castellum en Defensie Eiland) ligt de prioriteit, naast de bewoners die middels afspraken uit het verleden aangewezen zijn op de parkeergarage, primair bij de bezoekers van de binnenstad. De parkeergarage moet aantrekkelijk zijn voor alle (kort en lang) parkerende bezoekers van het centrum c.q. de autoluwe binnenstad. Daarbij wordt ingezet op maximaal (dubbel)gebruik van de parkeergarage, waarbij de secundaire doelgroep voor de parkeergarage bewoners (bovenal van de binnenstad en mogelijk tweede vergunningen van de woonstraten in het centrum) en daarna

werknemers zijn. De secundaire doelgroepen kunnen de restcapaciteit in de parkeergarage benutten die de primaire doelgroepen achterlaten. De gemeente zal nauwkeurig in beeld brengen welke doelgroepen er in de parkeergarage mogen en kunnen parkeren en hoe dit zich verhoudt tot de (rest)capaciteit van de parkeergarages. De garages raken immers ook een keer vol. Op het moment dat de vraag naar parkeerplaatsen in de garages groter is dan de capaciteit, dan is het onvermijdelijk te kijken naar parkeercapaciteit op afstand. Met name de secundaire doelgroepen, zoals werknemers en tweede bewonersvergunningen, komen dan als eerste in aanmerking om op afstand te parkeren. Een mogelijke locatie voor parkeren op afstand is de P+R ten zuiden van het station.

3.4.2. Hoe bereiken we dit?

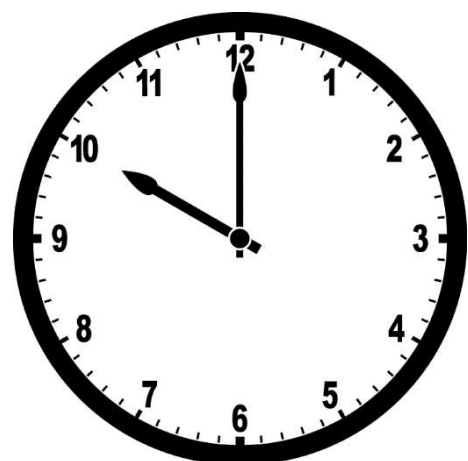
Om de woonstraten in het centrum, maar buiten de binnenstad primair voor de bewoners en hun bezoekers beschikbaar te stellen, en daarmee de kort- en langparkerende bezoekers van de binnenstad en werknemers elders te faciliteren, wordt er in deze woonstraten enkel een dagtarief aangeboden. De bewoners beschikken over een mogelijkheid voor het aanvragen van één parkeervergunning en van een bezoekersregeling. Een tweede vergunning kan aangevraagd worden indien het areaal dit toelaat (zie paragraaf 3.8). Met het enkel hanteren van een dagtarief nemen we afscheid van het nu geldende uurtarief. Het dagtarief van het straatparkeren dient minimaal gelijk of liever hoger te zijn dan het maximum dagtarief in de parkeergarages, om zo langparkeerders (anders dan de bewoners) te stimuleren om gebruik te maken van de parkeergarage.

Binnen de autoluwe binnenstad wordt het aantal reguliere parkeerplaatsen in de openbare ruimte op termijn afgebouwd. Dit wordt gedaan om dit gebied autoluw te maken. De resterende parkeerplaatsen binnen de autoluwe binnenstad worden op termijn primair aangewezen voor laad- en loszones, gehandicaptenparkeerplaatsen en deelmobiliteit. Het reduceren van het aantal parkeerplaatsen in de autoluwe binnenstad moet in juiste verhouding planmatig en verantwoord gebeuren. Het is een proces van jaren waaraan een goed implementatieplan met regelmatige monitoring en evaluatie aan ten grondslag dient te liggen.

De parkeerplaatsen aan de Wagenstraat en de Nieuwstraat zijn tijdens winkeltijden primair bedoeld voor de kort parkerende bezoekers van winkels. Tussen 10:00 en 18:30 zijn op deze parkeerplekken daarom bewonersvergunningen niet geldig. Voor bewoners van beide straten zal een goed alternatief dat financieel acceptabel is beschikbaar moeten komen. Daarom krijgen bewoners van zowel de Wagenstraat als de Nieuwstraat de ruimte om te parkeren in de garage. Deze mogelijkheid van het parkeren in de garage wordt ook aangeboden aan andere bewoners van de autoluwe binnenstad waar de parkeervergunning voor straat vervalst.

In de parkeergarages wordt primair het bezoekende publiek van het centrum, kort en lang parkerend, gefaciliteerd. Voor deze bezoekers moet het aantrekkelijk zijn om in de parkeergarage te parkeren. Dit betekent dat het uurtarief minimaal gelijk of bij voorkeur lager moet zijn dan het uurtarief op straat. Ook het maximale dagtarief moet gelijk of lager zijn dan het dagtarief in de woonstraten.

Voor bewoners wordt één tarief in de parkeergarage aangeboden dat gelijk is aan het tarief van de vergunning voor straatparkeren. Dit tarief zal dan ook gaan gelden voor de huidige abonnementen die voor een eerste auto in de parkeergarage Castellum worden afgenomen. Op deze manier ontstaat voor bewoners geen financieel nadeel voor het parkeren in een garage versus parkeren op straat.



Zeker indien in de toekomst bij schilwijken fiscaal parkeren wordt geïntroduceerd is ook een acceptabel prijspeil ook voor de werknemer een goed c.q. het beste alternatief. Het prijspeil voor een abonnement voor een werknemer ligt beduidend hoger dan de prijs voor een bewonersvergunningen c.q. abonnement.

De ingang van de reguleringstijd in het centrum wordt aangepast naar 10.00 uur (in plaats van 9.00 uur). Daarmee wordt tot 10.00 uur ruimte geboden aan diegene die niet of moeilijk kunnen of willen betalen voor parkeren. In de woonstraten in het centrum gelden dan reguleringstijden van 10:00 – 22:00 uur. In de autoluwe binnenstad geldt betaald parkeren op straat van 10.00 – 18.30 uur.

3.5. Autoluwe binnenstad

Om de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum te kunnen blijven borgen, wordt er gekozen voor een autoluwe binnenstad. Binnen de autoluwe binnenstad moet ruimte zijn voor specifieke doelgroepen, zoals laden en lossen, gehandicaptenparkeerplaatsen en deelmobiliteit. Het autoluwe gebied komt er op termijn als volgt uit zien:



De autoluwe binnenstad is aangegeven binnen de gele stippellijn. Het plan is dat op termijn het proces van het autoluwe maken van het kerngebied ertoe leidt dat er parkeerplaatsen op straat verdwijnen. Weghalen van parkeerplaatsen wordt alleen gedaan als het flankerend beleid succesvol is gebleken en derhalve deze plekken niet meer nodig zijn om de parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Deze ambitie vereist echter wel aanvullende afspraken over het opvangen van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad. Daarbij wordt uitgegaan van het niet meer bijbouwen van parkeerplaatsen in de autoluwe binnenstad. Ook ontvangen de 'nieuwe' bewoners geen vergunning om de auto op straat te parkeren. Deze bewoners krijgen als alternatief aangeboden om voor een van de garages één abonnement c.q. eerste vergunning aan te vragen.

Het reduceren van de parkeerplaatsen wordt "clustergewijs" gedaan. Door bijvoorbeeld de parkeerplaatsen bij de Havenstraat weg te halen kan deze straat opnieuw worden ingericht. Primair voor fietsers en wandelaars, waar de



auto (laden/lossen, gehandicapten, deelauto) te gast is. Er ontstaat dan ook in de straat ruimte voor meer groen en bijvoorbeeld speelgelegenheden, zitgelegenheden en/of kunst. Het reduceren van parkeerplaatsen wordt pas gedaan als het alternatief op orde is of de realisatie van het alternatief van start gaat.

Bij de Molenstraat moet (mogelijk) in de verkeerssituatie worden ingegrepen. Deze is nu een eenrichtingsstraat, wat in de praktijk betekent dat bewoners uit de straat alleen via de garage Castellum of via het autoluwe gebied de straat kunnen verlaten. Dit is niet wenselijk. Daarom wordt de Molenstraat tweerichting verkeer. De consequentie is dat het aantal aanwezige parkeerplaatsen wordt gereduceerd.

