

1 Inleiding

Naar aanleiding van het door bewoners en ondernemers ontwikkelde “aangepaste plan”, de publicatie van “de 4 varianten” door de gemeente en de door de gemeente georganiseerde inloopavond van **5 maart 2024** hebben wij een aantal veel gestelde vragen in dit document opgesomd.

2 Veel gestelde vragen: Over parkeren

1. In de “varianten” van de gemeente staat dat er extra parkeerplek bij komt, maar er gaan toch juist parkeerplekken weg?

De gemeente redeneert dat het Masterplan in juni 2023 al is aangenomen. Die aantallen “extra parkeerplek” moet u dus zien ten opzichte van het Masterplan en niet ten opzichte van de huidige situatie.

Voorbeeld: bij de (voor parkeren) meest gunstigste variant (nummer 3) geeft de gemeente aan dat het aantal parkeerplekken met +7 toeneemt. Als u de parkeervakken in de afbeelding telt, dan ziet u 13 bij de bakker en 8 in de Essenlaan (straat parkeren). Deze 21 plekken waren er in het oorspronkelijke Masterplan niet en komen er op die manier gezien “bij”. Alleen in het Masterplan was ook voorzien dat op het Lindenplein zelf geparkeerd zou gaan worden; dat is nu juist weer van de baan. Dus die plekken gaan er in aantal dan juist weer van af. Vandaar in totaal +7.

Echter, in de huidige situatie bestaan er in dit stuk 64 parkeerplaatsen. Het werkelijke verhaal is dus dat in dit stuk van het Dorpshart alsnog minimaal 43 bestaande parkeerplekken gaan verdwijnen!

2. Waarom ging het op de avond van 5 maart niet ook meer over de verbindingsweg (Westkanaal-Beukenpad) of de blauwe zone, daar zag ik allemaal niets van terug of mocht ik geen vragen over stellen aan de gemeente. Hoe zit dat?

De gemeente redeneert dat de blauwe zone en de verbindingsweg al besloten zijn en dat daar de raadpleging van inwoners (participatie) nu niet over gaat.

De gemeente redeneert ook alsof elke bezoeker van een inloopavond precies weet wat wel en niet onderdeel is van het Masterplan. De gemeente moet wellicht de toegankelijkheid van deelname aan dit soort participatiemomenten in de toekomst wat laagdrempeliger en duidelijker maken, met als doel om oprecht bewoners maximaal te kunnen laten deelnemen en betrekken in discussies. Het was nu soms gewoon niet duidelijk.

3. Waar komt die blauwe zone dan en hoe groot is die dan?

Formeel is het besluit genomen door het college dat er “rondom het Lindenplein” een blauwe zone gaat gelden. Hoe groot die zone precies wordt (of wat de tijden ervan zijn) is

nog niet besloten, al hoewel de ondernemers van het Dorpshart in het verleden hebben aangegeven dat dit voor hun minimaal 40 plekken (bij de Aldi/Beukenhof) zou moeten zijn.

4. Hoe zit het ook alweer met de Dirk garage. Die zou toch verbeterd worden?

De ca. 55 parkeerplekken van de Dirk garage zijn verminderd toegankelijk; ook is de inrit heel krap. De gemeenteraad heeft in juni 2023 met een motie daarom opgeroepen de toegankelijkheid te verbeteren. In onze ogen zou ook gegarandeerd moeten worden dat bezoekers hier volledig onbelemmerd (en gratis) gebruik van kunnen blijven maken; voor nu maar ook voor altijd in de toekomst.

Let wel; de motie is dat de gemeente de mogelijkheden tot verbetering moet onderzoeken. De uitkomst kan ook zijn dat de toegankelijkheid niet verbeterd **kan** worden. Een motie is ook niet dwingend...het college kan deze motie naast zich neerleggen.

5. Maar de gemeente zegt dat alle parkeerplannen aan het parkeerbeleid voldoen en ook door een gespecialiseerd bureau onderzocht is. Het past allemaal zegt men; dus waarom zou de gemeente daar ongelijk bij hebben?

