

Raadsvoorstel

Opsteller

Hove, Koen ten

Vergadering van

10 oktober 2023

Kenmerk

Z/23/062046 / D/23/116277

Portefeuillehouder

Jelmer Vierstra

Portefeuille

Parkeren/parkeerbeleid

Onderwerp

Startnotitie parkeerregulering

Samenvatting

In de openbare ruimte is het van belang om een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Eén van deze functies is parkeren. Op een aantal plekken in Woerden ontstaan knelpunten rondom het parkeren van de auto in de openbare ruimte. Parkeerregulering kan deze knelpunten verlichten en soms echt oplossen.

De oorzaken van de knelpunten zijn divers. Zo legt woningbouw in de Poort van Woerden druk op de openbare ruimte en zorgt de aantrekkende werking van de binnenstad voor knelpunten in de schilwijken rondom de binnenstad. Los van de oorzaak van het knelpunt is het van belang om met behulp van regulering het evenwicht tussen functies, belangen en wensen in de openbare ruimte te herstellen en te behouden. Waarbij het belangrijk is te beseffen dat parkeerregulering voor de ene inwoner een oplossing kan zijn en tegelijk door de ander als een last kan worden ervaren. Goede participatie, raadsvoorstellen die inzicht geven in alle voor- en nadelen en goede communicatie bij de implementatie zijn dan ook cruciaal.

Te weinig ruimte

De komende jaren wordt volop ontwikkeld in de Poort van Woerden. In dit gebied, bestaande uit de deelgebieden Nieuw-Middelland, Stationsgebied en Snellerpoort, worden in de periode tot aan 2040 3.500 tot 5.000 woningen gerealiseerd (waarbij we op dit moment uit gaan van 3.650 woningen op basis van de strategische woningbouwplanning). Dit gebeurt in een relatief klein gebied. Daardoor moeten we extra slim omgaan met de beschikbare buitenruimte. Auto's nemen, in verhouding tot andere vervoermiddelen veel ruimte in. Om de binnenstedelijke verdichting in de Poort van Woerden mogelijk te maken zetten we daarom sterk in op de mobiliteitstransitie. Dit betekent meer ruimte voor de fietsers, voetgangers en OV en minder ruimte voor de auto. Deze verandering moet plaatsvinden. Want het ontsluiten van zoveel nieuwe woningen in de Poort van Woerden gebaseerd op een gemiddeld autobezit zoals dat tot op heden gangbaar is in Nederland, levert teveel druk op het wegennet. Met op piekmomenten, zoals de spits, lange files en opstoppen (congestie) tot gevolg. Dit heeft vervolgens negatieve effecten op de leefbaarheid, bereikbaarheid (ook voor hulpdiensten) en verkeersveiligheid.

Ook in andere wijken (met name de wijken grenzend aan het centrum) is er sprake van parkeerproblematiek. Hier wordt parkeeroverlast ervaren door een hoge parkeerdruk met veelvuldig foutparkeren als gevolg. Dit leidt ertoe dat de bereikbaarheid voor onder andere hulpdiensten in gevaar komt en er extra verkeersveiligheidsrisico's ontstaan.

Regulering nodig voor verandering

Niet veel mensen veranderen uit zichzelf hun autogebruik. Om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken en het autobezit te verminderen passen we in de gemeente onder andere lagere parkeernormen toe als ontwikkelaars een mobiliteitsconcept met bijvoorbeeld deelauto's inzetten of als er parkeerregulering in de omgeving ingevoerd is. Voor het succesvol ontwikkelen van een wijk met een lagere parkeernorm is daarom een passende vorm van parkeerregulering

van belang. Dat ontbreekt nu nog. Dit geldt zowel voor de Poort van Woerden zelf als voor de aangrenzende wijken, zoals het 'bestaand Stationsgebied-zuid' (Van der Valk Boumanlaan, de Linschoterweg en de Hoofdstedenbuurt). Zodat daar overlast voorkomen wordt (het waterbedeffect). Ook in de andere bestaande (schil)wijken kan parkeerregulering ervoor zorgen dat parkeeroverlast wordt verminderd en de druk op de openbare ruimte wordt verlicht.

