



Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

Algemene informatie

- Vragensteller: Robert Kooijman, ChristenUnie
- Onderwerp/vergaderstuk: Nota parkeernormen 2024
- Vergaderdatum: 1 februari 2024
- Portefeuillehouder: P. Meij
- Datum indiening vraag: 29 januari 2024
- Datum ontvangst antwoord: 1 februari 2024

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Kunt u aan de hand van een aantal Ridderkerkse praktijkvoorbeelden, bijvoorbeeld recent opgeleverde, of momenteel in ontwikkeling zijnde locaties aangeven wat het netto resultaatverschil zou (kunnen) zijn tussen de vigerende parkeernormen en de nieuw voorgestelde norm?

Antwoord 1

Hieronder staan 2 voorbeelden. Uit deze voorbeelden blijkt dat het grootste verschil in de parkeervraag tussen de nota parkeernormen en de oude module parkeren plaatsvindt in het gebied schil (centrum) en beperkt is in de rest van Ridderkerk. Hierbij dient opgemerkt te worden dat afhankelijk van de functies het maatgevende moment kan verschillen. In het eerste voorbeeld is dit de zaterdag avond en in het tweede voorbeeld de werkdag avond.

Voorbeeld 1

bewoners. Er is geen resultaatsverplichting opgenomen in de parkeernota dat bewoners hier gebruik van moeten maken. Bewoners betalen voor deze verplichte overeenkomst ook als zij hier geen gebruik van gaan maken.

Verder staat in de anterieure overeenkomst dat de ontwikkelaar aan de nieuwe bewoners moet mededelen dat er minder parkeerplaatsen worden aangelegd, doordat bewoners gebruik gaan maken van de deelauto('s). Als de parkeerdruk te hoog wordt, vanwege het niet gebruiken van de deelauto('s), dan worden op kosten van de bewoners de gereserveerd parkeerplaatsen aangelegd. Deze financiële prikkels en het feit dat bewoners de keuze hebben om geen extra auto aan te schaffen borgen het gebruik van de deelauto('s).

Vraag 4

Mocht in het voorbeeld van vraag 3 na een x-periode blijken dat de parkeerdruk in de buurt toch is toegenomen, wie besluit dan tot het realiseren van de extra parkeerplaatsen in het gereserveerde stuk groen? En wie betaalt hiervoor de kosten?

Antwoord 4

Het besluit om extra parkeerplaatsen aan te leggen moet zorgvuldig worden genomen. Op basis van klachten over de parkeerdruk wordt op verschillende moment onderzoek gedaan naar de parkeerdruk en het gebruik van de deelauto('s). Als blijkt dat deze deelauto('s) onvoldoende gebruikt worden, dan wordt aan de bewoners gevraagd wat de reden hiervan is en wordt verzocht om meer gebruik te gaan maken van de deelauto('s). Vervolgens wordt na een bepaalde periode een tweede onderzoek gedaan. Als hieruit blijkt dat het gebruik van de deelauto ervoor zorgt dat er een te hoge parkeerdruk blijft, dan wordt aan de bewoners medegedeeld dat de parkeerplaatsen op kosten van bewoners worden aangebracht.

Vraag 5

De voorgestelde parkeernormen zijn minimumnormen. Een projectontwikkelaar mag altijd gemotiveerd aangeven wanneer en waarom hij extra parkeervoorzieningen in zijn plangebied wil realiseren. In de commissiebijeenkomst van 23 januari werd aangegeven dat het college de bevoegdheid heeft om een ruimere norm toe te staan. Hoe zit het dan met de kaderstellende rol van de raad als het gaat om het beperken van de groei van het autobezit in Ridderkerk?

Antwoord 5

De kaders worden afgegeven in de nota parkeernormen. Indien afgeweken wordt van de kaders dan wordt dit gemotiveerd aangegeven in de omgevingsvergunning. Het college kan bij het vaststellen van de omgevingsvergunning aangeven of de motivatie correct is.

Vraag 6

Onze fractie worstelt nog wat met de kracht van dit instrument. Gaan deze nieuwe parkeernormen ons nu echt vooruit helpen in de integrale afweging (Wonen, groen, klimaat, bereikbaarheid etc) in het fysieke domein? Of blijft het een net wat andere berekening dan voorheen, maar de ruimtelijke opgave wordt daar niet echt eenvoudiger van? Kunt u hier nog wat verduidelijking in geven?

Antwoord 6

De kracht van de nota parkeernormen is dat de parkeernormen helder zijn en dat duidelijk wordt aangegeven hoe de parkeervraag en het -aanbod bepaald moeten worden en er wordt scherp aangegeven welke mogelijkheden er zijn om hiervan af te wijken. Hierdoor volgt automatisch de integrale afweging. Als bijvoorbeeld deelauto's worden ingezet dan wordt automatisch de leefbaarheid en de bereikbaarheid verbeterd.

Vraag 7

In artikel 2.5 staan kwaliteitseisen genoemd voor autoparkeren. Hier wordt verwezen naar de norm NEN2443 en het ASVV. Zijn in deze normen ook eisen opgenomen ten aanzien van klimaatadaptatie (bijvoorbeeld waterdoorlatende bestrating)? Zo nee, zouden we dit dan niet zelf moeten toevoegen aan artikel 2.5?

Antwoord 7

In de NEN2443 worden specifiek de normen (bijv. breedte van de weg, bochten en hellingen) aangegeven hoe geparkeerd kan worden in bijvoorbeeld een stallingsgarage. Hier staat geen klimaatadaptatieve maatregelen genoemd. In het ASVV 2021 staat wel klimaatadaptatie aangegeven en ook staat de waterdoorlatende bestrating (hoofdstuk 17) genoemd bij parkeerplaatsen en ook hoe dit uitgevoerd kan worden.