

Verslag parkeerbeleid 8 september.

1. Onderwerpen

Voor het interpellatiedebat van 23 september zijn 3 vragen voorlegt aan de bewoners, ondernemers uit de binnenstad en klanten:

1. Hoe was de participatie georganiseerd?
2. Wat is er terechtgekomen van de toezeggingen van de Wethouder van 27 mei?
3. Wat moet er echt op korte termijn gewijzigd worden?
4. Wat is de definitie van autoluw? Bezwaarprocedure? Uitsterfbeleid bestaande vergunningen?

2. Conclusies en aanbevelingen

2.1 Samenvattend beeld

Bij de uitwerking van het parkeerbeleid zijn te veel bewoners en ondernemers niet goed betrokken geweest. Dit heeft geleid tot een parkeerbeleid die bij een deel van de bewoners tot tevredenheid leidt. Maar helaas wordt een ander deel van bewoners en ondernemers onevenredig benadeeld.

De gevolgen zijn voor hen dagelijks voelbaar. Na de avonddienst vele rondjes rijden over de centrumring langs lege parkeerplekken, terwijl je in je eigen parkeerzone geen plek kunt vinden. Ondanks dat de parkeervergunning is betaald tot en met voorjaar 2022 wordt de prijs vanaf mei 2021 ad hoc fors hoger. Ondernemers verliezen klandizie en omzet omdat de beeldvorming is ontstaan dat parkeren in Woerden heel duur en ingewikkeld is geworden. Parkeren in andere plaatsen in de omgeving van Woerden is beter georganiseerd is de algemene teneur. Overigens wordt hier gesproken over beeldvorming omdat dit niet onderzocht is. Ondernemers geven aan duidelijk te zien dat klandizie terug gelopen is. De koop van de nieuwe (duurzamer) auto is geannuleerd omdat je anders de parkeervergunning kwijt raakt. Parkeren op eigen grond word ineens gezien als een parkeerplek (POET). Dit zijn een aantal praktijkvoorbeelden die dagelijks ervaren worden door bewoners, ondernemers en klanten.

Het is aan het college om uit te zoeken hoe het kan dat er een onevenwichtige uitwerking van parkeerbeleid tot stand is gekomen. Belangrijker is om nu de onevenredigheid en daarmee dagelijkse nadelige gevolgen op zeer korte termijn op te lossen. De benadeelde bewoners en ondernemers pleiten om het parkeerbeleid per direct als volgt vorm te geven: "Maak van de parkeergarage het verlengstuk van parkeren op straat. Maak het parkeren op straat iets duurder dan in de parkeergarage en maak per direct van de binnenstad een uniforme parkeerzone." Zorg voor een gastvrije stad met een eenduidig en een voor ieder eenvoudig te begrijpen stelsel. Mogelijk zijn er alternatieven om onevenredige en zeer nadelige gevolgen op te lossen. Van belang is dat dit op zeer korte termijn gebeurt. De urgentie is echt hoog.

2.2 Conclusies

De volgende conclusies (constateringen) kunnen getrokken worden:

1. De informatie over het nieuwe parkeerbeleid is niet bij alle bewoners, ondernemers en klanten terechtgekomen. Teveel bewoners en ondernemers geven aan pas 3 weken voordat het nieuwe parkeerbeleid van kracht werd hiervan op de hoogte te zijn gesteld. De oorzaak is niet duidelijk. Aangegeven is dat er geen brieven zijn ontvangen voor hele straten in zone B. Er waren veel mensen die digitaal wilden deelnemen, echter de inlogcodes voor informatieavond op 17 juni 2020 deden het niet. Tot slot krijgen bewoners en ondernemers te vaak geen of geen echt antwoord van de gemeente op hun vragen.

