Inhoudsopgave

1 Inleiding 2
1.1 Aanleiding 2
1.2 Voorafgaande documenten aan de gemeenteraad 2
2 Gesprek met Goudappel op 7 juni 2023 2
2.1 Aantallen versus verdeling van plekken over het Dorpshart 2
2.2 Blauwe zone 3
3 Actualisatie Parkeerbalans d.d. 12 juni 2023 3
3.1 Nog 20% minder vrije parkeerplek dan bij vorige telling 3
3.2 Rekenkundig tekort 4
3.3 Effecten ontwikkelrichtingen Masterplan 4
3.4 Deelauto's 4
4 Juridisch advies 5
5 Conclusie 5

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds ons bezwaarschrift van 26 mei jl. hebben zich nog een aantal relevante ontwikkelingen voorgedaan. Richting uw geplande Besluitvormende Raadsvergadering van 22 juni a.s. hebben wij gemeend via deze brief nog een korte update van onze kant te geven.

De relevante ontwikkelingen zijn:

1. Op 7 juni 2023 heeft een overleg tussen ons en Goudappel/Kavel plaatsgevonden.

2. Wij hebben ons bezwaarschrift van 26 mei 2023, het parkeeronderzoek van 20 april 2023 en het definitieve Masterplan van 26 april 2023 voorgelegd aan een advocatenkantoor om ons in deze situatie te laten adviseren. Het kantoor heeft haar bevindingen op 16 juni aan de gemeenteraad toegezonden.

3. De gemeente heeft geheel onverwacht op 16 juni een nieuwe parkeerbalans gepubliceerd.

1.2 Voorafgaande documenten aan de gemeenteraad

Voor ons volledige standpunt op het Masterplan verwijzen wij graag naar ons eerdere bezwaarschrift van 26 mei 2023.

Zie: http://www.dorpshartteraar.nl/docs/Nieuwkoop%20-%20Dorpshart%20-%20Overwegingen%20naar%20raad%2026%20mei%202023.pdf

2 Gesprek met Goudappel op 7 juni 2023

2.1 Aantallen versus verdeling van plekken over het Dorpshart

Wij hebben tijdens dit overleg de conclusie getrokken dat wij wezenlijk en waarschijnlijk helaas onoplosbaar met het project van mening verschillen over de vraag of het Masterplan voldoende parkeerplek realiseert.

Dit komt naar ons idee voort uit de benadering in het Masterplan om uitsluitend naar het aantal parkeerplekken in het gehele onderzoeksgebied te kijken en niet naar de verdeling.

Zoals bekend voorzien wij als bewoners, maar ook veel ondernemers, grote tekorten en problemen “aan de Aldi zijde”. Voor ons gevoel komt alle discussie en problematiek eigenlijk voort uit het wegnemen van de 64 parkeerplaatsen ten behoeve van appartementengebouw 1 en 2 (zie ons bezwaar van 26 mei welke gebouwen wij hiermee bedoelen). Doordat deze 64 plekken verdwijnen:

1. willen de ondernemers extra parkeerplekken op het Marktplein, wat ten koste gaat van de uitstraling en bruikbaarheid van het Lindenplein.
2. zou er een blauwe zone “rondom het Marktplein” moeten komen, die belemmerend werkt op deze parkeerplekken. Ook belemmerend voor bewoners van de Abeelstraat, Beukenpad, Essenlaan, etc.
3. is het reëel dat wij onze zorgen maken over het parkeren in het Berkenpad woonerf.

4. Is het niet reëel om te verwachten dat bewoners van gebouw 1 en 2 per se in de Vlindergarage gaan parkeren wat meer dan 85 meter lopen is.

Etc.

Kortom het overgrote deel van de problematiek komt voort uit een verkeerde verdeling van parkeerplekken binnen het Dorpshart. De parkeerbalans en het Masterplan houden onvoldoende rekening met een juiste verdeling, zien de oplossing in routing/signing in combinatie met gedragsverandering, maar toetsen vervolgens qua parkeerbeleid uitsluitend op totaalaantallen.

Wij menen, zeker ook na ons ingewonnen juridische advies, dat de juiste argumentatie waarom de geschetste verdeling van parkeerplekken toch tot een werkbare situatie zou leiden geheel ontbreekt of te subjectief is omdat het parkeerbeleid hier ook geen kaders voor biedt.

Zolang dit niet erkend wordt, heeft elk vervolgonderzoek naar ons idee weinig nut, aangezien beide partijen vanuit deze twee verschillende invalshoeken redeneren.

