

Advies werkgroep parkeerbeleid binnenstad Woerden

4 december 2020

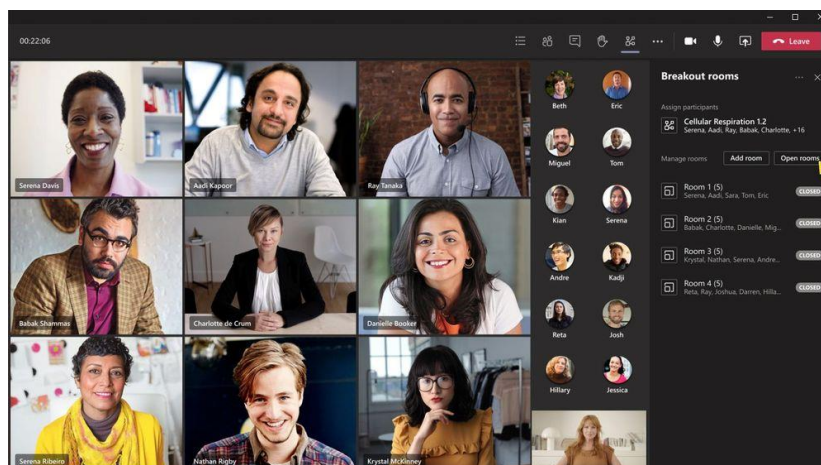
Aanleiding

In de gemeente Woerden zijn komende jaren veel ontwikkelingen gepland. Zonder aanvullende maatregelen zal deze groei leiden tot een toenemende parkeerdruk, zowel in de binnenstad als in de schilwijken en 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 geen directe 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. De opgave voor de werkgroep (zie bijlage 1 voor de samenstelling) is om een unaniem advies op te stellen over het nieuwe parkeerbeleid voor de binnenstad. Hierbij zijn de uitgangspunten besproken zoals deze in het raadsbesluit van 12 maart zijn vastgesteld. Over deze punten vindt u in document het advies van de werkgroep uitgewerkt.

Daarnaast zijn tijdens de vier avonden dat deze werkgroep bijeen is gekomen, aangevuld met schriftelijke correspondentie op het concept advies, ook voorstellen geformuleerd die buiten de aanvankelijke kaders en directe opdracht vielen. Deze voorstellen zijn dus suggesties met unanieme instemming van de werkgroep voor een bredere en meer gedetailleerde invulling van het parkeerbeleid. Het daadwerkelijke advies bevat meer de hoofdzaken gebaseerd op de uitgangspunten van het raadsvoorstel en vormt de kern van dit document. Opgesomd kent het voorliggende document dus drie categorieën van overeenstemming, te weten :

- Advies van de werkgroep** (uitwerking van de uitgangspunten van het aangenomen raadsvoorstel van 12 maart j.l.);
- Voorstel van de werkgroep** (aanvullend advies buiten de kaders, maar met unanieme overeenstemming);
- Geen advies of geen volledige consensus** vanwege het ontbreken van unanieme overeenstemming of consensus.

Indien niet expliciet is aangegeven tot welke categorie het betreffende onderwerp behoort moet dit gelezen worden als een advies van de werkgroep, categorie a.



Wie parkeert waar

Met de werkgroep is een schouw gedaan op het huidige parkeerareaal. Daarbij is per doelgroep bepaald wie we waar primair willen hebben staan. De doelgroepen hebben we benaderd vanuit de volgende zes hoofdgroepen:

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” als in gehandicapten, laden en lossen en deelmobiliteit gebruikers.
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 advies en latere parkeerbeleid.



In de woonstraten ligt de prioriteit op de leefbaarheid van de woonwijk en de bereikbaarheid van de bewoners en het bezoek van de bewoners. 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 de fietser en wandelaar. De schaarse parkeerplaatsen binnen de vijfhoek zijn bedoeld voor specifieke doelgroepen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en loszones en mogelijk voor deelmobiliteit.