3.6. Parkeerdruk buiten het centrum, in de schilwijken

De openbare ruimte biedt in bestaande woonwijken niet altijd de mogelijkheid om de landelijke groei in autobezit op te vangen. Het gevolg hiervan is dat de parkeerdruk hoger wordt en in sommige gevallen te hoog wordt. Het kan ook voorkomen dat de parkeerdruk hoger wordt door het zogenaamde fenomeen 'uitwijkgedrag'. Dit zijn parkeerders die elders het betaald parkeren vermijden en met hun uitwijkgedrag zorgen voor parkeeroverlast.

Parkeerdruk wordt bepaald op basis van een objectieve parkeerdrukmeting. Zo'n parkeerdrukmeting wordt vaak uitgevoerd als uit verschillende klachten het beeld naar voren komt dat op een specifieke locatie sprake is van parkeeroverlast door een te hoge parkeerdruk. De gemeente heeft de navolgende opties ter bestrijding van te hoge (verwachte) parkeerdruk:

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

Bij een te hoge parkeerdruk kiest de gemeente primair voor het instrument parkeerregulering (1) in combinatie met optie 3 en 4. De gemeente kiest in het uiterste geval voor optie 2.

Ter voorkoming van onduidelijkheid op straat, met veel gedoe rondom bekeuringen tot gevolg, is het belangrijk dat bij het invoeren van parkeerregulering er altijd gekozen wordt voor een duidelijke en logische begrenzing van het gebied. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van (natuurlijke) barrières zoals een spoorlijn, water en hoofdwegenstructuur. Een parkeerreguleringsgebied is bij voorkeur een duidelijk aaneengesloten cluster van straten. Parkeerregulering in één straat moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Enerzijds omdat er dan minder flexibiliteit is in de uitwisseling van parkeerplaatsen en anderzijds omdat dan de hoge parkeerdruk alleen maar wordt verplaatst naar de volgende straat.

Indien het middel om parkeeroverlast in de schilwijken aan te pakken gereguleerd parkeren is, dan wordt voor de vorm van fiscaal ofwel betaald parkeren gekozen¹. Er kunnen vier oorzaken/criteria zijn voor het overwegen c.q. overgaan tot het invoeren van betaald parkeren in een schilwijk, te weten:

1. Veelvuldige klachten over parkeeroverlast
2. Belemmering voor hulpdiensten of andere noodzakelijke diensten;
3. In gebieden waar de parkeerdruk structureel of op piekmomenten 85% of hoger is;
4. In geval van (naburige) ontwikkelingen kan het ook door de gemeente ingebracht worden.

¹ In bestaande situaties waar een niet-fiscale regime (bv. blauwe zone) wordt gehanteerd kan gekozen worden deze te behouden of indien nodig aan te passen.

Bij het al dan niet invoeren van betaald parkeren is het van belang dat er een participatieproces uitgevoerd wordt om te toetsen hoe de stakeholders in de buurt over regulering denken en hoe we dit effectief in meer detail voor die specifieke wijk of buurt het beste kunnen invullen. De procedure hiervoor wordt beschreven in paragraaf 4.2.3.

3.7. Parkeren op eigen terrein stimuleren

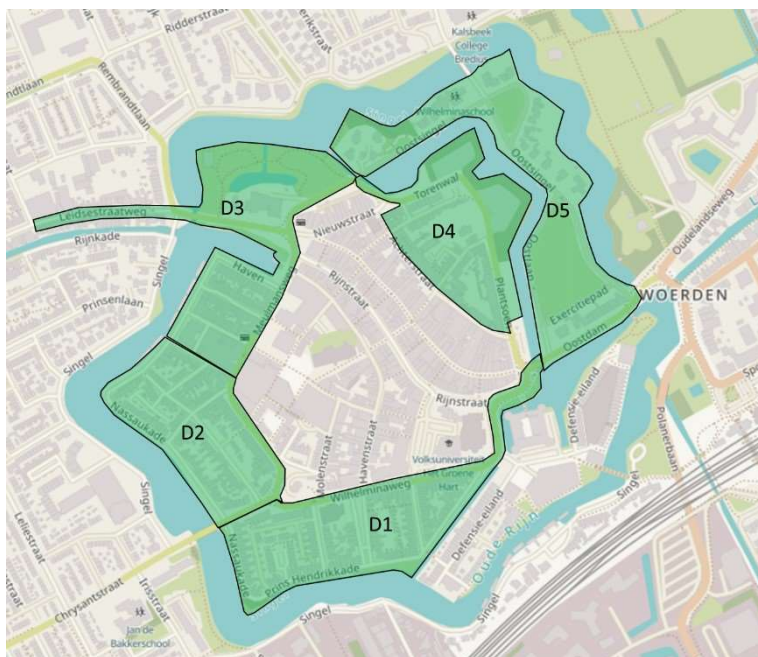
Eén van de instrumenten die relevant zijn bij het tegengaan van hoge parkeerdruk in de openbare ruimte is het stimuleren/afdwingen van het parkeren op eigen terrein (POET). Bij parkeren op eigen terrein gaat het onder andere om particuliere parkeerterreinen behorende bij bedrijven en appartementencomplexen en (individuele) garages, carports en opritte. Deze parkeervoorzieningen worden soms voor andere doeleinden gebruikt. De auto wordt dan in de openbare ruimte geparkeerd in plaats van op de parkeervoorziening op eigen terrein. Om de openbare parkeerdruk beheersbaar te houden wordt het parkeren op eigen terrein meegenomen in de nieuwe voorwaarden die gaan gelden bij parkeerregulering.

Panden waarbij uit gemeentelijke gegevens blijkt dat ze beschikken over een parkeervoorziening op eigen terrein worden toegevoegd aan een zogeheten POET-lijst. Bewoners of gebruikers van die panden komen bij parkeerregulering niet in aanmerking voor een vergunning voor het aantal auto's waarin de parkeervoorziening op eigen terrein voorziet. Deze bewoners dienen de auto('s) op eigen terrein te parkeren. Bij bezit van eventueel meerdere auto's kan, indien de ruimte op straat dat toelaat, voor deze auto's een aanvraag voor een parkeervergunning worden ingediend. De parkeerbalans van het gebied is hierin leidend.

Het verplichten van parkeren op eigen terrein is met name aan de orde als er sprake is van druk op de openbare parkeercapaciteit als gevolg van het parkeren door de primaire doelgroep, veelal bewoners. Indien de parkeerdruk in een wijk met name wordt veroorzaakt door anderen/uitwijk, is het stimuleren van parkeren op eigen terrein minder noodzakelijk om de parkeerdruk te verlagen.

3.8. Uitgifte vergunning huidige reguleringsgebied

Woerden komt de bewoners en bedrijven in gereguleerd gebied graag tegemoet en biedt een vergunning aan. In de parkeerverordening wordt beschreven onder welke voorwaarden een parkeervergunning uitgegeven wordt. Het uitgangspunt in de woonstraten is dat voor adressen die niet op de POET-lijst staan in principe de eerste bewonersvergunning altijd uitgegeven wordt.



Een tweede bewonersvergunning is minder vanzelfsprekend. Deze vergunning wordt uitsluitend uitgegeven indien de beschikbare capaciteit op straat dat toelaat. In eerste instantie wordt uitgegaan van een uitgiftepercentage van 100% van het bestaande parkeerareaal. Aangezien de primaire doelgroep bewoners en hun bezoek is, geven we maximaal net zoveel bewonersvergunning uit als dat er in het gebied openbare parkeerplaatsen zijn. Vanwege de uitwisselbaarheid van de parkeerplaatsen – bewoners gaan op bezoek en bezoek komt bij bewoners – verwachten we dat dit uitgiftebeleid te allen tijde een te hoge parkeerdruk voorkomt. Het is zaak om de effecten van regulering regelmatig te monitoren en te evalueren. Mocht daaruit blijken dat het toch te druk wordt op straat of tegenovergesteld, een lage parkeerdruk is ontstaan, dan kunnen de reguleringsmaatregelen bijgesteld worden.

In de tabel hieronder wordt een indicatie gegeven van de huidige parkeercapaciteit, eind 2020, per straat in de binnenstad.

