



Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

Algemene informatie

- Vragensteller: Jeroen Sluimers, Partij 18PLUS
- Onderwerp/vergaderstuk: Nota parkeernormen 2024
- Vergaderdatum: 1 februari 2024
- Portefeuillehouder: P. Meij
- Datum indiening vraag: 30 januari 2024
- Datum ontvangst antwoord: 1 februari 2024

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Tijdens de commissiebijeenkomst gaf de ambtenaar aan dat toekomstige bewoners eerst in het bestemmingsplan moeten kijken om te weten hoeveel auto's er per woning geparkeerd kunnen worden. Is dit ook een instructie die het college voor ogen heeft?

Antwoord 1

Bij nieuwbouw ontwikkelingen hoeft niet in het bestemmingsplan (omgevingsvergunning) gekeken te worden. De projectontwikkelaar moet in de overeenkomst met de nieuwe bewoners aangeven waar geparkeerd kan worden en welke parkeernormen er gelden. Bij bestaande woningen is het gebruikelijk dat bewoners zelf onderzoek doen naar de mogelijkheden waar zij hun auto('s) kunnen parkeren. Als zij zien dat de parkeerdruk hoog is dan kunnen zij in het bestemmingsplan kijken wat de parkeernorm was. Voor oudere wijken geldt dat hier vaak geen parkeernorm gold. Tot de jaren 70 van de vorige eeuw was dit namelijk nog niet gebruikelijk. Op basis van het aantal woningen en het aantal officiële parkeerplaatsen kan dan parkeernorm ingeschat worden. In dat soort gevallen geldt de bestaande parkeerdruk in een straat.

Vraag 2

Tijdens de commissiebijeenkomst gaf de ambtenaar aan dat ook inpandige bergingen meetellen voor de fietsparkeereis. Wat wordt verstaan onder een inpandige berging?

Telt bijvoorbeeld een bijkeuken in een woonhuis of appartement ook mee?

Antwoord 2

Nee. De projectontwikkelaar moet aangeven waar een berging aanwezig is. Als de projectontwikkelaar de bijkeuken wil gebruiken als berging dan moet hij in de verkoop brochure de bijkeuken als berging benoemen. Een berging moet namelijk eenvoudig bereikbaar (niet te krappe deuren) en bruikbaar (niet te kleine ruimte) zijn voor fietsen. Een bijkeuken is dit niet altijd. In de meeste gevallen kan deze inpandige berging ook als bijkeuken gebruikt worden voor het stallen van fietsen en het opbergen van bijvoorbeeld etens- en keukenwaren.

Vraag 3

Zou u kunnen aangeven hoe de ontwikkeling van de vier meest recent gerealiseerde appartementencomplexen aan de Drierivierenlaan (niet de Stoere Kade) eruit zou hebben gezien als aan de voorliggende nota, voor zowel fiets als auto, moet zijn voldaan?

Antwoord 3

De exacte grootte van de woningen was bij het bepalen van de parkeervraag volgens de oude module niet van belang. Alleen het type woningen (goedkoop, midden en duur) was destijds van belang. In de tabel hieronder is een aannname gedaan van de grootte van de woningen voor het vergelijken van de nota parkeernormen met de oude module parkeren. Hierbij dient opgemerkt te worden dat bij de oude berekening destijds in uitgegaan van de CROW 317 normen en omdat de woningbouw van het drieriviereengebied redelijk geïsoleerd ligt hebben we destijds met een hoger parkeercijfer gerekend dan het gemiddelde. Uit onderstaande berekening blijkt dat het verschil 19 parkeerplaatsen zou zijn.