Het parkeerterrein aan de Wagenstraat is primair bedoeld voor kort parkerende bezoekers van de Albert Heijn en het centrum. Het parkeren nabij de voorzieningen is een belangrijke steunpilaar voor de economische vitaliteit van het gebied. De bereikbaarheid voor bezoekers moet optimaal zijn. Het parkeerbeleid is daarom gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers. Dit voorstel heeft (nog) **geen volledige consensus** van de werkgroep

In de Nieuwstraat was het vertrekpunt dat de primaire doelgroep de kort parkerende bezoekers van de detailhandel en horeca was. Als werkgroep hebben we uiteindelijk vastgesteld **geen advies** te geven.

In de parkeergarages (Castellum en Defensie Eiland) ligt de prioriteit, naast de bewoners die middels afspraken aangewezen zijn op de parkeergarage, primair bij de bezoekers van winkels en horeca. De parkeergarage moet aantrekkelijk zijn voor de middellang tot lang parkerende bezoekers van de stad. Daarbij wordt ingezet op maximaal (dubbel)gebruik van de parkeergarage, waarbij de secundaire doelgroepen voor de parkeergarage bewoners en werknemers zijn. De werkgroep geeft als **advies** aan de gemeente om in beeld te brengen welke doelgroepen er in de parkeergarage mogen en kunnen parkeren en hoe dit zich verhoudt tot de 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, moet gekeken worden naar parkeren op afstand. Werknemers en tweede bewonersvergunningen komen dan primair in aanmerking om op afstand te parkeren. Een genoemde locatie is de P+R ten zuiden van het station.

Naast bovengenoemde, en los van de uitgangspunten c.q. het strikte advies, is de werkgroep er unaniem over eens dat bewoners van Defensie-eiland voor hun tweede auto een parkeerplaats in de parkeergarage moeten kunnen aanvragen. Daarbij is de kanttekening gemaakt dat er wel eerst voldoende plaats moet blijven in de parkeergarage voor de primaire doelgroep zijnde de bezoekers. De werkgroep beseft dat hier andere besluiten door de raad over zijn gemaakt. Daarom valt dit onder de categorie **voorstel van de werkgroep**. De werkgroep heeft hierbij de hoop dat door voortschrijdend inzicht tegemoet kan worden gekomen aan dit voorstel.

Hoe bereiken we dat?

Om de woonstraten in de binnenstad primair voor de bewoners en hun bezoekers beschikbaar te stellen en daarmee de kort parkerende bezoekers elders te faciliteren, wordt er in de woonstraten in de binnenstad enkel een dagtarief aangeboden. De bewoners beschikken over een mogelijkheid voor het aanvragen van een parkeervergunning en een bezoekersregeling. Met het dagtarief nemen we afscheid van het nu geldende uurtarief. Een **voorstel van de werkgroep** is het dagtarief van het straatparkeren minimaal gelijk of (iets) hoger te laten zijn dan het maximale tarief in de parkeergarages, om langparkeerders (anders dan de bewoners) te stimuleren om gebruik te maken van de parkeergarage.

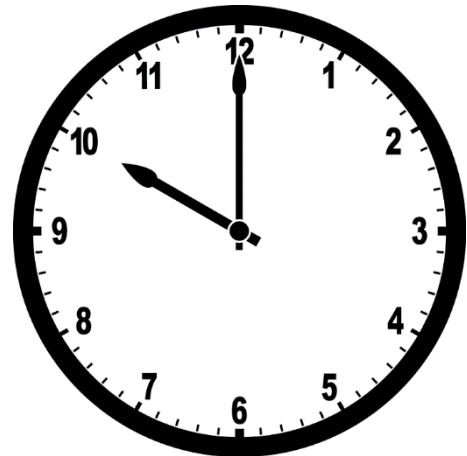
Binnen de autoluwe binnenstad wordt het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte op termijn afgebouwd. Dit wordt gedaan om het centrum autoluw te maken. De resterende parkeerplaatsen binnen de autoluwe binnenstad worden op termijn primair aangewezen voor laad- en loszones, gehandicaptenparkeerplaatsen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

