

Commissie en datum: Commissie Ruimte 7 april 2025

Datum indienen vragen: 4 april 2025

Aan de voorzitter van de raad,

Steller vragen en fractie: Simon Wessels namens GroenLinks

Onderwerp: Stedenbouwkundig plan Lommerrijk

Het college / ~~de burgemeester~~ wordt verzocht de volgende vraag, vragen ~~mondeling~~/schriftelijk te beantwoorden:

1. Hoeveel van de 245-265 woningen worden “betaalbaar” opgeleverd?
Er staat nu dat van de 147 WBI-woningen er 60% betaalbaar zullen zijn, maar hoe zit dat met de overige 102-118 woningen?
2. En wat betaalbaar betreft; hoeveel koop- en hoeveel huurwoningen?
3. U schrijft: “Verdichten betekent meer parkeerplaatsen, dit past alleen onder de grond”. En ook dat onder het GGD-gebouw en de Van der Puttschool parkeerkelders komen. Zijn die groot genoeg om alle extra auto’s (naar schatting 250?) daarin te parkeren?
4. Vindt u het echt nodig om het parkeren weer volop te faciliteren? Immers, de nieuwe woningen liggen vlakbij het station en met de fiets ben je via de Rielsedijk heel snel in Eindhoven. Zie ook de bijlage, een artikel uit het ED dat laat zien dat goede fietsverbindingen een prima alternatief vormen voor autogebruik.
5. In de visie staat: “De molenbiotoop beperkt de hoogte van de woningen tot 2 bouwlagen inclusief kap resp. 2 bouwlagen plus een kap.” Staat daar niet 2 x hetzelfde? En moet de molenbiotoop zo beperkend zijn? De wethouder zei eerder toe dit na te gaan.
6. In de visie is sprake van 30-40 woonzorgwoningen. Wie zou die kunnen gaan realiseren? En in welke categorieën/prijsklassen?

Toelichting:

Wij vinden het plan Lommerrijk er goed uitzien. De beeldkwaliteit, het behoud van bomen, de ruimtelijke samenhang en het groene karakter zijn aspecten die ons het vertrouwen geven dat er een aantrekkelijk woonmilieu kan ontstaan.

Echter, de mogelijkheid dat elke nieuwe woning ook een extra auto oplevert, met bijbehorende parkeerbehoefte en ontsluitingsproblemen, brengt ons tot bovenstaande vragen.

Daarom vragen wij u onze vragen te beantwoorden en daarbij ook om kennis te nemen van onderstaande bijlagen.

1. Onderzoek naar effect snelfietspaden
2. Onderzoek naar hoe mensen staan ten opzichte van een autoluwe samenleving



Datum beantwoording:

Antwoord:

BIJLAGEN



Uit het ED van 30 maart 2025

Al 170 miljoen euro voor snelle fietspaden in Brabant

Dat is heel veel geld, maar werken die fietspaden ook echt?

Ja, is het korte antwoord. Er zijn diverse onderzoeken naar gedaan en steevast blijkt dat het aantal fietsers op deze routes groeit. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) concludeerde bijvoorbeeld onlangs dat het aantal forenzen dat de fiets pakt, landelijk gezien gestegen is van 20 naar 25 procent. Mensen maken de overstap van auto naar fiets doorgaans als de afstand kleiner is dan 15 kilometer. Maar, zegt het CBS, die stap kunnen ze eerder zetten als fietsen sneller worden en obstakels onderweg verdwijnen.

De provincie heeft een tijd geleden zelf ook onderzoek laten doen op drie compleet aangelegde routes in Brabant. Daaruit bleek dat 19 procent van de gebruikers voorheen met de auto of het openbaar vervoer reisde. Verder gaf 35 procent van de mensen aan meer te zijn gaan fietsen. Die resultaten overtroffen de verwachtingen van de provincie.

Al is het succes ook wel een beetje afhankelijk van de locatie. „Het is natuurlijk niet zo dat je er alle files mee oplost”, zegt Alex van Gent, adviseur duurzame mobiliteit bij ingenieursbureau Arcadis. „Maar het is gewoon één van de dingen die je moet doen om mobiliteit te verbeteren.”

Bovendien, zo stelt hij, is alleen de aanleg van een snel fietspad niet voldoende. „Als zo’n route eenmaal af is moeten er campagnes komen om mensen aan te sporen.” Dat doet de provincie dan ook. Via publiciteitscampagnes bijvoorbeeld, die starten zodra een route klaar is, maar ook door bedrijven actief te benaderen zodat zij hun werknemers gaan stimuleren de fiets te pakken.

Belonen werkt volgens Van Gent ook heel goed. „Ik ken voorbeelden uit het buitenland waar kinderen die op de fiets of lopend naar school komen, iets eerder naar huis mogen. Of zorg ervoor dat de fietsenstalling dichterbij de ingang van een gebouw is dan de parkeerplaats, zodat automobilisten verder moeten lopen.”

