

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Wie vertegenwoordigen wij?.....	2
1.3	Relevante gemeentelijke documenten.....	2
1.4	Voorafgaande documenten aan de gemeenteraad.....	3
1.5	Overige definities.....	4
1.6	Kern van ons bezwaar.....	4
2	Aangenaam Dorpshart.....	5
2.1	Het achtje.....	5
2.2	Impact op Essenlaan.....	6
2.3	Laden en lossen vanuit Essenlaan.....	6
2.4	Groen.....	7
2.5	Evenementen.....	8
3	Parkeerplan.....	9
3.1	Veel te weinig parkeerplekken.....	9
3.2	Loopafstanden.....	9
3.3	Omvang en locatie van de appartementsgebouwen.....	10
3.4	Impact van vergunninghouderzones.....	11
3.5	Deelauto's.....	12
3.6	De "Dirk" garage.....	12
3.7	Niet toekomstbestendig.....	13
3.8	Niet zelfvoorzienend.....	13
3.9	De parkeerbalans is niet onafhankelijk opgesteld.....	14
4	Doelstellingen voor het Dorpshart.....	15
4.1	Doelstelling van het Masterplan.....	15
4.2	Doelstellingen van de startnotitie.....	15
4.3	Onze conclusie over de doelstellingen.....	15
5	Draagvlak.....	16
5.1	Draagvlak bij bewoners is geheel niet aangetoond.....	16
5.2	Draagvlak bij ondernemers is wankel en niet representatief.....	16
6	Integrale haalbaarheid.....	17
7	Stel dat u als gemeenteraad <i>toch</i> zou gaan instemmen.....	18
7.1	Waarborgen dat blauwe zone niet verder wordt uitgebreid.....	18
7.2	Signing/Routing bebording.....	19
7.3	Afsluiting Lindenplein/Beukenpad vanaf Westkanaalweg met slagboom.....	19
7.4	Harde garanties voor gratis parkeren.....	20
7.5	Harde garanties voor kosteloze parkeervergunningen.....	20
7.6	Duurtest nieuwe parkeersituatie voorafgaand aan de bouw van gebouw 1 en 2.....	20
7.7	Bestemmingsplan per fase.....	21
7.8	Garantie op verbreding ingang "Dirk" garage.....	21
7.9	Waarborgen voor Essenlaan.....	22
8	Conclusie.....	23

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het definitieve Masterplan voor het Dorpshart Ter Aar is afgerond en aangeboden aan de gemeenteraad. Het plan realiseert verbeteringen voor Ter Aar, heeft veel positieve elementen, echter alles overwegende zijn wij (bewoners@dorpshartteraar.nl) van mening dat het plan helaas toch echt onvoldoende is.

Wij willen voor onszelf als bestaande bewoners, maar ook voor winkeliers en toekomstige bewoners, een aangenaam Dorpshart. Waar wij onze auto normaal en dicht bij ons huis of de te bezoeken winkel kunnen parkeren. Waar bezoek van bewoners, net als nu, nabij huis kan parkeren en niet wordt verbannen naar een parkeergarage. Wij willen een plan wat juist structureel veel groen toevoegt, in plaats van bestaand groen in gevaar brengt.

Het plan is in onze ogen bij de start al te ambitieus en daardoor onvoldoende voor bestaande bewoners, maar ook onvoldoende voor de toekomstige nieuwe bewoners van de appartementen evenals de ondernemers van het Dorpshart. Wij zien ons helaas genoodzaakt om ons op alle mogelijke manieren tegen bepaalde elementen van dit plan te verzetten.

Met dit document richten wij ons tot de gemeenteraad Nieuwkoop. Wij hebben geprobeerd onze bezwaren en de tekortkomingen van het plan zo helder mogelijk voor u te onderbouwen.

1.2 Wie vertegenwoordigen wij?

Wij hebben ons in maart/april 2023 als bewoners van de Essenlaan, Berkenpad, Beukenpad, Meidoornpad en Plataanstraat verenigd en uw gemeenteraad op 18 april een eerste presentatie van onze zorgen gegeven.

Ter onderbouwing sturen wij de gemeenteraad binnenkort een separate tekenlijst van inwoners welke betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van deze brief. Elk van de ondertekenaars uit deze lijst wenst afzonderlijk erkend te worden, maar heeft bewoners@dorpshartteraar.nl gemachtigd deze brief mede namens hen aan u aan te bieden.

Daarnaast zien wij ons gesteund door meer dan 700 ondertekenaars van onze petitie; welke wij in juni aan uw gemeenteraad aanbieden.

Wij hebben dit document met grote zorg opgesteld. Mocht u desondanks vragen of opmerkingen hebben, dan treedt Dhr. M. Rijnsburger voor u op als centraal aanspreekpunt. Wij zijn via e-mail bereikbaar op bewoners@dorpshartteraar.nl.

1.3 Relevante gemeentelijke documenten

<i>De partnerselectie</i>	De procedure (ofwel <i>de aanbesteding</i>) welke tot Kavel Vastgoed heeft geleid. zie: https://www.tenderned.nl/aankondigingen/overzicht/272219/documenten
<i>De startnotitie</i>	Startnotitie herontwikkeling Vlinderlocatie Ter Aar d.d. 3 november 2020
<i>Het Masterplan</i>	Het definitieve Masterplan (d.d. 26 april 2023)

<i>De parkeerbalans</i>	Het parkeerplan (“Parkeren Masterplan Dorpshart Ter Aar”) van Goudappel d.d. 20 april 2023.
<i>Het parkeerbeleid</i>	Nota parkeernormen gemeente Nieuwkoop 2021
<i>Het raadsvoorstel</i>	Vaststelling Masterplan Dorpshart Ter Aar (collegebesluit: 257743)

1.4 Voorafgaande documenten aan de gemeenteraad

Om in ons betoog en in deze brief niet in herhaling te vallen, wijzen wij u voor de volledigheid graag op onze eerdere brieven en stukken welke reeds in bezit van de gemeenteraad zijn:

1. Op 18 april 2023 hebben wij een presentatie aan de gemeenteraad gegeven om onze bezwaren op het Masterplan kenbaar te maken.

Zie: <http://www.dorpshartteraar.nl/docs/Inspraak%20op%20masterplan%2020230418.pdf>

2. Op 22 april 2023 zijn wij een petitie gestart met als titel: “Wij willen een beter plan voor het centrum van Ter Aar”.

Zie: <https://dorpshartteraar.petities.nl>

3. Bij de petitie hoort een *flyer*; deze bevat op één pagina de hoofdlijnen van onze zorgen en aankondiging van onze petitie. Zie:

<http://www.dorpshartteraar.nl/docs/flyer.pdf>

4. Bij de petitie hoort een “*korte toelichting*”. In 10 sheets leggen wij hiermee aan geïnteresseerden onze zorgen en standpunten uit. Zie:

<http://www.dorpshartteraar.nl/docs/Korte%20toelichting%20bij%20petitie.pdf>

5. Op 25 april 2023 hebben wij een brief aan het college van B&W gestuurd met als onderwerp “Erkenning van onvoorziene uitwerkingen en situaties rondom verkeersplan IKC”. Het doel hiervan was om vanuit een recent gemeentelijk project te wijzen op fout gelopen zaken en hieruit hopelijk lessen te leren voor het Dorpshart.

Zie: <http://www.dorpshartteraar.nl/docs/Nieuwkoop%20-%20Dorpshart%20-%20Onvoorziene%20zaken.pdf>


6. Op 2 mei 2023 hebben wij een brief aan het college van B&W gestuurd met als onderwerp “Het Masterplan Dorpshart Ter Aar is nog niet voldoende”.

Zie: <http://www.dorpshartteraar.nl/docs/Nieuwkoop%20-%20Dorpshart%20-%20Onvoldoende%20draagvlak%20Masterplan.pdf>

Alle bovengenoemde documenten zijn de gemeenteraad destijds per e-mail toegestuurd en waren gebaseerd op het concept Masterplan zoals gepubliceerd in februari 2023. In het definitieve Masterplan zien wij geen wijzigingen waardoor wij onze eerdere standpunten moeten herzien. Hooguit zijn bepaalde kentallen (bijvoorbeeld aantal parkeerplekken) in de marge iets gewijzigd, maar bovengenoemde documenten zijn wat ons betreft onverminderd relevant en blijven onderdeel uitmaken van onze bezwaren.



1.5 Overige definities

<i>Het project</i>	De projectgroep van waaruit het Masterplan is gerealiseerd en waar Kavel Vastgoed en Goudappel ook deelnemen.
<i>Het locatiebezoek</i>	Op ons initiatief hebben wij op 9 mei 2023 samen met de Wethouder (portefeuille openbare ruimte en economie) op locatie de situatie bekeken en van gedachten gewisseld over het plan, de uitvoerbaarheid, risico's, de haalbaarheid, etc. Direct aansluitend heeft in het gemeentehuis Ter Aar een overleg plaatsgevonden met de Wethouder en Kavel Vastgoed.
<i>De drie appartementengebouwen</i>	De drie nieuw te realiseren appartementengebouwen aan de Essenlaan met een door ons aangebrachte nummering "gebouw 1" tot en met "gebouw 3". 
<i>Groene hart van het Dorpshart</i>	De vijverpartij, het bijbehorende groen en de plantsoenen rondom Esdoornpad, Berkenpad en Meidoornpad. (Groene slag)

1.6 Kern van ons bezwaar

Het parkeerplan van het Masterplan wordt door bewoners, de ondertekenaars van onze petitie en veel ondernemers als volstrekt onvoldoende beschouwd. Gebouw 1 en 2 uit bovenstaande afbeelding veroorzaken bovendien de grootste impact op bestaande bewoners van het Dorpshart. Deze nieuwe gebouwen nemen 64 bestaande parkeerplekken weg die aan deze kant van het Dorpshart juist hard nodig zijn om de halter qua parkeren in evenwicht te houden.