De Wagenstraat is tijdens winkeltijden primair bedoeld voor de kort parkerende bezoekers van winkels. Tussen 10:00 en 18:30 zijn hier daarom bewonersvergunningen niet geldig. Hierover is binnen de werkgroep **geen volledige consensus**. Een goed alternatief dat financieel acceptabel is voor bewoners aan de Wagenstraat is daarbij belangrijk. **Het voorstel van de werkgroep** is om, niet alleen voor bewoners van de Wagenstraat en mogelijk ook de Nieuwstraat, maar ook voor alle andere bewoners van de autoluwe binnenstad waar de eerste vergunning voor straat vervalst, één tarief in de parkeergarage aan te bieden dat gelijk is aan de eerste vergunning voor straatparkeren. Dit tarief is dan ook geldig voor de huidige abonnementen die voor een eerste auto in de parkeergarage Castellum wordt afgenomen. Daardoor ontstaat voor bewoners geen financieel nadeel voor het parkeren in een garage versus parkeren op straat. Daarbij kan voor het behalen van een neutraal exploitatie resultaat de prijs van de eerste vergunning, al dan niet op termijn, enigszins verhoogd worden (b.v. met enkele tientallen euro's per jaar).

In de Nieuwstraat spelen verschillende problematieken. Zo wordt na het weghalen van de parkeerplaatsen aan de noordkant van de Ravelijnsingel (zo'n 22 pp), naast het oude gemeentehuis, een tekort aan capaciteit ervaren. Er zijn een aantal parkeerplaatsen in de omgeving bijgeplaatst (zo'n 11 pp), maar dit wordt niet als afdoende beschouwd. Vanuit een lid van de werkgroep zijn herinrichtingsvoorstellen uitgewerkt voor de Nieuwstraat en omgeving zie bijlage 2. Deze inrichting heeft hij met diverse stakeholders uit de straat besproken. Het advies en het parkeerbeleid richt zich niet op individuele herinrichtingen. Daarom is **het advies de werkgroep** dat we de situatie integraal, met diverse belanghebbenden (b.v. bewoners, winkeliers, culturele instelling(en)) van het gebied en de gemeente (b.v. de wijkmanager, verkeerskundige, parkeermanager), gaan bespreken. Daarbij is het doel te komen tot een advies over de primaire doelgroep voor het huidige areaal, het doorgronden van het herinrichtingsvoorstel en daar een go/no go besluit op maken. Dit overleg c.q. proces wordt georganiseerd vanuit de gemeente vanuit een daaruit aangewezen persoon, zoals een omgevingsmanager.

