



Verlag¹⁾ bewonersbijeenkomst PBW dd. 9 juni 2022

Opkomst ± 40 personen (w.o. de drie inleiders)

¹⁾ Het verslag is een impressie van het besprokene tijdens die avond, we pretenderen dus niet 100% volledig te zijn

Kevin Berghuis (Verkeerskundige, gem. Woerden) over toekomstvisie en verkeersveiligheid.

De besproken onderwerpen zijn toegespitst op het beleid m.b.t. de verkeersveiligheid in de binnenstad Woerden. De oudere doelgroep vindt vaak dat het allemaal te snel gaat. De fietsers zouden voorrang moeten krijgen op de auto. Er komen steeds meer e-bikes en de snelheid neemt alleen maar toe. De fietser zou meer ruimte moeten krijgen. De fietspaden zijn ingericht volgens de richtlijnen van de jaren 90 en worden steeds drukker.

Vragen/opmerkingen vanuit de bewoners:

De voetgangers in het centrum ondervinden hinder van de vele fietsers, bijvoorbeeld in de Rijnstraat. De snelheid moet uit het centrum worden gehaald, niet de infrastructuur zelf. Regels handhaven moet bovenaan staan. Er is een toenemende arrogantie van de verkeersgebruikers. Voetgangers komen daardoor in gevaar op meerdere plaatsen zoals bij de Wilhelmina weg en de parkeergarage aan de Meulmansweg. Het in- en uitrijden geeft verkeersonveiligheid.

Dan is er nog de hinder door het laden en lossen van vrachtwagens in de Rijnstraat, de Wilhelminaweg, de Meulmansweg, de Kruittorenweg enz. Daar komen vraagstukken om de hoek als "hoe link je de registratie van het verkeer via camera's?", "hoeveel tijd zit er tussen de bezoeken?" enz. Komt iemand binnen een kwartier voorbij de camera's dan is het meestal sluipverkeer.

Praktische vragen zijn er ook. Kan de haag geknipt worden bij de Polanertunnel?. Is er aandacht voor de drukte op de Mandela brug: 7000 fietsers per etmaal. Kinderen die naar en van school fietsen. Het Platform wordt gevraagd gezien als een partij om meer inspraak te hebben over verkeersveiligheid. Daarvoor zouden wel méér bewoners bereikt moeten worden door het Platform zodat er echt sprake is van participatie.

Er worden ook simpele maatregelen voorgesteld: rechts heeft voorrang, twee lussen in de stad, niet door het centrum rijden enz. De gemeente wordt uitgedaagd om met een plan te komen om tot simpele maatregelen te komen die het gevoel van veiligheid bevorderen.

De verkeersvisie is toegelicht: Doelstelling t.a.v. verkeer, veilig en bereikbaar. Verleiden om meer mensen op de fiets te krijgen. Verkeer wordt nu op bepaalde tijden sterk vertraagd of staat stil. De bereikbaarheid van de auto is een uitdaging. Afwendbare automobilititeit kan worden teruggedrongen door het ophangen van camera's rondom woerden om het sluipverkeer in kaart te brengen en te reguleren. Dat type verkeer zorgt namelijk voor de meeste onveiligheid en geeft een grote verkeersdruk op de Meulmanweg, Kruittorenweg en Wilhelminaweg. De centrumring zou aangepakt en autoluwer moeten worden. Het in kaart brengen van de mogelijkheden om de doorstroom te bevorderen is aan de ene kan gewenst, maar moet niet leiden tot méér verkeer omdat de

doorstroom is verbeterd. Ook het gebied bij de Stationsweg moet worden meegenomen, ook weer om te voorkomen dat er nóg meer verkeer de binnenstad inkomt. Het plan om de tunnel in de Polanerbaan te sluiten is daarin van belang.

Wilbert Coenen (Vestingraad) over plan compacte binnenstad.

De Vitale Binnenstad is een plan van de gemeente, de vastgoedeigenaren, de horeca, het stadshart en de vestingraad. Het nadenken over het voorkomen van leegstand is gestart aan het begin van 2021 en is mede mogelijk gemaakt door een Subsidie van de provincie. Het vraagstuk is hoe om te gaan met potentieel leegstand in de binnenstad. Het doel is om de in 2030 verwachte leegstand van 20% te voorkomen.

Vragen/opmerkingen van de bewoners:

De vraag is gesteld hoe groot het percentage van bewoners is die als representatief gelden voor de binnenstadbewoners t.a.v. inspraak in de Vestingraad. Er is belangstelling voor de werkgroepen per straat voor de Vitale binnenstad, kan via het bestuur van het PBW.

