



Indiener: College van burgemeester en wethouders

Datum: 19 januari 2021

Portefeuillehouder(s): Wethouder Noorthoek

Portefeuille(s): Verkeer en Vervoer

Contactpersoon: B. Herremans

Tel.nr.: 14 0348

E-mailadres: herremans.b@woerden.nl

Onderwerp:

Parkeerbeleid Woerden

Samenvatting:

In maart 2020 heeft uw raad de 'Parkeervisie' vastgesteld waarbij tevens is aangegeven op welke wijze participatie moet plaatsvinden. Conform uw besluit heeft overleg plaats gevonden met een Werkgroep Centrum en een Klankbordgroep Schilwijken. Op basis van de adviezen van beide groepen zijn de uitgangspunten van het aangenomen raadsvoorstel uitgewerkt tot de Kadernota Parkeerbeleid Woerden. Gevraagd wordt in te stemmen met de kadernota en de ingebrachte onderliggende nota's Parkeerbelastingverordening 2021 en Parkeerverordening 2021. Hiermee ontstaat een basis om het beleid te implementeren voor het Centrum van Woerden en een kader voor de uitwerking van parkeerregulering in de schilwijken.

Met het vaststellen van de nieuwe parkeertarieven wordt zowel invulling gegeven aan het parkeerbeleid als aan de gewenste financiële taakstelling naar aanleiding van de strategische heroriëntatie.

Gevraagd besluit:

1. De Kadernota Parkeerbeleid Woerden (corsa nr. ZS00019177) vast te stellen.
2. De Parkeerbelastingverordening 2021 (inclusief tarievenblad)(corsa nr 20R.01281) vast te stellen.
3. De Parkeerverordening 2021 (corsa nr. 20R.01282) vast te stellen.
4. Uitwerking van het parkeerbeleid per schilwijk te starten, te beginnen bij Stationsgebied en vervolgens Bloemenkwartier
5. Het college op te dragen een uitvoeringsplan op te stellen voor de overige werkzaamheden die samenhangen met de uitwerking van de Kadernota Parkeerbeleid en een uitwerking van aanpalend beleid (deelmobiliteit, laadpalen, handhaving op autoluw) op te stellen en deze aan te bieden aan de raad ter goedkeuring.
6. Voor de uitwerking van het parkeerbeleid jaarlijks € 130.000 extra beschikbaar te stellen en dit ten laste te laten komen van Parkeren Totaalprogramma.

Inleiding

Waarom wordt dit voorstel nu voorgelegd?

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 huidige 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.

In de programmabegroting is opgenomen dat in 2019 gestart wordt met het opstellen van nieuw parkeerbeleid. De Kadernota Parkeerbeleid en onderliggende stukken is een uitwerking van de adviezen van de werkgroep binnenstad en de klankbordgroep schilwijken, in lijn met de vastgestelde uitgangspunten en van de Parkeervisie als opgesteld en vastgesteld in het begin van 2020 (Corsanr. 20R.00056).