Als gebouw 1 en 2 niet gerealiseerd worden, hoeft bovendien het Lindenplein niet voorzien te worden van extra parkeerplekken. Ons bezwaar richt zich daarom primair op:

- de realisatie van gebouw 1 en 2.
- het parkeerplan als geheel.

Naar ons idee vormen deze twee punten de basis van al onze zorgen en alle in dit document beschreven impact.

2 Aangenaam Dorpshart

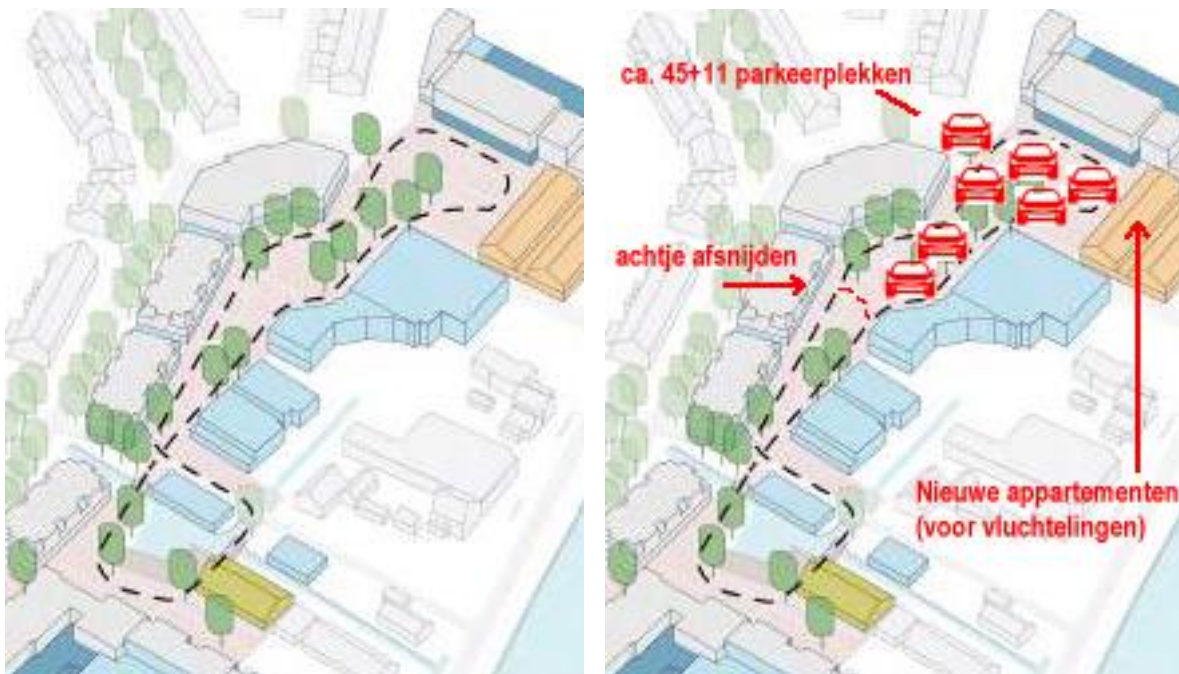
2.1 Het achtje

Het Masterplan baseert zich op een halter met twee trekkers. In het geval van Ter Aar zijn beide trekkers echter een supermarkt en dus in bepaalde mate gelijkwaardige winkels. Er zullen weinig bezoekers van het Dorpshart behoefte hebben om zowel de Dirk als de Aldi te bezoeken en vanuit die gedachte zich al winkelend door “de halter” te begeven.

Bovendien vinden wij het weergegeven “achtje” uit het Masterplan een iets te rooskleurige voorstelling van zaken. In werkelijkheid is de bovenkant van het achtje een parkeerterrein geworden, immers mede door toevoeging van de 11 parkeerplekken op het Lindenplein, is nauwelijks meer sprake van een aantrekkelijk plein. Het Lindenplein is een parkeerterrein geworden. Wij hebben dat in onderstaande afbeeldingen geïllustreerd (in rood).

De oude bibliotheek had wellicht een winkelbestemming gegeven kunnen worden; dat was ten opzichte van de drie nieuwe appartementengebouwen een duurzame en kostenbesparende keuze geweest. Op die wijze had wellicht nog enigszins sprake kunnen zijn van enige extra aantrekkingskracht aan dit deel van de halter.

Maar nu kan naar onze mening toch niet anders geconcludeerd worden dan dat het risico bestaat dat winkelbezoekers het achtje gaan afsnijden omdat men tegen de geparkeerde auto's op het Lindenplein aanloopt. En “daarachter is toch niets meer”. Wij zien niet in hoe mensen “aangenaam”, tussen de geparkeerde auto's door, op het Lindenplein zouden gaan verblijven.



2.2 Impact op Essenlaan

De bestaande bewoners aan de Essenlaan worden geconfronteerd met bebouwing, dicht op hun woningen. Naar onze mening veel te dicht.

In 2020 moesten de winkels zich gaan concentreren op de Vlinderlocatie, nu wordt met het Masterplan juist weer een beweging naar de totaal andere zijde van het centrum gemaakt door winkels toe te voegen aan de Essenlaan. Het had van meer visie getuigd als enkele jaren geleden de op dat moment te koop staande woonboerderij door de gemeente was aangekocht, of als in de huidige situatie een groot grondbezitter als van Eijk zou worden uitgekocht om daarmee echt voor de komende decennia een toekomstbestendige basis in het Dorpshart te realiseren.

De geforceerde inpassing van de drie appartementengebouwen aan de Essenlaan nemen vanzelfsprekend uitzicht en zonlicht weg bij de huidige woningen. De Wethouder geeft aan zich te realiseren dat dit “vervelend” is en wil e.e.a. zo goed mogelijk inpassen. Wij vinden dat het Masterplan hier niet in voldoende mate in voorziet.

Een verzwarend element daarbij is dat de begane grond de achterkant van nieuwe winkels betreft. Bewoners kijken opeens tegen een “blinde muur”. Eventueel groen zal toch ook langdurig blad-loos zijn in de winterperiode, etc. Niet alleen wordt bestaand uitzicht weggenomen, het nieuwe uitzicht is natuurlijk bepaald niet fraai, hoe goed het ook ingepast zou worden.

2.3 Laden en lossen vanuit Essenlaan

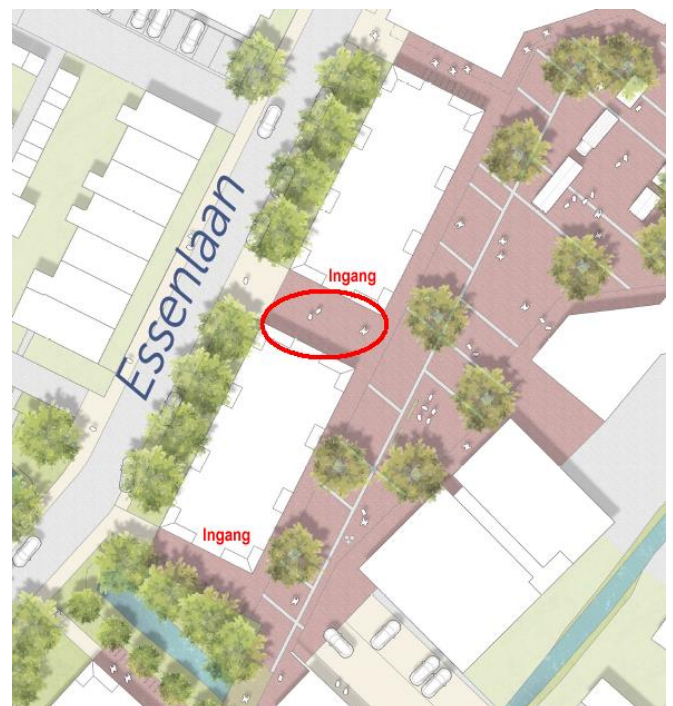
De Essenlaan wordt een woonstraat, ingericht als een laan. Echter, het laden en lossen van de kleinere winkels en horecavoorzieningen rond het Marktplaatsplein en Horecaplein vindt plaats via de Essenlaan!

In de huidige situatie verspreid de bevoorrading zich op natuurlijke wijze, omdat vrachtauto's op verschillende plekken op de Essenlaan kunnen inrijden. De bakker wordt vlak voor de deur bevoorrad en het Fruitpaleis net zo.

In de nieuwe situatie verloopt alles via één smal straatje, zie de rode cirkel in de afbeelding hiernaast, terwijl de hoeveelheid te bedienen winkels in totaliteit veel groter wordt. Aanvullend moet ook het nieuwe Horecaplein uitsluitend via deze route worden bevoorrad.