Als bewoner zone D kan ik niet meer parkeren bij de AH. Hoe kan ik dan grote en zware boodschappen doen, zonder een boete te krijgen?
2. In opzet ziet het participatietraject er gedegen uit. In de praktijk blijkt het weerbarstiger. Of de participanten van werk -en klankbordgroepen bewoners en ondernemers vertegenwoordigden was onduidelijk. De indruk is dat ze op persoonlijke titel deelnamen. Bewoners die zich opgegeven hadden voor de klankbordgroep kregen geen antwoord terug. In elk geval is de rol en ondersteuning van participanten onvoldoende geweest om de functie van vertegenwoordiging op zich te nemen. Hierin had de gemeente meer faciliteiten en ondersteuning kunnen bieden aan de participanten. Nu is er een grote groep bewoners en ondernemers die zich niet gehoord voelt en zich overvallen voelde, bij het van kracht worden van het nieuwe parkeerbeleid. De vaste vertegenwoordigersgroepen zoals vestingraad of binnenstad Woerden heeft hier niet gewerkt. De betrokkenen geven aan dat er met hun geen enkel contact is geweest. Dit terwijl deze groepen uit zeer betrokken bewoners en ondernemers bestaan. Alle straten in zone A en zone B werden pas drie weken voor de ingang van het nieuwe parkeerbeleid over de besluitvorming geïnformeerd.

Het voelt echt verkeerd als ik 's-avond rondjes rijd om een plekje te vinden in mijn zone, terwijl ik iedere keer weer langs zones kom waar het leeg is!
3. Het huidige (nieuwe) parkeerbeleid pakt voor een te grote groep bewoners, ondernemers en klanten zeer slecht uit. Ze worden dagelijks op zeer verschillende manieren geconfronteerd met onduidelijke en arbitraire parkeerregels, onverwachte kosten en forse daling van klanten. Vijf verschillende plattegronden doen de ronde waarin niet op te maken is per straat hoe het beleid is. Zonder duidelijke onderbouwing (waarom is de Nieuwstraat tot winkelstraat benoemd? Ook in zone D zijn winkels/restaurants te vinden) voelen veel bewoners van zones A en B zich ongelijk behandeld ten opzichte van met name de bewoners van zone D. Deze naaste burens hebben nu ruim voldoende parkeerplek, mogen bovengronds blijven parkeren, en hebben zelfs de mogelijkheid een 2e (of 3e) bovengrondse vergunning aan te vragen.
4. Bezwaarmakers is gevraagd om na te gaan wie hen kan vertegenwoordigen bij de bezwaarschriften commissie. De letterlijke tekst is: "er dienen 3 woordvoerders worden aangewezen door jullie zelf". Deze kunnen naar de zitting komen. De rest van de bezwaarmakers kunnen het volgen via MS Teams. Dit is onmogelijk voor de bezwaarmakers, omdat er zeer veel verschillende situaties zijn ontstaan door het nieuwe parkeerbeleid. Tevens vraag je

Ik koop geen nieuwe auto, want dan ben ik mijn vergunning kwijt?

hierbij dat bewoners en ondernemers zelf aan de slag moeten gaan om na te gaan wie er allemaal bezwaar heeft gemaakt en vervolgens moeten zij bijeenkomsten gaan organiseren wie de vertegenwoordiger gaat worden. Deze vertegenwoordiger moet vervolgens de zeer uiteenlopende situaties eigen gaan maken om gedegen het woord te kunnen voeren. Dit is onmogelijk voor de bezwaarmakers. Dit is ook voorgelegd aan de Bezwaar -en beroepscommissie. Een antwoord geven zij niet. Het is ook is de vraag of het juridisch correct is. En als gemeente moet je naar aanleiding van een bezwaarschrift altijd degene die dit bezwaarschrift heen ingediend horen.

Veel informatie heeft de doelgroep niet bereikt waardoor participatie al een valse start had.