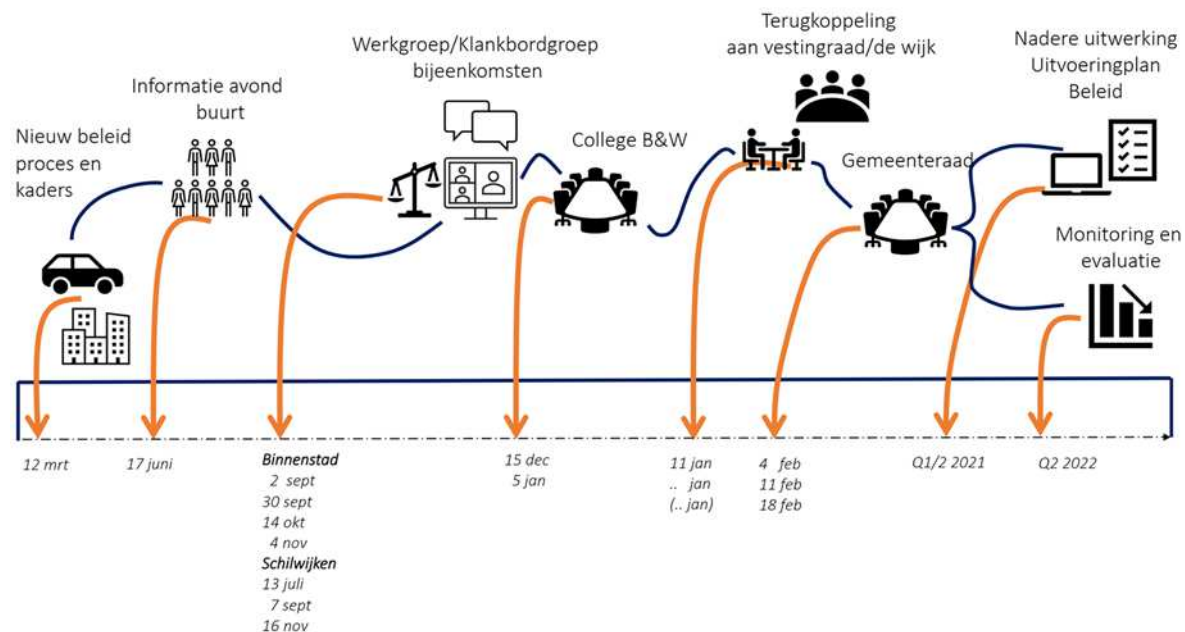
Met het vaststellen van de Kadernota Parkeerbeleid Woerden en de Parkeerbelastingverordening 2021 en de Parkeerverordening 2021 in februari 2021 kunnen nog voor de uitgifte van de nieuwe parkeervergunningen in april 2021 de nieuwe tarieven voor de parkeervergunningen worden verwerkt.

Participatieproces

Hoe is dit voorstel tot stand gekomen

In het raadsvoorstel 19R.01038 dat in maart 2020 is vastgesteld, is het volgende aangegeven: Voor de binnenstad is voorgesteld om direct na vaststelling van de kaders en participatieproces parkeerbeleid een algemene informatieavond te houden én met een reviewpanel aan de slag te gaan. Voor de schilwijken is voorgesteld om een gezamenlijke werkwijze, de volgorde van uitwerking per wijk en uitgangspunten voor wijk overstijgende zaken vast te stellen in een klankbordgroep. Het advies van beide werkgroepen is input voor het parkeerbeleid.

Ten gevolge van corona heeft de algemene informatieavond 'on-line' plaats gevonden op 17 juni 2020. Hierbij zijn de uitgangspunten van het parkeerbeleid en het proces toegelicht. Daarnaast was er ruimte om vragen te stellen. Niet alle vragen konden direct beantwoord worden. Iedereen heeft per mail een reactie gekregen naar aanleiding van de gestelde vragen. Circa 100 bewoners, ondernemers, betrokkenen hebben deelgenomen aan deze bijeenkomst.



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 werkgroep zijn geselecteerd op basis van een combinatie van vrijwillige aanmelding en loting. Daarbij was vooraf bepaald hoeveel plaatsen er per doelgroep (bewoners gebied a, bewoners gebied b, ondernemers, etc.) zitting konden nemen in de werkgroep. Bij meer aanmeldingen dan plaatsen in de specifieke doelgroep is er geloot binnen deze groep. De bijeenkomsten van de groepen hebben in eerste instantie 'live'

plaatsgevonden. De laatste bijeenkomsten hebben als gevolg van corona-maatregelen 'on-line' plaats gevonden.

Beide groepen hebben adviezen op basis van consensus opgesteld.

Binnen de adviezen worden de volgende onderdelen beschouwd:

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

Daar waar het advies van de werkgroep unaniem was, is dat vertaald in het Parkeerbeleid. Daar waar geen unanieme overeenstemming was is dit vertaald naar een nadere actie die is opgenomen in het uitwerkingsprogramma (zie **Vervolgproces**).

Vooruitlopend op behandeling van het parkeerbeleid in uw raad zijn diverse partijen in het centrum geïnformeerd over het voornemen van het college van B&W (Vestingraad, bewoners centrum).

Wat willen we bereiken?

1. Het gebied binnen de centrumring aan te wijzen als autoluw 'kerngebied';
2. De parkeergarages primair beschikbaar te stellen voor bezoekers van winkels en horeca;
3. Woonstraten uitsluitend beschikbaar te stellen aan bewoners en haar bezoek;
4. Het middel 'parkeerregulering' in kunnen zetten op locaties waar de parkeerdruk hoog is;
5. Het inrichten van mobiliteitshubs en goede fietsparkeervoorzieningen mogelijk maken;
6. Gemeente op te treden als gebiedsregisseur mobiliteit;
7. Zoeken naar mogelijkheden voor een parkeervoorziening net buiten de binnenstad.