Dat betekent dat omwonenden en de nieuwe bewoners van de appartementen ook last gaan ervaren van rolcontainers en palletwagens om bijvoorbeeld goederen vanuit deze laden/los locatie over het bruggetje naar het Horecaplein te verplaatsen. Dit geeft geluidsoverlast op mogelijk vroege tijdstippen en vinden wij een zeer onwenselijke uitwerking op de omgeving.

Het straatje is tevens een mogelijkheid om korte periode te parkeren, maar gelijktijdig ook een calamiteiten route en bovendien is ook de



bewonersingang van het appartementengebouw aan dat straatje gesitueerd. Al met al wordt het daar naar ons idee druk en rommelig.

Het Masterplan suggereert dat kleine vrachtauto's ook eenvoudig over het plein kunnen rijden, echter dit gebied wordt juist ingericht voor winkelend publiek. Dat kan naar ons idee zeer onveilige situaties geven als haastige bezorgers onbelemmerd over het plein kunnen rijden.

In onze beleving is het laden en lossen via dit straatje samengevat onwerkbaar. Bovendien worden opleggers in het Masterplan uitgesloten, terwijl in de huidige situatie af en toe wel sprake is van het gebruik van opleggers. (Het Fruitpaleis krijgt dagelijks rond 04:00 uur voorraad geleverd door een 14 meter lange vrachtwagen/oplegger). Het gebrek aan een voorziening voor opleggers werkt beperkend voor de ondernemers.

Naar ons idee voorziet dit straatje en het laden/lossen daarom niet in een goede ruimtelijke ordening.



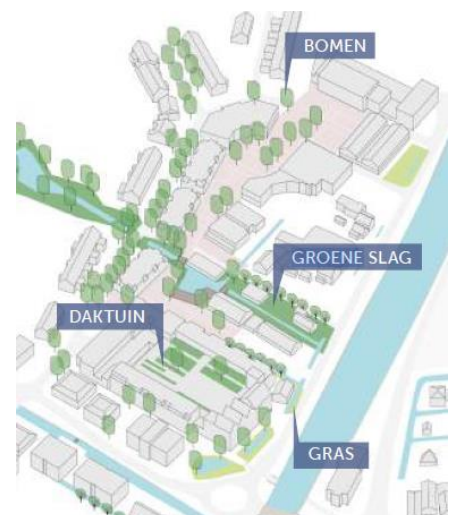
Enkele huidige situaties. Links: Het bedrijfsafval dient dus voortaan opgehaald te worden op een wijze dat deze vrachtauto achteruit het straatje insteekt, achteruit over het plein rijdt naar het terrein van het Fruitpaleis. Rechts: wij voorzien veel vaker stilstaande opleggers en vrachtauto's in de Essenlaan dan nu al het geval is; immers het laden/lossen gaat hier fors toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

2.4 Groen

Met een groot ontwikkelplan, een fors aantal extra woningen, bewoners die eigenlijk een tekort aan groen ervaren in de huidige situatie, zou het Masterplan veel extra groen moeten toevoegen.

Wij lezen heel veel intenties; er zou "meer aandacht voor groen en water" zijn; maar concreet zien wij naar verhouding echt te weinig terug. In de afbeelding hiernaast uit het Masterplan: de "Daktuin" is niet openbaar toegankelijk en voegt in die zin niets toe aan het Dorpshart zelf; het is een privé voorziening voor deze nieuwe bewoners.

"Bomen" vinden wij op deze plek in de tekening een bijzondere overdrijving van de werkelijkheid; op deze plek staan in de nieuwe situatie 45+11 auto's met een reëel risico dat het Lindenplein in de



nabije toekomst noodgedwongen nog verder uitgebreid zal moeten worden met extra parkeerplekken.

De “Groene slag” is een bestaande structuur waarvan de droomvisie stelde dat deze doorgetrokken zou moeten worden. Door de uiteindelijke positie van gebouw 2 worden zichtlijnen tussen het Dorpshart en de groene slag juist teniet gedaan; immers gebouw 2 is uiteindelijk deels *voor* de vijver geplaatst. Dit alles alleen maar om het aantal woningen te maximaliseren en de loopafstand van gebouw 2 binnen de 100 meter loopafstand norm te houden (zie paragraaf 3.2).

Wij lezen in paragraaf 3.1.6 van het Masterplan (“Aandacht voor groen en water”) ook dat het Masterplan een aangenaam verblijf wil realiseren door het voorkomen van “hittestress”. Nu is het zo dat gebouw 2 inderdaad een flinke schaduw zal werpen op het beoogde nieuwe terras van een nieuwe ondernemer in het oude Marskramer pand, maar samengevat vinden wij de plannen rondom groen per saldo veel te mager, weinig concreet, niet duurzaam en verre van ambitieus.

Het Masterplan geeft nog geen overzicht welke bestaande bomen gekapt moeten worden, maar in ieder geval een serie leilinden aan het Lindenplein zal moeten worden gekapt. Op langere termijn zien wij het Masterplan vooral als een bedreiging voor groen. Groen is immers het eerste wat in de praktijk moet gaan wijken als onze zorgen rondom parkeren toch werkelijkheid worden.

2.5 Evenementen

Naar aanleiding van onze eerdere opmerkingen dat het Lindenplein niet meer geschikt is voor evenementen, benadrukt het plan nu dat in de nieuwe situatie van het Dorpshart als geheel juist *meer* ruimte voor evenementen of kermis zou ontstaan.

Graag willen wij er op wijzen dat het horecaplein geheel niet toegankelijk wordt voor (vracht)autoverkeer. Dat maakt sommige evenementen qua opbouw daar onmogelijk. Het Lindenplein is logistiek ook minder makkelijk bereikbaar dan voorheen, omdat de toegang voor opbouw ook beperkt is tot de smalle doorgang tussen gebouw 1 en 2.

Het Lindenplein wordt effectief veel kleiner door de bouw van gebouw 1 en 2 in combinatie met de nieuwe 11 parkeerplekken op het plein zelf. Wellicht wordt geredeneerd dat bij een evenement parkeerplekken op en rondom het Lindenplein tijdelijk afgezet zouden kunnen worden om op die wijze meer oppervlakte voor het evenement te creëren. Vergelijkbaar gebeurt dat immers nu toch ook al in gevallen waar de parkeerplekken aan de Essenlaan betrokken worden bij het Lindenplein?

Het grote verschil is echter dat het parkeerplan de bezettingsgraad van 60% naar 83% verhoogd. Bij een evenement zien wij als bewoners van de Essenlaan in de huidige situatie al veel wild parkeren ontstaan door verminderde capaciteit. Maar doordat het Masterplan de uiterste grenzen van het parkeerbeleid opzoekt, is alle rek eruit. Het is vanzelfsprekend dan helemaal niet meer denkbaar dat er tijdens een evenement (wat op zichzelf al extra parkeerbehoefte veroorzaakt) nog de luxe bestaat om schaarse parkeerplekken in het Dorpshart tijdelijk af te zetten!



3 Parkeerplan

Onze eerdere brieven, de presentatie aan uw gemeenteraad op 18 april jl. en onze petitie gaan al uitgebreid in op het parkeren en onze bezwaren op het parkeerplan. Deze eerdere zorgen herhalen wij in dit document zoals aangegeven niet opnieuw, maar deze zorgen zijn door het definitieve Masterplan zeker niet weggenomen. Deze zijn eerder verder toegenomen omdat wij zien dat eerste regulerende maatregelen als een blauwe zone toch nu al in beeld zijn gekomen.

In onderstaande paragrafen brengen wij daarom graag nieuwe inzichten en zorgen onder uw aandacht rondom ons belangrijkste bezwaar van het Masterplan: het parkeerplan is in onze mening een dramatische dwaling en een grote bedreiging voor de leefbaarheid van ons mooie dorp.

3.1 Veel te weinig parkeerplekken

Het aantal parkeerplekken dat binnen het plan wordt toegevoegd, staat niet in verhouding tot de programmawijziging. Wij hebben dit in onze eerdere brieven reeds aangegeven.

Bij het locatiebezoek heeft de Wethouder ons bevestigd dat het Masterplan inderdaad alle (zogenaamde) overcapaciteit, die de afgelopen 10+ jaar dan in ons centrum bestaan *zou* hebben, wegneemt.

Alle parkeerbalansen en onderzoeken die zouden moeten aantonen dat de nieuwe situatie *wel* voldoende is, sluit naar ons idee totaal niet aan bij wat wij nu al in Ter Aar ervaren....het is "net aan". Het zijn juridische constructies om met dubbelgebruik, aanwezigheidspercentages, reducties, etc. toe te werken naar een theoretische verhaallijn dat het voldoende zou zijn.

Wij willen niet in herhaling vervallen, maar laten we volstaan met een laatste voorbeeld. Toen het ALDI gebouw in 2013/2014 werd gebouwd zijn met dat plan in totaal destijds vier winkelruimtes toegevoegd (op dit moment: Aldi, kapsalon, fitness en kledingwinkel), 18 startersappartementen en 5 maisonnettes. Qua parkeren is op dat moment gerealiseerd:

- Ca. 28 nieuwe parkeerplaatsen bereikbaar vanaf de Westkanaalweg.
- Ca. 33 nieuwe (privé) parkeerplaatsen op het parkeerdak van dit gebouw.
- Een herindeling van parkeerplaatsen *bij* het Lindenplein (oude bibliotheek) waardoor het aantal plekken hier van ca. 20 naar 45 is uitgebreid.