Dit is een omvangrijk vraagstuk met heel veel verschillende aspecten, maar kort samengevat:

1. Men zoekt de uiterste grenzen op van 85% parkeerdruk maximaal. Dit is nog net het uiterst toegestane. En dus zeker niet ruim of royaal; wat voor ondernemers juist ook hard nodig zou zijn. Immers een Dorpshart waar geen makkelijke parkeerplek is..., dan rijden bezoekers door naar de Vomar locatie. Ruimte zat.
2. De vreemdste argumenten worden er bij gehaald, zoals: in de toekomst hebben mensen minder auto's, of hebben mensen heel veel deelauto's, etc. (Over deelauto's bestaat inmiddels voldoende onderzoeksresultaten dat dit zelfs in stedelijke gebieden al niet de verwachte verlichting op parkeerdruk tot gevolg heeft gehad. Bron; zie bijvoorbeeld: <https://www.ad.nl/auto/deelauto-s-worden-nauwelijks-gebruikt-verwachte-populariteit-is-uitgebleven~a11b929a/>)
3. Men kijkt naar het Dorpshart als geheel en niet naar de Vlindergarage los van het Aldi gedeelte. Dus wij als bewoners zien het als twee verschillende plekken, maar de gemeente ziet het graag als één geheel. Dus als er qua aantallen maar ergens plek is, dan voldoet het vindt men. Maar het betekent dus mogelijk dat je vanuit de Vlindergarage naar de Abeelstraat moet lopen.
4. De gemeente heeft zwart op wit toegegeven dat het parkeerbeleid geen rekening hoeft te houden met toekomstige groei van Ter Aar (bijvoorbeeld Noord-Oost: +300/+400 woningen) en ook niet met een aangroeiende aantrekkelijkheid van het Dorpshart. Kortom het parkeerplan van het Dorpshart project hoeft niet toekomstbestendig te zijn en daar houdt men dus nadrukkelijk ook geen rekening mee.

Bron: Zie bijvoorbeeld pagina 1 onderaan:

<https://nieuwkoop.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/49d81d0e-d0ea-4a01-ad48-c4902e164de8?documentId=30b0f7ca-5860-40dd-a45d-6516824d6a40&agendaltemId=c530b93d-dd26-4c45-be19-1f42de543c10>

5. Men zoekt binnen het parkeerbeleid ook de uiterste grenzen van toegestane loopafstand op. De loopafstand van de nieuwe woningen aan de Essenlaan (tussen pinautomaat en bakker) naar de nieuwe Vlindergarage wordt ongeveer 100m, wat precies ook het maximaal toegestane is. Het is natuurlijk niet reëel om te redeneren dat die bewoners in de Vlindergarage gaan staan, als aan de overkant van de straat bij het Berkenpad ook een heel parkeerterrein is. Deze plekken zijn echter voor de bewoners aldaar! De kans is daarom groot dat dit parkeerterrein vroeg of laat richting vergunninghouders gebied geduwd wordt.
6. Firma GoudAppel (die het parkeeronderzoek heeft uitgevoerd) heeft de impact van een in te voeren blauwe zone helemaal *niet* meegenomen in haar parkeeronderzoek omdat de gemeente de blauwe zone strikt genomen buiten het Masterplan om heeft besloten en Goudappel in opdracht van de projectontwikkelaar werkt en niet in opdracht van de gemeente.
7. Maar eigenlijk niet veel meer dan gezond boeren verstand is nodig om te begrijpen dat als je 115 nieuwe woningen toevoegt en in totaal ongeveer 60-70 parkeerplaatsen toevoegt, dat dat natuurlijk volstrekt onvoldoende is en gigantische impact op het hele Dorpshart gaat hebben! Zeker als door herverdeling van de parkeerplaatsen, de meeste parkeerplek in het Dorpshart verschuift naar de Vlindergarage.

Ter illustratie: een bewoner in de Abeelstraat ziet zich geconfronteerd met:

- het verdwijnen van minimaal 43 van de bestaande 64 plekken tussen de pinautomaat en de bakker.
- Een nieuwe blauwe zone “rondom het Lindenplein”, waarvan de ondernemers aangeven een toezegging te hebben dat dit minstens 40 plekken gaat betreffen.
- De bouw van minimaal 12 nieuwe woningen in het nieuwe gebouw aan de Essenlaan tussen pinautomaat en bakker. (nieuwe bewoners die ook weer auto's hebben en net als iedereen dichtbij willen parkeren).

Alleen deze bovenstaande drie punten samen verminderen aan die kant van het centrum de mogelijke parkeerplek voor bewoners met 83 plekken terwijl de 12 nieuwe woningen realistisch gezien ook daar in de buurt van hun nieuwe woning willen parkeren.

Etc.