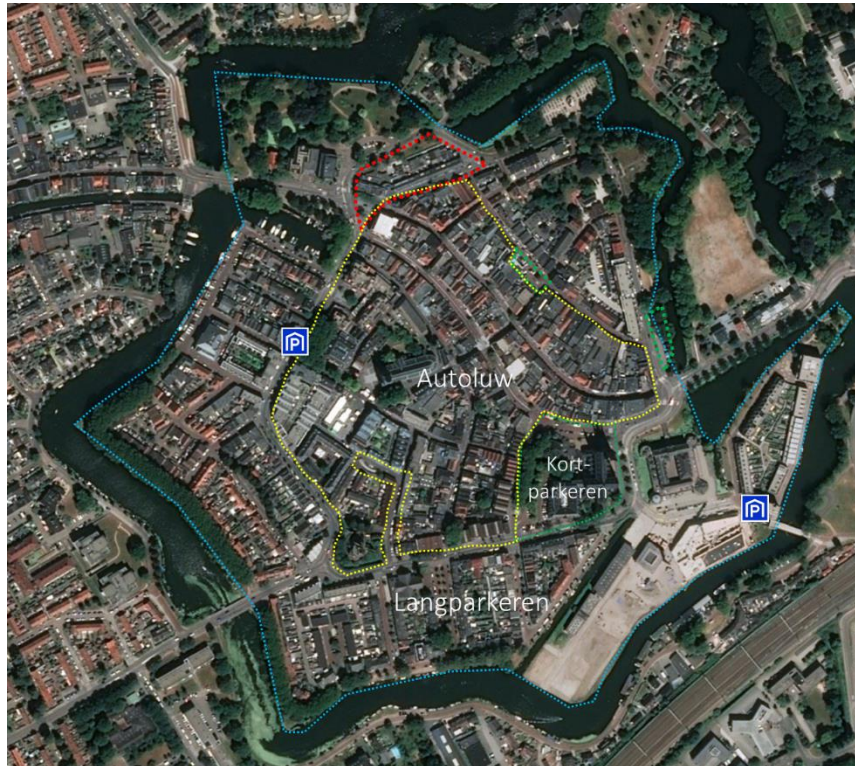
In de parkeergarages wordt primair het bezoekende publiek van de binnenstad, kort en lang parkerend gefaciliteerd. Dit betekent dat het uurtarief gelijk of bij voorkeur lager moet zijn dan het uurtarief op straat. Ook het maximale dagtarief moet gelijk of lager zijn dan het dagtarief in de woonstraten. Voor de bezoekers van het centrum moet het aantrekkelijk zijn om in de parkeergarage te parkeren. Daarbij is het **voorstel van de werkgroep** dat het tarief voor bewoners wordt verlaagd. Als indicatie wordt hierbij gedacht aan de prijs van een eerste vergunning voor het eerste abonnement/vergunning. En een prijs van een tweede straatvergunning als vertrekpunt voor een tweede vergunning in de garage. Daardoor staat voor bewoners het tarief in de garage niet in de weg versus een tarief 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. Dit prijspeil kan hoger liggen dan de bewonersvergunningen.

Het advies van de werkgroep is om de ingang van de reguleringstijd in het centrum aan te passen naar 10.00 uur (in plaats van 9.00 uur). Daardoor wordt tot 10.00 uur ruimte geboden aan diegene die niet of moeilijk kunnen of willen betalen voor parkeren. In de woonstraten gelden dan reguleringstijden van 10:00 – 22:00 uur. In de autoluwe binnenstad gelden tijden van 10.00 – 18.30 uur.



Autoluw

Het **advies van de werkgroep** is te kiezen voor een autoluwe binnenstad. Binnen de autoluwe binnenstad moet ruimte zijn voor specifieke doelgroepen, zoals laden en lossen, gehandicaptenparkeerplaatsen en deelmobiliteit. Het autoluwe gebied moet er volgens de werkgroep als volgt uit zien:



De autoluwe binnenstad is aangegeven binnen de gele stippellijn. Het plan is dat op termijn het proces van het autoluw maken van het kerngebied ertoe leidt dat er parkeerplaatsen op straat verdwijnen. Dit wordt alleen gedaan wanneer het beleid succesvol is gebleken en deze plekken niet meer nodig zijn om de parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Dit vergt echter wel nadere afspraken over het opvangen van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad. Daarbij wordt uitgegaan van het niet meer bijbouwen van parkeerplaatsen in de 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 een abonnement c.q. eerste vergunning aan te vragen.

Bij het terugbrengen van de parkeerplaatsen is het **voorstel van de werkgroep** om dit "clustergewijs" te doen. 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) te gast is. Er ontstaat dan ook in een straat ruimte voor meer groen en bijvoorbeeld speelgelegenheden, zitgelegenheden en/of kunst.

