



## Vragen vergaderstukken gemeenteraad of raadscommissie Ridderkerk

### Algemene informatie

- Onderwerp/omschrijving vergaderstuk: Mobiliteitsplan Ridderkerk
- Vergaderdatum:
- Steller en fractie: Lucien Westbroek, Partij 18PLUS
- Portefeuillehouder: Peter Meij
- Datum indiening vraag bij griffie: 29 april 2020
- Datum ontvangst beantwoording college bij griffie: 22 mei 2020

### Vragen en antwoorden

#### *Vraag 1*

In het mobiliteitsplan wordt er gesproken over het herzien van de parkeernormen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen en bouwactiviteiten. Daarnaast wordt er ook gesproken over het aan de slag gaan met het verlagen van de parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen. In het rapport 'Duurzame mobiliteit' van de MRDH (april 2020) wordt het doorvoeren van lagere parkeernormen als losstaande maatregel genoemd om het autobezit en gebruik te verminderen.

Worden parkeernormen pas verlaagd als er voldoende alternatieve mobiliteitsmogelijkheden voor de auto zijn en daar ook gebruik van wordt gemaakt in het betreffende gebied? En hoe gaat u dit meten?

#### *Antwoord 1*

Parkeernormen zullen maatwerk blijven. Dit is afhankelijk van het type woning, de beoogde doelgroep waarop de woningbouw gericht is en de precieze locatie. Het aanbod van alternatieven zal verbeterd worden gedurende de looptijd van dit plan (HOV, snelfietsroutes, verbeterde looproutes). Tegelijkertijd kan dan dus inderdaad de parkeernorm langzaam omlaag. Wat betreft de alternatieven gaat het daarbij om het aanbod. Of de alternatieven ook gebruikt worden is irrelevant. De parkeernorm heeft namelijk ook direct invloed op het gebruik van de alternatieven.

#### *Vraag 2*

Wanneer er wordt gesproken over bijvoorbeeld autoparkeren in de wijken en inspelen op nieuwe ontwikkelingen zoals deelmobiliteit etc. wordt hier dan enkel in nieuwe gebieden naar gekeken of wordt dit ook toegepast wanneer er in een bestaand gebied vraag naar is?

### *Antwoord 2*

Hierbij gaat het om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (aanbodgericht), maar ook als er mogelijkheden gezien worden voor deelmobiliteit binnen een bestaande woonwijk waar parkeerproblematiek wordt ervaren (vraaggericht).

### *Vraag 3*

In het mobiliteitsplan wordt de bezettingsgraad genoemd van P&R-locaties namelijk Station Barendrecht (99%), P&R de Schans (60%) en P&R Beverwaard (13%) en wordt de conclusie getrokken dat een succesvolle P&R afhankelijk is van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Verderop in het plan wordt er gesproken over de concrete actie van het verbeteren van de sociale veiligheid van de locatie P&R Beverwaard in samenwerking met de gemeente Rotterdam.

Wordt er met kwaliteit van het openbaar vervoer ook de (sociale) veiligheid in de omgeving van de halten en P&R-locaties bedoeld?

### *Antwoord 3*

Goede sociale veiligheid is een absolute voorwaarde voor hoge kwaliteitsbeleving van het openbaar vervoer.

### *Vraag 4*

Er wordt in het stuk gesproken over het afwaarderen van de Rotterdamseweg van een 80km naar 70km weg waarna er mogelijkheid komt om aan één zijde een twee richtingen fietspad te realiseren.

Welke belemmeringen zijn er op dit moment om alvast het fietspad te realiseren voordat de weg eventueel wordt afgewaardeerd in de toekomst?

### *Antwoord 4*

Het college waardeert uw suggestie. We zullen binnen het programma ontbrekende schakels fietsnetwerk deze mogelijkheid in overleg met WSHD afwegen en dit in een raadsinformatiebrief aan u terugkoppelen.

### *Vraag 5*

Er wordt gesproken over het ontwikkelen van een mobiliteitsvisie Dutch Fresh Port. Op welke termijn kan de raad deze visie verwachten?