Dat zijn in totaal **86** extra toegevoegde parkeerplekken voor een plan wat qua hoeveelheid toe te voegen woningen/winkels zomaar drie à vier keer kleiner was dan de uitbreidingen van het Masterplan!

Ons inziens is dit verschil gewoon niet te verklaren. Het aantal parkeerplekken dat over blijft is in onze ogen totaal onverantwoord, onrealistisch, niet toekomstbestendig en daarmee zeer schadelijk voor zowel winkeliers als bewoners.

3.2 Loopafstanden

Volgens het parkeerbeleid is voor de functie "wonen" bepaald dat 100 meter de acceptabele loopafstand is. Het Masterplan schetst op blz. 57 de loopafstanden vanuit de drie nieuwe appartementsgebouwen naar de nieuwe Vlindergarage. Wij hebben deze afbeelding uit het Masterplan op de volgende pagina (in rood) verrijkt met enkele alternatieve looproutes.

Wij voorzien onder andere de volgende impact op bestaande parkeerplekken in omliggende straten en woonerven:

Voor gebouw 1 en 2 (samen 20 appartementen; parkeernorm minimaal 28 plekken) geldt dat de bestaande parkeerplekken bij het Berkenpad veel dichterbij zijn.

Wat is de motivatie voor deze nieuwe bewoners om niet in ons bestaande woonerf te gaan parkeren?

Ook het Esdoornpad en de Plataanstraat hebben bestaande parkeerfaciliteiten, hard nodig voor bestaande bewoners, die voor de nieuwe appartementen veel dichterbij zijn dan de nieuwe Vlindergarage.

Wij vinden dat het niet reëel is om te stellen dat de Vlindergarage voor gebouw 2 een juiste voorziening is, als deze zich op 85 meter loopafstand bevindt terwijl in omliggende straten ook openbare plekken bestaan met (veel) kortere loopafstand.

Daar komt bij dat het Masterplan de loopafstand kennelijk heeft gemeten tot de ingang van de nieuwe parkeergarage, maar dit is uiteraard een groot gebouw waarbinnen dan (na gebruik van trap of lift) nog verder naar de geparkeerde auto dient te worden gelopen. Die extra loopafstand is in het plan niet meegenomen.

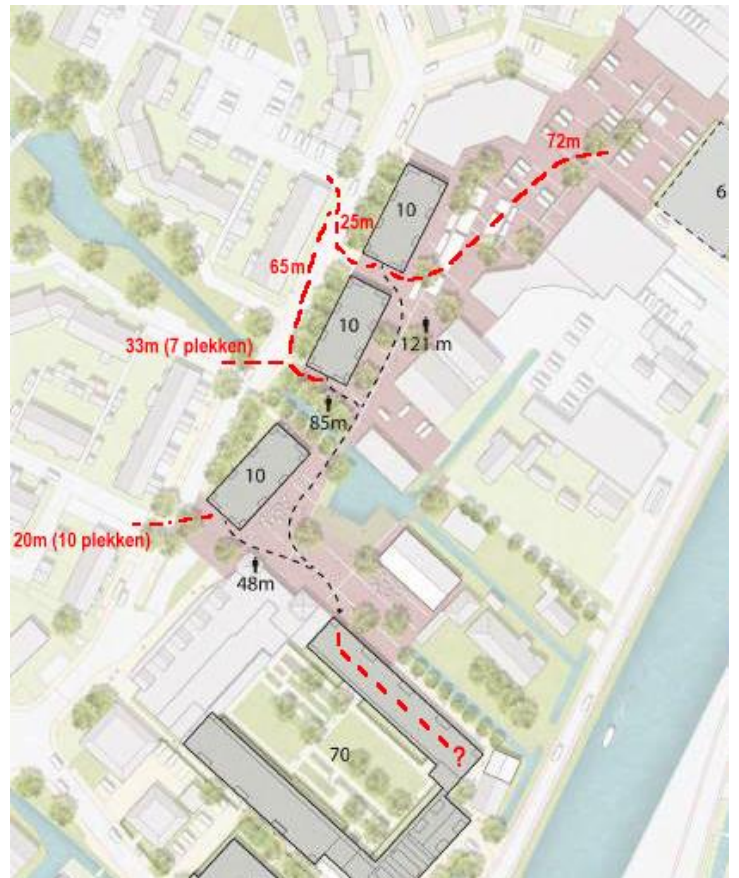
Wij concluderen dat de beleidsmaker van het parkeerbeleid expliciet heeft vermeld dat loopafstanden “niet hemelsbreed” dienen te worden gemeten (zie het parkeerbeleid paragraaf 5.2). Daarmee had de beleidsmaker naar onze mening de intentie om de loopafstand zoveel mogelijk met een reële beleving te laten overeenkomen. In het geval van de Vlindergarage zal de werkelijke loopafstand door autobezitters gevoelsmatig dus groter worden ervaren dan de in het plan weergegeven loopafstanden.

Los van dat er naar onze mening te weinig plekken “in aantallen” zijn, voldoet het parkeerplan in ieder geval op het punt van loopafstanden niet aan de normen die in het parkeerbeleid zijn gesteld.

3.3 Omvang en locatie van de drie appartementsgebouwen

In de droomvisie van het Masterplan waren de appartementsgebouwen veel kleiner ingetekend; als vierkante gebouwen. In het concept Masterplan waren de appartementsgebouwen opeens veel groter, waarbij gebouw 2 bovendien het zicht van en naar de vijverpartij belemmert. Wij hebben eerder aangegeven dat hiermee beoogde zichtlijnen en een brede doorkijk niet gerealiseerd wordt.

Als reden voor verbreding van de gebouwen heeft Kavel Vastgoed aangegeven dat dit volgt uit de wens van bewoners om de appartementen op meer afstand te plaatsen van bestaande woningen. “Doordat de gebouwen naar achteren moesten, moesten ze alleen ook breder worden, aldus Kavel”.



Ook omwille van de bestaande bewoners van de Essenlaan zouden ook de ingangen van de nieuwe appartementengebouwen “aan de zijkant” zijn ingetekend om overlast voor hen te voorkomen.

Wij concluderen dat het verbreden van de gebouwen, in combinatie met de ingang aan de zijkant, toevallig ook welgevallig uitkomt voor de loopafstand-berekening van gebouw 2. Deze is nu bepaald op 85 meter. Zonder verbreding had gebouw 2 immers *niet* aan de 100 meter norm voldaan.

Op die manier geredeneerd stellen wij vast dat groen en de beoogde zichtlijnen naar de groene slag moeten wijken als gevolg van tekortkomingen van het parkeerplan. Koste wat kost wordt gepoogd de appartementengebouwen geforceerd in te passen.

3.4 Impact van vergunninghouderzones

Naar onze mening is er in de nieuwe situatie veel te weinig parkeerplek; te weinig in totaliteit maar vooral ook op de verkeerde locatie. Het is voor nieuwe bewoners van gebouw 1 en 2 veel logischer om bestaande parkeerplekken in onze straten en woonerven te gaan gebruiken, die zijn voor hen immers dichterbij.

Daarnaast zien wij als bewoners het grote risico dat bezoekers van het Dorpshart niet gaan parkeren “waar volgens de bewegwijzering plek is”, maar “waar men wil staan”...zo dicht mogelijk bij de te bezoeken winkel. Als men in de buurt van de Aldi wil staan, de bebording aangeeft dat er daar *geen* plek is, dan kan men alsnog via de Westkanaalweg toch naar binnen rijden en via de Essenlaan op zoek gaan naar een alternatief. Bijvoorbeeld de parkeerplekken van het Berkenpad woonerf, maar net zo goed allerlei andere bestaande parkeerplekken die bedoeld zijn voor bestaande bewoners (zie de afbeelding in paragraaf 3.2).

Dat betekent dat wij als bestaande bewoners binnen de kortste keren geconfronteerd worden met een vergunninghouderszone. De Wethouder noemt tijdens het locatiebezoek vervolgens dat de gemeente uitsluitend een vergunninghouderszone zal introduceren “als bewoners daar om vragen”. Wij zien dat anders; het is volstrekt evident dat wij als bewoners hiertoe gedwongen gaan worden. Er is vanzelfsprekend een rechtstreeks verband tussen het Masterplan en de situatie die dan noodgedwongen gaat ontstaan.

Op bepaalde plekken (bijvoorbeeld Beukenpad) zal in de huidige situatie al sprake zijn van enig dubbelgebruik. Door daar nog meer plaatsen voor bewoners te reserveren, of vergunning plichtig te maken, resulteren deze vergunningshouderzones effectief ook weer in minder (nabije) plek voor winkelbezoekers. Dit is weer nadelig voor ondernemers aan de Aldi kant van het Dorpshart.

Maar uiteraard leiden bestaande bewoners de grootste schade onder een vergunninghouderszone. Merk op dat in de parkeernormen ook een aandeel voor bezoekers van woningen is opgenomen, daar hebben wij als bestaande bewoners recht op. Dat betekent dat ook voor bezoekers van de nieuwe woningen van het Masterplan, maar uiteraard vooral ook voor bezoekers van alle bestaande bewoners, een parkeerplek binnen 100 meter dient te bestaan.