5. Er zijn veel onbegrijpelijke zaken opgenomen in het parkeerbeleid:
 - a. Als de auto verkocht wordt of een leasecontract afloopt dan wordt de bovengrondse parkeervergunning ingetrokken en wordt er geen nieuwe straatvergunning verstrekt. Bewoners stellen aanschaf van een nieuwe (milieuvriendelijke) auto uit.
 - b. Bewoners die parkeren op eigen terrein (POET) krijgen geen nieuwe vergunning meer voor hun eerste auto op straat. Hebben inwoners een deel van hun tuin opgeofferd om een auto te parkeren worden ze hiervoor in wezen “gestraft”.
 - c. Er zijn veel specifieke situaties die voor onduidelijkheid zorgen. Bijvoorbeeld een bewoner die een hoekhuis heeft liggend aan twee straten. De tekening geeft geen duidelijkheid over welk parkeerbeleid op deze woning betrekking heeft.
6. Er is geen actief meldpunt (meer dan een algemeen telefoonnummer of emailadres) bekend. De ervaringen zijn dat je een email kan sturen, maar een standaard antwoord krijgt alsof het een auto-reply is. Telefonisch wordt je doorverbonden of verteld dat je terug gebeld wordt, velen zijn nooit teruggebeld en als wel dan wordt er geen echt antwoord wordt gegeven (een enkel keer: “we nemen het mee”). De verwachtingen van een meldpunt vanuit de gemeenteraad was een toegewijd team die goed bereik is en vraagstellers serieus beantwoord. Dit laatste is zeer duidelijk bij veel bewoners en ondernemers niet het geval.
7. Bewoners, ondernemers en klanten voelen zich niet serieus genomen door het college. Vooral de ongelijkheid steekt. Bijvoorbeeld de ongelijkheid in de bezoekerregeling. Iedere bewoner mag zijn bezoek laten parkeren voor 0,25 cent per uur. Dit bezoek mag echter enkel parkeren op plekken waar wij zelf ook mogen parkeren. Voor bezoek van zone B is er dus in de praktijk nergens plek. Zij kunnen dan op de Wagenstraat of in de parkeergarage staan, maar moeten dan de volle uur prijs betalen, terwijl bezoekers van zone D zeeën van plek hebben voor 0,25 per uur. Ook mogen bewoners van zone D gerust nog een 2e of zelfs 3e parkeervergunning, terwijl inwoners van zone A en B dat niet mogen.

Veel vrouwen (AD: 9% (mannen en vrouwen) parkeert liever op straat) vinden de parkeergarage onveilig. Ook 's-Avonds van de parkeergarage naar huis lopen geeft een onveilig gevoel. Zeker in de winterdagen als het stil is op straat.

Wat is autoluw?

2.3 Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om actief met de bewoners, ondernemers en klanten de volgende aandachtspunten te onderzoeken:

1. Hoe kan het dat veel informatie (niet tijdig) de doelgroep niet heeft bereikt?
2. Hoe kan het dat velen zich niet vertegenwoordigd en niet betrokken voelden in het participatietraject? En ook niet vertegenwoordigd voelen door bewoners -en ondernemersgroepen zoals de vestigingraad of binnenstad Woerden?

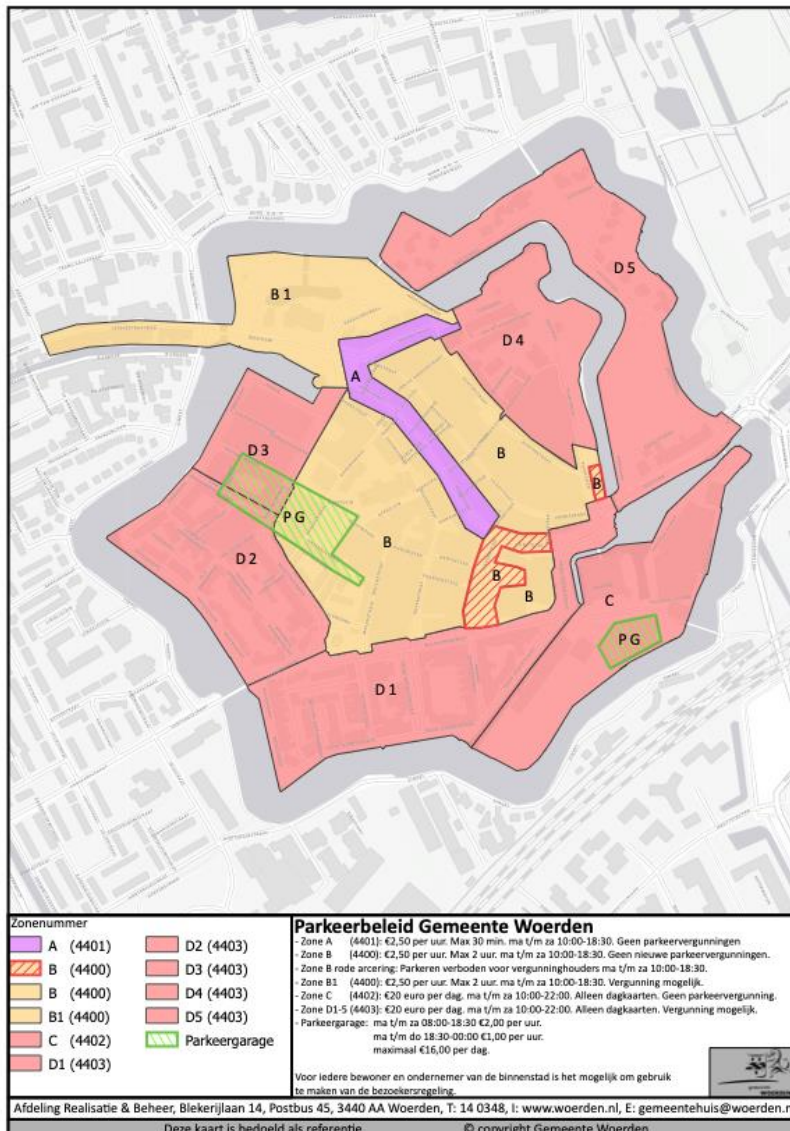
De algemene aanbeveling is:

3. Maak de parkeergarage het verlengstuk van parkeren op straat. Maak het parkeren op straat iets duurder dan in de parkeergarage en maak per direct van de binnenstad een uniforme parkeerzone.
4. Zorg dat alle bezwaarmakers kunnen inspreken.
5. Elimineer de onlogische onderdelen uit het parkeerbeleid:
 - a. Bovengrondse parkeervergunning wordt niet ingetrokken bij verkoop van auto of afloop leasecontract.
 - b. Parkeren op eigen terrein heeft geen invloed op de al verstrekte of de te verstrekken vergunning.
 - c. Mocht het huidige parkeerbeleid gehandhaafd worden maak een inventarisatie samen met bewoners welke onduidelijke situaties er zijn en neem een besluit onder welk regime de situatie valt.
6. Stel per direct een actief meldpunt in waarvoor medewerkers toegewijd vragen kunnen beantwoorden. Informeer actief alle bewoners hierover.
7. Organiseer één of meerdere informatie avonden voor bewoners, ondernemers en klanten. Doe dit niet digitaal maar in fysieke omgevingen. Om zo het vertrouwen terug te winnen door te luisteren en de aangedragen zaken met daadkracht op te pakken.
8. Haal de ongelijkheid uit de zones en maak er weer een binnenstad van. Voor zowel de bewoners als duidelijkheid voor de bezoekers.

Maak per direct van de binnenstad één uniforme parkeerzone.

3. Voorhanden informatie

Het gaat om het volgende gebied en bijbehorende tarieven:



De deelnemers aan de participatie werkgroep was als volgt:

- 1 Defensie terrein
- 1 Rijnstraat
- 1 Beatrixstraat
- 1 Binnenhof /gedemptebinnegracht
- 1 Eendrachtstraat
- 1 Binnen centrumring boven garage
- 1 Nieuwstraat
- 2 Schilwijk
- 1 Vastgoed bedrijf
- 1 Vastgoedbedrijf Dunavast en Dunabeheer Eigenaar Albert Hein met woningen en recent de pastorie gekocht
- 1 Voorzitter Stadshart

4. Tijdslijn van besluitvorming tot uitvoering

- 2018-06-05 In het coalitieakkoord is opgenomen: Het parkeerbeleid voeren wij kostenneutraal uit. In 2019 wordt het beleid voor betaald parkeren opgesteld.
- 2020-03-12 Vaststelling kaders en voorstel participatieproces in gemeenteraad
- 2020-06-17 Algemene informatieavond 'online'
- 2020-09-02 Start werk -en klankbordgroep Binnenstad
- 2020-12-22 Besluit college van burgemeester en wethouders over voorstel parkeerbeleid
- 2021-01-11 Terugkoppeling aan de vestingraad/de wijk over besluit voorstel parkeerbeleid
- 2021-02-18 Nieuwe parkeerbeleid aangenomen in gemeenteraad (welke partijen hebben voor gestemd)
- 2021-05-03 Nieuw parkeerbeleid van kracht
- 2021-05-25 Informatiebrief van het College over ondernomen acties
- 2021-05-27 Interpellatiedebat. Toezeggingen van de wethouder waaronder een meldpunt
- 2021-08-17 Rechtszaak bewoners tegen gemeente Woerden

4. Verslag van participatieproces

Het college heeft verslag gedaan van hoe het participatieproces is verlopen. Het verslag is als volgt.