Deelgebied	Straten	Openbare parkeerplaatsen	Percentage vergunningen	Aantal vergunningen
D1	Wilhelminaweg	29	100%	186
	Prins Hendrikkade	59		
	Prinses Beatrixstraat	25		
	Prins Bernhardlaan	29		
	Julianastraat	16		
	Willem Alexanderhof	13		
	Nassaukade	15		
D2	Nassaukade	37	100%	153
	W.A. Bakestraat	9		
	Emmakade	32		
	Binnenhof	10		
	Costerusstraat	11		
	Van Loonstraat	9		
	Gedempte Binnengracht	32		
	Kruittorenweg	13		
D3	Van Oudheusdenstraat	7	100%	139
	Nieuwe markt	10		
	Emmakade	53		
	Eendrachtstraat	11		
	Leidsestraatweg	26		
	Haven	32		
	Meulmansweg	0		
D4	Achterstraat	0	100%	68
	Jan de Bakkerstraat	16		
	Torenwal	6		
	Plantsoen	18		
	Warmoeshof	25		
	Hogewalstraat	3		
D5	Oostlaan	30	100%	95
	Oostsingel	55		
	Exercitiepadij	10		

In de autoluwe binnenstad respecteren we de huidige parkeervergunningen als bekend bij invoering van dit beleid, maar worden er geen nieuwe vergunningen meer uitgegeven. Nieuwe bewoners en bedrijven komen niet meer in aanmerking voor een nieuwe parkeervergunning op straat. Ook bij het vervangen van de auto komt het parkeerrecht op straat te vervallen. In plaats daarvan komt er dan het recht op maximaal één abonnement voor de parkeergarage voor een geregistreerde chauffeur van een huishouden c.q. bedrijf.

3.9. Handhaving

Zonder handhaving geen parkeerregulering. Handhaving zorgt ervoor dat aanwezige parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de betreffende doelgroepen. Algemeen uitgangspunt bij handhaving op het parkeren is dan ook een duidelijke en uniforme aanpak gericht op het voorkomen van oneigenlijk gebruik van parkeercapaciteit door derden. Voorwaarde voor het proces van handhaving is een helder en eenduidig uitlegbaar parkeerbeleid.

Om kosten te besparen blijven we zoeken naar methodes om de handhaving efficiënter te maken. Vandaag de dag betekent dat het verder digitaliseren van de parkeerketen en op termijn de inzet van een scanauto. We gaan gezamenlijk met de Coöperatie ParkeerService in overleg over het nut en de noodzaak van de implementatie van de scanauto in Woerden.

Uitgangspunt bij handhaving is niet het schrijven van bonnen, maar een bijdrage leveren aan het realiseren van een verbeterd verblijfsklimaat. Om hier goede invulling aan te geven dient er een integraal handhavingsplan opgesteld te worden, waarbij aandacht is voor de inzet van parkeerhandhaving. Daarbij worden ook kwaliteitsdoelstellingen omschreven, zoals een zeker percentage betalingsbereidheid en een drempel voor het aantal bezwaren en beroep procedures.

4. Uitwerking

4.1. Parkeernormen

Bij nieuwe ontwikkelingen is het vertrekpunt dat de behoefte aan parkeren en het stallen van auto's op eigen (ontwikkel)plot moet worden opgelost. Daarvoor zijn door het CROW voor diverse functies *parkeerkencijfers* opgesteld. Net als veel andere gemeenten heeft Woerden op basis van deze kencijfers parkeernormen gedefinieerd. Met deze parkeernormen wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij deze ontwikkeling. En vervolgens wordt dat de *parkeereis* die de gemeente aan de ontwikkelaar oplegt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Zeker in een stedelijke omgeving, zoals de binnenstad, komt het steeds vaker voor dat het ruimtelijk of financieel niet past om de parkeereis volledig op eigen terrein te realiseren. Er wordt dan meestal gezocht naar aanvullende oplossingen in de omgeving. Soms zijn die te vinden, zoals het benutten van de restcapaciteit in een parkeergarage. Maar zo'n optie is lang niet altijd voorhanden.

- Bij grootschalige ontwikkelingen, zoals Middelland-Noord, het stationsgebied en alle ontwikkelingen in de binnenstad, zal een gebiedsgerichte benadering worden gevolgd. Bij gebiedsontwikkeling wordt nagedacht over gebiedsgerichte voorzieningen, zoals publieke parkeergarages. Qua complexiteit een stuk ingewikkelder, onder andere omdat je te maken krijgt met hoge en vaak niet-rendabele investeringen aan de voorkant van het traject. Daarom zal er nagedacht moeten worden over het inrichten van een Mobiliteitsfonds, waarin ontwikkelaars die niet kunnen voldoen aan de parkeereis een bijdrage storten. Uitdaging hierbij wordt ervoor te zorgen dat de tegenprestatie van de gemeente geen 'blok aan het been' wordt.

- Bij nieuwe ontwikkelingen willen ontwikkelaars steeds vaker met behulp van de inzet van deelmobiliteit de parkeerbehoefte terugschroeven. Woerden is uitstekend aangesloten op het OV netwerk. Daarom leent een aanpak met deelmobiliteit in de buurt van het station zich bij uitstek om succesvol te zijn. Nieuwe ontwikkeling met een goed geïntegreerd aanbod aan deelmobiliteit trekt juist mensen aan die minder auto gebonden zijn. De gemeente zal de regie nemen in het aanbieden van een laagdrempelige vorm van deelmobiliteit.
- Omdat de ambitie is een autoluwere binnenstad komen bewoners en gebruikers van nieuwe binnenstedelijke grootschalige ontwikkelingen per definitie niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op straat. Maar zolang er sprake is van restcapaciteit in de garages wel voor het benutten van deze restcapaciteit, indien niet voldaan kan worden aan het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op de eigen plot.

In bijlage 1 is separaat de Nota Parkeernormen 2021 opgenomen.

4.2. Fiscaal parkeren in de schilwijken

Om parkeeroverlast aan te pakken is het noodzakelijk dat de gemeente kan sturen op het gebruik van de parkeerplaatsen. Het meest geëigende instrument daarvoor is betaald parkeren. Hiermee kan met tarieven gestuurd worden (ongewenst gedrag ontmoedigen) én met vergunningen (toegestaan gedrag faciliteren). Tegelijkertijd is dankzij kentekenherkenning handhaving grotendeels te automatiseren, waardoor de kosten beperkt blijven.

Betaald parkeren is zeer effectief als de parkeeroverlast veroorzaakt wordt door uitwijkgedrag van derden. Deze wijkvreemde parkeerders zijn zelden bereid te betalen voor een parkeerplaats, zeker omdat er meestal sprake is van een langere parkeerduur. Voor bewoners en hun bezoek, alsmede voor werknemers in de wijk, zijn vergunningen beschikbaar. Hiermee komen de parkeerplaatsen in de wijk weer beschikbaar voor wie ze bedoeld zijn.

Parkeerregulering in een wijk met te weinig parkeerplaatsen voor de auto's van de bewoners, zoals bij (delen van) het Bloemenkwartier, is slechts indirect effectief. De gemeente kan dan vooral sturen op beperking van het aantal parkeerrechten (vergunningen) dat wordt uitgegeven. Uiteindelijk zal er dan waarschijnlijk een wachtlijst ontstaan. Deze vorm van reguleren kan niet zonder een coulante overgangsregel, waarmee voorkomen wordt dat bewoners van de ene op de ander dag hun auto niet meer in de wijk kunnen parkeren. Deze oplossing gaat dus meestal pas in de loop van de tijd werken. Vandaar dat er ook altijd gezocht moet worden naar alternatieven, zoals het benutten van parkeercapaciteit aan de rand van de wijk.

4.2.1. Eenduidige regimes voor de hele gemeente

Belangrijk is ervoor te zorgen dat er in de gemeente Woerden geen lappendeken van regelingen komt. En dat hoeft ook niet. Zo kan er gewerkt worden met vaste tijdsblokken, zogenaamde regimes, waarbij per wijk gekozen kan worden uit één van de volgende drie regimes:

- overdag overlast -> tussen 10-17u
- 's avonds overlast -> tussen 17-22u
- overdag én 's avonds overlast -> tussen 10-22u.

