



WERKGROEP NATUURLIJK ZEIST - WEST

Couwenhoven 4612, 3703 EM Zeist; e-mail: werkgroep@natuurlijkzeist-west.nl

Zeist, 31 oktober 2023

Reactie zienswijzenprocedure Parkeerbeleidsnota Zeist

De keuze voor de minimumnormen van het CROW moet veel beter worden onderbouwd en gaat waarschijnlijk ten koste van het groen

In de vorige nota is gekozen voor de maximumnorm van het CROW. In de zienswijzennota wordt geantwoord dat de lage norm ook want de CROW heeft dat onderbouwd. Waar is in de vorige nota gekozen voor de maximumnorm?

1. De reden was dat er dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn zodat er minder zoekgedrag nodig is. De minimumnorm betekent dus een toenemen van mobiliteit omdat automobilisten minder kans hebben een vrije parkeerplaats te vinden op de plek van bestemming.
2. Gebrek aan parkeerplaatsen leidt meestal niet tot lager autobezit maar tot uitwijkgedrag naar groenvoorzieningen, boomwortels of aanpalende woonwijken.

Wij vinden dat de keuze voor een hogere parkeernorm van een veel betere en meer transparante opsomming van voor- en nadelen moet worden voorzien. Hierbij moet mee worden gewogen dat de minimumnorm leidt tot parkeren in het groen en tot meer automobilititeit vanwege extra zoekverkeer en ook uitwijken naar ongewenste plekken van parkeerders.

Vermindering van de parkeernorm met maximaal 20 procent bij het station Driebergen-Zeist

Wij hebben grote bezwaren tegen deze verlaging van de parkeernormen. Omdat wij de omgeving het station constateren dat de in het verleden bij de bouw van de kantoren al gehanteerde lagere parkeernormen vanwege de aanwezigheid van een station helemaal niet werkten voor de kantoorlocaties. Uitgangspunt op de kantorenlocatie De Breul was parkeren onder grond. Inmiddels wordt op diverse plekken boven de grond geparkeerd. Aanvankelijk illegaal ook in een eikenbos. Dat uiteindelijk 'gelegaliseerd'. Nu mogen de eiken legaal in hun groei worden belemmerd. Alleen vanwege krachtige protesten, mede van onze kant, is voorkomen dat er ook nog eens parkeerplaatsen in het parkdeel direct achter het huis zouden worden aangelegd.

De onderbouwing dat de aanwezigheid van bus en trein de parkeernorm 20 procent lager zou zijn, kunnen vinden wij niet dragend. Immers de locatie ligt ook gunstig t.o.v. van de snelweg. Mensen en kantoren kunnen zich er evengoed ook vestigen omdat ze een goede, vrijwel filevrije, autoverbinding hebben in diverse richtingen. Er wordt niet verwezen naar onderzoek in vergelijkbare situaties.

Gegeven onze ervaringen met het parkeren in de omgeving van het station eindigt een lagere parkeernorm met 10 of 20 procent niet met minder auto's of minder autogebruik maar met parkeren in het groen.

Ook in woonwijken zie je dat een tekort aan parkeerplaatsen wordt afgewenteld op het groen.

Wij vinden het volstrekt onvoldoende onderbouwd dat een vermindering van de toch al verlaagde parkeernorm (naar de minimum CROW-norm) bij het station Driebergen-Zeist verantwoord is.

Deelautogebruik als deel-oplossing is niet duurzaam vastgelegd

De verplichting 10 jaar een deelauto te moeten aanbieden vinden we geen goede onderbouwing voor een lagere parkeernorm. De huizen staan 100 jaar, de onderbouwing moet bestendigheid hebben.

Kantoren met een bijeenkomst functie

Sommige kantoor hebben geen baliefunctie maar een bijeenkomstfunctie. Medewerkers uit het hele land komen naar het kantoor. Dit leidt ook tot parkeerdruk boven de norm waarmee bij de bouw rekening is gehouden. Het ontbreken van parkeermogelijkheden betekent niet dat men het de trein komt, maar in het groen of in woonwijken parkeert. Wij willen daarom vragen voor kantoren met een bijeenkomstfunctie een aparte parkeernorm op te nemen die ervoor zorgt dat desbetreffende kantoor zijn eigen broek ophoudt.