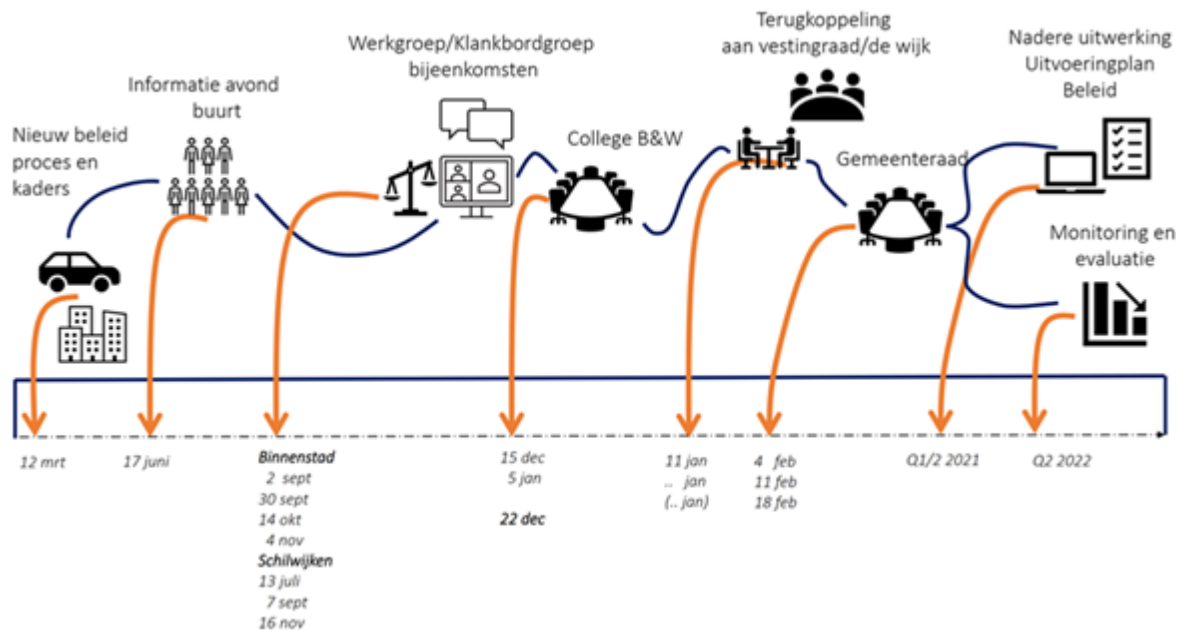
Hoe is dit voorstel tot stand gekomen

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 'online' 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 'online' 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.

4. De onderwerpen

De volgende onderwerpen zijn besproken.

1. Hoe was de participatie georganiseerd?

De volgende vragen zijn voorgelegd aan de deelnemers:

- a. Hoe zijn de deelnemers geworven en geselecteerd (na de oproep in digitale bijeenkomst)?
- b. Was er een goede spreiding voor de vertegenwoordiging van de bewoners en ondernemers? Zo nee, wie ontbraken er en waarom hadden zij wel vertegenwoordigd moeten zijn?
- c. Is de doelstelling van de participatie aan het begin duidelijk gemaakt?
- d. Is de reikwijdte van de participatie aan het begin duidelijk gemaakt?
- e. Is de rol van de participanten aan het begin duidelijk gemaakt (wie er vertegenwoordigd wordt en hoe te vertegenwoordigen bijvoorbeeld)?
- f. Hoe zijn de voorstellen voor de benodigde wijzigingen tot stand gekomen (is er een bureau geweest die voorstellen deed waarop gereageerd kon worden? Is er geïnventariseerd onder de participanten wat er nodig zou moeten zijn? Dit als twee mogelijke voorbeelden van een aanpak)?
- g. Hoe is het eindvoorstel getoetst?
- h. Was er unaniem steun voor het nieuwe parkeerbeleid? Zo nee, hoe is omgegaan met zij die zich er niet in konden vinden?
- i. Was er unaniem steun voor wijze van uitvoering en implementatie? Zo nee, hoe is omgegaan met zij die zich er niet in konden vinden?

De besproken onderwerpen zijn samengevat in de conclusies en aanbevelingen.