Bij de Molenstraat moet daarnaast in de verkeerssituatie worden ingegrepen. Over hoe dit moet worden gedaan is nu **nog geen volledige consensus**. De Molenstraat is nu een eenrichtingsstraat, wat in de praktijk betekent dat bewoners van de straat alleen via de garage Castellum of via het autoluwe gebied de straat kunnen verlaten. Dit is niet wenselijk. Er zijn door de werkgroep twee mogelijke oplossingen geschetst waarover nog een besluit moet worden gemaakt:

1. Een mogelijke oplossing voor de Molenstraat is dat deze tweerichting verkeer toestaat. De aanwezige parkeerplaatsen moeten daarvoor gereduceerd worden om dit mogelijk te maken.
2. Een ander voorstel is om een circuit te maken op basis van het principe de Molenstraat in en via de Hoge Woerd en zuidwestelijk deel van de Havenstraat eruit, zie bijlage 3 voor een schematische weergave hiervan. Bij dit voorstel blijft het feit dat de Hoge Woerd, als schakel tussen het Kerkplein en Wagenstraat, een dubbelfunctie behoud; autoluw en (beperkt) autoverkeer. Hiervoor moet dan dus een creatieve oplossing worden bedacht, bv in de sfeer van "auto te gast. Dit voorstel behelst dus ook een aanpassing op het autoluwe gebied voor de Hoge woerd en een deel van de Havenstraat.

Parkeren op eigen terrein (POET) stimuleren

Voor de binnenstad is het **advies** dat de adressen die over een eigen parkeermogelijkheid beschikken daarvan gebruik moeten maken. Dit heet de POET-regeling. In de praktijk is een hard criterium moeilijk te definiëren, omdat bijvoorbeeld niet elke garage ook als zodanig praktisch te gebruiken is. In ieder geval komen adressen op de POET-lijst met opritten van voldoende omvang en adressen met een collectieve parkeervoorziening, zoals een parkeerkelder onder een appartementencomplex. Andere situaties zullen individueel beoordeeld moeten worden.

Wel zal de gemeente bij nieuwbouwprojecten explicieter dan nu het geval is bij het verstrekken van de omgevingsvergunning voor woningen met een eigen parkeervoorziening duidelijk moeten maken dat deze woningen op de POET-lijst komen. Het gevolg is dan dat bewoners van deze woningen niet in aanmerking komen voor een (eerste) vergunning.



Uitgifte 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.



De werkgroep geeft het **advies** dat een tweede bewonersvergunning niet vanzelfsprekend is. Deze vergunning wordt uitsluitend uitgegeven indien de capaciteit dat op straat of in de parkeergarage toelaat. Voor het parkeren op straat stelt de werkgroep het volgende voor: 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 het aantal vergunning uit, gelijk aan het aantal openbare parkeerplaatsen.

Mocht blijken dat het te druk wordt of tegenovergesteld, een lage parkeerdruk, kan dit overzicht jaarlijks worden geëvalueerd en indien nodig bijgesteld worden.

Voor bedrijfsvergunningen is het advies van de werkgroep om het huidige beleid te respecteren. Dit met uitzondering van de vergunningen voor de binnenstad.

In de autoluwe binnenstad vind een transitie naar het nieuwe beleid plaats. We respecteren de huidige vergunningen, maar er worden geen nieuwe vergunningen meer uitgegeven. Nieuwe bewoners en bedrijven komen niet meer in aanmerking voor een nieuwe vergunning op straat. Wel kan er dan altijd maximaal één abonnement aangevraagd worden voor de parkeergarage.

Er is **geen advies** over het tempo van de transitie. De transitie kan bijvoorbeeld plaatsvinden na 'het wijzigen van kenteken'. Een aantal werkgroepleden vinden dit een te harde en snelle maatregel, omdat je niet altijd er zelf voor kiest om een nieuwe auto te kopen (bv. bij een ongeluk) of het gevaar dat mensen bewust langer in een oude (vervuilende) auto door blijven rijden. Andere werkgroepleden vinden dit wel een goed idee, omdat dit sneller gaat dan alleen bijvoorbeeld enkel een transitie bij een verhuizing c.q. het vestigen van nieuwe bewoners of bedrijven.