Het resultaat van de avonden met bijbehorende discussies en afweging van belangen van de leden van beide groepen is dat deze hebben geleid tot twee adviezen die binnen de bovengenoemde, op 12 maart goedgekeurde, uitgangspunten vallen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Ad.1 Zoals aangegeven in het verslag van de werkgroep Centrum is geadviseerd om de Warmoeshof geen onderdeel te laten zijn van de autoluwe binnenstad. Dit advies is overgenomen. 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. Het reduceren van het aantal parkeerplaatsen in de autoluwe binnenstad moet in juiste verhouding planmatig en verantwoord gebeuren. Hiervoor dient in samenspraak met diverse stakeholders uit de binnenstad een plan worden opgesteld en regelmatig gereviseerd hoe deze afbouw gaat plaatsvinden. Dit plan bevat onder andere de volgende punten:

- Welke plaatsen worden wanneer weggehaald
- Wat brengen we hiervoor terug
- Hoe regelen we de overgang van vergunning naar abonnement in de garage
- Hoe maken we grotere clusters c.q. een straat vrij
- Hoe communiceren we hier over?

Het afbouw scenario zal zich de komende jaren afspelen. Ergens in het proces kan de vraag opkomen om meer te handhaven en het gebied of delen van het gebied echt af te sluiten voor doelgroepen die we daar niet wensen. Zoals nu ook bij de Rijnstraat gebeurt middels de pollers. Dit is echter een andere c.q. eventuele volgende stap in het autoluwer maken van de binnenstad waar aanpalend beleid voor moet worden geschreven. Er moet dan b.v. een keuze gemaakt worden in de manier van handhaving, pollers versus camera's versus BOA inzet.

Aan het proces dient een goed implementatieplan met regelmatige monitoring en evaluatie ten grondslag te liggen (zie Vervolgproces).

Ad.2 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 wordt het abonnement voor bewoners verlaagd. Als indicatie wordt hierbij gedacht aan de prijs van een eerste vergunning voor het eerste abonnement/vergunning op straat. 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 (zie **Vervolgproces**) is ook een acceptabel prijspeil ook voor de werknemer een goed c.q. het beste alternatief. Dit prijspeil kan hoger liggen dan de bewonersvergunningen.

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. Gebleken is dat in de huidige situatie vooral de drukte t.g.v. de horeca leidt tot overlast in de woonstraten. In de autoluwe binnenstad geldt betaald parkeren op straat van 10.00 – 18.30 uur. Dit is verder uitgewerkt in paragraaf 2.4 van de kadernota

Ad.3 Om de woonstraten 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 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. Het dagtarief van het straatparkeren dient 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. Dit is verder uitgewerkt in paragraaf 2.4 van de kadernota.

Ad.4 Buiten het centrum is op dit moment nog geen sprake van parkeerregulering. In de wijken rondom het centrum (de zogenoemde Schilwijken) hanteert Woerden een structurele parkeerdruk van 85% of hoger als criterium voor een te hoge parkeerdruk die schadelijk is voor de leefbaarheid. De parkeerdruk wordt bepaald op basis van een objectieve parkeerdrukmeting. Echter kan ook door veelvuldige klachten, een belemmering voor de hulpdiensten of de wetenschap dat in de naburige omgeving bouw ontwikkelingen (gaan) plaatsvinden een activiteit worden “getriggerd”. . Hierbij heeft de gemeente de navolgende opties om de situatie aan te pakken:

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 (verwachte) 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.

Ad.5

Mobiliteitshubs

In Woerden wordt ingezet op het slim aanbieden van deelmobiliteit (paragraaf 3.6 kadernota) en het clusteren van de parkeervraag in collectieve voorzieningen bij nieuwbouwonwikkelingen. 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.

Dit is verder uitgewerkt in paragraaf 3.7 van de kadernota.

Fietsparkeervoorzieningen

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.

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. Daarbij worden de volgende niveaus onderscheiden:

- Bewaakte fietsenstalling
- Grootschalige stalling
- Kleinschalige stalling
- Fietsvak bij de bestemming

Vanuit de werkgroep Centrum is met name het advies gegeven om op zoek te gaan naar een locatie voor een bewaakte fietsenstalling en voor het realiseren van fietsnietjes op zichtafstand van de winkels om 'wildparkeren' te voorkomen.