Belangrijk om nu in actie te komen

Bij een verhuizing naar een nieuwe woning maken bewoners een (nieuwe) keuze voor een wijze van vervoer. Omdat de eerste bewoners al in de Poort van Woerden zijn komen wonen is het noodzakelijk dat we hier snel parkeermaatregelen nemen die in lijn liggen met de ambitie die is verwoord in de vastgestelde visies voor de Poort van Woerden. Ook wordt in diverse schilwijken al jaren parkeeroverlast ervaren. Dit heeft er onder andere toe geleid dat hulpdiensten moeilijk bij een calamiteit konden komen. Dit soort situaties zijn zeer onwenselijk en daarvoor moet een oplossing bedacht worden.

Als de raad de nu voorliggende startnotitie Parkeerregulering goedkeurt kan het college aan de slag met het opstellen van twee projectplannen. Eén voor parkeerbeleid in de Poort van Woerden en één voor parkeerbeleid in de schilwijken. Deze uitbreiding van parkeerregulering komt voort uit de kadernota parkeerbeleid die is vastgesteld 18 februari 2021.

Gevraagd besluit

De startnotitie uitbreiding parkeerregulering vast te stellen.

Inleiding

In de startnotitie wordt aangegeven wat de aanleiding en noodzaak is om voor diverse wijken van Woerden een passende vorm van parkeerregulering in te voeren. De startnotitie brengt de relatie tussen de gestelde beleidsvisies en –doelen in de Poort van Woerden, de kadernota parkeerbeleid en de maatregelen op het gebied van parkeren in beeld. Ook geeft de startnotitie weer op basis van welke problematiek in bestaande wijken rondom het centrum een maatregel op het gebied van parkeren gewenst is. In de startnotitie wordt de gehele parkeeropgave voor wat betreft de invoering van parkeerregulering weergegeven, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de Poort van Woerden en de schilwijken. Er wordt ook globaal weergegeven hoe het proces tot het invoeren van parkeerregulering er uit ziet en welke projectorganisatie daarvoor nodig is.

Participatieproces

Voor participatie hanteren we het participatiekader van de gemeente. Voor het invoeren van parkeerregulering wordt aansluiting gezocht bij het participatieproces dat in de kadernota parkeerbeleid staat omschreven. Dit proces kan in ieder geval voor het invoeren van parkeerregulering in de schilwijken gevolgd worden. Voor de parkeervraagstukken binnen de afzonderlijke ontwikkelingen in de Poort van Woerden wordt in het nog op te stellen projectplan omschreven welke vorm van participatie het meest passend is. Hierbij wordt rekening gehouden met de relevante stakeholders.

Wat willen we bereiken

Er zijn diverse doelen die we willen bereiken.

- De bereikbaarheid voor hulpdiensten waarborgen;
- Het oplossen van parkeerproblematiek in (bestaande) wijken door de ruimte op een eerlijkere manier te verdelen;
- Het realiseren van de mobiliteitstransitie in de Poort van Woerden, waarbij eerst wordt ingezet op de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer en deelmobiliteit en dan pas op de privéauto;

- Het scheppen van duidelijkheid op het gebied van parkeren aan gebruikers van de openbare ruimte;
- Het waarborgen van en waar nodig zorgen voor een betere leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor bewoners, bezoekers en andere gebruikers van de openbare ruimte.

Wat gaan we daarvoor doen

Na het vaststellen van de bijgevoegde startnotitie worden twee projectplannen geschreven; één voor de schilwijken en één voor de Poort van Woerden. Nadat de projectorganisatie is gevormd wordt een gebieds- en stakeholderanalyse uitgevoerd. Per wijk wordt een participatietraject opgestart en doorlopen. Op het moment dat dit traject is doorlopen en er een oplossing bedacht is voor de parkeerproblematiek, wordt een college- en raadsvoorstel geschreven waarin een advies wordt gegeven over het al dan niet invoeren van parkeerregulering of een andere oplossing. Nadat hier in de raad besluitvorming over heeft plaatsgevonden wordt de maatregel in de praktijk geïmplementeerd.