Onze conclusie is en blijft dat een haltermodel op de manier zoals voorgesteld in het Masterplan helaas niet is in te passen omdat het plaatsen van de nieuwe appartementengebouwen leidt tot het wegnemen van een dusdanige hoeveelheid parkeerplek aan de Aldi zijde van het centrum, dat zowel de bestaande winkels als de nieuwe winkels aan die zijde van het centrum door gebrek aan passende, nabije parkeerruimte beperkt worden in hun mogelijkheden om tot bloei te komen.

2.2 Blauwe zone

In het gesprek is uiteraard ook de blauwe zone ter sprake geweest. Goudappel geeft zelf ten aanzien van vergunninghoudergebieden en blauwe zones als mening aan:

“dat uitgebreide parkeerregulering niet bij het dorpscentrum van Ter Aar hoort. Ter Aar is geen stad. Het moet wel dat gevoel houden dat mensen niet na hoeven te denken of ze met de auto of de fiets komen. De beleving moet zijn: ik kan gewoon altijd op duidelijke locaties mij vervoersmiddel kwijt”.

3 Actualisatie Parkeerbalans d.d. 12 juni 2023

3.1 Nog 20% minder vrije parkeerplek dan bij vorige telling

In de begeleidende brief bij de nieuwe parkeerbalans (“Onderzoek parkeren Masterplan Dorpshart Ter Aar d.d. 16 juni 2023) wordt aangegeven dat op het piekmoment (zaterdagmiddag 12.00) naar verwachting een parkeerdruk van 86% zal ontstaan.

Of om preciezer te zijn (zonder afronding op gehele procenten). Het parkeeronderzoek van:

20-04-2023: op het drukste moment 62 vrije plekken (zijnde een bezetting van 82,87%)

12-06-2023: op het drukste moment 49 vrije plekken (zijnde een bezetting van 86,46%)

De conclusie hiervan moet naar ons idee zijn dat deze nieuwe telling veroorzaakt dat op het drukste moment nog eens ruim 20% minder parkeerplek beschikbaar zal zijn, dan eerder met het Masterplan al was voorzien terwijl die situatie van 83% al bijzonder krap te noemen was.

3.2 Rekenkundig tekort

In de begeleidende brief van het college wordt de term “rekenkundig tekort” gehanteerd. Deze uitspraak komt niet voort uit het document van Goudappel en beschouwen wij daarom als een interpretatie van het college.

Wij zijn zeer verbaasd en vragen ons af waarom kennelijk bewust gekozen wordt voor deze bagatelliserende terminologie?

Dit wekt de suggestie dat, nu het een overschrijding van het beleid betreft, dit percentage opeens niet als echt probleem beschouwd zou moeten worden omdat dit slechts een rekenkundige uitkomst zou zijn.

Echter zoals bekend is de verwachte parkeerdruk van een parkeerbalans per definitie theoretisch en betreft het altijd een berekende (fictieve) waarde. Bij ons ontstaat de indruk dat op het moment dat dit percentage met deze nieuwe tellingen opeens niet welgevallig uitkomt (namelijk boven het maximaal toelaatbare van 85%), dat het college meent te moeten benadrukken dat dit slechts een “rekenkundig” tekort zou zijn.

Moeten wij hier uit afleiden dat het college mag bepalen wanneer een overschrijding van de maximaal acceptabele grens uit het parkeerbeleid wel of niet een reëel probleem is?

3.3 Effecten ontwikkelrichtingen Masterplan

Tijdens de totstandkoming van het Masterplan is helaas een herindeling van het woonerf Berkenpad in beeld gekomen, waar wij in ons bezwaar van 26 mei (paragraaf 3.8) heel duidelijk over hebben aangegeven dat het Berkenpad bedoeld is als een parkeerfaciliteit voor huidige bewoners.

Een herindeling met mogelijk verlies van speeltuin is voor ons niet bespreekbaar. De gemeente heeft rond de MR op 6 juni, waarschijnlijk mede naar aanleiding van ons bezwaar, gepubliceerd: “*er wordt niet gezocht naar extra parkeerplekken buiten het Dorpshart.*”

Vanuit die gedachte vinden wij het vreemd om te constateren dat aan de nieuwe parkeerbalans een nieuwe bijlage “Bijlage 1 Effect ontwikkelrichtingen Masterplan” is toegevoegd, waar wederom inrichtingsvarianten van het Berkenpad zijn doorgerekend en toegevoegd aan deze parkeerbalans.