Dit is verder uitgewerkt in paragraaf 3.3 van de kadernota.

Ad.6

De gemeente treed op als gebiedsregisseur voor (deel)mobiliteit

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. Dit betekent dat de gemeente de regie neemt in de kwaliteit van het aanbod van deelmobiliteit. Daarbij wordt er een plan van aanpak deelmobiliteit opgesteld. In dit plan van aanpak wordt beschreven hoe de gemeente een gemeentelijk breed inzetbaar deelmobiliteitssysteem gaat realiseren en welke kwaliteitseisen er gesteld worden.

Ad.7

Zoeken naar mogelijkheden voor een parkeervoorziening net buiten de binnenstad.

Een verdere groei van het centrum (in bezoekers en in bewoners) mag niet leiden tot een hogere parkeerdruk op straat. Omdat op piekmomenten (veelal de zaterdagen in november en december en bij evenementen) er weinig parkeercapaciteit beschikbaar is en het niet te verwachten is dat het gemiddelde autobezit snel zal dalen is bij een verdere groei van het binnenstad bijbouwen van parkeerplaatsen onvermijdelijk. De parkeergarages Castellum en Defensie eiland kunnen de verhoogde bezetting als gevolg van het parkeerbeleid in eerste instantie aan, maar ook daar zijn grenzen aan de verdere groei. Om het aantal voertuigbewegingen in het kerngebied niet verder te laten toenemen, en tegelijkertijd toch een enigszins aantrekkelijke parkeeroplossing te hebben, dient die extra capaciteit vooral gezocht te worden op een plek aan de rand van de binnenstad die gelegen is aan één van de aanrijroutes. Gezien het ruimtebeslag van geparkeerde auto's zal dit een gebouwde parkeervoorziening moeten zijn.

Argumenten

1. Kadernota Parkeerbeleid Woerden

- 1.1. Met het vaststellen van het parkeerbeleid wordt invulling gegeven aan het streven van enerzijds een toegankelijke en gastvrije gemeente en anderzijds de stad leefbaar, veilig en bereikbaar houden.*

Er wordt invulling gegeven aan de kaders en uitgangspunten zoals die zijn vastgelegd in het raadsbesluit 20R.00056 . Zie hiervoor ook: **Wat gaan we hiervoor doen?**

- 1.2. De werkgroepen hebben conform het raadsbesluit 20R.00056. advies gegeven. Daar waar het advies unaniem was is dit ongewijzigd overgenomen.*

Het college heeft het advies van de werkgroepen zwaar laten wegen, zoals ook is aangegeven in het raadsvoorstel onderliggend aan het raadsbesluit.

- 1.3. Daar waar de werkgroepen géén consensus hebben bereikt zijn nadere uitwerkingen geformuleerd*

Daar waar geen consensus is bereikt, is in veel gevallen sprake van andere problemen die niet rechtstreeks te maken hebben met het Parkeerbeleid. Dit betreft met name de huidige parkeerproblematiek in de Nieuwstraat.

2. Parkeerbelaastingverordening 2021 (inclusief tarievenblad)

- 2.1 De parkeertarieven 2021 ondersteunen de uitgangspunten van de Kadernota Parkeerbeleid*

Woerden

Met de aangepaste tarieven wordt de transitie van straatparkeren naar garage parkeren ondersteund, wordt minder c.q. geen verschil gemaakt tussen garage abonnementen voor bewoners en parkeervergunningen op straat en de nieuwe tarieven zijn sturend voor de gewenste autoluwe binnenstad. De huidige capaciteit in de garage Castellum wordt beter benut.

2.2 Met het bijstellen van de parkeertarieven wordt een bijdrage geleverd aan de Strategische heroriëntatie

Zie **Financiële gevolgen**.

2.3 Het college van B&W heeft het voornemen om aanvullende besluiten te nemen

Vanuit haar bevoegdheid heeft het college het voornemen om de volgende besluiten te nemen zo spoedig mogelijk na vaststelling van de Kadernota:

- Aanwijzingsbesluit betaald parkeren 2021
- Besluit privaatrechtelijke parkeertarieven 2021 Tezamen met de Parkeerbelasting verordening 2021 wordt hiermee vorm gegeven aan het financiële kader ter ondersteuning van het Parkeerbeleid zoals verwoord in de Kadernota. Ter informatie is het voorgenomen collegebesluit als bijlage opgenomen (corsa nr. 21.0000007).