2. Wat is er terechtgekomen van de toezeggingen van de Wethouder 27 mei?

De toezeggingen waren (uit de informatiebrief van 25 mei 2021):

a. Algemeen

De diverse media zijn middels het beantwoorden van vragen geïnformeerd. Daarnaast heeft wethouder Noorthoek op 10 mei diverse interviews afgegeven en is op 10 mei een persbericht verzonden (opgenomen in bijlage 3). Ook op de gemeentepagina is op basis van de binnengekomen reacties een aanvullend bericht geplaatst (eveneens opgenomen in bijlage 3). Tevens is per mail of telefonisch gereageerd naar de personen die een reactie hebben gegeven

b. 2.1 Leidsestraatweg

2.1.1 Het college heeft het betaald parkeren voor de Leidsestraatweg per direct opgeschort (D/21/019435). De bewoners en ondernemers in dat deel van de Leidsestraatweg zijn op 6 mei 2021 geïnformeerd over het tijdelijke opschorten van het betaald parkeren. Daarbij is ook aangegeven dat de gemeente met de bewoners en ondernemers op korte termijn in overleg gaat over de ontstane situatie. De brief die huis-aan-huis is verzonden is 3. Acties op korte termijn opgenomen in bijlage 3 met nr. D/21/021086.

2.1.2 De informatieborden over betaald parkeren zijn verplaatst, de parkeerautomaat ter plaatse is buiten werking gesteld.

2.1.3 Uitschakelen van de parkeerapps is op korte termijn niet mogelijk. Via

parkeerservice kan restitutie worden aangevraagd indien per abuis een dagkaart is afgerekend.

2.1.4 Grote gele borden die duidelijk maken dat er tijdelijk geen betaald parkeren in de Leidsestraatweg is, zijn geplaatst.

2.1.5 Op de website van parkeerservice is een melding gemaakt van het tijdelijk opschorten van het betaald parkeren in de Leidsestraatweg

c. **2.2 Parkeerapps**

2.2.1 Direct na het constateren van het ontbreken van de juiste informatie is contact opgenomen met Parkeerservice. Zij hebben dit direct opgepakt. Binnen een week gaven de parkeerapps de juiste informatie.

2.2.2 Gebruikers van de parkeerapp die zich gemeld hebben krijgen restitutie van de parkeergelden.

d. **2.3 Betalen dagtarief van € 20,00**

2.3.1 De gemeente werkt hard aan het behandelen van alle vragen en meldingen, beoordeelt deze zeer serieus per individuele zaak. Hiervoor kan een restitutieverzoek worden ingediend via [woerden.parkeerservice/contact/restitutieverzoek](https://www.woerden.parkeerservice/contact/restitutieverzoek). Daar waar mogelijk zal de gemeente ruimhartig zijn. Er zal éénmalig aan bezoekers van zone D restitutie worden verleend tot en met woensdag 26 mei 2021.

2.3.2 Handhaving was geïnstrueerd om in de periode van 3 tot en met 8 mei 2021 daar waar mogelijk alleen waarschuwingen af te geven en geen naheffingen (parkeerboetes) op te leggen. Deze periode is verlengd tot en met zondag 23 mei 2021. Vanaf maandag 24 mei 2021 zullen naheffingen worden opgelegd aan kentekens die eerder zijn gewaarschuwd. Vanaf woensdag 26 mei 2021 zal niet meer worden gewaarschuwd. Dan worden direct naheffingen opgelegd indien daar aanleiding toe is.

e. **3. Acties op korte termijn**

De komende weken zullen de aanvullende acties worden ondernomen naar aanleiding van de vragen die gesteld zijn in het parkeerbeleid.

3.1 Leidsestraatweg

3.1.1 Met de bewoners en ondernemers zal een bijeenkomst worden gepland. Streven is om met alle partijen tot overeenstemming te komen over de gewenste vorm van parkeerregulering. Dit moet voor 1 augustus 2021 zijn afgerond.

3.3 Betalen dagtarief van € 20,00

3.3.1 Naar aanleiding van de reacties zal het bebordingsplan waarmee bezoekers worden geïnformeerd daar waar nodig worden aangepast. Daarbij wordt rekening gehouden met de wens van de raad om het aantal borden in het centrum daar waar mogelijk te beperken.