gebied	parkeernormen volgens de oude module parkeren en de vorige crow uitgave 318				nota parkeernormen			
	functie		aantal	norm	parkeervraag	functie	norm	parkeervraag
ONYX / U	koop	Duur	50	2,1	105	Appartement, koop/huur, groter en/of gelijk aan 161 m ²	1,9	95
		Goedkoop	25	1,7	42,5	Appartement, koop/huur, van 61 t/m 100 m ²	1,5	37,5
Tourmalijn	koop	Midden	32	1,9	60,8	Appartement, koop/huur, van 101 t/m 160 m ²	1,7	54,4
		Duur	5	2,1	10,5	Appartement, koop/huur, groter en/of gelijk aan 161 m ²	1,9	9,5
	huur	Goedkoop	27	1,5	40,5	Appartement, koop/huur, van 61 t/m 100 m ²	1,5	40,5
		Midden	32	1,5	48	Appartement, koop/huur, van 101 t/m 160 m ²	1,7	54,4
	huur	Duur	7	1,9	13,3	Appartement, koop/huur, groter en/of gelijk aan 161 m ²	1,9	13,3
		Goedkoop	10	1,7	17	Appartement, koop/huur, van 61 t/m 100 m ²	1,5	15
Pilon	koop	Midden	44	1,9	83,6	Appartement, koop/huur, van 101 t/m 160 m ²	1,7	74,8
		Duur	4	2,1	8,4	Appartement, koop/huur, groter en/of gelijk aan 161 m ²	1,9	7,6
	huur	Goedkoop	10	1,5	15	Appartement, koop/huur, van 61 t/m 100 m ²	1,5	15
		Midden	45	1,5	67,5	Appartement, koop/huur, van 101 t/m 160 m ²	1,7	76,5
	huur	Duur	4	1,9	7,6	Appartement, koop/huur, groter en/of gelijk aan 161 m ²	1,9	7,6
				Totaal	520		Totaal	501

Vraag 4

Wanneer een ontwikkelaar in wil zetten op deelmobiliteit om een lagere parkeereis te krijgen moeten ze wel ruimte reserveren voor toekomstige parkeerplekken als deelmobiliteit toch niet lukt. Waarom zouden ze dan niet gelijk voor die parkeerplaatsen kiezen?

Antwoord 4

De reductiefactor is 1 deelauto vervangt 4 normale parkeerplaatsen. De ruimtelijke reservering is 25%. Als de ruimtelijke reservering gelijk wordt aangelegd, worden te weinig parkeerplaatsen aangelegd. De parkeerdruk neemt dan toe. Voor projectontwikkelaars en de toekomstige bewoners is de noodzaak beperkt, om afspraken te maken met een deelauto aanbieder. De motivatie en de financiële prikkel ontbreekt, want de gereserveerde parkeerplaats is al aangelegd. De reden waarom bewoners dan toch zouden kiezen voor een deelauto is vanuit het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Vraag 5

Hoe borgt de gemeente dat een ontwikkelaar in de tijd alsnog over gaat tot het realiseren van de parkeerplaatsen op de gereserveerde grond?

Antwoord 5

Voor elke bouwplan worden bindende afspraken met een projectontwikkelaar over de bouw en het inrichten van de openbare ruimte gemaakt. Het inrichten van deze openbare ruimte moet afgestemd worden met de gemeente. In deze tekening wordt aangegeven waar de gereserveerde parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden en of deze in de toekomst dan bereikbaar zijn.

Vraag 6

En hoe controleert de gemeente of deelmobiliteit ook daadwerkelijk gebruikt gaat en blijft worden?

Antwoord 6

Dit is niet te controleren. Alleen bij meldingen over te hoge parkeerdruk wordt op verschillende momenten 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 7

We hebben de laatste jaren regelmatig gezien dat er buslijnen werden geschrapt door de RET. Stel dat het gebeurt bij een HOV halte, dan is er minder plek om je toekomstige auto te parkeren. Hoe wordt dit ondervangen?

Antwoord 7

Er zijn afspraken gemaakt met de MRDH, de RET over de HOV (R-net) route. Hierin staat dat als busroute voldoet aan de kwaliteitseisen voor R-net, in de toekomst blijft rijden als HOV-lijn. Een projectontwikkelaar mag een HOV-correctie toepassen en heeft dan de plicht om bewoners te informeren dat het aantal parkeerplaatsen lager is doordat het bouwplan bij een HOV-halte ligt. Als onvoldoende gebruik gemaakt wordt van (H)OV dan neemt de parkeerdruk toe voor deze bewoners. Dit probleem wordt dan niet opgelost en ondervangen door de gemeente.