4.2.2. Eenduidige tarieven voor de schilwijken

Vervolgens kan er ook gekozen worden voor een vast tarief. Buiten het centrum, in de schilwijken gaat dit tarief afwijken van de binnenstad. Uitdaging voor het kiezen van een tarief voor de schilwijken is dat dit tarief laag genoeg is om het wenselijke parkeergedrag in de wijk te faciliteren en

tegelijkertijd hoog genoeg is om ongewenst gedrag te voorkomen. Het voorstel is om het eerste uur goedkoper of gratis te maken, om ervoor te zorgen dat ondanks het betaald parkeren bezoekers aan winkels of maatschappelijke instellingen in de wijk niet worden afgeschrikt. Deze bezoeken zijn veelal wat korter. Tevens hoeft er op deze manier waarschijnlijk geen specifieke regeling te worden gemaakt voor mantelzorgers. Als voorstel voor het uurtarief vinden we dat dit tarief hoog genoeg moet zijn om vreemdparkerders te weren maar vriendelijk genoeg om bezoek aan de winkels en instellingen niet noodzakelijkwijs af te schrikken

Daarnaast is het wenselijk om de bezoekersregeling, zoals deze in het centrum reeds aanwezig is, ook beschikbaar te stellen voor de schilwijken waar regulering nodig is. In de schilwijken kan coulanter omgegaan worden met de bezoekersregeling dan in het centrum. Door bijvoorbeeld 300 uur per jaar (i.p.v. 125 in het centrum) kunnen bezoekers van bewoners tegen een gereduceerd tarief parkeren.

4.2.3. Participatieproces

In het verleden was de enquête onder de wijkbewoners het beproefde middel voor het meten van draagvlak. In de praktijk is gebleken dat er voor invoering van parkeerregulering op deze manier alleen draagvlak te krijgen is als de parkeeroverlast door derden veroorzaakt wordt en zich in heel de wijk voordoet. In alle andere gevallen waarin de gemeente de wijk wil helpen met het oplossen van de parkeeroverlast zal er gezocht moeten worden naar een andere aanpak.

Als alternatief voor de enquête wordt er een panel samen gesteld. Het panel krijgt de opdracht mee om binnen het uniforme raamwerk van parkeerregulering te zoeken naar een passende oplossing voor de parkeeroverlast. Passend betekent in dit geval:

- Door de regulering wordt de parkeeroverlast opgelost; direct (bij uitwijkgedrag) of op termijn (bij een te hoog autobezit).
- Als de oplossing pas later werkelijk een feit zal zijn, dan is dat omdat er rekening gehouden moet worden met de huidige situatie, die tijd nodig heeft om te transformeren.
- De parkeeroverlast mag zich niet verplaatsen naar elders in de wijk.
- Het is niet te voorkomen dat (een deel van) de parkeeroverlast zich verplaatst naar plekken buiten de wijk. De kans daarop moet worden geminimaliseerd, maar dat is geen harde eis die het panel in zijn oplossing moet meenemen.

Het Panel buigt zich dan primair over de volgende vragen:

- Wat is binnen de gegeven mogelijkheden de oplossing die het beste aansluit bij het aanpakken van de specifieke parkeeroverlast?
- Is dat tevens een oplossing die het probleem niet elders terug laat komen in de wijk?
- En is dat ook de oplossing die het minst pijn doet bij de personen die nog geen overlast ervaren (en dat straks ook niet krijgen)?

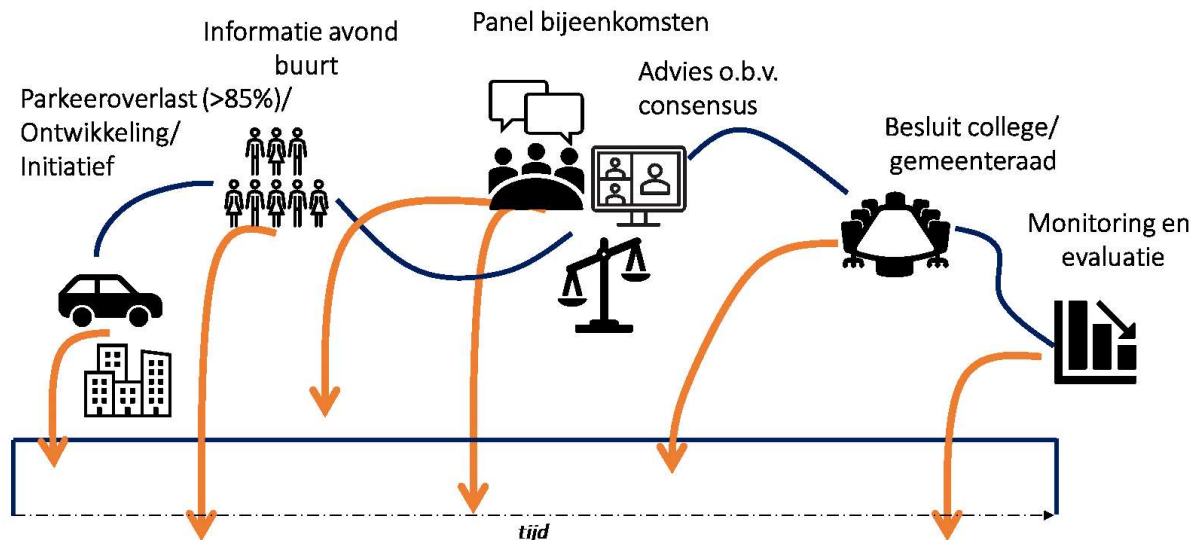
Het is dus in de regel niet zo dat er per se in de hele wijk parkeerregulering moet komen. Het Panel kan ook tot de conclusie komen dat daarvoor slechts een deel van de wijk regulering nodig heeft.

Het panel adviseert primair aan het *college*, omdat invoering van parkeerregulering een collegebevoegdheid is. In de praktijk schuift de raad op de achtergrond aan, omdat invoering van parkeerregulering in het algemeen een politiek beladen onderwerp is. Het is daarom dat vaak op voorhand afstemming met de raad plaatsvindt over het proces dat gevolgd wordt.

In de werkwijze die we voorstaan is de oplossing die het panel adviseert op basis van *consensus* tot stand gekomen. Deze extra eis dient een aantal doelen. Zo is iedereen verplicht te luisteren naar de belangen van andere stakeholders en zal zich bereid moeten tonen op onderdelen water bij de wijn te doen. Op deze manier is de kans groter dat in de geadviseerde oplossing de pijn van

parkeerregulering evenwichtig verdeeld wordt over de verschillen belangengroepen. Tevens vergroot deze werkwijze de kans dat de oplossing door het college (en de raad) wordt overgenomen.

Heeft de oplossing die op deze werkwijze tot stand is gekomen dan draagvlak in de wijk? In de regel niet meteen, maar de oplossing is wel veel beter uitlegbaar, omdat in de totstandkoming van de regeling juist alle belangen gewikt en gewogen zijn. Niet door ambtenaren en vakspecialisten, maar door de belanghebbenden uit de wijk zelf (onder begeleiding van ambtenaren en vakspecialisten).



Hoe komen we tot een evenwichtige samenstelling van zo'n panel? Welke belanghebbenden groepen zijn er in een wijk? In algemene zin zijn er wel een aantal te benoemen, zoals:

- Bewoners met soms tegenstrijdige belangen. Om die zoveel mogelijk af te dekken delen we de wijk op in kleinere gebieden van enkele aaneengesloten straten. Uit elk deelgebiedje willen we dan een gelijk aantal vertegenwoordigers in het panel. Zo zitten er dan altijd bewoners die parkeeroverlast ervaren, maar ook bewoners die (nog) geen parkeerprobleem ervaren.
- Ondernemers/winkeliers in de wijk, die straks ook nog voldoende klanten wil blijven ontvangen.
- Zakelijke vastgoedeigenaren met een zekere positie in de wijk.
- Maatschappelijke instellingen, zoals een buurthuis, school, kerk, huisartsenpraktijk, et cetera.

Daarnaast wordt vaak nog gezocht naar iemand die de belangen van gehandicapten bewaakt. Tevens is het wenselijk om in het panel niet alleen maar mensen te hebben die auto-minded zijn. Ook de belangen van de huishoudens zonder auto moet eigenlijk in het Panel vertegenwoordigd zijn. Een overleg met de fietsersbond kan tevens tot de mogelijkheden behoren om te komen tot een compleet beeld van belangen aangaande parkeren van een betreffende wijk.

In de regel stelt de gemeente de lijst met de verschillende belanghebbenden groepen op in samenspraak met een wijkcoördinator en de wijkraad. Als deze er niet zijn, dan wordt op een andere manier een groepje mensen gezocht die de wijk goed kennen.

Als de lijst met belanghebbenden groepen is samengesteld dan wordt er per categorie een (of meerdere) vertegenwoordiger(s) gezocht, bij voorkeur door aanmelding en loting, zodat iedereen in de wijk een kans heeft om deel te nemen aan het panel. Door de keuze van de groepen en het mechanisme van loting wordt de kans op een goede spreiding van belangen en meningen zo groot mogelijk gemaakt.