### *Antwoord 5*

Het proces voor de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie Dutch Fresh Port wordt nu vormgegeven. Het is nog onbekend hoe de bestuurlijke behandeling wordt vormgegeven. Zodra hier meer over bekend is wordt de raad hierover met een raadsinformatiebrief geïnformeerd.

### *Vraag 6*

Op pagina 17 van het mobiliteitsplan wordt er gesteld dat 53% van de autoritten korter is dan 5km. Kunnen wij hier een specificatie van krijgen? En tevens een toelichting hoe dit in verhouding staat tot de 62% die genoemd is in het parkeeronderzoek uit 2017 (pagina 24).

### *Antwoord 6*

De bron van de 53% is het nationale OViN onderzoek (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland van het CBS). Onderzoekspersonen rapporteren in dit onderzoek hun verplaatsingen op een vooraf bepaalde dag in het jaar. Dat is een wezenlijk andere methodiek dan het parkeeronderzoek dat op straat is uitgevoerd, waarbij uitgegaan wordt van voertuigen die op straat worden geregistreerd. Het is goed mogelijk dat daar iets andere resultaten uit komen. Beide resultaten liggen echter niet zo ver uit elkaar dat dit de strekking van het plan beïnvloedt.

### *Vraag 7*

Op pagina 23 van het mobiliteitsplan wordt gerefereerd aan het parkeeronderzoek uit 2017 dat toegevoegd is aan de stukken van het 'Ontwikkelperspectief centrum 2035'. In het mobiliteitsplan wordt gesteld dat er voldoende plaatsen vrij zouden zijn in de garages, echter volgens het parkeeronderzoek 2017 (pagina 23) wordt er ook gesteld dat Q-park geen gegevens bekend heeft gemaakt over bezettingsaantallen/vrije plaatsen.

Op basis waarvan wordt deze stelling ingenomen?

### *Antwoord 7*

De garage in eigendom van de gemeente heeft veel vrije plaatsen. Daarnaast vinden er vanuit de eigen organisatie periodiek observaties plaats van de parkeerbezetting in alle garages. Hieruit is ingeschat dat de parkeercapaciteit voor maximaal de helft wordt gebruikt.

### *Vraag 8*

De telling uit het parkeeronderzoek 2017 heeft plaatsgevonden van 3 november 2017 tot en met 14 november 2017. November is in de Retail-sector niet de drukste maand van het jaar in aanloop naar de juist erg drukke feest maand december. Tevens zijn deze twee weken niet het drukste van een specifieke maand.

Is het wel representatief om deze twee aangesloten weken in deze betreffende periode te gebruiken om een conclusie te trekken en aanbevelingen te kunnen doen?

### *Antwoord 8*

De methodiek van het parkeeronderzoek is geen onderdeel van de totstandkoming van het Mobiliteitsplan. Een algemeen verkeerskundig uitgangspunt is om op gemiddelde werkdagen en weekenddagen het onderzoek uit te voeren en niet uit te gaan van de allerdrukste weken van het jaar (feestmaand december). Het is niet wenselijk om parkeercapaciteit te dimensioneren op één

of enkele drukke weekenden per jaar in december, terwijl de rest van het jaar deze parkeercapaciteit structureel vrij is (dat is uit kosten oogpunt niet gewenst). Overigens is naar onze verwachting, dat ook in de drukke decembermaanden nog parkeercapaciteit vrij is in de parkeergarages.

#### *Vraag 9*

Op pagina 48 wordt er gesproken over fiets-parkeren. Op dit moment zetten fietsers nogal eens hun fiets op andere plaatsen neer dan in de bedoelde stalling. De oplossing volgens dit stuk zit 'm in 'Nudging'.

Wat is dit precies? Kunt u voorbeelden noemen?

#### *Antwoord 9*

Er worden op pagina 48 meer voorstellen gedaan, zoals meer ruimte en structuur bieden aan fietsparkeren en bijvoorbeeld autoparkeerplaatsen waar mogelijk omzetten naar fietsparkeren met fietsvlonders etc. Nudging is wel een belangrijk aandachtspunt. Nudging is het met zachte hand en positieve feedback aansporen tot beter gedrag. Een voorbeeld kan zijn: een markering op straat waarop staat "bedankt dat u uw fiets hier parkeert".