3.3.2 Medio juni 2021 zullen de benodigde extra borden worden geplaatst.

3.4 Onduidelijkheid parkeerzones

3.4.1 Met de werkgroep centrum zullen de plaatsen waar nu vragen over zijn met betrekking tot de parkeerzones besproken worden. Doel is om met elkaar duidelijkheid te krijgen over de zonering. De bijeenkomst is gepland op 25 mei 2021. Het vastgestelde parkeerbeleid gaat nu niet op de schop maar we willen de scherpe kanten die nu zijn geconstateerd met de werkgroep bespreken. Mogelijk leidt dit tot kleine bijstellingen.

3.5 Bezoekersregeling

3.5.1 Met het aanpassen van de vergunning voorwaarden (zie Vervolg) zal ook de bezoekersregeling worden aangepast

- f. **Daarnaast zullen de volgende acties de komende weken worden opgepakt:**
hoe gaan we om met mensen die geen gebruik kunnen/willen maken van internet;
wat kunnen we doen voor buitenlandse gasten;
hoe kunnen we de parkeergarages toegankelijker maken;
hoe kunnen we de gebruiksvriendelijkheid van de bezoekersregeling verbeteren.
- g. **Waren er andere toezeggingen nodig?**

Over het algemeen zijn de toezeggingen nagekomen uit de informatiebrief van 25 mei. In het debat van 27 mei heeft het college toegezegd dat er een speciaal meldpunt komt voor het nieuwe parkeerbeleid. Uit de reacties is op te maken dat deze toezegging niet is nagekomen.

3. Wat moet er echt op korte termijn (nog) gewijzigd worden?

- a. Open vraag aan de deelnemers.

Veel onmogelijke situaties zijn gedeeld:

- In de Achterstraat zijn meer vergunningen dan er parkeerplaatsen zijn, dit betekent dat je rondjes moet rijden, terwijl er op redelijke afstand veel lege parkeerplaatsen zijn. Vrouwen geven aan dat ze de parkeergarage 's-avonds onveilig voelen. Er is ook geen bereik voor je telefoon in de parkeergarage.
- Vrouwen geven aan dat ze 's-avonds onveilig voelen om alleen over straat te moeten lopen (van parkeergarage naar huis). Zeker in de winter is het 's-avonds stil op straat. Helemaal wanneer Zone B vol staat en je niet in een naastgelegen D zone mag parkeren, dat je soms best ver van huis staat. Je moet dus meer en verder over straat dan nodig. Er zijn ook veel berichten over de hangjongeren bij de vogelkooi waar je langs moet als je uit moet wijken naar D5. Er is sowieso mensen die rijden in een parkeergarage vervelend vinden.
- Vergunning worden ingetrokken bij verkoop van auto. Dus wordt de oude auto niet verkocht.
- Bewoners van Montfoort zijn ook aangewezen voor Woerden bibliotheek. Ook voor ander zaken heeft Woerden een centrumfunctie in de regio
- Winkeliers geven aan dat zij omzetverlies hebben en zijn na corona ten einde raad.
- Bewoners die parkeren op eigen terrein (Poet) zelf mogelijk hebben gemaakt krijgen geen vergunning meer voor eerste auto op straat. Deze bewoners hebben een deel van hun tuin opgeofferd om hun auto te parkeren, hiervoor worden ze nu in wezen "gestraft".
- Er zijn veel specifieke situaties die voor onduidelijkheid zorgen. Bijvoorbeeld een bewoner die een hoekhuis heeft liggend aan twee straten. De tekening

geeft geen duidelijkheid over welk parkeerbeleid op deze woning betrekking heeft.