Om iedereen aan de voorkant dit proces uit te leggen wordt er voorafgaand een informatieavond georganiseerd, waarbij het proces wordt uitgelegd en iedereen de kans krijgt daarop te reageren, actiepunten voor het panel mee te geven en om zich in te schrijven als kandidaat voor dit panel. Daarnaast zal iedereen ook via andere communicatiekanalen worden geïnformeerd en geënthousiasmeerd.

In de praktijk blijkt dat een Panel meestal zo'n drie tot vier avonden nodig heeft om tot consensus te komen over een advies. Als er geen overeenstemming komt over een advies, dan is er (op dat onderdeel) geen advies en wordt de keuze overgelaten aan het college (en de raad).

Het college heeft de bevoegdheid een uitzondering te maken op de aanpak met het panel als hiervoor beschreven. Het kan middels een verkort proces of anderszins c.q. direct een besluit nemen aangaande invoering of afschaffing van regulering in een gebied. Een voorbeeld wanneer een dergelijke afwijkend procedure tot besluitvorming gehanteerd kan worden is bij een gebiedsontwikkeling waarbij weinig of geen stakeholders aanwezig zijn om een evenwichtig panel te kunnen vormen .

4.3. Vergunningen

Met het uitgeven van vergunningen heeft de gemeente een instrument in handen om te sturen op gewenst gebruik van de parkeerplaatsen. In de regel worden er drie soorten vergunningen uitgegeven, te weten: bewonersvergunning, bedrijfsvergunning en een bezoekersvergunning. Een eventuele vergunning voor mantelzorgers kan gezien worden als een verbijzondering van de bezoekersvergunning. Van ieder type kunnen verschillende uitvoeringen worden gedefinieerd. Zo wordt er bij een bewonersvergunning vaak onderscheid gemaakt tussen een eerste en een tweede auto. Dit is met name relevant in wijken waar het autobezit groter is dan het aantal parkeerplaatsen. Daar is dan het beperken van de tweede autobezit een algemeen toegepast mechanisme.

Bij het invoeren van betaald parkeren in schilwijken is het doel om wijken weer leefbaarder te maken en de parkeerplaatsen alleen maar te laten gebruiken door bestemmingsverkeer (dat dus in de wijk zijn bestemming heeft). Door het tarief worden vreemdparkerders geweerd, waardoor de voornaamste bron van inkomsten komt vanuit de vergunningen. Bij het beprijzen van die vergunningen is het de uitdaging om enerzijds gewenst gebruik te faciliteren en anderzijds de kosten van parkeerregulering zo goed mogelijk terug te verdienen. Een kostendekkende parkeerexploitatie op wijkniveau is het streven. Een eventuele winst op de parkeerexploitatie in schilwijken zou dan eigenlijk moeten worden ingezet voor het verder verbeteren van de leefbaarheid in deze schilwijken. Soorten vergunningen (voor specifiek huidige reguleringsgebied, centrum c.q. autoluwe binnenstad zie ook paragraaf 3.8):

- Bewonersvergunning: eerste/tweede (en mogelijk ook een derde bij voldoende capaciteit)
- Bezoekersvergunning bewoners
- Bedrijfsvergunning:
 - Ondernemersvergunning Algemeen
 - Vergunning voor maatschappelijke organisaties/hulpverleningsinstanties
 - Forenzen/Werknemersvergunning
 - Bezoekersvergunning bedrijven
 - Vrachtwagenparkeervergunning
- Gemeentebrede regeling voor hulpverlening, als thuiszorg organisaties, huisartsen, et cetera
- Marktvergunning

Aanvullingen:

- Om in aanmerking te komen voor een bewonersvergunning moet aangetoond worden dat de bewoners ook de gebruiker is van het voertuig. De vergunning is dus gekoppeld aan het voertuig en staat daarom ook op kenteken. Het kenteken wordt bij de RDW gecheckt. In geval van een leaseauto volstaat het leasecontract als bewijsmateriaal.
- Er mogen in een gebied waar betaald parkeren komt in beginsel niet meer vergunningen worden uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen zijn.
- Tweede bewonersvergunning: is ongeveer twee keer zo duur als een eerste bewonersvergunning. De tweede (of derde) auto heeft een lagere prioriteit en zal eerder beperkt worden in aantal 2^e vergunningen dat per wijk wordt uitgegeven.
- Bezoekersvergunning: geeft het recht om bezoekers tegen gereduceerd tarief te laten parkeren. Per transactie moet er echter nog wel worden afgerekend. De vergunning zelf kan dus tegen legeskosten worden verstrekt.
- Een ondernemersvergunning wordt er maar één per onderneming/instelling uitgegeven en heeft dezelfde prioriteit als de 1^e bewonersvergunning. De werknemersvergunning wordt qua prioriteit gelijk gesteld aan de 2^e bewonersvergunning. Het advies is om het aantal vergunningen dat per onderneming/instelling kan worden gekocht te beperken om zo het autobedrijf door werknemers wel te faciliteren, maar niet te stimuleren.

4.4. Fietsparkeren

Steeds meer mensen verkiezen voor de kortere afstanden de fiets boven de auto. Dit is een landelijke en voor mobiliteit een positieve trend. Goed beleid op het stallen van fietsen is nodig, de fiets moet namelijk ook ergens geparkeerd worden. In Woerden wordt ten opzichte van het gemiddelde in Nederland veel gebruik gemaakt van de fiets. Voor de dagelijkse verplaatsing gebruik bijna 35% van de Woerdenaren de fiets ten opzichte van 27% van de gemiddelde Nederlander. (Bron: Swing Mosaic, Waarstaatjegemeente, 2019).



Tevens verwacht het Kennis Instituut voor Mobiliteit (KiM) dat het aandeel fietsgebruik de komende jaren met ongeveer 4% (landelijk) zal toenemen. De reden hiervoor: *“Reizigers zullen verder vanwege Corona vaker kiezen voor individuele vervoerwijzen (weg, fietsen, lopen) in plaats van collectieve vervoerwijzen. Daarom is aangenomen dat 5% van de per trein afgelegde afstand verschuift van het ov naar auto, fietsen en lopen. Daarvan gaat 96% naar de auto en 4% naar de fiets (afstanden van minder dan 15 km). Ook zal 5% vanuit bus, tram en metro overstappen. Dat gaat voor 50% naar de auto gaat (afstanden van meer dan 15 km), voor 40% naar de fiets en voor 10% naar overige vervoerswijzen.”* (Bron: CROW; Fietsgebruik neemt komende jaren met zo’n vier procent toe, 2020).

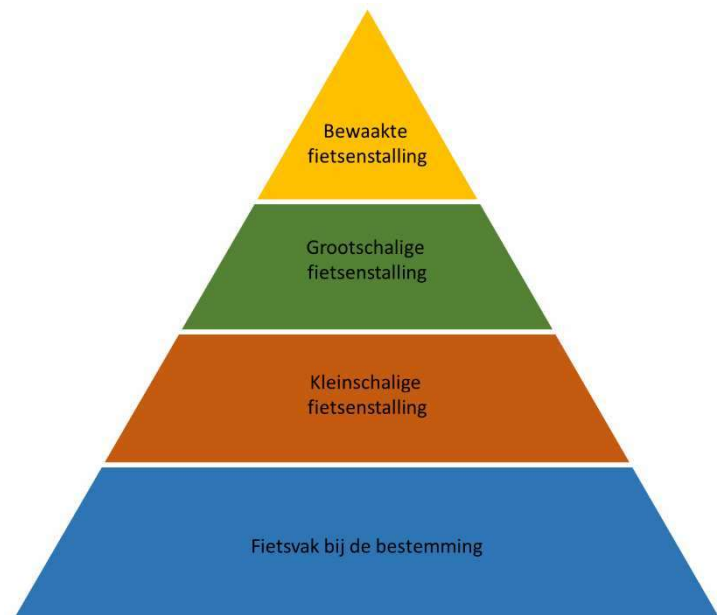
4.4.1. Fietsen bij nieuwbouw

In dit beleid wordt gekozen voor een verlaagd autobezit en het sturen op alternatieven. Deze alternatieven dienen op orde te zijn om de verleiding van het hebben van een (eigen) auto te verlagen. Bij nieuwe ontwikkelingen in Woerden zal er naast de alom bekende autoparkeernormen ook een fietsparkeernorm worden toegepast. Ontwikkelaars dienen bij de ruimtelijke onderbouwing aan te geven hoe voldaan wordt aan de fietsparkeernormen. Deze normen zijn separaat opgenomen in bijlage 1.