2. Artikel uit NRC

De meeste mensen staan véél positiever tegenover een autoluwe samenleving dan we denken. Beleidsmakers moeten zich richten op een stad waarin de auto niet langer de norm is, betogen Marco te Brömmelstroet en Ian Walker. Politici en beleidsmakers stuiten vaak op felle weerstand wanneer ze maatregelen willen nemen om wandelen en fietsen te stimuleren, gratis parkeren te verminderen of de snelheid in steden te verlagen. De perceptie is dat de bevolking massaal tegen dergelijke veranderingen is. Maar wat als die weerstand slechts een illusie is? Wat als de meeste mensen juist véél positiever staan tegenover een autoluwe samenleving dan we denken? Nieuw onderzoek van ons laat dit zien en schijnt licht op de psychologische en culturele oorzaken hiervan. Dat biedt ook ruimte voor oplossingen.

Uit een recente studie onder tweeduizend respondenten in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten blijkt dat maar liefst twee derde van de ondervraagden het belangrijker vindt om goed te kunnen reizen zónder auto dan mét. Toch gelooft deze



meerderheid juist dat zij in de minderheid zijn met deze opvatting. Dit fenomeen, bekend als 'pluralistic ignorance', zorgt ervoor dat mensen ten onrechte menen dat anderen veel positiever over auto's denken dan zijzelf. Dit misverstand wordt versterkt door de status quo: we zijn al decennia gewend aan steden die volledig zijn ingericht op de auto.

Hierdoor nemen we de negatieve effecten ervan nauwelijks nog waar. In de studie zien we dat mensen het normaal vinden om uitlaatgassen van auto's te moeten inademen, terwijl ze zich wel druk maken over sigarettenrook. Lawaai van auto's valt hun nauwelijks op, maar harde muziek wordt veel sneller als storend ervaren. Dit selectieve oordeel, aangedreven door een collectieve blinde vlek die 'motonormativity' wordt genoemd, belemmert ons om kritisch na te denken over de impact van de auto op onze leefomgeving.

Waarschijnlijk zien mensen zelden dat veranderingen in de status quo serieus worden besproken, laat staan geïmplementeerd. Bij voorgestelde veranderingen aan die status quo staan de kranten immers vooral vol met degenen die iets te verliezen hebben. Dan ga je vanzelf denken dat jij wel de uitzondering zult zijn: 'Ik wil graag een veiliger schoolomgeving, maar het zal wel normaal zijn dat iedereen daar met de auto kan komen want zo gaat het overal.'

Hoe beleidsmakers deze blinde vlek kunnen doorbreken? Mensen vinden het vaak moeilijk om zich een samenleving zonder autodominantie voor te stellen. Dit beïnvloedt hun antwoorden op vragen over mobiliteit. Daarom moeten beleidsmakers anders communiceren. Begin niet met technische maatregelen („Bent u voor invoering van 30 kilometer per uur in de stad?”), maar met het onderliggende doel („Vindt u dat kinderen veilig zelfstandig naar school moeten kunnen?”). Zo wordt de discussie verplaatst van weerstand tegen verandering naar steun voor maatschappelijke verbetering.

Omdat veel mensen denken dat hun voorkeur voor duurzame mobiliteit ongebruikelijk is, laten ze zich in openbare discussies vaak overschreeuwen door een luide minderheid die juist – soms zelfs gewelddadig – vasthoudt aan de status quo. Beleidsmakers moeten hiermee rekening houden bij burgerparticipatie. Betrek niet alleen de harde stemmen maar alle inwoners vroegtijdig, stel open vragen op een manier die pluralistic ignorance doorbreekt en gebruik burgerraadplegingen waarin je een brede vraag stelt in plaats van referenda over één specifieke ingreep. Zo krijgt de stille meerderheid ook echt een stem. En wordt verborgen draagvlak zichtbaar.

Daarnaast zijn vooroordelen over mobiliteit niet aangeboren; ze worden gevormd door de fysieke, sociale en culturele omgeving waarin we leven. Daarom kunnen beleidsmaatregelen deze ook veranderen. Dit kan bijvoorbeeld door de maatschappelijke kosten van autorijden explicieter te maken, gratis parkeren in de openbare ruimte te reguleren, en belastingbeleid in te zetten om overmatig autogebruik te ontmoedigen, in plaats van aan te moedigen. Verder moeten we bij de inrichting van onze publieke ruimte zorgen dat die voor iedereen toegankelijk is. Niet alleen voor rijdende en stilstaande auto's zodat voetgangers, fietsers en groen weer de aandacht krijgen die ze verdienen.



De grootste belemmering voor een duurzame mobiliteitstransitie is niet het gebrek aan steun, maar het misverstand over hoe groot die steun eigenlijk is. Beleidsmakers en politici moeten stoppen met het blind accepteren van de luidste stemmen en zich richten op wat de zwijgende meerderheid werkelijk wil: een stad waarin de auto niet langer de norm is, maar slechts een van de vele opties. De publieke opinie is er al klaar voor – nu het beleid nog.