



## Vragen vergaderstukken gemeenteraad Ridderkerk

### Algemene informatie

- Vragensteller: Jeroen Rijdsdijk, PvdA
- Onderwerp/vergaderstuk: Nota Parkeernormen 2024
- Vergaderdatum: 26 februari 2024
- Portefeuillehouder: P. Meij
- Datum indiening vraag: 20 februari 2024
- Datum ontvangst antwoord: 22 februari 2024

### Vragen en antwoorden

met name

#### Vraag 1

De parkeernota gaat uit van lagere parkeernormen, met name in het Centrum en de schil van het Centrum, ten opzichte van de huidige situatie. Uitgaan van lagere parkeernormen betekent niet automatisch dat er minder auto's zijn. Alternatieven voor de eigen auto zoals het openbaar vervoer moeten voldoende aantrekkelijk zijn. Dat is op dit moment niet het geval en het is de vraag of het HOV-busvervoer dat in de huidige vorm straks wel is.

Hoe gaat u voorkomen dat lagere parkeernormen leiden tot een te hoge parkeerdruk?

Antwoord 1

De ambitie is om andere vormen van duurzame mobiliteit te stimuleren en parkeren van auto's niet meer maximaal te blijven faciliteren. Daarnaast moeten we andere ruimtelijke keuzes maken. Om die reden zetten we in op HOV, fiets en deelmobiliteit, zoals in ons mobiliteitsplan is opgenomen. Daarbij hanteren we ook nog altijd een passende parkeernorm die ruimer is dan bijvoorbeeld het provinciaal beleid.

De parkeernormen zijn afgestemd op het auto bezit in Ridderkerk. Er is gekozen om de kengetallen die in het ASVV staan te volgen voor de parkeernormen in Ridderkerk. Hierbij is gekeken of Ridderkerk verdeeld kan worden in gebieden (centrum, schil, rest).

Op de website van de provincie staat een link naar [www.passendeparkeernorm.nl](http://www.passendeparkeernorm.nl). Op deze website kan men per wijk, per type woning het gemiddelde autobezit per woning zien. Uit die cijfers blijkt dat het feitelijke autobezit lager ligt dan de normeringen die zijn opgenomen in de nota. De gegevens op de site zijn gebaseerd op grootschalig kentekenonderzoek en gekoppeld aan de RDW-gegevens.

Het overgrote deel van de woningbouw die in Ridderkerk is gerealiseerd, is destijds gerealiseerd met een lagere parkeernorm dan welke wij nu al hanteren. Bij het slopen en opnieuw bouwen is de parkeernorm vrijwel altijd hoger dan destijds.

Het HOV zal hoogwaardiger zijn dan het huidige openbaar vervoer. De verwachting is dan ook dat het aantal gebruikers toeneemt, wat ook blijkt uit de potentiële reizigersgroei die is opgenomen op bladzijde 15 van het onderzoek van Movaris (zie [Eindrapportage HOV Ridderkerk](#) – Raad 15 juni 2020). Daarnaast heeft het blijven rijden van de HOV, vanwege de bestuurlijke overeenkomst (2021) tussen de MRDH, de RET en de gemeente Ridderkerk, een hoge prioriteit. In deze overeenkomst hebben de partijen zich gecommitteerd om in Ridderkerk een R-netlijn te realiseren, waarbij R-net staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer.

In het door de raad vastgestelde [Mobiliteitsplan Ridderkerk \(2020\)](#) is de ambitie opgenomen om Ridderkerk duurzaam te vergroenen, bereikbaar en leefbaar te houden. Door het gebruik van duurzamere vervoersmiddelen te bevorderen, behalen we de doelen uit de omgevingsvisie en wordt een gezonde en duurzaam levendige leefomgeving geboden aan de huidige en volgende generatie Ridderkerkers.