Argumenten

1.1 Het invoeren van parkeerregulering draagt bij aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid

De privéauto neemt veel ruimte in, zowel wanneer deze rijdt als stil staat. Met een vorm van parkeerregulering wordt ervoor gezorgd dat de schaarse ruimte op een eerlijke wijze verdeeld wordt en dit is een stimulans voor de mobiliteitstransitie (met name in nieuwe wijken). Daarmee worden alternatieven voor de privéauto aantrekkelijker, waarmee de druk op het bestaande wegennet kan worden verminderd. Dit leidt uiteindelijk vanwege de mindere druk op de wegen tot een hogere verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

1.2 Nieuwe bewoners maken een (nieuwe) vervoerskeuze bij een verhuizing

Uit een onderzoek van het CROW van april 2021 blijkt dat tot 70% van 2.500 geïnterviewden bereid is afstand te doen van hun auto bij verhuizing naar hoogstedelijk gebied, indien er een optimaal aanbod aan alternatieven aanwezig is (denk aan OV en deelmobiliteit). Omdat in de Poort van Woerden tot 2040 3.500 tot 5.000 woningen worden gebouwd, is dat het uitgelezen moment om een verandering in mobiliteitsgedrag teweeg te brengen. Zeker gezien de gunstige ligging ten opzichte van het NS station en het (toekomstige) aanbod van deelmobiliteit binnen de gebiedsontwikkeling.

1.3 Parkeerregulering ligt in lijn met de ambities in de vastgestelde ontwikkelvisies van de Poort van Woerden

- *In de parkeervisie Middelland-Noord staat dat parkeren bij elke ontwikkeling op eigen terrein wordt opgelost en er geen openbare parkeerplaatsen meer in het gebied aanwezig zijn. Ook wordt gesteld dat er een oplossing moet komen voor het P&R terrein aan de zuidzijde van het spoor.*
- *In de parkeervisie voor het Stationsgebied staat dat parkeren in gebiedsgerichte voorzieningen wordt opgelost en dat dit op eigen terrein uit het zicht plaatsvindt. Ook betekent dit dat er geen (vrije) openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn in het gebied.*
- *In het ambitiedocument van Snellerpoort staat dat parkeren voor bewoners op eigen terrein wordt opgelost en parkeren voor bezoekers in de openbare ruimte plaatsvindt. Zonder maatregelen die parkeren in de openbare ruimte reguleert, is deze ambitie lastig in de praktijk te brengen.*

1.4 Parkeerregulering ligt in lijn met de kaders zoals beschreven in de kadernota parkeerbeleid

Bij een te hoge parkeerdruk kiest de gemeente primair voor het instrument parkeerregulering, in combinatie met het beïnvloeden van het autogebruik en autobezit en beter benutten van de huidige capaciteit.

Kanttelingen, risico's en alternatieven

1.1 Het invoeren van parkeerregulering lost niet alle problemen op

Er vindt altijd een (klein) waterbedeffect plaats van gereguleerd gebied naar (de grens van) gratis parkeergebied. Daardoor ontstaat (mogelijk) elders extra parkeerdruk waar dit eerder niet het geval was. Hoe verder van de bestemming van de weggebruiker, hoe kleiner dit effect. Echter is niets doen ook geen oplossing.

1.2 Parkeerregulering is één onderdeel van een set aan maatregelen die bijdraagt aan de mobiliteitstransitie, en staat daarmee niet op zichzelf. Dit betekent dat er ook aanvullende maatregelen nodig zijn.

Om de mobiliteitstransitie op gang te brengen is parkeerregulering in ieder geval in de Poort van Woerden een voorwaarde. Daarnaast moeten echter ook aanvullende maatregelen genomen worden die lopen en fietsen extra stimuleren. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld de aanleg van hoogwaardige fietsroutes, fietsroutes die in de voorrang liggen ten opzichte van autoroutes, goede stallingsvoorzieningen voor fietsers, wandelroutes die voldoende breed zijn en goede en veilige oversteekplaatsen. De gemeente werkt hieraan.

1.3 Het invoeren van parkeerregulering ligt vaak gevoelig en zorgt voor weerstand onder bewoners, ondernemers en andere stakeholders die er direct mee te maken krijgen.

Het invoeren van parkeerregulering is geen doel op zich, maar een middel wat bijdraagt aan hogere doelen en ambities. Namelijk leefbare, bereikbare en veilige buurten. Als de nadruk te veel op parkeerregulering zelf komt te liggen in plaats van op hetgeen bereikt kan worden, wordt de noodzaak en urgentie tot invoering van parkeerregulering bij belanghebbenden minder gevoeld en ontstaat er minder draagvlak voor deze maatregel. Het is daarom belangrijk om de voordelen (zoals meer groen en meer ruimte voor fietser en voetganger) die parkeerregulering biedt expliciet te benoemen en ook te realiseren.