Fietsparkeren

Fietsen bij Nieuwbouw

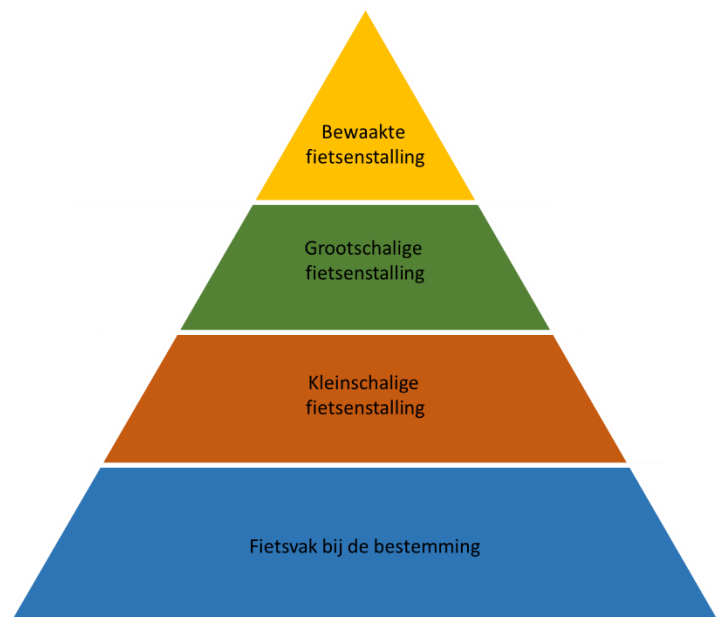
De werkgroep beaamt dat bij nieuwe ontwikkelingen in Woerden er naast de alom bekende autoparkeernormen ook een fietsparkeernorm moet worden toegepast. Ontwikkelaars dienen bij de ruimtelijke onderbouwing aan te geven hoe voldaan wordt aan de fietsparkeernormen. De fietsen moeten dus op eigen grond kunnen worden geparkeerd. Indien het niet mogelijk is om aan deze fietsparkeernorm te voldoen, dient de ontwikkelaar geld te storten in een fonds, waarmee de gemeente mobiliteit kan financieren, zoals het aanleggen van fietsnietjes in de openbare ruimte.

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. De fietsenstalling moet aan een van de fietsroutes naar de binnenstad liggen met duidelijke verwijsborden in de omgeving zijn. Het is een **voorstel van de werkgroep** een bewaakte fietsenstalling te realiseren in de binnenstad

van Woerden. Als locatie is het pleintje bij Groenendaal besproken, deze kan ook als grootschalige stalling dienen.

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. De voorkeur gaat uit naar het inzetten van kleinschalige stallingen in de binnenstad en altijd binnen "zichtafstand".

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.





Deelmobiliteit

We kunnen het aantal auto's voor alle ontwikkelingen niet (meer) opvangen in de openbare ruimte. 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 tegenwoordig steeds vaker, ook in Woerden, een 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. In de Nota Parkeernormen wordt specifiek ingegaan op de rol van deelmobiliteit bij ontwikkelingen.



Een gemeente kan onderstaande vier scenario's volgen om deelmobiliteitsconcept 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 werkgroep van mening is dat de schaarse openbare ruimte eigendom is van de gemeente en daar de juiste invulling aan gegeven moet worden, **adviseert** ze de gemeente om deelmobiliteit te regisseren (scenario 3). Op korte termijn dient een plan van aanpak deelmobiliteit te worden opgesteld. In dit plan wordt beschreven hoe de gemeente een gemeentelijk deelmobiliteitssysteem gaat realiseren en welke kwaliteitseisen er gesteld worden.

Het aanbieden van deelmobiliteit kan een positief effect hebben 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.