## **Vraag 2**

In de commissievergadering is tot onze verbazing aangegeven dat er bij sociale huurwoningen kan worden uitgegaan van lagere parkeernormen, omdat mensen in deze woningen het financieel minder ruim hebben en daardoor minder vaak over een eigen auto beschikken. Wij herkennen dit beeld niet. Mensen die in een sociale huurwoning wonen, mogen maximaal € 47.699 (eenpersoonshuishouden) of € 52.671 (meerpersoonshuishouden) verdienen. Dat ligt zelfs iets boven het vaakst verdiende (modale) inkomen van € 44.000. We hebben het dan over gewone hardwerkende Nederlanders, zoals politieagenten, onderwijzers, buschauffeurs en tandartsassistentes.

Ook wanneer je (veel) minder verdient en voor je werk toch een eigen auto nodig hebt, is het mogelijk om voor een relatief klein bedrag een tweede- of derdehands auto aan te schaffen.

Hoe gaat u, in het verlengde van de vorige vraag, specifiek voor sociale huurwoningen voorkomen dat hier een te hoge parkeerdruk ontstaat?

## Antwoord 2

Zoals benoemd bij vraag 1 komen er bij nieuwe ontwikkelingen in de sociale huur bijna altijd meer parkeerplaatsen bij dan in de oude situatie. Hiermee beogen we de parkeerdruk te verlagen. In sommige wijken is overigens geen sprake van een hoge parkeerdruk (vanaf 85%), blijkt uit onze parkeertellingen, terwijl bewoners wel een (hoge) parkeerdruk ervaren. De provincie hanteert daarnaast een norm van 0,7 voor sociale huur (artikel 7.45f onder 1 en 2 van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening). De norm in de Nota parkeernormen ligt in het centrum op 0,9, in de schil op 1,1 en in het overige gebied 1,2 per woning. Zie ook de beantwoording van vraag 1 met betrekking tot het feitelijk autogebruik in de wijken met een verwijzing naar de volgende website [www.passendeparkeernorm.nl](http://www.passendeparkeernorm.nl).

Als we sociale woningen willen realiseren moeten we in dat geval minder parkeerplaatsen aanleggen 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.

## Vraag 3

Kunt u toelichten in hoeverre bij het opstellen van de parkeernormen rekening is gehouden met mensen die bijvoorbeeld een bedrijfsbus van de zaak hebben?

## Antwoord 3

In de Nota parkeernormen wordt geen onderscheid gemaakt tussen een auto en bedrijfsbus, mits deze niet groter is dan 2,4m hoog en 6m lang. Is dat geval is er sprake van een groot voertuig en mag deze in de nacht niet in een woonwijk parkeren. In het raadsvoorstel onder het kopje "inleiding" hebben we vermeld dat we beleid voor onder andere bedrijfsbussen nader uitwerken in aanvullend beleid.

## Vraag 4

In de commissievergadering is aangegeven dat de gemeente de communicatie over het gebruik van deelauto's overlaat aan de initiatiefnemer van een woningbouwproject. Hooguit wordt hierover een bericht opgenomen in de Blauwkai. Volgens adviesbureau Goudappel moet het gebruik van deelauto's niet worden overschat en heeft dit alleen (enige) kans van slagen als er een uitgekende strategie aan ten grondslag ligt ([www.goudappel.nl/nl/actueel/allemaal-vanzelf-de-](http://www.goudappel.nl/nl/actueel/allemaal-vanzelf-de-)

[deelauto-hoe-realistisch-die-verwachting](#)). Het huidige gebruik van deelscooters en -fietsen laat zien wat de gevolgen zijn van het ontbreken van een strategie.

Bent u bereid om zo'n strategie op te stellen? En dit te doen voordat bij nieuwprojecten daadwerkelijk wordt ingezet op het gebruik van deelauto's?

Antwoord 4

Ja, daarbij kunnen we ook uitwerken hoe om te gaan met de kosten, waarbij we rekening houden met de wensen uit de raad. We kunnen de deelauto als reductiefactor in de nota laten staan en hiervoor nader een apart beleidsstuk opstellen zoals benoemd in de inleiding van het raadsvoorstel. Tot die tijd is het niet mogelijk om de deelauto als reductiefactor te gebruiken, omdat we nog niet hebben bepaald wie er opdraait voor de kosten. Een consequentie hiervan is bijvoorbeeld dat we bij 't Ronde Sant 3 extra parkeerplaatsen moeten toevoegen omdat we daar uitgaan van 1 deelauto.