Op het moment dat bestaande woonerven geconfronteerd worden met een vergunninghouderzone, betekent dit daarom ook dat bestaande voorzieningen voor onze bezoekers worden weggenomen. Bovendien lopen bewoners wellicht ook nog het risico vroeg of laat voor een parkeervergunning te moeten gaan betalen.



Wij vinden dit vooruitzicht op vergunninghouderszones echt onacceptabel. Het Masterplan moet niet alleen voorzien in voldoende parkeerplek voor het plan zelf, maar ook in voldoende parkeerplek op de juiste plek. Deze impact op onze bestaande parkeerplaatsen toont aan dat het Masterplan niet zelfvoorzienend is en de omgeving veel te veel aantast.

3.5 Deelauto's

De Wethouder benadrukte tijdens het locatiebezoek dat het concept van deelauto's niet in de parkeerbalans is meegenomen, hoewel het parkeerbeleid daar wel mogelijkheden voor biedt.

Graag merken wij op dat het parkeerbeleid gebaseerd is op standaard (CROW) documentatie. Een norm verlagend concept als "deelauto's" is op die wijze waarschijnlijk overgenomen, echter de mogelijkheden van deelauto's in landelijke gebieden zijn uiteraard nog heel beperkt, simpelweg omdat het een concept is wat zich veel beter leent voor stedelijke gebieden.

Het Masterplan beschrijft expliciet *"daarnaast wordt het gebruik van deelauto's bij nieuwbouw onderzocht om hiermee de parkeernorm te kunnen verlagen."*

Wij zien hierin opnieuw pogingen om werkelijk elk argument aan te dragen om koste wat kost het Masterplan te kunnen inpassen. Er staat immers niet "om ruim parkeren mogelijk te maken" er staat "om de **parkeernorm** te kunnen verlagen", kortom het is vanuit een "indecend" perspectief geformuleerd.

Graag wijzen wij op diverse onderzoeken die signaleren dat de omarming van deelauto's in de maatschappij nog achterblijft; bijvoorbeeld onderstaand artikel uit het AD van 1 november 2021:

"Deelauto's worden nauwelijks gebruikt: verwachte populariteit is uitgebleven. Deelauto's zouden leiden tot minder autobezit, maar niets is minder waar."

<https://www.ad.nl/auto/deelauto-s-woorden-nauwelijks-gebruikt-verwachte-populariteit-is-uitgebleven~a11b929a/>

3.6 De "Dirk" garage

De inrit van de Dirk garage wordt door bezoekers als bijzonder smal ervaren. Al met een iets grotere auto is deze garage eigenlijk niet goed in te rijden. Daardoor vinden wij dat deze parkeerplekken verminderd bruikbaar zijn.

De parkeerbalans stelt: *"Daarnaast zal de weginrichting vanuit de Aardamseweg de Essenlaan in **moeten** worden aangepast, zodat de parkeergarage van de Dirk beter gevonden en **eenvoudiger ingerezen wordt.**"*

Het Masterplan beschrijft echter: *"Gekeken wordt of de inrit tot de parkeergarage verduidelijkt kan worden en de toegankelijkheid verbeterd."*

Naar ons idee is dit een nogal versoepelde, vrijblijvende interpretatie van het Goudappel advies. Het suggereert dat "er naar wordt gekeken", maar dat de conclusie ook zou kunnen zijn dat een betere toegankelijkheid met bredere ingang (financieel) niet haalbaar is.

De parkeerbalans rekent de Dirk plekken volledig mee in de capaciteit zonder rekening te houden met enige (inrij) belemmering of negatieve beleving bij deze garage, dat **moet** volgens de parkeerbalans immers worden weggenomen. Wij zien dit in het Masterplan onvoldoende terug.

3.7 Niet toekomstbestendig

Op welke wijze toont het Masterplan of de parkeerbalans aan dat het parkeerplan leidt tot een toekomstbestendige situatie voor het Dorpshart?

Het Masterplan noemt meerdere keren dat het plan “toekomstbestendig” moet zijn, maar elke onderbouwing hiervoor ontbreekt volledig!

De parkeerbalans vergelijkt enkel de huidige situatie met de “toekomstige situatie”, maar daarmee wordt slechts de realisatie van het Masterplan bedoeld. Een toekomstbestendig parkeerplan houdt naar ons idee ook rekening met reële ontwikkelingen in de komende 10 of 20 jaar, maar daar wordt op geen enkele wijze naar gekeken. Dit terwijl het Dorpshart met het Masterplan volledig volgebouwd wordt en uitwijk- of groeimogelijkheden niet meer bestaan.

Wij hebben de Wethouder en Kavel Vastgoed voorgelegd dat de gemeente concrete plannen heeft voor een nieuwe woonwijk van 300-400 woningen. Deze nieuwe inwoners moeten toch ook dagelijkse boodschappen in ons Dorpshart doen? Dat leidt dan toch ook toch structureel extra winkelbezoek? Dit wordt naar ons oordeel veel te eenvoudig weggewuifd.

Dat betekent dat de theoretische, geprognostiseerde bezettingsgraad van 83% slechts een weergave is van de huidige situatie + realisatie van het Masterplan. Er wordt in die 83% geheel geen rekening gehouden met een toekomstige groei van Ter Aar en ook niet met een toename van bezoek aan bestaande winkels, terwijl deze toename uiteraard juist wel beoogd wordt met de doorontwikkeling van het centrum.

De parkeerbalans van het Masterplan zoekt de uiterste grenzen op en is daarom op langere termijn een bedreiging voor de toekomst van het Dorpshart.

3.8 Niet zelfvoorzienend

Het parkeerplan van het Masterplan leunt veel te veel op bestaande parkeervoorzieningen van omliggende straten en woonerven, die daardoor extra belast worden en bovendien op korte termijn een vergunninghouderzone in geduwd worden. Het parkeren wordt daarmee naar onze mening niet binnen het plan en onderzoeksgebied goed ingevuld.

Niet alleen worden bij aanvang de uitersten van het parkeerbeleid opgezocht, maar alle uitwijk (eventuele extra parkeerplaatsen) wordt *buiten* het plangebied gezocht. Rondom het parkeren op het woonerf van het Berkenpad benadrukt het project ons vooral dat ideeën geen onderdeel van het Masterplan zelf zijn en “puur ter verkenning” zijn weergegeven, zelfs voortkomend uit de participatie van bewoners.

Echter bij het locatiebezoek geeft de Wethouder aan: *“dat een gemeente, los van een Masterplan, altijd bestaande gebieden kan herinrichten en dat bij een herinrichting altijd het doel is om te kijken of meer parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden”*.

Het is niet relevant of het strikt genomen wel of niet onderdeel is van het Masterplan zelf; dit idee is wat ons betreft helaas concreet in beeld gekomen bij de gemeente en ligt ons waarschijnlijk kennelijk in het vooruitzicht. Hiertegen zullen wij ons uiteraard blijven verzetten.



3.9 De parkeerbalans is niet onafhankelijk opgesteld

Het parkeeronderzoek is opgesteld door Goudappel, echter niet in opdracht van de gemeente maar in opdracht van Kavel Vastgoed. Uiteraard heeft Kavel Vastgoed een belang om dit project naar de realisatiefase te kunnen brengen en dit maakt deze werkverhoudingen in de projectgroep wat ons betreft niet ideaal.

Een parkeeronderzoek wordt immers niet als exacte wetenschap gezien:

“Het doet wellicht vermoeden dat de vaststelling van de parkeerbehoefte – hoeveel parkeerplaatsen moeten er worden gerealiseerd? – een kwestie van aandachtig lezen en vervolgens optellen en aftrekken is. Niets is echter minder waar. Veel gemeenten, projectontwikkelaars en vergunninghouders, maar ook partijen die bezwaar hebben tegen een bouwplan, hebben er baat bij om de parkeerberekening in hun voordeel uit te laten vallen. Zo zal een projectontwikkelaar of aannemer er veelal baat bij hebben als hij zo min mogelijk nieuwe parkeerplaatsen hoeft te realiseren.”

Bron: <https://ijzeradvocaten.nl/parkeerproblematiek-hoe-om-te-gaan-met-parkeernormen-in-het-bestemmingsplan-en-bij-de-omgevingsvergunning/>

De gemeente heeft eerder naar ons aangegeven zelf op het punt van een parkeerbalans niet over specifieke expertise te beschikken om het Goudappel rapport goed te kunnen duiden. Dat maakt dat de gemeente bij dit parkeerplan volledig vertrouwt op marktpartijen die met belangen in het project werkzaam zijn.

