



## Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

### Algemene informatie

- Vragensteller: Victor Mijnders, CDA
- Onderwerp/vergaderstuk: Nota Parkeernormen 2024
- Vergaderdatum: 26 februari 2024
- Portefeuillehouder: P. Meij
- Datum indiening vraag: 16 februari 2024
- Datum ontvangst antwoord: 22 februari 2024

### Vragen en antwoorden

Als fractie waren we van plan de volgende vraag te stellen tijdens de behandeling van dit agendapunt op donderdag 15 februari. Nu het agendapunt is verplaatst naar maandag 26 februari willen we de vraag alvast schriftelijk stellen.

#### Vraag 1

Wat zijn de consequenties voor Ridderkerk wanneer de parkeernota 2024 niet wordt vastgesteld?

#### Antwoord 1

Onderscheid is te maken in een lange en korte termijn. Het niet vaststellen van de Nota Parkeernormen heeft op de lange termijn gevolgen voor de schaarse ruimte die we in Ridderkerk hebben. Omdat we de agrarische gronden voorlopig als zodanig willen behouden, zijn we aangewezen op binnenstedelijke locaties. Die locaties zijn schaars en we zijn daarbij mede afhankelijk van initiatiefnemers. Aangezien we als gemeente ook andere ambities najagen, komt er druk op die locaties te staan. Die andere ambities zijn onder andere aandacht voor klimaatadaptatie, het realiseren van meer wonen, het behoud van groen en het voldoende aanbieden van recreatie. Al deze ambities hangen samen met het minimaal behouden en daar waar mogelijk verbeteren van de fysieke leefomgeving. Tegelijkertijd blijft Ridderkerk op deze manier een aantrekkelijke gemeente, wat we ook in onze omgevingsvisie als doelstelling hebben geformuleerd.

Kijkend naar de korte termijn betekent het niet vaststellen van de Nota Parkeernormen, dat:

- We terugvallen op wat er is geregeld in de bestemmingsplannen (die nu deel uitmaken van ons omgevingsplan). In het geval er in die bestemmingsplannen in de regels niet is verwezen naar parkeernormen met het bijbehorende beleid, dan vallen we terug op ons gemeentelijk beleid: de 'Module parkeren' uit 2011. Het gebruik van deze module – die uitgaat van veel minder functies dan de huidige CROW-publicaties - geeft veel minder mogelijkheden tot maatwerk ten opzichte van de voorliggende nota, wat nadelig werkt voor toekomstige woningbouwplannen.
- Bij sociale woningbouw vallen we terug op provinciaal beleid. Dit is omdat we geen gemeentelijk beleid hebben waarin een parkeernorm is opgenomen voor sociale huurwoningen (liberalisatiegrens en 1e aftoppingsgrens). De provinciale verordening gaat zonder gemeentelijk beleid voor parkeernormen uit van maximaal 0,7 parkeerplaatsen per woning (artikel 7.45f onder 1 en 2 van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening). Aan dat beleid zijn we in dat geval gebonden (voor bestemmingsplan 't Ronde Sant heeft de provincie al een zienswijze ingediend, dat de parkeernormering te hoog is). Dat betekent dat Wooncompas in dat geval minder parkeerplaatsen aan moet leggen dan waar we nu vanuit gaan in de planvorming. In de Nota Parkeernormen ligt die parkeernorm namelijk tussen minimaal 0,9 (centrum) en maximaal 1,2 (overige gebieden) per woning bij de 1e aftoppingsgrens. Voor de liberalisatiegrens ligt die op minimaal 1,1 en maximaal 1,3 per woning. Hiermee zitten wij ruim boven de norm welke de provincie hanteert, hiermee proberen wij de auto gebruikers in Ridderkerk tegemoet te komen door juist dicht bij de norm te blijven welke het CROW hanteert.
- Daarnaast moeten we in het geval van de Module parkeren uitgaan van een hogere parkeernormering in de schil en het centrum van Ridderkerk, omdat in die module geen onderscheid is gemaakt in gebieden. Dat geldt voor bijna alle functies, dus niet alleen voor woningbouw. Een hogere parkeernormering betekent in veel gevallen een lager programma of een achteruitgang van de fysieke leefomgeving, omdat dit vaak ten koste gaat van groen en dus ook klimaatadaptatie;
- Lopende woningbouwplannen lopen vertraging op. Met name als het gaat om plannen van Wooncompas, omdat hier procesmatig vooruitlopend is uit gegaan van de Nota Parkeernormen, hebben we ingespeeld op de nieuwe nota. Zouden we dat niet doen dan zou na vaststelling van de Nota parkeernormen een aanpassing van alle lopende plannen nodig zijn welke we moeten toetsen aan de nota. Stellen we de nota niet vast, dan moeten we uitgaan van de provinciale verordening. Het aantal parkeerplaatsen gaat dan lager uitvallen.

Concreet betekent dit dat voor plannen waartegen geen zienswijzen in zijn gediend (Rembrandtweg fase 2 en de J.S. Bachstraat 4), we het risico lopen op beroep. Er is dan namelijk sprake van een lagere parkeernorm (0,7 per woning) dan waar nu in de plannen mee is gerekend (1,1 versus 1,2 per woning). Bij 't Ronde Sant zijn door omwonenden juist

zienswijzen ingediend omdat ze vinden dat we een te lage parkeernormering hanteren (we hanteren 1,2 per woning). Doordat we (bij het niet vaststellen van de Nota Parkeernormen) uit moeten gaan van de provinciale verordening (0,7), moeten we het bestemmingsplan aanpassen. De provincie heeft daar al een zienswijze tegen ingediend, dat we 30 parkeerplaatsen teveel hebben gepland.