De belangrijkste voorgenomen wijzigingen zijn:

- Betaaltijden in garage aangepast van 08:00 – 18:00 naar 08:00 – 18:30.
- Abonnementen voor bewoners van € 50,- per maand (€ 600 per jaar) naar € 16,- per maand (€ 192,- per jaar).
- Dalurenabonnement van € 484,- per jaar naar € 500,- per jaar
- Bedrijfsabonnement van € 800,- per jaar naar € 725,- per jaar

Wijzigingen worden doorgevoerd om (langparkerende) bezoekers voornamelijk naar de parkeergarage te trekken. Hierdoor ontstaat meer ruimte op straat. Bewoners kunnen een abonnement aanschaffen tegen eenzelfde tarief als een vergunning op straat. Dit om de bewoners van de Nieuwstraat en Wagenstraat te compenseren.

Het tarief per uur voor bezoekers blijft € 2,00.

3. Parkeerverordening 2021

3.1 De Parkeerverordening 2021 ondersteund de uitgangspunten van de Kadernota

Parkeerbeleid

De gewijzigde Parkeerverordening sluit aan bij de Kadernota Parkeerbeleid Woerden

4. Uitwerking Schilwijken

4.1 In met name de Stationsomgeving en het Bloemen- en Bomenkwartier is nu al sprake van overmatige parkeerhinder

De Stationsomgeving gaat daarnaast op de schop. Er komen veel woningen en enkele bedrijven bij. Na de vaststelling van het parkeerbeleid wordt daarom een uitwerking per schilwijk voorgesteld. Hiervoor zal eenzelfde traject worden doorlopen als in de binnenstad. In dat geval zal er dus een algemene informatieavond worden gehouden (per wijk) en een review panel worden ingesteld. Dit traject is bedoeld om de wijk specifieke aandachtspunten en problemen te bepalen en op basis daarvan een advies aan het college te geven over de invulling van het parkeerbeleid. De algemene werkwijze en uitgangspunten voor schilwijken uit het parkeerbeleid vormen dan het kader voor deze uitwerking.

4.2 Door het aanpassen van het parkeerregime in het centrum kan de parkeerdruk op de Schilwijken toenemen

Er kan sprake zijn van een waterbed-effect. Hierdoor kan de parkeerdruk in de Schilwijken toenemen. Daarom is het noodzakelijk dat in 2021 gestart wordt met de uitwerking van het parkeerbeleid voor in eerste instantie de Stationsomgeving en het Bloemenkwartier.

5. Uitwerken

5.1 Om Parkeerbeleid te implementeren dienen nog veel werkzaamheden verricht te worden

Naast het vaststellen van de Nota Parkeernormen 2021 en de implementatie van parkeerbeleid in de Schilwijken zijn er nog veel meer werkzaamheden noodzakelijk om het Parkeerbeleid verder uit te werken. Een overzicht van deze werkzaamheden is weergegeven bij

Vervolgproces.

6. Financiën

6.1 De huidige personele inzet t.b.v. parkeerbeleid is zeer beperkt

In de begroting is voor de gemeente Woerden op dit moment 0,3 fte opgenomen voor het inrichten en onderhouden van het parkeerbeleid. Omliggende en vergelijkbare gemeenten geven aan tussen de 1,0 en 1,3 fte te hebben. In hetzelfde gesprek geven ze ook aan dat dit structureel te weinig is. Gemeente Tiel (vergelijkbaar met gemeente Woerden) heeft 1,2 fte en heeft duidelijke afspraken gemaakt met het KCC over het afdoen van vragen en klachten. Daarbij huurt de gemeente adviseurs in voor specifieke projecten. Voor de gemeente Woerden wordt ingeschat dat het nieuwe parkeerbeleid structureel een inzet vraagt van 1,1 fte. Er is een uitbreiding van de personele bezetting benodigd ten behoeve van de implementatie en het onderhouden van het parkeerbeleid van circa 0,8 fte.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven

1. Kadernota Parkeerbeleid Woerden

1.1 De Nieuwstraat is géén onderdeel van de autoluwe binnenstad

Het parkeervoorziening in de Nieuwstraat is primair bedoeld voor kort parkerende bezoekers van lokale winkels in het centrum. Het parkeren nabij de voorzieningen is een belangrijke steunpilaar voor de economische vitaliteit van de straten in het gebied. De bereikbaarheid voor bezoekers moet optimaal zijn. Het parkeerbeleid is daarom gericht op voldoende en efficiënte parkeervoorzieningen voor bezoekers. De Nieuwstraat is daarmee geen onderdeel van de autoluwe binnenstad. Echter hierover is geen consensus binnen de werkgroep. Vanuit de werkgroep is er een herinrichting voorgesteld. Voorgesteld wordt om samen met bewoners en ondernemers te komen tot een integraal inrichtingsvoorstel, waarbij ook een afweging wordt gemaakt t.a.v. het voorliggende beleid van het bestaande parkeerareaal. Indien blijkt dat hiervoor alsnog een bijstelling van het parkeerbeleid noodzakelijk is zal de raad daar per RIB over worden geïnformeerd. Onderdeel van de werkzaamheden is een onderzoek of het parkeerterrein bij het Oude Gemeentehuis beschikbaar kan worden gesteld op zaterdagen en avonden voor (winkelend) publiek.

Deze werkzaamheden zijn opgenomen in het **Vervolproces**.

1.2 Wagenstraat

In de Kadernota Parkeerbeleid Woerden is nu opgenomen dat op de parkeerplaats Wagenstraat tijdens winkeltijden (exclusief) kortparkeerders staan en geen bewoners, bezoek van bewoners, werknemers of "dagjesmensen". Over dit onderwerp was geen volledige consensus. Het bleef hangen op de garantie dat voor de bewoners een financieel acceptabel alternatief werd geboden. Het gedane voorstel (tegen prijs eerste vergunning a € 192 per jaar wordt hier aan tegemoet gekomen.

Opgemerkt wordt dat buiten winkeltijden de bewonersvergunningen hier wel geldig zijn, en wordt ook toegang gegeven tot bezoek van bewoners en werknemers (m.n. horeca).

1.3 Molenstraat geen onderdeel van autoluwe binnenstad

Via de Molenstraat wordt de parkeergarage Castellum ontsloten. Daarom is Molenstraat uitgezonderd in het autoluwe gebied. 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. Eén van de mogelijkheden is dat de Molenstraat wordt in gericht voor tweerichting verkeer. De consequentie is, in dat geval, dat het aantal aanwezige parkeerplaatsen wordt gereduceerd. Uitwerking hiervan is onderdeel van het **Vervolproces**.

1.4 Bestaande parkeervergunningen worden gerespecteerd

In de Kadernota Parkeerbeleid Woerden zijn de kaders opgenomen hoe om te gaan met bestaande parkeervergunningen binnen het Centrum, waarbij onderscheid is gemaakt in Woonstraten en het Autoluwe gebied. In de uitwerking zal worden aangegeven op welke wijze binnen de daarvoor gestelde kaders het aantal parkeervergunningen zal worden beperkt. Basis daarvoor is dat bij verhuizing of wijziging van kenteken zal plaatsvinden.

1.5 Bestaande Blauwe zone's

Bestaande Blauwe zone's zullen niet worden opgeheven indien deze voldoende functioneren om de parkeerdruk te reguleren.

4 Uitwerking Schilwijken

4.1 Het uitwerken van de Kadernota vraagt extra inspanning

Om de Kadernota verder te kunnen uitwerken is structurele extra inspanning vereist. De werkzaamheden worden komen ten laste van het Product Parkeren. Zie **Financiële gevolgen**.

5 Uitwerken

5.1 zie punt 4.1

6 Parkeerinkomsten 2020 en 2021

Opgemerkt wordt dat ten gevolge van de Corona-maatregelen de Parkeerinkomsten voor 2020 en 2021 sterk zullen achterblijven bij de prognose. Dit met name als gevolg van een aanzienlijk lager bezoek aan de binnenstad.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

Betaald parkeren vs. Blauwe zone.

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). Betaald parkeren geeft meer flexibiliteit (sturing met tarieven maar ook tijdsduurbepanking en vergunningen) dan blauwe zone en vergunninghouders gebied. Exploitatie is beter, want betaald parkeren valt onder belastingwet waardoor naheffingen (boetes) terugkomen bij de gemeente. Tegelijkertijd is dankzij kentekenherkenning handhaving grotendeels te automatiseren, waardoor de kosten beperkt blijven.