Een lagere parkeernorm voor serviceflats onterecht

Nu ouderen gezonder en rijker zijn zie je een toenemen van de parkeerdruk bij serviceflats. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Grote Koppel, waar het aantal parkeerplaatsen is uitgebreid ten koste van het structurele groen. Bij de serviceflats van Nieuw-Beerschoten wordt geparkeerd in de dubbele beukenlaanstructuur. Vanaf de Driebergseweg is te zien dat de bomen ter hoogte van de entree van de flats inmiddels veel minder zijn uitgegroeid dan de bomen waaronder niet wordt geparkeerd. Het aantal parkeerplaatsen breidt ook gestaag uit. Door de woningnood wijken ook jongeren mensen uit naar serviceflats. Voor een lagere parkeernorm voor serviceflats is geen enkele reden. Ook ontbreekt een duidelijke definitie van service-flat. In traditionele zin bestaan deze eigenlijk niet meer. Wij stellen voor serviceflats als normale woning te zien. Bij Nieuw-Beerschoten wordt de cultuurhistorische laanbomenstructuur van de Laan van Rijnwijk stapje voor stapje opgeofferd aan parkeren omdat er daar bij de nieuwbouw te weinig parkeerplaatsen zijn gerealiseerd.

Evenementen

Grotere evenementen leiden tot grote bezoekersstromen per auto. Daarvoor ontbreken voldoende parkeervoorzieningen en ook voldoende handhaving. Wij vinden dat in het parkeerbeleid moet worden vastgelegd dat alleen evenementen worden toegestaan waarin aantoonbaar voldoende voorzien kan worden in het parkeren.

Veel beter en groener zou het zijn om alleen evenementen te organiseren gericht op doelgroepen in onze eigen omgeving. Dan kunnen degenen die dat kunnen, op de fiets komen. Vanwege de grote parkeerproblematiek is het vreemd dat de gemeente evenementen als Ashtonia heeft toegestaan en naar onze waarneming ook actief heeft gestimuleerd.

Ruimte maken op straat zodat laanboom structuren overeenkomstig het bomenplan kunnen worden hersteld

Dit hoort een speerpunt te zijn in de Parkeerbeleidsnota in kader van integraal beleid. Parkeerbeleid mag meer doelen hebben dan alleen stallen van voertuigen. Dit is zo'n belangrijk doel uit het gemeentebestuur. Betekent ook dat er hiervoor ambtelijke capaciteit en budget moet zijn. De argumentatie dat alleen tot het bomenbeleid zou behoren, en niet tot het parkeerbeleid, begrijpen we niet. Eerst moet de parkeerplaats weg, anders kun je geen boom planten. En als na de kap van de boom op die plek legaal of illegaal wordt geparkeerd, komt zonder sturing ook geen boom terug. In het parkeerbeleid moet hiervoor duidelijk aandacht zijn.

Beschermen wortelzone van bomen

Parkeerdruk leidt tot ongewenst parkeren in de wortelzone van bomen daar waar dat verboden is. Handhaving en onmogelijk maken dat dit gebeurt, speciaal in waardevolle cultuurhistorische ecologische groenstructuur in een belangrijk onderdeel voor het parkeerbeleid. Parkeren op boomwortels is geen boomprobleem maar het gevolg van een ontoereikend mobiliteitsbeleid qua inschatting van de parkeervraag dan wel van handhaving tegen illegaal parkeren. Dat kan goed met paaltjes als het niet strafrechtelijk zou kunnen – wat in monumentale structuren nog kan worden betwijfeld. Daarom hoort hiervoor wel aandacht te zijn in het parkeerbeleid.

Groen inpassen van parkeren niet alleen qua aanleg maar ook qua beheer en Natuurvriendelijk verlichten van parkeervoorzieningen (en laadpalen).

Aandacht voor deze punten hoort er ook te zijn in de Parkeerbeleidsnota. Zeker als parkeerterreinen in voor de natuur waardevolle gebieden liggen. Groen ingerichte parkeerterrein vragen ook budget voor beheer om het groen op orde te houden. Parkeerterreinen aanleggen hoort bij het mobiliteitsbeleid. Daarbij dient direct uitgangspunten dat dit ook natuurvriendelijk gebeuren. Anders gebeurt niet. Een voorbeeld waar het niet goed is gegaan is bij de Grote Koppel in De Clomp. Het bestaande openbare parkeerterreintje is omgeven door een haag. De uitbreiding is buiten de haag te komen liggen. Daaromheen zou ook een haag moeten komen. Auto's staan nu op een markant punt in het zicht. In het verleden is hier aandacht geweest voor een mooie inpassing. Belangrijk om dat soort kwaliteiten ook vast te houden.

Met vriendelijke groet,
Graag tot nadere toelichting bereid,

Namens de Werkgroep,

Ernest Schuler
06-49876043
e.schuler@natuurlijkzeist-west.nl