Ook is de vraag gesteld hoe specifieke branche winkels zoals uitzendbureau, sushi etc. voorkomen kunnen worden zodat de diversiteit gewaarborgd blijft.

De Nieuwstraat bewoners vagen hoe komt het dat er niemand uit de Nieuwstraat betrokken worden bij de Vitale Binnenstad? Dit levert de nodige onrust in de Nieuwstraat en gevraagd wordt om meer betrokkenheid. Het niet van bewoners is een steeds terugkerende vraag.

De stelling wordt geuit dat de leegstand niet voorkomt in de Nieuwstraat maar eerder op het Kerkplein en het begin van de Voorstraat.

Andere vragen waren: Wie is ertegen dat je niet op de begaande grond mag wonen? Zijn dit kaders? Is de visie het stimuleren van wonen in de Rijnstraat?

Reactie Vitale Binnenstad: Herschikking van functies van de binnenstad is nodig om niet te versnipperen. Opmerking: We missen de kwaliteitsbeleving als paragraaf in het rapport.

Fase 3

In deze fase wordt de intentieovereenkomst opgesteld tussen gemeente, gebruikers (horeca, Retail en cultuur) en bewoners. Vanuit de Vestingraad is de vertegenwoordiging die het geluid namens de bewoners vertaalt. Geef dus jullie mening over de koers! Wat wij niet horen kunnen we niet doorgeven.

Er komen 5 aandachtsgebieden:

1. Kernwinkelgebied is blauw
2. Rijnstraat: niet op de begaande grond wonen, om de levendigheid te bewaren.
3. Bredere functie: Huiskamerfunctie
4. Wagenstaat herinrichting
5. Havenstraatwinkels verhuizen naar compactere binnenstad.

Er wordt benadrukt dat zeer positief is dat de vastgoedeigenaren Woerdenaren zijn en bereid zijn mee te werken aan de leefbaarheid van de binnenstad. Het is een breed gedragen visie maar we moeten wel met elkaar in gesprek. Er komt een werkgroep per straat.

Rick Janssen (Politie, Wijkagent) over veiligheid.

Presentatie over de Veiligheidsmonitor

Politie Nederland: Midden-Nederland. Woerden valt onder basisteam de Copen. 140 collega's waaronder 5 wijkagenten. Helaas onder de gewenste capaciteit. Elke dienst 7x3 man leveren per wijk. Dat houdt in dat er keuzes gemaakt moeten maken. Hulpverlening en ordehandhaving hebben prioriteit.

23 % van de Woerdenaren meldt drugoverlast als bijzonder hinderlijk. Maar het aantal meldingen is nul! Jullie nemen dus alles waar, maar je doet er niets mee. De oplossing start bij het melden bij de politie. Meldt eventueel misdaad anoniem. Contactformulier invullen.

De door de politie gedragen body-cam werkt de-escalerend. De agent bepaalt of de body-cam aangaat. Agenten kunnen beelden niet bewerken.

Inbraken: Dit jaar nog geen inbraken.

Wel een stijging van het aantal fietsdiefstallen waarschijnlijk door rondtrekkende dadergroepen. Daar is heel lastig op te acteren. Het is nog relatief rustig, 1 diefstal fiets per 2 weken.

Op het punt van geweld is geconstateerd dat dit zich grotendeels binnen de horeca afspeelt. Veel gasten onderling. Agenten herkennen de berichten over toename geweld of verharding richting hulpverleners in Woerden niet echt.

Overlast in het algemeen is de primaire taak van de gemeente. Boa's hebben 1 dienst per dag. Escalatie is voor de politie. Jeugdoverlast is te vinden in de Wagenstraat, Westdampark en in Bredius. De overlast van illegale inwoners is de politie mee bezig.

Over het verkeer: er komen nagenoeg geen meldingen van bewoners binnen en er is dus ook geen zicht op specifieke situaties. Woerdenaren zouden **meer moeten melden!!!** Van wat er leeft en speelt moeten signalen afgegeven worden. Verkeer staat op de agenda van de politie en de centrumring staat op agenda van de bewonersbijeenkomst.

Vragen/opmerkingen vanuit de aanwezige bewoners:

Boa's zijn niet bereikbaar. Ik zie de Boa's niet in de binnenstad.

Misbruik paal in de Rijnstraat. Is opgepakt aldus politie.

Veel mensen zijn bang om te melden, informatie is herleidbaar. Aangifte doen geeft een drempel. Misdaad kan anoniem gemeld worden.

Verruwing, emotie, verbale agressie. Hoe kunnen we dat onbehagelijke gevoel wegnemen?

Hoe ga je om met agressie? Er zijn goede systemen om een keuze te maken als er agressie ontstaat.

Kan hier een avond over georganiseerd worden?