Parkeertarieven

Om invulling te geven aan het parkeerbeleid zijn de voorstellen uit het parkeerbeleid opgenomen in de Parkeertarieven 2021.

Uitgaande van de opbrengsten 2019 is een doorrekening gemaakt voor 2021 (zie bijlage Overzicht geprognostiseerde opbrengsten 2021, corsanr. ZS00019171).

Bij het bepalen van de bijdrage aan de Taakstelling die volgt uit de Strategische heroriëntatie, is alleen rekening gehouden met opbrengsten uit het Centrum van Woerden en nog niet uit de Schilwijken.

Strategische Heroriëntatie

De Taakstelling naar aanleiding van de Strategische Heroriëntatie voor Parkeren is voor de komende vier jaren € 265.000,- per jaar.

In de huidige begroting wordt rekening gehouden met € 2 mio aan baten voor zowel straat parkeren als parkeren in de parkeergarage's. Daarin is een stelpost opgenomen voor verhoging parkeertarieven en een extra positieve bijdrage door toerekening van kapitaallasten parkeergarage Castellum en Defensie-eiland aan de parkeerbegroting (totaal € 123.000).

Naast de verhoging van de baten, zoals hierboven aangegeven, wordt ook rekening gehouden met een efficiëntere uitvoering van het Parkeerbeleid. Dit moet per jaar een bijdrage van € 142.000 opleveren.

De baten voor parkeren voor 2021 worden geraamd op € 2.150.000,- , uitgaande van de voorgestelde parkeertarieven.

Met de invoering van de voorgestelde parkeertarieven wordt voldaan aan de doelstelling van de Strategische Heroriëntatie. Opgemerkt wordt dat sprake is van circa € 30.000,- aan extra inkomsten bovenop de taakstelling vanuit de Strategische Heroriëntatie. Daarbij is nog geen rekening gehouden met extra inkomsten Defensie-eiland (nog geen onderdeel van de opbrengsten 2019, zie parkeertarieven), naar verwachting circa € 28.000,--.

Uitwerking parkeerbeleid

Ten behoeve van de uitwerking en verdere implementatie van het parkeerbeleid Woerden is circa 1,1 fte per jaar benodigd (zie ook **Argumenten**). Op dit moment is in de begroting ruimte opgenomen voor 0,3 fte per jaar (ten laste van Product Parkeren). De kosten die samenhangen met de uitbreiding van de formatie met 0,8 fte zijn circa € 106.000,- per jaar. Deze kosten voor rekening gebracht van Parkeren Totaalprogramma.

Daarnaast is een beperkt budget van circa € 24.000,- per jaar benodigd om de werkzaamheden te kunnen faciliteren. Ook deze kosten worden ten laste gebracht van Parkeren Totaalprogramma.

Bovenstaande kosten worden gedekt door de meeropbrengst Parkeertarieven en de extra inkomsten

Defensie-eiland (totaal € 58.000,--) en de efficiëntere uitvoering van de Parkeerbeleid. Als onderdeel van het Vervolgproces is aangegeven dat met name onderzoek is voorzien naar het gebruik van een Scanauto om te komen tot een efficiëntere uitvoering van het Parkeerbeleid. Hierdoor kunnen ook de inkomsten uit naheffingen stijgen evenals de kosten voor bezwaren. Overal levert invoering van de scanauto in andere gemeente voornamelijk een (forse) verbetering van het exploitatieresultaat op. Daarnaast zullen - met de start van de implementatie van betaald parkeren in de Schilwijken in 2021 en verder - de baten verder kunnen toenemen. In het dekkingsoverzicht voor de kosten voor het uitwerken van het parkeerbeleid is rekening gehouden met een netto opbrengst van de implementatie van een scanauto van circa € 80.000,- per jaar.

Voor een gedetailleerd overzicht van de dekking van de kosten wordt verwezen naar de Kosten-baten analyse voor de nadere uitwerking van het parkeerbeleid (corsa nr. ZS00019185).

Communicatie

Na besluitvorming in de raad zal communicatie via de gebruikelijke kanalen plaatsvinden. Er zal een persbericht worden verzonden, er wordt een bericht geplaatst op de infopagina van de Woerdense Courant en de social media kanalen, de pagina op de website (www.woerden.nl/parkeerbeleid) zal worden aangepast. Dit zal plaatsvinden nadat de deelnemers van de diverse werkgroepen per e-mail zijn geïnformeerd over uw besluit.