Wij hebben de gemeente daarom (via een Woo verzoek) gevraagd om toe te lichten hoe de verhoudingen en afspraken met Goudappel liggen. De gemeente heeft hierop de volgende formele reactie gegeven (per brief d.d. 22 mei 2023):

1. *“Kavel Vastgoed beschikt over een ontwikkelteam, waar Goudappel onderdeel van uit maakt. Daarnaast beschikt de gemeente over een eigen ambtelijk team. Het ontwikkelteam werkt, tezamen met vertegenwoordigers van het ambtelijke team in verschillende werkgroepen. Er zijn echter geen verslagen gemaakt van hetgeen is besproken in deze werkgroepen.”*
2. *“Kavel Vastgoed is opdrachtgever van het ontwikkelteam, waar Goudappel zoals gezegd deel van uit maakt. Dit betekent dat Goudappel factureert aan Kavel Vastgoed. De gemeente staat hier buiten. Wij beschikken dan ook niet over de opdrachtformulering, of opdrachtverstrekking, offertes of andere documenten, waaruit blijkt welke aanwijzingen of welke opdracht aan Goudappel is gegeven.”*

Onze conclusie is op dit punt dat de gemeente volledig vertrouwt op marktpartijen, die documentatie opstellen waar algemeen geaccepteerd “ruimte bestaat” om een wenselijke kant op te sturen. Bovendien heeft de gemeente geen invloed, maar ook geen inzicht, in de exacte opdracht of aanwijzingen die Goudappel zijn gegeven rondom haar werkzaamheden. En de activiteiten van de werkgroepen vinden kennelijk zonder enige verslaglegging plaats?! Dan is geen sprake van een controleerbaar proces. Niet voor ons als burgers, maar ook niet voor u als gemeenteraad.

Ook het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwkoop benadrukt in bepaalde gevallen het belang van onafhankelijkheid: *“Uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn: De parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een **onafhankelijk** parkeeradviseur”.*

Het parkeeronderzoek is van cruciaal belang voor het Masterplan. Gezien de uitkomst van het parkeeronderzoek, waarin de uitersten worden opgezocht, vinden wij dat de gemeente zelfstandig

opdracht zou moeten geven voor een onafhankelijke second opinion alvorens een besluit over dit Masterplan genomen zou kunnen worden.

4 Doelstellingen voor het Dorpshart

4.1 Doelstelling van het Masterplan

In paragraaf 1.2 van het Masterplan staat de centrale doelstelling: *“Het creëren van een Dorpshart waarmee het centrumgebied duurzaam wordt versterkt en de aantrekkingskracht groeit”*. In de ambities wordt gerefereerd aan:

- Meer bewoning in en rond het Dorpshart met een bij Ter Aar passende schaal.
- Bezoek van de detailhandel is primair bedoeld voor de inwoners van Ter Aar.

4.2 Doelstellingen van de startnotitie

De doelstellingen waren onder andere:

- “het creëren van een nieuwe entree van het centrumgebied en versterken van de centrumfunctie en uitstraling van het dorp Ter Aar.”
- Er werd uitgegaan van (ca.) **44** appartementen

4.3 Onze conclusie over de doelstellingen

De Wethouder benadrukt telkens de participatiemogelijkheden gedurende het project, maar zegt op hetzelfde moment dat het totaal aantal van **115** appartementen wel een harde eis is. Kortom als er ergens in het plan een appartement tijdens de ontwerpfase verdwijnt, dan moet dat ergens anders in het plan “gecompenseerd” worden. Bezwaren vanuit de woonboerderij hebben op die wijze geleid tot het verplaatsen van een hele rij appartementen, maar het project geeft aan dat dit “is gecompenseerd”.

De Wethouder lijkt hiermee een (in onze beleving) nieuwe eigen doelstelling van 115 appartementen te hebben opgeworpen, die in ieder geval niet volgt uit de doelstellingen van de het Masterplan zelf of uit de startnotitie. Wie uit Ter Aar heeft echt om 115 appartementen in het Dorpshart gevraagd? Wie wil dit plan?

Als wij als bestaande bewoners aankaarten slechts een probleem te ervaren met 20 van de 115 appartementen (gebouw 1 en 2) uit het plan, dan kan de gemeente nog steeds **95** appartementen *wel* realiseren. Bovendien is 95 (waarvan 80 op de Vlinderlocatie) ook bijna twee keer meer dan de in 2020 beoogde **44** appartementen. Tezamen met het behoudt van de 64 parkeerplekken op die locatie, ontstaat daarmee naar ons idee in totaliteit een beter “passende schaal” en balans.

In een artikel van het Algemeen Dagblad (van 15 mei jl.) geeft de Wethouder twee redenen; *“enorme woningbehoefte die de gemeente Nieuwkoop kent”* en *“verder is woningbouw benodigd als kostendrager”*.

Echter, woningbehoefte hoeft naar ons idee natuurlijk niet per se in het Dorpshart gerealiseerd te worden. Er zijn ook buitengebieden en plannen voor een nieuwe wijk van 300-400 woningen. Daar kan toch juist in alle ruimte een mooi plan gerealiseerd worden? Dan kunnen wij het in Dorpshart

een ruimere opzet handhaven, waarbij het Dorpshart juist toekomstbestendig is en ruimte biedt ook aan die nieuwe bewoners van die 300-400 woningen die ook allemaal dagelijkse boodschappen in het Dorpshart komen doen.

Het koste wat kost realiseren van gebouw 1 en 2 maakt wellicht dat er kostendragers zijn, maar de bestaande bewoners leiden hier schade onder terwijl de gemeente zelf niet in het Dorpshart investeert! Zoals de partnerselectie beschrijft: *“De gemeente zal verder niet (risicodragend) in de ontwikkeling participeren.”*

5 Draagvlak

5.1 Draagvlak bij bewoners is geheel niet aangetoond

De partnerselectie beschrijft de eis van *“concrete en haalbare plannen die door belanghebbenden en de inwoners gedragen worden”*. Onze vraag aan de gemeenteraad is hoe u dit draagvlak onder inwoners bevestigd ziet?

De gemeente heeft zichzelf deze eis in de partnerselectie opgelegd en wij zouden deze vraag graag beantwoord zien. Wat maakt dat het draagvlak er is? En is de onderbouwing hiervoor echt voldoende (representatief)?

Voor wat betreft de mening van de Dorpsraad, verwijzen wij graag naar onze brief aan het college van 2 mei jl. Niet alleen heeft de Dorpsraad geen enkel contact gezocht met getroffen bewoners, maar er heeft zelfs geen enkele ledenbevraging plaatsgevonden. Het bestuur van de Dorpsraad heeft zelfstandig geopereerd. Er heeft ten aanzien van het Masterplan bij de Dorpsraad tot dusver geen adequaat onderzoek plaatsgevonden wat maakt dat de stem van inwoners representatief vertegenwoordigd is. Om die reden kunt u als gemeente naar onze mening hier absoluut geen conclusies uit afleiden ten aanzien van enig draagvlak onder inwoners.

Bij gebrek aan onderbouwing van enig draagvlak vanuit het college of vanuit de Dorpsraad, tonen wij omgekeerd met onze petitie juist het tegendeel aan! Ruim 700 ondertekenaars die expliciet uitspreken *tegen* het parkeerplan te zijn en tegen appartementengebouwen 1 en 2.

Hoe zou u als gemeente het plan dan als voldoende kunnen aanmerken? Het plan voldoet op het punt van draagvlak niet aan de door de gemeente gestelde eigen eisen.

5.2 Draagvlak bij ondernemers is wankel en niet representatief

Wij hebben afgelopen weken met talloze bewoners gesproken, vele flyers in brievenbussen bezorgd, veel contact gehad met ondernemers en politieke partijen, etc.

Bij de ondernemers valt ons op dat er nog steeds ondernemers zijn die zich niet verdiept hebben in het plan of er überhaupt niet bekend mee zijn. Wij hebben bijvoorbeeld onlangs geconcludeerd dat zowel de filiaalmanager als de rayonmanager van de Aldi geheel niet op de hoogte waren van de plannen. Wij hebben hun uitgelegd dat alle parkeerterreinen aan de Essenlaan gaan verdwijnen; dit was hen nog niet bekend.

Daar waar vaak gesproken wordt over “de” ondernemers, moet dit naar ons idee genuanceerd worden. Bij BIZ vergaderingen zijn vaak weinig ondernemers aanwezig. De grote lijn lijkt dat de

ondernemers “eisen” stellen en vanuit daar menen een positie naar de gemeente te hebben. Iets wat de bewoners in ieder geval niet hebben. Vandaar dat wij participatie anders hebben ervaren dan de ondernemers.

Vanuit die “positie” was de blauwe zone op de 11 parkeerplekken van het Lindenplein kennelijk dusdanig essentieel dat het college hierover recent nog een aanvullend besluit heeft genomen. Anders was het draagvlak vanuit ondernemers er waarschijnlijk nog minder of niet geweest.



Onze flyer hangt inmiddels ook bij ca. 10 winkels van het Dorpshart. Expliciet met de bedoeling vanuit de winkeliers om zich publiekelijk uit te spreken *tegen* het Masterplan. Sommige winkeliers staat de wanhoop nabij en zien het Masterplan als een ernstige bedreiging voor hun onderneming.

6 Integrale haalbaarheid

In onze brief van 2 mei jl. hebben wij al duidelijk aangegeven dat de integrale haalbaarheid van het Masterplan geheel nog niet is aangetoond, ondanks dat “integrale haalbaarheid” als eis in de partnerselectie is geformuleerd.

Aanvullend op onze brief willen wij u er graag op wijzen dat het draagvlak in de tussentijd alleen maar verder gedaald is en daardoor dus ook de haalbaarheid.