4.4.2. Fietsparkeren op het juiste niveau

De behoefte aan type fietsenstalling is verschillend. Bezoekers die voor een (halve) dag komen winkelen hebben een andere behoefte dan mensen die een korte boodschap bij een specifieke winkel hebben. Dit leidt ertoe dat er behoefte is aan verschillende soorten fietsenstallingen op verschillende plekken voor verschillende doelgroepen. Over het algemeen geldt dat hoe langer het bezoek is, hoe meer behoefte er is aan kwaliteit en hoe groter de afstand mag zijn tussen stallingsplek en bestemming.

Door de hierboven beschreven trend over het toenemende gebruik van de fiets, heeft de fiets de afgelopen jaren een transitie ondergaan in verschijningsvormen. Daarbij kan gedacht worden aan de traditionele fiets, de uitgaansfiets, bakfiets, elektrische fiets en Speed Pedelec. Maar ook fietsen met accessoires zoals fietstassen of bagagekratten vormen een uitdaging in de huidige fietsvoorzieningen. Het CROW heeft onderzoek gedaan naar de 'bijzondere' fietsen en concludeert dat circa 40% van de fietsen afwijken van de standaard fiets. Hier dient rekening mee gehouden te worden bij de inrichting van stallingsvoorzieningen.



Nabij centra kan gekozen worden uit verschillende soorten fietsvoorzieningen. Een afweging dient gemaakt te worden welke voorziening op welke plaats gaat functioneren en (kosten)efficiënt is. Elk niveau heeft zijn eigen kenmerken, zoals grootte, kwaliteit, locatie, mate van toezicht en doelgroep.

Bewaakte fietsenstalling

Een bewaakte fietsenstalling is een hoogwaardige fietsparkeerplaats met toezicht. Het zijn overdekte stallingen en hebben een grote capaciteit. In een bewaakte fietsenstalling kunnen aanvullende diensten worden aangeboden, zoals een toilet, verhuur en/of kleine fietsreparatieservice. Daarnaast biedt een bewaakte fietsenstalling een goede plaats voor elektrische fietsen om deze hier veilig te stallen en op te laden.

Een bewaakte fietsenstalling is een dure voorziening, ondanks dit gegeven is het onderdeel van het beleid om te onderzoeken hoe we een bewaakte fietsenstalling in het centrum van Woerden kunnen realiseren. Vanuit de werkgroep is dit als advies gekomen en daarom in dit beleid geland. Een van de

potentiële locaties is het pleintje bij Groenendaal en/of de leegstaande panden rondom. Het is daarom op termijn wenselijk om te onderzoeken of een van deze locaties geschikt is. De fietsenstalling moet aan een van de fietsroutes naar de binnenstad liggen en er moeten duidelijke verwijsborden in de omgeving zijn.

Grootschalige stalling

Direct rond de binnenstad, op de overgang van fietsroute naar voetgangersgebied, zijn een aantal grote fietsenstallingen. Op deze plekken kunnen bezoekers aan de binnenstad hun fiets stallen. Belangrijk aspect hierbij is dat het risico op diefstal of vernieling verminderd wordt. Toezicht is cruciaal, bijvoorbeeld met camera's.

Op dit moment zijn er vanuit verschillende richtingen grootschalige fietsvoorzieningen aan de rand van het centrum. De richting zuidwest (Oranjestraat – Kruittorenweg) is nog niet voorzien van een grootschalige stalling. Het is wenselijk om op termijn op zoek te gaan naar een geschikte locatie vanuit deze richting voor een grootschalige stalling.

Kleinschalige stalling

In de binnenstad zijn er meerdere locaties waar bezoekers hun fiets kunnen stallen. Dit zijn locaties langs toegangsroutes voor fietsers, waar fietsers hun fiets kunnen parkeren om het laatste stukje naar hun bestemming af te leggen. Vaak zijn het restlocaties op of langs het trottoir waar fietsenrekken zijn geplaatst. In Woerden wordt gebruik gemaakt van verschillende vormen. De beugel waar het voorwiel in geplaatst wordt, hoog/laag-rekken en fietsnietjes. Het is wenselijk om te onderzoeken of er eenduidigheid kan worden gebracht in de fietsvoorzieningen. De voorkeur gaat uit naar fietsnietjes, omdat deze geschikt zijn voor alle soorten en maten fietsen. Het is het beleid om in de binnenstad altijd binnen "zichtafstand" een of meerdere nietjes aan te treffen.

Fietsvak bij de bestemming

Veel fietsers willen hun fiets zo dicht mogelijk -het liefst tegen- hun bestemming parkeren. Dit kan uiteraard niet overal. Door de hiervoor beschreven fietsenstallingen aan te bieden, creëren we een goed alternatief fietsparkeeraanbod. Het doel hiervan is om zo veel mogelijk fietsers op de daarvoor bestemde voorzieningen 'af te vangen'. Een deel van de bezoekers zal alsnog doorrijden met de fiets tot aan hun bestemming. Om verrommeling van het straatbeeld en overlast zoveel mogelijk te voorkomen is het wenselijk om een vorm van stalling aan te bieden bij de eindbestemming. Indien het fysiek niet mogelijk is om een van de voorgaande stallingsmogelijkheden aan te bieden, gaan we fietsvakken aanduiden. Dit is een goedkope en eenvoudige manier om fietsen op minder ongewenste plaatsen te laten parkeren. Door het ontbreken van een aanbindmogelijkheid voor de fiets, is de verwachting dat de plaatsen uitsluitend gebruikt worden door kortparkeerders. Voorgesteld wordt om met een kleinschalig experiment te starten met fietsvakken in de winkelstraat.





4.5. Laadinfrastructuur

De afgelopen jaren is de vraag naar elektrisch vervoer toegenomen en de verwachting is dat dit de komende jaren nog doorzet. Dit vraagt ook om voorzieningen die het elektrisch vervoer mogelijk maken. Voor elektrische fietsen wordt onderzocht of de parkeergarages een mogelijkheid kunnen bieden voor het opladen van de fiets en bij mensen thuis dient dit op eigen terrein te gebeuren. Voor de auto geldt dit laatste uitgangspunt ook. Indien mensen beschikken over eigen terrein, dient het opladen op eigen terrein te gebeuren en zal de gemeente niet voorzien in een oplaadpunt in de openbare ruimte.

Gezien de toenemende vraag en de regie die de gemeente wil behouden op en openbare ruimte is het wenselijk om beleid op te stellen voor laadpalen. In een nieuw op te stellen 'laadpalenbeleid' zal worden ingegaan onder welke condities men in aanmerking komt voor een laadpaal in de openbare ruimte en onder welke voorwaarden deze in de openbare ruimte geplaatst wordt.

4.6. Digitale parkeerketen

De gemeente Woerden is in samenwerking met Coöperatie ParkeerService (CPS) ver op weg naar een volledig digitale parkeerketen. Een digitale parkeerketen is (kosten)efficiënter en duidelijker voor de klant. Met een digitale parkeerketen zal de dienstverlening van de gemeente ook een hogere kwaliteit krijgen. Het systeem is in de basis 24 uur per dag en 7 dagen per week beschikbaar.

Een van de mogelijkheden met een volledig digitale parkeerketen is de inzet van een scanauto. We erkennen de potentie van de scanauto en onderzoeken samen met CPS de mogelijkheden voor Woerden. Een scanauto geeft realtime data over de bezetting van de parkeerplaatsen. Hiermee kan bijvoorbeeld een automobilist naar een vrije parkeerplaats geleid worden. Dat scheelt rondjes rijden voor de automobilist. En dat is weer goed voor het milieu. De scanauto kan naast de handhaving ook voor meer doeleinden ingezet worden. Zo kan er door realtime data geanalyseerd worden hoe de parkeerplaatsen gebruikt worden. Hierdoor kan het huidige parkeercapaciteit geoptimaliseerd worden en mogelijk voor andere functies ingezet worden, zoals groen of speelplekken.

De scanauto kan daarnaast in de toekomst ook ingezet worden om andere handhaaffuncties te signaleren. Zo kan de camera mogelijk op termijn (illegaal) gestort (grof)afval herkennen. Maar ook onderhoud aan de openbare ruimte en groen kan mogelijk op termijn worden gestuurd middels de scanauto. De scanauto zijn als het ware de ogen op straat.