#### **Vraag 5**

In de commissievergadering is aangegeven dat als de initiatiefnemer van een woningbouwproject inzet op het gebruik van deelauto's, de toekomstige bewoners verplicht een abonnement op een deelauto dienen af te sluiten. Ongeacht de vraag of zij hier gebruik van zullen maken of niet. Wij vinden dit een lastig punt.

Bent u bereid om de 'eis' van een verplicht abonnement los te laten en mensen alleen te laten betalen voor het daadwerkelijk gebruik van de deelauto? Wie vrijwillig een abonnement wil afsluiten, kan dat natuurlijk altijd doen.

Antwoord 5

Ja, zie beantwoording vraag 4. Daarnaast wordt er momenteel in de nota niet gesproken over de abonnementskosten.

#### **Vraag 6**

Wanneer een initiatiefnemer van een woningbouwproject inzet op het gebruik van deelauto's hoeft hij per deelauto vier parkeerplaatsen minder aan te leggen. Blijkt vervolgens dat er in de praktijk te weinig gebruik wordt gemaakt van de deelauto's, waardoor de parkeerdruk in het gebied te hoog is, dan kunnen de eerder weggelaten parkeerplaatsen op basis van een piepsysteem alsnog worden aangelegd. Alle bewoners draaien dan gezamenlijk op voor de kosten, terwijl het juist de initiatiefnemer is die eerder kosten heeft uitgespaard (vooralsnog € 3000 per parkeerplaats maar dit bedrag loopt in de toekomst waarschijnlijk alleen maar verder op). Wij vinden dit niet eerlijk.

Bent u bereid om afspraken met de initiatiefnemer te maken dat hij dan alsnog opdraait voor deze kosten of als dat niet mogelijk is, dit als gemeente zelf te betalen?

Antwoord 6

Als een ontwikkelaar gebruik maakt van deelmobiliteit, betekent dit dat de kosten voor het totaalproject lager uitvallen omdat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Dat komt erop neer dat de koper minder voor zijn woning betaalt, er minder vervoersbewegingen zijn en dat meer groen gerealiseerd kan worden. Kortom, de fysieke leefomgeving gaat er op vooruit. Mochten er uiteindelijk toch meer parkeerplaatsen nodig zijn, dan kunnen wij de kosten voor het aanleggen van de parkeerplaatsen verhalen op de ontwikkelaar. Wij moeten dit dan wel verbinden aan een termijn (aantal jaren). We kunnen de ontwikkelaar een x aantal jaar verantwoordelijk maken (in alle redelijkheid). Het risico is dat ontwikkelaar aan de voorkant rekening houdt met deze kosten en de woning alsnog duurder uitvalt.

Mocht de termijn voor de ontwikkelaars zijn vervallen, dan is de gemeente verantwoordelijk voor de eventuele aanlegkosten van de parkeerplaatsen. Hier zal dan nog wel een apart beleidsstuk voor opstellen zoals benoemd in de beantwoording van vraag 4. Dit moeten we eveneens nader uitwerken in het aanvullend beleid. De huurder zal nooit verplicht worden om gebruik te maken van deelmobiliteit. Overigens is geen sprake van het verminderen van vier parkeerplaatsen, maar van drie. De deelauto zelf heeft tenslotte ook een parkeerplaats nodig.

### **Vraag 7**

Wanneer u bereid bent het toekomstig beleid op deze punten anders vorm te geven, wilt u dit dan opnemen in een beleidsstuk zodat ook bij wisseling van raad en college voor iedereen duidelijk is wat de gemaakte afspraken zijn en hier in de praktijk naar kan worden gehandeld?

Antwoord 7

Ja.