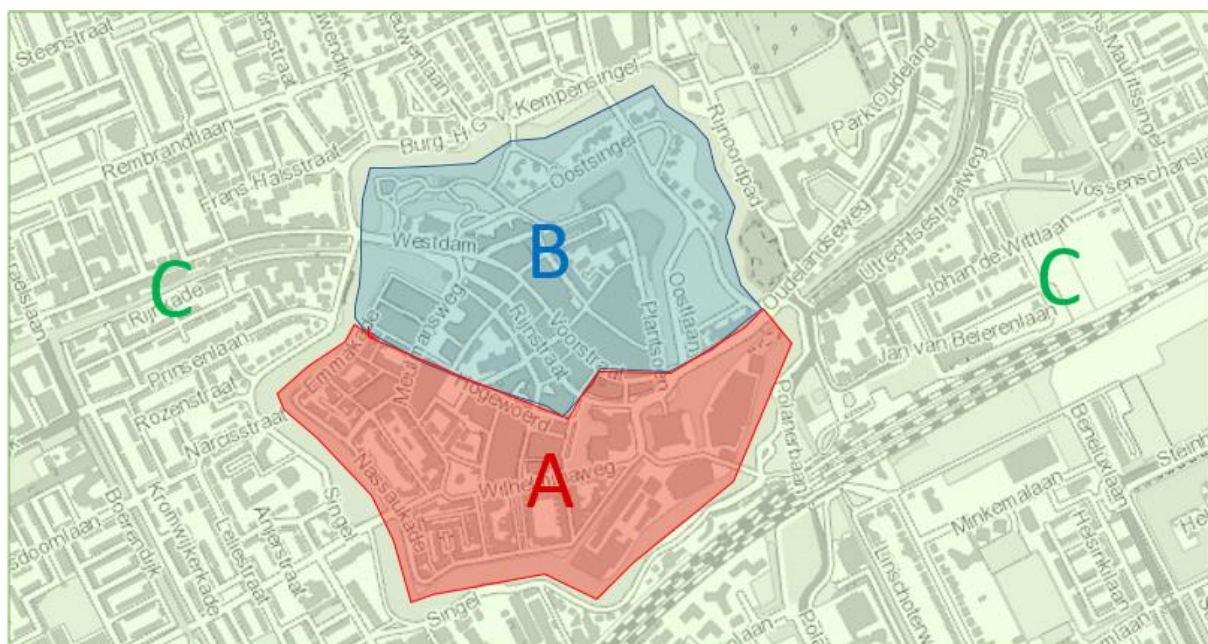
Om te voorkomen dat deelfietsen, scooters en in de toekomst mogelijk stepjes overal 'gedropt' kunnen worden, zal de gemeente dus regie moeten nemen in het al dan niet toestaan van deelmobiliteit in de openbare ruimte. De gemeente stelt in de Algemene Plaatselijke Verordening vast dat deelmobiliteit aanbieders 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.