Daarnaast bevestigt het raadsvoorstel zelf al dat het plan niet integraal haalbaar is: *“Onderdelen van het plan, met name de onderdelen waar geen verdien capaciteit tegenover staat (b.v. verwijdering van bebouwing om zichtlijnen te creëren), moeten gefinancierd worden uit de totale ontwikkeling. Naar verwachting zal dat niet lukken.”*

Daarnaast hebben wij u al aangegeven dat het doorzetten van het Masterplan vanuit bewoners tot juridische procedures zal leiden, die ook risico’s voor de haalbaarheid van het plan introduceren.

Er is dus geen sprake van dat de haalbaarheid nog niet bekend zou zijn; er zijn juist signalen dat elementen *niet* haalbaar zijn. Het lijkt dat de gemeente dit vooruit wil schuiven, want opeens wordt nu gesuggereerd dat de haalbaarheid in “een volgende fase” bekeken zou worden. Echter zoals in onze eerdere brief geformuleerd: de partnerselectie beschrijft expliciet anders!

Het voorliggende raadsvoorstel beschrijft dat de partnerovereenkomst nu afloopt, omdat het Masterplan af zou zijn, maar zonder inzicht in de haalbaarheid voldoet het plan niet aan uw eigen eisen. Merk op: de fase van het Masterplan werd juist de “haalbaarheidsfase” genoemd.

Bewoners lopen grote risico's als gedurende de realisatie op allerlei elementen bekibbeld moet gaan worden omdat budgetten dat niet meer toelaten en de projectontwikkelaar wel marge dient te maken. Het opstarten van een vervolgfase is naar onze mening vanuit deze uitgangssituatie daarom volledig onverantwoord. Het raadsvoorstel bevestigt: het plan is niet integraal haalbaar en ondanks alle goede bedoelingen helaas ook financieel economisch te ambitieus.

7 Stel dat u als gemeenteraad *toch* zou gaan instemmen...

Het moge duidelijk zijn dat wij met onze onderbouwing proberen u te laten inzien dat het Masterplan te ambitieus is, niet duurzaam en niet toekomstbestendig. Het kan daarom naar onze mening niet verantwoord ingepast worden in de bestaande situatie.

Mocht de politiek in combinatie met wijzigingsvoorstellen onverhoopt toch anders besluiten, dan willen wij u dringend vragen onderstaande aandachtspunten en overwegingen mee te nemen en waar nodig in besluiten of toekomstige vergunningen te borgen dat deze als harde voorwaarden worden meegenomen.

7.1 Waarborgen dat blauwe zone niet verder wordt uitgebreid

Het college heeft last-minute een blauwe zone op de 11 nieuwe plekken op het Lindenplein aan de ondernemers toegezegd; in onze mening uitsluitend om te voorkomen dat het Masterplan al voortijdig zou stranden. De blauwe zone is de afgelopen weken en maanden continu een punt van discussie geweest. Dat dit last-minute nog door het college is toegevoegd, zegt voor ons voldoende....het parkeren blijft een cruciaal onoplosbaar punt.

Wij proeven aan alles dat 11 blauwe zone plekken voor ondernemers nog steeds niet voldoende zal zijn. Zij zullen op termijn vrij snel een nog grotere blauwe zone wensen. Wij begrijpen uiteraard dat ondernemers natuurlijk liefst een zo groot mogelijke blauwe zone introduceren voor hun winkelbezoek, immers veel ondernemers zien dezelfde bezwaren als wij, het past simpelweg niet.

Ondernemers aan de Aldi kant gaan er qua parkeren aan hun zijde immers met het Masterplan op achteruit, want:

- de 64 nabije parkeerplekken aan de Essenlaan (tussen bakker en geldautomaat) gaan verloren.
- De bestaande 45 parkeerplekken bij de Aldi zijn natuurlijk ook extra nodig voor bestaande bewoners die voorheen op die 64 plekken stonden.
- De 45 plekken zijn ook extra nodig voor het dichtstbijzijnde nieuwe appartementenblok (gebouw 1). In het Masterplan staat expliciet dat die "rondom het Beukenpad" kunnen parkeren, bij de Aldi dus (op basis van de norm minimaal: 14 plekken)
- De 45 plekken zullen redelijkerwijs ook benut worden door het middelste nieuwe appartementenblok (gebouw 2), aangezien dit dichterbij is dan de Vlindergarage. (vereist nogmaals 14 plekken).
- De 45 plekken zijn ook extra nodig voor de 6 nieuwe appartementen van de oude bibliotheek (op basis van parkeernorm minimaal: 8 plekken)

- De extra appartementen boven de Woonwinkel krijgen 1 parkeerplek op eigen terrein, maar bij meer auto's maken zij ook gebruik van de 45 parkeerplekken.

Etc.

Kortom de winkels aan het Lindenplein gaan er qua hoeveelheid nabije parkeerplekken op achteruit.

Echter, het is natuurlijk ondenkbaar dat de 45 plekken bij de Aldi tijdens winkeltijden *niet* beschikbaar zouden zijn voor bewoners. Immers het Masterplan gaat er op bovenstaande punten ook expliciet van uit dat bewoners hier juist gaan parkeren.

Wij roepen de gemeente dringend op zeker te stellen dat de blauwe zone niet verder vergroot zal worden. De impact van een blauwe zone is niet door Goudappel onderzocht en het Masterplan ligt nu ter goedkeuring voor aan de gemeenteraad op basis van een parkeerplan dat expliciet uitgaat van een situatie dat bewoners en hun bezoek hier onbelemmerd kunnen parkeren.

Precies dit punt illustreert wat ons betreft dat het plan in totaliteit niet past; als de gemeente het plan desondanks toch goedkeurt, bent u van mening dat het *wel* past en vragen wij u ons als bewoners te garanderen dat de blauwe zone er niet in de toekomst alsnog gaat komen.

Het zou naar onze mening van onbehoorlijk bestuur getuigen als u:

1. Een Masterplan (met onderliggend parkeerplan zonder blauwe zone) nu goedkeurt;
2. Terwijl u via onder andere dit document op de hoogte bent van al onze bezwaren en zorgen;
3. Maar deze toezegging achterwege zou blijven en u kennelijk de optie open zou willen houden om op een later moment de situatie voor bewoners met een grotere blauwe zone nog verder te verslechteren, op het moment dat juist onze zorgen uitkomen waar wij u nu voor waarschuwen!

Het parkeerplan vinden wij nu al onrealistisch; het verder vergroten van de beoogde blauwe zone naar nog meer plekken kan uiteraard onmogelijk aan de orde zijn!

7.2 Signing/Routing bebording

De parkeerbalans concludeert dat de parkeerdruk toeneemt en daarom een goede bewegwijzering essentieel is. Zodra dit systeem niet juist functioneert, neemt het risico op fout/wild parkeren in de omliggende straten en woonerven naar ons idee snel toe. Deze "signing" of "routing" bebording dient daarom vanzelfsprekend feilloos te werken.

7.3 Afsluiting Lindenplein/Beukenpad vanaf Westkanaalweg met slagboom

Wij zien als bewoners het grote risico dat bezoekers van het Dorpshart niet gaan parkeren "waar volgens de bewegwijzering plek is", maar "waar men wil staan"...zo dicht mogelijk bij de te bezoeken winkel.

Daarom stellen wij voor dat de nieuwe verbindingsweg tussen de Westkanaalweg en het Lindenplein (de verbindingsweg tussen de oude bibliotheek en de Woonwinkel) wordt voorzien van een slagboom welke automatisch sluit als er geen parkeerplek meer is op de 45 bestaande parkeerplekken voor de Aldi en de 11 nieuwe parkeerplekken op het Lindenplein.

Immers er is op dat moment geen enkele logische reden om dan deze straat in te rijden; anders dan via deze weg direct door te rijden naar verder gelegen parkeerplekken aan "de Aldi kant" van het

Dorpshart die primair bedoeld zijn voor bewoners (zoals het woonerf van het Berkenpad of overige parkeerplaatsen Beukenpad, parkeerplaatsen Essenlaan). De slagboom helpt om voorziene overlast enigszins te beperken.

7.4 Harde garanties voor gratis parkeren

In het Masterplan staat “Parkeren in het Dorpshart blijft gratis”. Wij vragen u dit maximaal te borgen, dat wil zeggen: voor minimaal 20 jaar te garanderen. Merk op dat onlangs bewoners boven de Dirk gedwongen zijn een parkeerabonnement af te sluiten voor de Dirk parkeergarage, waarna veel van deze bewoners gewoon weer op openbare plekken zijn gaan staan. Die situatie moet in de toekomst voorkomen worden.

7.5 Harde garanties voor kosteloze parkeervergunningen

Zoals in paragraaf 3.4 beschreven dwingt dit Masterplan onze bestaande straten en woonerven binnen de kortste keren naar vergunninghouderzone. Uiteraard wensen wij harde garanties dat benodigde parkeervergunningen in Ter Aar voor bewoners te allen tijde kosteloos blijven. Immers, dit is de bewoners en de gemeente niet geleidelijk overkomen. Nee, de gemeente kiest willens en wetens voor een Masterplan wat realistisch gezien niet past. Dan lijkt het ons meer dan normaal dat wij als bewoners hier de kosten niet voor gaan dragen.