3 Veel gestelde vragen: Over de 4 varianten

6. Waarom lijken de 4 varianten zo op elkaar?

Dat begrijpen wij ook niet; de verschillen zijn wel heel minimaal. Bovendien leiden alle varianten maar tot een afname van 2 tot 4 woningen in totaal. Wat ons betreft geeft dat onvoldoende invulling aan de opdracht van de gemeenteraad om het volume en aantal woningen te verminderen; ten gunste van groen, parkeren, lucht en een aangenaam

Lindenplein. Immers die resterende nieuwe woningen hebben parkeerplek nodig die er aan deze kant van het centrum onvoldoende is.

Met de varianten worden we zelfs gedwongen te kiezen tussen ofwel “meer groen” ofwel “meer parkeren”. Daarbij moet worden opgemerkt dat “meer parkeren” (van variant 3) tot maar liefst 5 extra parkeerplekken leidt ten opzichte van de andere varianten. Wat is dit nu voor marginaal verschil?

En waarom zouden we in Ter Aar moeten kiezen tussen “groen” of “parkeren”? Alsof het noodzakelijk is dat één van deze “kwaliteitselementen” geslachteerd wordt om koste wat kost dit te grote bouwwerk te gaan realiseren! De enige juiste conclusie van deze 4 varianten is dat het gebouw linksom of rechtsom te groot blijft en niet verantwoord ingepast kan worden in de Essenlaan zonder forse aantasting van de leefomgeving.

Waarom is bijvoorbeeld niet ook een variant onderzocht of voorgesteld met een extra woonlaag bij de Vlinderlocatie? Dan hadden we binnen de participatie tenminste met elkaar echt een beeld kunnen vormen over deze verschillende invullingsmogelijkheden en de voor- en nadelen daarvan.

7. Er zou toch een gezellig Lindenplein (Marktplein) komen?

Dat werd gezegd de bedoeling te zijn echter u ziet in de uitwerking van de varianten dat de bevoorrading van de winkels **over het plein** gaat plaatsvinden, waarbij deels achteruit ingestoken dient te worden.

Hoe kan het plein nu gezellig aangekleed worden (met bankjes of beplanting) als bevoorrading op deze wijze moet gaan verlopen.

Is dit een veilige keuze en leidt dit tot een aangenaam plein?

8. Hoe gaat dat inderdaad werken met de bevoorrading van de winkels?

Dat is inderdaad een belangrijke vraag; het geschetste scenario met achteruit insteken lijkt ons niet realistisch en onveilig. Zeker als er die dag ook markt is of iets dergelijks.

Het is daarom meer waarschijnlijk dat vrachtauto's structureel in de Essenlaan gaan stilstaan en lossen met alle gevolgen van dien. (Opstoppingen, geluidsoverlast van rolcontainers, etc.)

9. Wat is in deze 4 varianten doorgevoerd wat *niet* in het originele Masterplan stond:

- In drie van de vier varianten wordt de bouwhoogte op sommige plekken hoger (4 hoog in plaats van 3 hoog). Waardoor de gebouwen ook boven de bestaande bebouwing van de Essenlaan uitsteken. (zie blz. 70 van Masterplan)
- “*Oriëntatie woonkamer en balkons richting het Marktplein en het Horecaplein*” (blz. 70 Masterplan) wordt losgelaten. In ieder geval gebouw 3 (aan de Essenlaan ter hoogte van het Horecaplein) krijgt in alle varianten nu woningen aan beide zijden. Dit geeft meer inzicht bij de bestaande woningen aan de Essenlaan.

4 Veel gestelde vragen: Over het “aangepaste” plan van bewoners en ondernemers

10. Waarom hebben jullie dit plan gemaakt?

In plaats van te blijven focussen op de tekortkomingen van het Masterplan, wilde wij als bewoners samen met de ondernemers ook constructief kijken naar wat misschien *wel* mogelijk is.

Immers het Masterplan bevat (bij de Vlinderlocatie) zeker mooie elementen en uiteindelijk moet je met elkaar in redelijkheid ook kijken wat *wel* kan.

Bewoners en ondernemers hebben daarom zelf initiatief genomen en 4 maanden gewerkt aan een gezamenlijk aangepast plan wat voor ons gevoel inpasbaar is en echt recht doet aan dat amendement. Daarbij zij er eigenlijk vanuit bewonersperspectief heel veel concessies gedaan en hadden wij gehoopt dat de gemeente dit als grote kans zou hebben gezien.

Wij hebben het plan mogen presenteren en toelichten aan de gemeente. Helaas heeft de gemeente daarna zonder overleg met ondernemers, bewoners maar ook zonder overleg of raadpleging van de Dorpsraad, op 5 maart zelfstandig de vier varianten gepubliceerd die in onze ogen geen van allen voldoen.