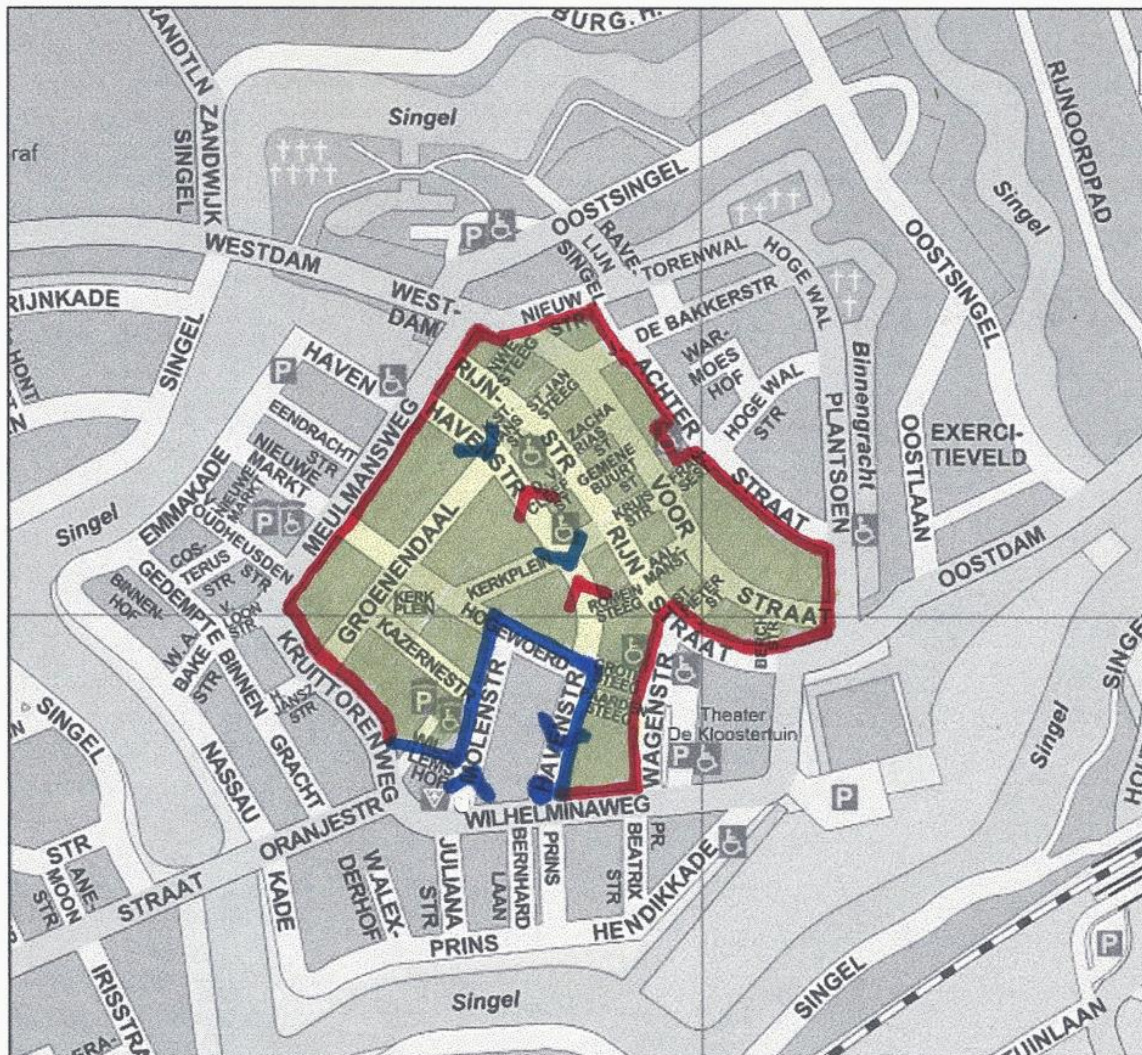
Bijlage 1 Samenstelling Werkgroep

Aantal participanten in groep	Kenmerk groep	Kenmerk deelgebied (zie onderstaande kaart)
2 participanten	Ondernemers / Vastgoed	Niet gedefinieerd op kaart
2 participanten	Platform Binnenstad Woerden	Niet gedefinieerd op kaart
1 participant	Veiligheidsregio Utrecht	Niet gedefinieerd op kaart
1 participant	BIZ Stadshart Woerden	Niet gedefinieerd op kaart
4 participanten	Zuidelijk deel Binnenstad Woerden (Defensie-eiland, Rijnstraat/wagenstraat, pr. Beatrixstraat, Binnenhof)	Gebied A (ROOD)
2 participanten	Noordelijk deel binnenstad (Nieuwstraat, Oostsingel)	Gebied B (BLAUW)
3 participanten	Schilwijken van de binnenstad	Gebied C (GROEN)





Bijlage 3 Tweede voorstel autoluwe binnenstad Molenstraat, Hoge Woerd en zuidelijk deel Havenstraat



	VOORSTEL BEGRENZING AUTOLUWE GEBIED CF CONCEPT ADVIES DD 26 NOV 20
	VOORSTEL AANPASSING PBW, HAVENSTRAAT/MOLENSTRAAT
	AUTOLUWE GEBIED, AANGEPAST
	RIJRICHTING HAVENSTRAAT BESTAAND
	RIJRICHTING HAVENSTRAAT OMGEDRAAID
	DEEL HAVENSTRAAT BIJ WILHELMINAWEG (GROTE BOOM), TWEE RICHTINGVERKEER EN UITBREIDEN HAAKSPARKEREN MET 2 PLAATSEN VOOR KORT PARKEREN