7.6 Duurtest nieuwe parkeersituatie voorafgaand aan de bouw van gebouw 1 en 2

Aangezien Kavel en de gemeente stellig geloven in het succes van dit parkeerplan, willen wij graag een duurtest voorstellen die wij als volgt voor ons zien:

- Na de realisatie van de Vlinderlocatie, is de nieuwe parkeergarage aan het Dorpshart toegevoegd.
- De eerste bewoners trekken in de nieuwe appartementen van de Vlinderlocatie.
- Ook de parkeerplekken bij de Aldi en de nieuwe verbindingsweg tussen de Westkanaalweg en het Lindenplein kan daar gerealiseerd worden.
- Het systeem voor de bewegwijzering kan in gebruik genomen worden.

Vervolgens worden voor een periode van drie maanden alle bestaande parkeerterreinen aan de Essenlaan, waaronder dus de 64 parkeerplekken die wij zouden willen behouden (ter hoogte van toekomstig gebouw 1 en 2) tijdelijk afgesloten zodat parkeren hier niet meer mogelijk is.

Drie maanden lang kan het Dorpshart qua parkeren gaan functioneren op een wijze die min of meer representatief is voor de nieuw te ontstane situatie. Uiteraard met uitzondering van de bewoners van de 20 appartementen van gebouw 1 en 2. Uiteraard moet ook geborgd zijn dat een ruime meerderheid van de nieuwe appartementen van de Vlinderlocatie ook echt in gebruik genomen zijn, zodat die bewoners wel al gebruik maken van de parkeerfaciliteiten en de duurtest representatief is.

Vervolgens kan een nieuwe parkeerbalans worden opgesteld voorafgaand aan de realisatie van gebouw 1 en 2. De afspraken rondom de duurtest zouden zodanig moeten zijn dat een succesvolle duurtest echt randvoorwaardelijk is aan de realisatie van gebouw 1 en 2, maar zelfs ook randvoorwaardelijk voor de verkoop en omzetting van deze grond naar woonbestemming.

De gemeente en Kavel Vastgoed geloven ten volle in dit parkeerplan; dan moet u deze duurtest met alle vertrouwen tegemoet kunnen zien. Wij vragen de gemeente dringend om met deze duurtest ons als bewoners in de praktijk echt vooraf aan te tonen en gerust te stellen dat het parkeerplan realistisch is.

Dit voorstel, vanuit ons constructief bedoeld en vanuit onze oprechte zorgen een legitieme vraag, hebben wij in een overleg met de Wethouder en Kavel Vastgoed op 9 mei reeds aangekaart. Wij waren blij met de initiële reactie van de Wethouder; meedenkend en opbouwend. Kavel Vastgoed meende echter op dat moment te moeten opmerken dat *“er bijvoorbeeld ook tijdelijk containerwoningen voor Oekraïense vluchtelingen geplaatst zouden kunnen worden; die moeten immers ook ergens wonen”*. Het lijkt ons mede gezien die opmerking volledig onverantwoord om bestemmingsplannen op te stellen of gronden over te dragen, zonder dat er nog een concreet bouwplan is of zonder dat nog aan alle randvoorwaarden en condities is voldaan om de volgende bouwfase concreet te kunnen starten.

Daarom pleiten wij voor een bestemmingsplan per fase.

7.7 Bestemmingsplan per fase

Zoals door ons aangegeven is de (integrale) haalbaarheid van het Masterplan verre van gegarandeerd. De gemeente omschrijft het Masterplan als “een richting”, maar gaat in een volgende fase wel een bestemmingsplan uitwerken.

Wij verzoeken de gemeente dringend om het bestemmingplan per bouwfase te benaderen; dat wil zeggen: eerst voor de Vlinderlocatie en pas op een later moment voor de drie appartementengebouwen. Immers door in één keer een bestemmingsplan voor het gehele Dorpshart vast te stellen, ontstaat er voor veel bestaande bewoners grote rechtsonzekerheid. Immers de plannen zijn nog slechts een “richting”. Het te voortijdig omzetten van bestaande parkeerplek naar woonbestemming (ter hoogte van de drie appartementengebouwen) geeft bestaande bewoners aan de Essenlaan jarenlang onzekerheid en (plan)schade ook al is er nog niets gebouwd. Immers bij verkoop van woningen speelt dan al mee dat sprake is van een woonbestemming, terwijl er nog geen concreet plan of planning voor de bebouwing aan ten grondslag ligt.

Aangezien ook de gemeente zelf al twijfelt over de financiële haalbaarheid van het plan, lopen bewoners bovendien het risico dat de bouw lang wordt uitgesteld of het project uiteindelijk “voordeliger” of “anders” moet worden uitgevoerd met alle consequenties van dien.

Het is naar onze mening daarom onverantwoord en onmogelijk om het bestemmingsplan al voor toekomstige fases aan te passen, zolang fase 1 (de Vlinderlocatie) niet eerst ontwikkeld is. Ook de duurtest (zie paragraaf 7.6) kan inzichten voor de volgende fases nog wijzigen.

7.8 Garantie op verbreding ingang “Dirk” garage

De parkeerbalans rekent de parkeerplekken van de Dirk garage mee, terwijl de garage op dit moment bijzonder lastig in te rijden is. Daardoor is de garage ook onbruikbaar voor wat grotere auto's. Omdat de parkeerplekken keihard nodig zullen zijn, is een harde garantie nodig dat deze verbreding daadwerkelijk gerealiseerd wordt (zie ook paragraaf 3.6).

7.9 Waarborgen voor Essenlaan

De Essenlaan gaat uitkijken op de achterkant van Winkels. Wij voorzien allerlei vormen van overlast; afvalcontainers, rokend personeel, continue bevoorrading, etc.



Wij eisen dat:

1. Alle afvalvoorzieningen inpandig worden vormgegeven en het plaatsen van (afval)rolcontainers op het trottoir verboden wordt.
2. Dat de gevel op de begane grond voorziet wordt van ramen met ondoorzichtig melkglas, zodat van buitenaf geen inkijk op rommelige ruimten ontstaat. Beplanting of bomen dienen maximaal groenblijvend te zijn.
3. Het is volstrekt evident dat de Essenlaan planschade leidt als gevolg van de drie appartementengebouwen van het Masterplan. Als de gemeente dit plan aanneemt, getuigt het van goed bestuur als gelijktijdig ook erkend en geborgd wordt dat bij daadwerkelijke realisatie van deze gebouwen ook sprake dient te zijn van een ruimhartige compensatie vanuit de gemeente zonder dit af te schuiven op de projectontwikkelaar. De gemeente dient hier zelf verantwoordelijkheid te nemen.
4. Er geen langsparkeren gerealiseerd gaat worden ter hoogte van huisnummer 41 tot en met 53, niet aan beide kanten van de Essenlaan.

8 Conclusie

De mooie elementen van het Masterplan bevinden zich vooral bij de Vlinderlocatie. Maar ook daar betwijfelen wij of het bebouwen van deze locatie zonder ondergrondse parkeerfaciliteit wel een optimale benutting van deze grond geeft.

De Essenlaan en het Lindenplein gaan naar onze mening veel nadelen en schade ondervinden van het Masterplan. Door gebrek aan parkeerplek op de juiste plaats, ontstaan grote parkeerproblemen in omliggende straten en woonerven. Dat heeft grote impact op de Plataanstraat, Berkenpad, Beukenpad, Meidoornpad, etc. Parkeerproblemen verschuiven simpelweg verder de achterliggende straten in wat de aangename leefbaarheid daar niet ten goede komt.

Veel van de ambities en doelstellingen worden niet gehaald. Er is geen ruim parkeren, er wordt geen substantieel groen toegevoegd, het gevoel blijft overheersen dat er koste wat kost 115 appartementen in ons centrum moeten worden ondergebracht. Met zo'n groot aantal extra bewoners in het Dorpshart, tezamen met de verwachte groei van Ter Aar als geheel, zouden onze voorzieningen ruim en toekomstbestendig moeten zijn. Die toekomstvisie ontbreekt echter geheel.

De haalbaarheid van het plan rammelt inmiddels aan alle kanten en het draagvlak onder zowel ondernemers als bewoners is onvoldoende. Het project toont dit draagvlak op geen enkele wijze aan. Daarentegen geven ruim 700 ondertekenaars van onze petitie aan dit plan *niet* te willen!

Onder onze ondertekenaars bevinden zich naast bewoners ook ondernemers, pandeigenaren en wanhopige winkeliers.

Wij roepen u dringend op ons mooie dorp Ter Aar dit plan niet koste wat kost aan te doen! Ter Aar wil dit plan zo echt niet.

Door appartementengebouw 1 en 2 *niet* te realiseren kan het Lindenplein ongewijzigd blijven en is geen aanvullend parkeren op dat plein noodzakelijk. Per saldo worden dan nog steeds 95 ($115 - 2 \cdot 10$) nieuwe appartementen gerealiseerd terwijl er per saldo 64 extra parkeerplaatsen aan de totale capaciteit van het Dorpshart worden toegevoegd. Bovendien is er dan een veel betere verdeling van de parkeerplekken aan beide kanten van het centrum. Dit lijkt ons een stuk toekomstbestendiger!

De te verwachten bezettingsgraad van de parkeerplekken in het Dorpshart zal daarmee nog steeds stijgen ten opzichte van de huidige situatie, maar naar onze mening zal de te verwachten parkeerproblematiek in ieder geval drastisch verminderen ten opzichte van een volledige realisatie van het Masterplan.