1.4 Mensen komen in Woerden wonen omdat zij hier de auto vlak bij de woning kwijt (willen) kunnen.

Woerden is geen eiland in de provincie Utrecht. Bij andere overheden in de regio zien we ook een trend dat er niet langer grootschalig wordt geïnvesteerd in auto-infrastructuur. Zo treft Utrecht, waar we als Woerden voor een groot deel op georiënteerd zijn, rigoureuze maatregelen om de auto te weren. Ook wordt het op de A12 tussen Woerden en Utrecht steeds drukker en is de verwachting dat deze rijksweg steeds vaker vast zal lopen. Wanneer we in Woerden de groei van het autoverkeer wel faciliteren, terwijl dit in de regio niet gebeurt, komen mensen met de auto Woerden steeds moeilijker uit. Daarom is het belangrijk om ook aansluiting te zoeken bij het regionale beleid. Zonder daarbij de lokale situatie uit het oog te verliezen.

1.5 Voor de invoering van parkeerregulering zijn investeringen nodig

Voor het invoeren of uitbreiden van parkeerregulering zijn momenteel geen budgetten beschikbaar. Per oplossing op het gebied van parkeerregulering is een investering nodig. Deze kosten zitten met name in de aanschaf- en beheerkosten van parkeerapparatuur (zoals parkeerautomaten of een parkeermanagementsysteem met slagboom), de aanschaf- en beheerkosten van bebording en de extra kosten voor handhaving als gevolg van uitbreiding van het gereguleerde gebied. De precieze investeringen per deelgebied zullen inzichtelijk worden op het moment dat er een voorgestelde oplossing is.

1.6 Parkeerregulering kan voor de ene inwoner voordelig uitpakken en voor de ander nadelig

Bij parkeerregulering wordt de schaarste aan parkeerplaatsen anders verdeeld dan zonder regulering. De norm is niet langer 'Wie het eerst komt, wie het eerst maalt'. Bij regulering wordt de verdeling gebaseerd op de behoeften van verschillende gebruikersgroepen. Dat kan voordelig en nadelig uitpakken voor verschillende inwoners. Het is belangrijk dat een participatieproces deze voor- en nadelen goed in beeld brengt voor de diverse groepen. En dat er al enig begrip en acceptatie ontstaat voor het feit dat regulering niet altijd in ieders voordeel is. Omdat men het gevoel heeft dat de regulering rechtvaardig en noodzakelijk is. Tegelijk is het ook belangrijk om participanten niet verantwoordelijk te maken voor de beleidskeuzes. Daar zijn uiteindelijk college en gemeenteraad voor.

Financiële gevolgen van het voorgestelde besluit

Alle geraamde kosten voor het doorlopen van de participatie worden binnen de begroting van programma 2 opgevangen, waarbij rekening is gehouden met een gefaseerde aanpak op basis van urgentie. Kosten die benodigd zijn voor de implementatie van parkeerregulering zijn geen onderdeel van dit besluit (zie ook 1.5 onder **kanttekeningen, risico's en alternatieven**).

Communicatie

Om zo veel mogelijk inwoners bij de participatie te betrekken zullen we breed communiceren over dit besluit en de vervolgstappen. Onder andere via de gemeentelijke website, de Woerdense Courant en de social media kanalen van de gemeente.

Vervolgproces

Nadat vaststelling van de startnotitie in uw gemeenteraad worden er twee projectplannen geschreven; één voor de schilwijken en één voor de Poort van Woerden. Ook wordt bij deze projectplannen een planning opgesteld, waarin komt te staan wanneer wij welk gebied op willen pakken. Deze planning houdt rekening met beide projectplannen.

Bevoegdheid raad

Artikel 108, lid 1 in samenhang met artikel 147, lid 2 van de Gemeentewet.

Bijlagen

-
1. Startnotitie uitbreiding parkeerregulering, geregistreerd onder nummer: D/23/121138
 2. Raadsbesluit startnotitie uitbreiding parkeerregulering, geregistreerd onder nummer: D/23/120334
 3. Kadernota parkeerbeleid, geregistreerd onder nummer: D/23/121063
-
-