Wij verzoeken de gemeente nogmaals om geen oplossingen voor tekortkomingen van het Masterplan te zoeken buiten het plangebied! Wij zullen de gemeente houden aan bovenstaande gepubliceerde toezegging dat er niet wordt gezocht naar extra parkeerplek buiten het Dorpshart! Niet in naastgelegen straten, niet in woonerven en zeker niet ten koste van groen.

Niet nu, maar ook niet in de toekomst. De gemeente kiest met het Masterplan willens en wetens immers *nu* voor een richting waarbij u vooraf op alle bezwaren en risico’s bent gewezen. De gemeente houdt ons desondanks voor dat het allemaal voldoende zou zijn; daar zullen wij u aan houden. Vraag ons als bewoners later niet om begrip dat een ontstane situatie “onvoorzien” was.

3.4 Deelauto’s

De Wethouder heeft eerder aangegeven in het Masterplan geen rekening te houden met deelauto’s. In ons bezwaar van 26 mei (paragraaf 3.5) hebben wij reeds onderbouwd dat de adoptie van deelauto’s ver achterblijft, al helemaal in niet-stedelijk gebied.

De nieuwe parkeerbalans bevat ten opzichte van de versie van 20 april 2023 een nieuwe zin welke suggereert dat de “deelauto” toch weer uit de gereedschapskist wordt gehaald en bovendien zelfs als oplossing wordt gezien om de parkeerdruk *net* onder de maximaal acceptabele grens te krijgen.

“Bij de verdere uitwerking van de plannen uit het Masterplan zal dit worden meegenomen, zodat de parkeerdruk op alle momenten van de week onder de 85% parkeerdruk blijft.”

Graag verwijzen wij naar ons bezwaar van 26 mei; het onderzoek waaraan wij refereren stelt: *“De beoogde daling van het autobezit door de deelauto is verwaarloosbaar”*

Elke onderbouwing waarom deelauto’s uitgerekend in Ter Aar dan *wel* tot een reëele vermindering van autobezit zou gaan leiden ontbreekt.

4 Juridisch advies

Wij hebben in dit stadium gemeend om ons te laten adviseren door een advocatenkantoor, gespecialiseerd in ruimtelijk bestuursrecht.

Dit kantoor heeft uw gemeenteraad middels een brief op 16 juni voorzien van haar bevindingen. Wij zien ons hiermee zeer gesterkt in onze bezwaren. Wij raden eenieder aan in detail kennis te nemen van de in deze brief gesignaleerde hiaten en tekortkomingen van het Masterplan. Wij zien onze positie als bijzonder kansrijk.

5 Conclusie

Het parkeeronderzoek blijft getouwtrek om de laatste plek; zelfs deelauto’s moeten het parkeerplan redden. Het blijft zorgelijk en schokkend hoe de visie en het toekomstbeeld werkelijk compleet ontbreekt. De toekomst van ons Dorpshart ligt in handen van een rekenmodel wat koste wat kost op 84,99% uit lijkt te moeten komen. De Wethouder vraagt ons waarom wij eigenlijk een bezwaar hebben op een vergunninghouderszone voor het Berkenpad? Wij stellen voor dat u het advies van Goudappel ten aanzien van parkeerregulering ter harte neemt: dat past niet bij een dorp!

Een parkeerplan waarvan de gemeente meent geheel geen rekening te hoeven houden met de toekomst; immers een beschouwing van functies zou volstaan. Wij stellen vast dat daar juridisch geheel anders over gedacht wordt. Wij stellen echt voor uw mening te herzien en eenieder een gang naar de rechter te besparen.

Maar wij willen bij deze nogmaals benadrukken dat indien het Masterplan op 22 juni 2023 onverhoopt doorgezet wordt; in een vorm waarbij gebouw 1 en 2 onderdeel blijven uitmaken van het plan; waarbij de 64 parkeerplaatsen op deze plek in het dorpshart verloren gaan; uw gemeente er verzekerd van kan zijn dat wij op elke volgende stap in de verdere besluitvorming ons niet geremd voelen om alle mogelijke juridische middelen in te zetten die nodig zijn om de realisatie van deze gebouwen te voorkomen.

Wij zullen dit komende jaren desnoods tot en met de hoogste rechter ter discussie stellen.

Alles omdat deze twee gebouwen naar onze mening de afbreuk van het dorpse karakter van Ter Aar in gang zetten. Wij geloven oprecht dat dit element van het Masterplan desastreus is voor de leefbaarheid in Ter Aar.