Muurtjes voor de AH. Veel jongeren met overlast. Veel gebeld etc. Er gebeurt helaas niets/weinig mee. Er zijn 2 muurtjes weggehaald.

Er is overlast van rommel en herrie Franse Steeg.

Jeugd in openbare ruimte; jongerenwerk .

Als voetganger betekenen je helemaal niets meer. Er is zoveel snelheid. Er fietsen te veel mensen die geen rekening houden met voetgangers.

Wat kunnen we doen om de centrumring aantrekkelijker te maken, veiliger?

Er rijdt te veel verkeer met een véél te hoge snelheid. Structurele reconstructie van de centrumring is hard nodig. Klinkers, smaller etc...

Zijn er zaken die op korte termijn gedaan kunnen worden genomen die het gevoel van veiligheid vergroten. Met Officier van Justitie overleggen hoe we dit kunnen aanpakken.

Gevoel van veiligheid: handhavingsaspect is belangrijk. Hoe kan dit beter?

Wat kun je doen om op korte termijn de snelheid van het verkeer te verlagen. Hoe kun je zorgen dat de mensen zich gedragen (actiever handhaven?).

Vragenformulier

Bewoners hebben vooraf een aantal vragen geformuleerd. Deze zijn deels aan de orde gekomen en al beantwoord tijdens de inleidingen. Voor de volledigheid hieronder een opsomming van deze vragen. De vragenstellers worden om privacy redenen niet genoemd.

1. Voorgesteld wordt om op vrijdag en zaterdag brommers, fietsers e.d. te weren uit de Rijnstraat.
2. Om het fietsen te stimuleren moeten er fietsenstallingen komen. Nu is het een chaos en worden fietsen gestolen.
3. 2x deze vraag: De afwikkeling van het verkeer m.n. vanaf het Defensie-eiland richting Wilhelminaweg vraagt snel maatregelen (niet wachten tot de nieuwe brug er ligt). Er gebeuren te veel ongelukken.
4. 4x deze opmerking: Onbegrijpelijk dat in de voetgangersgebieden gefietst wordt en met scooters wordt gereden.
5. 4x deze opmerking: Zijn er geen verkeersregels voor fietsers? De indruk bestaat dat die er niet zijn of niet worden gehandhaafd.
6. Aandacht wordt gevraagd voor de kruisingen Oostdam, Oudelandseweg en Utrechtsestraat.
7. Is de aanleg van de Oostelijke Randweg een voorwaarde voordat de centrumring qua verkeersfunctie kan worden afgeschaald?
8. Wat is het tracé van de Oostelijke Randweg en hoe sluit deze aan op het bestaande wegennet?
9. Wat is het verband tussen het idee om de Polanertunnel te sluiten en de aanleg van de Oostelijke Randweg?
10. 3x deze vraag: Waarom kan er nu al niet een plan worden gemaakt voor kleinschalige maatregelen voor de centrumring die de snelheid van het gemotoriseerde verkeer verlagen en de veiligheid van voetgangers en fietsers vergroten. Denk bv aan het instellen van een 30km zone voor het hele centrum, wegversmallingen, drempels, handhaving e.d.
11. Kan de binnenstad niet beter schoongehouden worden?
12. Wat kan er worden gedaan om de overlast van de horecabezoekers te beperken?

Mondeling tijdens nagesprek

- A Tijdens het omleggen van kabels en leidingen (K&L) is er niet gecommuniceerd met de bewoners langs de Wilhelminaweg.
- B Aan de rechterzijde, net voor het strandje, staat nog een paal van het oude toegangshek tot het Defensie-eiland. Kan deze niet verwijderd worden. Er zijn nl. al diverse kleine ongelukjes gebeurd.
- C Het argument om de zgn. 30km zone niet te handhaven (boetes worden door de officier van justitie, gelet op de inrichting, niet geaccepteerd) is niet juist. Het OM kan in sommige gevallen wel degelijk toestemming geven om te verbaliseren.

NB. Over A is contact opgenomen met de gemeente. Het blijkt dat er 2 K&L projecten zijn geweest, eentje tussen het Defensie-eiland en de Beatrixstraat en de ander tussen de Bernhardlaan en de molen. De gemeente heeft PBW verzekerd dat over het eerste deel wel degelijk door STEDIN (de beheerder) is gecommuniceerd via meer dan 1 brief. Bij het andere stuk is dat echter niet gebeurd. Dat wordt betreurd en zal intern worden onderzocht om herhaling te voorkomen. Overigens is de gemeente, als het gaat om K&L, niet verantwoordelijk voor de communicatie daarover. Dat is een taak van de beheerder (STEDIN). De gemeente verstrekt alleen de vergunning en kan zo nodig aanvullende voorwaarden stellen.