Bij de start van het de Uitwerking van het parkeren in schilwijken Stationsgebied en Bloemenkwartier (zie ook **Vervolgproces**) zal een separaat communicatie traject worden opgestart. Uw raad zal daarover middels een RIB worden geïnformeerd.

Vervolgproces

Nadere besluiten college van B&W

Zo spoedig mogelijk na vaststelling door de gemeenteraad van de Kadernota Parkeerbeleid Woerden en de Parkeerbelasting verordening 2021 en de Parkeerverordening 2021 zal het college een besluit nemen over de volgende onderwerpen:

- Aanwijzingsbesluit betaald parkeren 2021
- Besluit privaatrechtelijke parkeertarieven 2021

Samen met de Parkeerbelastingverordening 2021 en de Parkeerverordening wordt hiermee vorm gegeven aan het financiële kader ter ondersteuning van het Parkeerbeleid zoals verwoord in de Kadernota.

Tevens zal het college zo spoedig mogelijk de Nota parkeernormen 2021 aanbieden aan uw raad. Doel is om deze nota aan te bieden voor besluitvorming in maart 2021.

Uitwerking

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 (naast het opstellen van de Nota parkeernormen 2021) kwalificeren zich voor een nadere uitwerking met daarbij een indicatie wanneer we met deze werkzaamheden willen starten:

Onderwerp	Actie	Start
Parkeren Nieuwstraat	Nadere uitwerking	Q1 2021
Uitvoering participatietraject Stationsgebied	Nadere uitwerking	Q1/2 2021
Scanauto – afweging en implementatie	Uitvoeringsplan	Q1/2 2021
Stimuleren Parkeren op eigen terrein (POET)	Nadere uitwerking	Q2 2021
Fietsparkeer plan – uitwerking en implementatie	Uitvoeringsplan	Q2 2021
Deelmobiliteit	Aanpalend beleid	Q2 2021
Autoluwe binnenstad – implementatie en uitvoering	Uitvoeringsplan voor afbouw, aanpalend beleid als handhaving een optie wordt	Q2/3 2021 Handhaving Q1/2 2022
Uitvoering participatietraject Bloemen- en Bomenkwartier	Nadere uitwerking	Q3/4 2021
Maatregelen P&R station	Nadere uitwerking	Q3/4 2021
Parkeren grote voertuigen	Nadere uitwerking	Q1/2 2022
Laadpalenbeleid	Aanpalend beleid	Q1/2 2022

De bovenstaande uitwerking kan alleen plaatsvinden met de voorgestelde uitbreiding van de formatie op parkeren.

Bevoegdheid raad:

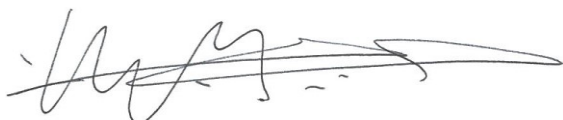
De raad is bevoegd om over dit voorstel een besluit te nemen op grond van:

- artikel 147 tweede lid jo. artikel 108 eerst lid van de Gemeentewet (Kadernota Parkeerbeleid Woerden)
- artikel 149 van de Gemeentewet, artikel 225 en de wegenverkeerswet 1994 artikel 2a (Parkeerverordening 2021)

Bijlagen:

	Corsanummer
Raadsbesluit mrt 2020	20R.00056
Advies werkgroep Centrum	ZS00019172
Advies Parkeerregulering schilwijken Woerden	ZS00019176
Kadernota Parkeerbeleid Woerden	ZS00019177
Concept Collegebesluit privaatrechtelijke parkeertarieven Woerden 2021	21.0000007
Parkeerbelasting verordening 2021 (inclusief tarievenblad)	20R.01281
Parkeerverordening 2021	20R.01282
Concept Raadsbesluit	20R.01274
Overzicht geprognostiseerde opbrengsten 2021	ZS00019171
Kosten-baten analyse nadere uitwerking parkeerbeleid	ZS00019185

De indiener: College van burgemeester en wethouders
Het college van burgemeester en wethouders,



Drs. M.H. Brander
Gemeentesecretaris



V.J.H. Molkenboer
Burgemeester