4.7. Deelmobiliteit

We kunnen het aantal auto's voor alle ontwikkelingen niet (meer) opvangen in de openbare ruimte. Op deze openbare ruimte worden namelijk vanuit andere beleidsvelden ook claims gelegd om de

stad aantrekkelijk, veilig en toekomstbestendig te houden. Hierbij kan gedacht worden aan verblijfsfuncties, als ontmoeten en speelvoorzieningen. Andere voorzieningen, zoals afvalinzameling en oplaadpalen. Maar ook alternatieven voor de auto moeten een plek krijgen in de openbare ruimte, zoals fietspaden, brede trottoirs, OV en deelmobiliteit. Tevens dient de stad niet volledig dicht gebouwd te worden en moet er ook rekening gehouden worden met de klimaat adaptieve stad, waarbij groen en water van belang zijn.

Parkeren vormt vaak de bottleneck bij ontwikkelingen. Een ontwikkelaar kan vaak omwille van financiële redenen niet voldoen aan de gestelde normen. Dit zorgt vaak voor lange (frustrerende) trajecten en in extreem geval tot het niet door kunnen laten gaan van de ontwikkeling. Deelmobiliteit kan hier een uitweg voor bieden. Deelmobiliteit zorgt namelijk voor minder autobezit en daarmee een bereikbaarere stad. Wat vervolgens ook weer zorgt voor het behoud van de leefbaarheid van de stad. In de Nota Parkeernormen wordt specifiek ingegaan op de rol van deelmobiliteit bij ontwikkelingen.



Het aanbieden van deelmobiliteit heeft een positief effect op het autobezit en -gebruik. Idealiter zorgt dit voor meer vrije openbare ruimte. Maar het ongecontroleerd aanbieden van deelmobiliteit kent ook negatieve effecten. Het kan namelijk ook een vervuiling van de openbare ruimte opleveren. Om te voorkomen dat deelfietsen, scooters en in de toekomst mogelijk stepjes overal ‘gedropt’ kunnen worden, zal de gemeente regie nemen in het al dan niet toestaan van deelmobiliteit in de openbare ruimte. De gemeente stelt in de Algemene Plaatselijke Verordening vast dat deelmobiliteit aanbieders niet toegestaan zijn, zonder toestemming van de gemeente. De gemeente bepaalt op basis van een nader op te stellen afwegingskader welke deelmodaliteiten toegestaan zijn, op welke locatie en de aantallen.



Door de verdichting staat de regio voor een uitdaging. Hoe worden er zo veel woningen bij gebouwd en dat terwijl de wegen niet vast komen te staan. De oplossing hiervoor is om mensen te laten spreiden in reistijden en in reismogelijkheden. De keuze voor het maken van de volledige reis met de auto wordt vaak gemaakt op basis van gemak en snelheid. Met de fiets naar het station, met de trein om vervolgens met het OV naar de eindbestemming te gaan duurt vaak langer dan een autorit. De vertraging in deze ketenreis zit vaak in de first- en last-mile. Deelmobiliteit maakt de gehele ketenreis aantrekkelijker en sneller. Een goed voorbeeld hiervan is de OV-fiets. De regio werkt op het moment van opstellen van dit beleid aan een regionale visie. Gemeente Woerden volgt de ontwikkelingen en sluit daarbij aan waar dat interessant is voor Woerden.

Als gemeente kunnen we vier verschillende scenario's volgen om een goed deelmobiliteitsconcept in onze gemeente te realiseren.

Scenario 1 marktwerking

Hierbij laat de gemeente de afweging, voorwaarden en het maatwerk volledig aan de ontwikkelaar. De gemeente stelt wel de eis dat de ontwikkelaar deelmobiliteit aan moet bieden, maar de vorm mag zelf gekozen worden.

Scenario 2 faciliteren

De gemeente eist dat de ontwikkelaar zelf de deelmobiliteit regelt en dat deze op het gemeentelijk deelmobiliteitssysteem aangesloten wordt. Daarmee komen alle mobiliteitsdiensten in een generieke app beschikbaar voor alle gebruikers.

Scenario 3 regisseren

De gemeente stelt aanvullend een aantal kwaliteitseisen aan het aanbod van de deelmobiliteit en eist dat deze ontsloten wordt via het gemeentelijk deelmobiliteitssysteem. Hiermee heeft de gemeente de regie over de kwaliteit van de deelmobiliteit.

Scenario 4 beheren en exploiteren

De gemeente regelt zelf het deelmobiliteitssysteem en zorgt zelf voor een hoogwaardig aanbod van deelmobiliteit in de stad.

Omdat de gemeente Woerden van mening is dat de schaarse openbare ruimte eigendom is van de gemeente en daar de juiste invulling aan gegeven moet worden, kiest de gemeente ervoor om deelmobiliteit te regisseren (scenario 3). Dit betekent dat de gemeente de regie neemt in de kwaliteit van het aanbod van deelmobiliteit. Daarbij wordt er op korte termijn een plan van aanpak deelmobiliteit opgesteld. In dit plan van aanpak wordt beschreven hoe de gemeente een gemeentelijk deelmobiliteitssysteem gaat realiseren en welke kwaliteitseisen er gesteld worden.



4.8. P&R en hubs

In Woerden kennen we twee P&R terreinen. Eén van deze terreinen is het terrein ten noorden van het station en is eigendom van Q-Park. Dit is een gereguleerd terrein. Treinreizigers kunnen gratis gebruik maken van dit terrein. Dit is een methode die in heel Nederland bij meerder treinstations gebruikt wordt. Door middel van een zogenaamde OV-check wordt bepaald of de parkeerder in aanmerking komt voor de korting of het reguliere tarief moet betalen.

Het tweede terrein is het terrein ten zuiden van het station en is in eigendom van de gemeente. De P&R is primair bedoeld voor forenzen uit Woerden en directe omgeving, om vervolgens de reis met het OV verder te maken. Op dit terrein is het vrij parkeren, er is geen regulering van kracht. Dit terrein komt onder druk te staan door de grootschalige ontwikkelingen in de omgeving. Een oplossing voor de parkeerdruk en de verwachte verdere verhoging daarvan is gewenst. Op termijn

zal onderzocht worden welke (passende) maatregelen voor de P&R bij het station mogelijk zijn, zoals bijvoorbeeld betaald parkeren met een korting voor gebruikers van het Openbaar Vervoer.

In het parkeeronderzoek zijn beide terreinen gemeten (september 2019). Het Q-Park terrein staat op een normale werkdag maximaal voor de helft vol. Het terrein ten zuiden van het terrein staat overdags reeds overvol.

Ondertussen wordt er in Woerden ingezet op het slim aanbieden van deelmobiliteit (paragraaf 3.6) en het clusteren van de parkeervraag in collectieve voorzieningen bij nieuwbouwwontwikkelingen. Deze collectieve voorzieningen kunnen ook ingezet worden als overloop voor de (volle) parkeergarages in het centrum en voor de afvang van verkeer met de bestemming binnenstad. In de lokale visies van specifieke gebieden (o.a. Station visie en Middelland-Noord visie) wordt een nadere uitwerking gegeven over de inzet van collectieve voorzieningen en de inzet als hub.

4.9. Gehandicaptenparkeerplaatsen

Om de deelname aan maatschappelijke activiteiten te bevorderen, is het nodig dat bij belangrijke voorzieningen voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn. In overleg met de gehandicaptenorganisaties zal worden nagegaan waar in de bestaande woongebieden uitbreiding gewenst is. Bij de aanwijzing van bestaande parkeerplaatsen tot gehandicaptenparkeerplaatsen zullen – uitzonderingen daargelaten – geen wijzigingen in de maatvoering worden aangebracht, wel moet de uitstapmogelijkheid wellicht worden aangepast. Ook geldt dat voor gehandicaptenparkeerplaatsen hetzelfde parkeerregime zal moeten gelden als voor de overige plaatsen.

Alleen indien er structureel een tekort aan gehandicaptenparkeerplaatsen bestaat, zal worden onderzocht of een uitbreiding van het aantal plaatsen mogelijk is. Dit structureel tekort wordt vastgesteld aan de hand van parkeeronderzoek dat kan worden uitgevoerd door de gemeente, op eigen initiatief of naar aanleiding van opmerkingen vanuit de wijkplatforms of het gehandicapten platform. Het aantal en de locatie van de parkeerplaatsen worden besproken met het gehandicaptenplatform.