- Mensen die de begraafplaats bezoeken zijn vaak minder valide en kunnen de afstand niet vanuit de parkeergarage niet of moeilijk overbruggen. Zij moeten nu 20 euro betalen om op de Hogewal te parkeren.
- Een wasserette moet klanten uitleggen dat ze snel de was moeten uitladen voor de het pand. Vervolgens eerst naar de parkeergarage moeten rijden. Dan terug te lopen en de was in de wasmachines doen. Als de was klaar is moeten ze eerst weer naar de parkeergarage, auto halen en dan voor het pand snel de was in de auto stoppen. Als de auto voor het pand staat lopen ze risico op een fikse bekeuring.
- Afval klike`s en vooral (grote bouwafval) containers worden vaak op de parkeerplaatsen gezet. Deze kan je bestellen en houdt vaak een aantal dagen een parkeerplaats bezet. Er word op veel verschillende plekken in de stad gebouwd/verbouwd, het kont voor dat er soms 3 containers in de zone staan. Dat zijn toch weer 3 plekken minder op het totaal van 69 plekken. De aanbeveling is om deze op de stoep te plaatsen in plaats van op een parkeervak.
- Er zijn veel invalide parkeerplaatsen. Deze zijn met name bedoeld voor het winkelend publiek. Deze staan na sluiting van de winkels leeg. Een aanbeveling zou kunnen zijn om te kijken of er (een aantal van deze) plekken omgezet kunnen worden naar een normale parkeerplek buiten de winkeltijden. Vergelijkbaar met de laad en los plaatsten.
- Bezoekersregeling in zone B zinloos is. Er is amper plek voor de bewoners zelf, dus laat staan de bezoekers/visite van de zone B bewoner. Die betalen volle bak, moeten op de klok letten, ver lopen (vaak lastig met ouderen, minder valide of kinderen) maar wat ook veel gebeurd is dat ze minder of helemaal niet meer komen. Dit werkt ook vereenzaming in de hand.
- Voor zone A is er geen mogelijkheid om langdurig parkeren. Maak voor bijvoorbeeld aannemers/tuinman etc. mogelijk om te parkeren.
- Wat moet je als je met peuters en kleuters op bezoek gaat bij familie of bekende?
- Veel oudere bewoners kunnen alle ontwikkelingen sowieso niet bijbenen.
- Op de Oostsingel is de prijs voor een vergunning verhoogd maar bewoners moeten daar weg als er activiteiten zijn op het exercitieveld.

De algemene samenvatting van zaken die opgelost moeten worden:

- Het hele plan moet van tafel, er zijn veel oneerlijkheden, veroorzaakt verdeeldheid en onrust, primair bedoeld voor de bezoekers maar de inwoners zijn de dupe omdat ze in de garage moeten staan. Maak de parkeergarage het verlengstuk van parkeren op straat. Maak het parkeren op straat duurder dan in de parkeergarage en maak per direct van de binnenstad een uniforme parkeerzone.
- Zorg dat alle bezwaarmakers kunnen inspreken en hun bezwaarschrift kunnen toelichten.
- Elimineer de onlogische onderdelen uit het parkeerbeleid:

- Vergunning wordt niet ingetrokken bij verkoop van auto of afloop leasecontract.
- Parkeren op eigen terrein heeft geen invloed op verstrekte of te verstrekken vergunning.
- Stop met het vragen van de onbegrijpelijke 20 euro zodat mensen weer terug kunnen keren in de stad.
- Mocht het huidige parkeerbeleid gehandhaafd worden maak een inventarisatie samen met bewoners welke onduidelijke situaties er zijn en neem een besluit onder welk regime de situatie valt. Of wijzig de situatie.
- Stel per direct een actief meldpunt in waarvoor medewerkers toegewijd vragen kunnen beantwoorden. Informeer actief alle bewoners hierover.
- Organiseer één of meerdere informatie avonden voor bewoners, ondernemers en klanten. Doe dit niet digitaal maar in fysieke omgevingen. Om zo het vertrouwen terug te winnen door te luisteren en de aangedragen zaken met daadkracht op te pakken.
- Geen twee richtingen (voor vrachtverkeer) in de Molenstraat, de oude niet onderheide huizen krijgen schade hierdoor (scheuren enz.)
- Overbodige verkeersborden weghalen

Nagekomen bericht nav de bijpraatsessie van het college van 14 september 2021

Een bewoner gaf de eigen ervaring over het meldpunt:

ik heb echt meerdere mailtjes gestuurd (kopieën daarvan zijn beschikbaar). De antwoorden kwamen van een medewerker van de gemeente en waren vrij standaard; over het beleid om de binnenstad autoluw te maken...maar wel bedankt voor uw feedback en we zullen het meenemen in de evaluatie... Geen uitnodiging voor gesprek oid.. terwijl dit vanavond wel geïnsinueerd werd...dat er nav mailtjes met klachten gesprekken waren gevoerd met de afzenders... men actief de stad in was gegaan... Helaas niet terwijl ik heb aangeboden dat ik graag actief bij de evaluatie betrokken wilde worden....