Op deze manier wordt natuurlijk geen draagvlak gecreëerd of vergroot, wat nadrukkelijk wel onderdeel was van het amendement.

11. Maar gebouw 3 aan de Essenlaan (ter hoogte van het Horecaplein) is in jullie aangepaste plan ook nog steeds 3 hoog. Waarom is dat?

Het uitgangspunt van ons aangepaste plan was wel de realiteit dat de gemeenteraad het Masterplan heeft goedgekeurd. Een belangrijke reden om juist minder woningen tussen de pinautomaat en bakker te realiseren, is dat extra woningen ook weer extra parkeerplek vereisen en die parkeerplek is juist aan die kant van het centrum onvoldoende mogelijk. Dit geeft het risico dat nieuwe bewoners op dit stuk alsnog het woonerf parkeerterrein van het Berkenpad gaan gebruiken wat hier qua capaciteit niet op is voorzien.

Voor gebouw 3 (ter hoogte van het Horecaplein) is de loopafstand naar de nieuwe Vlindergarage realistischer.

5 Veel gestelde vragen: Over participatie

12. Wat is eigenlijk participatie?

Participatie betekent “actieve deelname” (Wikipedia).

13. Waarom is er in de gemeente Nieuwkoop de laatste tijd toch vaak gedoe over “participatie”?

De gemeente wekt met “participatie” de indruk dat inwoners mogen meedenken of deelnemen, maar is daarna eigenlijk toch ook bezig om grenzen te stellen hoe ver die participatie precies gaat.

Op zich is dat begrijpelijk; de gemeente moet ook zelf kunnen besturen en hoeft niet bij elke stap alle inwoners over alles mee te kunnen laten denken, maar soms gaat het ook minder eerlijk. Bijvoorbeeld in het amendement van het Masterplan staat letterlijk *“Een uitwerking van de plannen in overleg moet plaatsvinden met de omwonenden, ondernemers en overige betrokkenen.”*

Zie: <https://nieuwkoop.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/df7dc7e4-fa3e-4a92-85cf-b831b4d6db95?documentId=361338d0-b959-4319-ba7b-a86313c9ff28&agendaltemId=d31e295f-4bf6-4e2a-92af-8f6338206517>

Echter omdat het woord “overleg” uiteindelijk in het amendement alleen onder het kopje *“wij vinden dat”* staat en bij beslispunt 2 uiteindelijk alleen staat *“een integrale uitwerking met participatie”*, vindt het college dat het woord “overleg” strikt genomen geen onderdeel is van het besluit. Het college redeneert daarom dat “raadplegen” van bewoners ook voldoende is, ondanks dat het amendement iets anders suggereert.

Kortom de context en voorliggende argumentatie om tot dit amendement te komen heeft kennelijk geen waarde meer; het college wenst e.e.a. zo letterlijk mogelijk te interpreteren. De vraag is of dat helemaal eerlijk is....en de burger begrijpt dit natuurlijk niet. Dus de verwarring over hoe ver participatie gaat wordt hiermee door de gemeente zelf gecreëerd.

Wij vinden dit oneerlijk; “raadplegen” is iets anders dan “in overleg” een plan uitwerken!

6 Veel gestelde vragen: Over de nieuwe verbindingsweg

14. Gaat die nieuwe verbindingsweg tussen het Westkanaal en het Beukenpad geen sluijverkeer veroorzaken?

Wij denken van wel. De gemeente heeft aangegeven dat het afsluiten van de verbindingsweg met een slagboom juridisch niet mogelijk is, dus het wordt een open verbinding richting de wijk. Als verkeer uit Nieuwveen over het Westkanaal naar Ter Aar komt, kan deze nieuwe verbindingsweg dus eenvoudig gebruikt worden om af te snijden. Ofwel via deze route eerst te kijken of wellicht ergens dichtbij geparkeerd kan worden (dicht bij de verswinkels; bijvoorbeeld in het Berkenpad) en dan eventueel alsnog door te rijden naar de Vlindergarage. Dus deze nieuwe verbindingsweg creëert juist ook nog eens nieuw zoekverkeer.

7 Tot slot

Mist u een vraag? Laat het ons a.u.b. weten! Dan breiden we dit document daarmee mogelijk verder uit.

De inhoud van dit document is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Mocht de gemeente Nieuwkoop desondanks van mening zijn dat ergens fouten staan, of een verkeerde voorstelling van zaken wordt geschetst, dan horen wij dat graag per ommegaande. Dit document heeft sinds 10 maart 2024 op onze website online beschikbaar gestaan.