Bij openbare voorzieningen met een 'eigen' parkeercapaciteit van meer dan 25 plaatsen dient 2% van de beschikbare capaciteit bestemd te worden voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Bij openbare, publieke voorzieningen (zoals bibliotheek, gemeentehuis e.d.) waar meer dan 20 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zal 5% van de plaatsen voor gehandicapten gereserveerd moeten worden. De te realiseren gehandicaptenparkeerplaatsen dienen vanzelfsprekend zo dicht mogelijk bij de ingang van de voorziening te liggen, met een maximum van 100 meter. Bij openbare gebouwen die voor een gehandicapte toegankelijk zijn, alsmede bij aangepaste woningen, dient ten minste 1 gehandicaptenparkeerplaats binnen 50 meter loopafstand aanwezig te zijn. Gehandicapten die een aangepaste woning hebben kunnen een eigen plaats aanvragen.

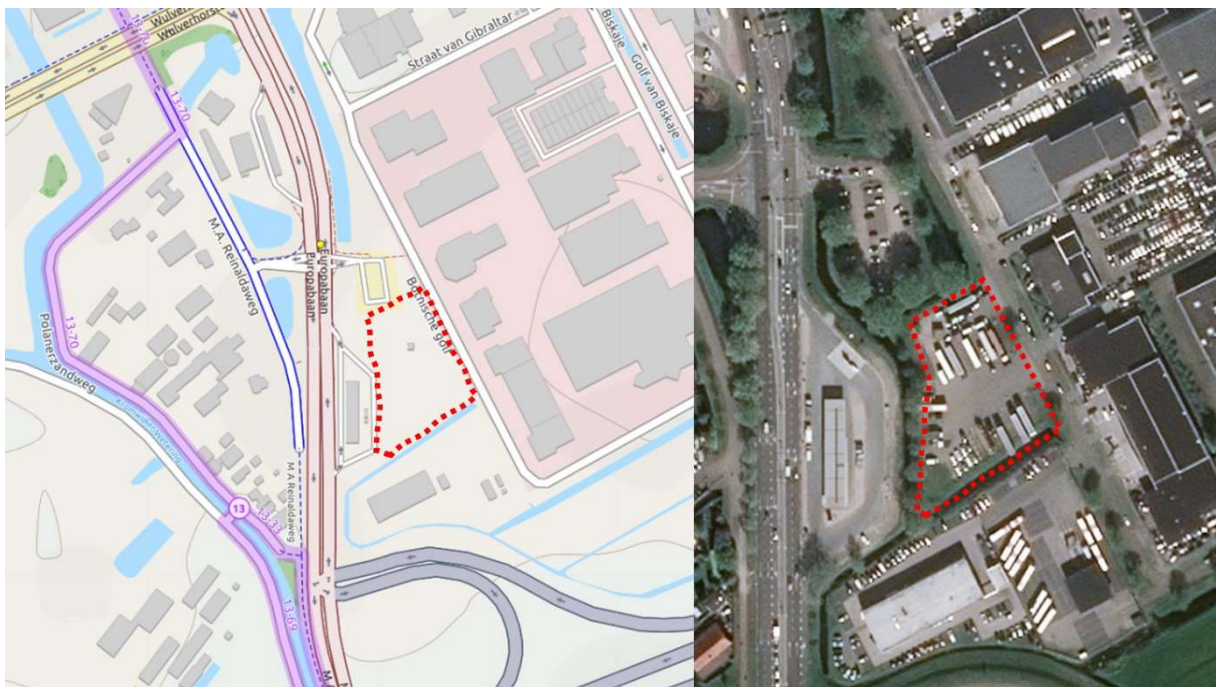
4.10. Parkeren grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen moet om twee belangrijke redenen worden gezien als onderdeel van bereikbaarheid. Ten eerste eindigt een rit op het moment dat het voertuig staat geparkeerd. Wanneer de moeite om te kunnen parkeren groter wordt, zal de bereikbaarheid afnemen. Ten tweede kunnen (tijdelijk) geparkeerde voertuigen het overige verkeer hinderen, waardoor de bereikbaarheid afneemt. Dit geldt voor zowel kort- als voor langparkeervoorzieningen. Waarbij het

verschil ligt dat een kortparkeerder een behoefte heeft aan een parkeervoorziening nabij de eindbestemming. Een langparkeerder gaat overwegend op zoek naar een goed bereikbare en sociaal veilige parkeervoorziening. Dit leidt tot onderstaande uitgangspunten voor het beleid:

- Bedrijven dienen te voorzien in de eigen parkeerbehoefte van grote voertuigen. Dit geldt ook voor nieuwbouwprojecten.
- De gemeente stelt parkeerruimte beschikbaar voor het parkeren van grote voertuigen op de openbare weg. Deze parkeerruimte wordt gereserveerd voor vergunninghouders. Een deel van de parkeerruimte zal worden beschikbaar gesteld aan passanten.
- Er worden voorwaarden gesteld aan de vergunningverlening, dit maakt sturing in het parkeren van grote voertuigen mogelijk.
- Het is verboden om grote voertuigen te parkeren op de openbare weg in gemeente Woerden.
- Het college van Burgemeester en Wethouders hebben de bevoegdheid om op bovengenoemde uitzonderingen toe te staan.
- Handhaving van de naleving van zowel het verbod, de ontheffing verlening en vergunningverlening moeten worden gewaarborgd.

Een van de bestaande locaties in gemeente Woerden voor het parkeren van grote voertuigen ligt aan de Botnische golf nabij de afrit van de A12. Kritisch doorlopen van de uitgegeven vergunning, de inrichting en bereikbaarheid van het terrein is nodig. Op termijn is een nieuwe locatie nodig om de grote voertuigen vanuit meerdere richtingen te faciliteren.



5. Van beleid naar maatregelen

Het voorliggend parkeerbeleid beschrijft in hoofdlijnen de uitgangspunten voor de komende jaren. Een aantal zaken wordt nader concreet beschreven en uitgevoerd na vaststelling door de gemeenteraad. Deze nadere omschrijving gaat plaatsvinden in uitgewerkte uitvoeringsplannen of via een nadere uitwerking van aanpalend beleid. De navolgende onderwerpen kwalificeren zich voor een nadere uitwerking:

Onderwerp	Actie	Start
Parkeren Nieuwstraat herinrichting?	Nadere uitwerking	Q1 2021
Uitvoering participatietraject Stationsgebied	Nadere uitwerking	Q1/2 2021
Scanauto – afweging en implementatie	Uitvoeringsplan	Q2 2021
Stimuleren Parkeren op eigen terrein (POET)	Nadere uitwerking	Q2 2021
Fietsparkeer plan – uitwerking en implementatie	Uitvoeringsplan	Q2/3 2021
Deelmobiliteit/mobiliteitshubs	Aanpalend beleid	Q2/3 2021
Autoluwe binnenstad – implementatie en uitvoering	Uitvoeringsplan voor afbouw, aanpalend beleid als handhaving een optie wordt	Q2/3 2021 Handhaving 2022
Maatregelen P&R station	Nadere uitwerking	Q3 2021
Aanpassingen fiscaal parkeren centrum	Nadere uitwerking	Q3/4 2021
Uitvoering participatietraject Bloemenbuurt	Nadere uitwerking	Q4 2021
Laadpalenbeleid	Aanpalend beleid	2022
Parkeren gehandicapten	Nadere uitwerking	2022
Parkeren grote voertuigen	Nadere uitwerking	2022
Mogelijke parkeervoorziening buiten binnenstad	Nadere uitwerking	2022/2023

5.1. Monitoring en evaluatie

Voorgestelde maatregelen kunnen veel (positieve) effecten hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van Woerden. Het is van belang om regelmatig te monitoren en evalueren of de maatregelen de gewenste effecten hebben. Na invoering van een specifieke maatregel wordt maximaal één jaar later de effecten van de maatregel geëvalueerd. Daar waar een werkgroep is betrokken zoals is gebeurd voor de binnenstad wordt binnen één jaar na invoering van de maatregelen in de betreffende wijk de maatregelen (bij voorkeur met dezelfde werkgroep) geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. Tussentijds zal er frequent gemonitord worden. Het voornemen is het beleid in 2026 in zijn geheel te evalueren en waar nodig te herzien.

5.2. Communicatie

Per onderdeel in de planning wordt een eigen communicatieplan opgesteld. De gemeente Woerden is er voor haar burgers en ondernemers en zal actief communiceren naar alle direct betrokkenen.

6. Bijlage 1. Nota parkeernormen

<separaat document>

7. Bijlage 2. Parkeerdruk onderzoek

<separaat document>

8. Bijlage 3. Advies werkgroep binnenstad

<separaat document>

9. Bijlage 4. Advies klankbordgroep schilwijken

<separaat document>