1 Inleiding

[Tekst op basis waarvan ingesproken is tijdens de meningsvormende raadsvergadering van 23 mei 2024]

Dank u wel voorzitter.

Beste raadsleden, met veel van u of uw fracties hebben wij afgelopen periode gesproken rondom de uitwerking van het amendement. Wij hebben er in dit stadium voor gekozen rondom deze raadsvergaderingen geen uitvoerige documenten te gaan schrijven (omdat op dit moment strikt genomen alleen de subsidieaanvraag aan de raad wordt voorgelegd), maar wel nu nog een keer bewust wel in te spreken.

Wat willen wij uw raad bij de aanvang van deze MR vergadering nog meegeven?

2 Wat viel ons op tijdens de OR vergadering?

Tijdens de OR vielen ons 3 punten op.

2.1 Portefeuillehouder geeft aan: we moeten qua parkeren gaan ervaren hoe het werkt en dan kunnen we altijd nog naar verdere regulering kijken.

Graag willen wij eenieder er aan herinneren dat firma GoudAppel de effecten van de blauwe zone (als regulerende maatregel) rondom de totstandkoming van het Masterplan niet onderzocht heeft, omdat de blauwe zone geen onderdeel was van het Masterplan zelf.

Daarnaast heeft firma GoudAppel in een gesprek met Kavel Vastgoed, het project en ons haar mening gegeven over eventuele verdere regulerende maatregelen rondom het Dorpshart Ter Aar:

“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”.

Bron: https://www.dorpshartteraar.nl/docs/Nieuwkoop%20-%20Dorpshart%20-%20Overwegingen%20naar%20raad%2019%20juni%202023.pdf

Wij stellen daarom vast dat deze stelling van de portefeuillehouder wat ons betreft *niet* matcht met de 10 aandachtspunten voor het Dorpshart!

2.2 Ondernemers spreken onterecht gevoel aan door te verwijzen naar grote woningbehoefte

De ondernemers spreken in de OR het gevoel aan dat er natuurlijk grote behoefte is aan nieuwe woningen voor jong en oud; en dat mede daarom de plannen rondom het Dorpshart toch vooral echt doorgang zouden moeten vinden.

Echter, wij hebben uitsluitend een bezwaar op de nieuwe woningen aan de Essenlaan (tussen bakker en pinautomaat) en dan voornamelijk om de extra parkeerdruk die dit op deze plek met zich meebrengt. Dit betreft natuurlijk slechts 10 van de ca. 115 nieuwe woningen.

De realisatie van de vlinderlocatie, met in ieder geval meer dan 90 appartementen, overtreft alle eerdere planvorming en doelstellingen voor het centrumgebied ruimschoots. Het project zal hoe dan ook een flink aantal nieuwe woningen toevoegen en is daarom hoe dan ook op dat punt succesvol.

Echter die laatste 10 nieuwe woningen aan de Essenlaan vergroten de parkeerdruk alleen maar nog verder in een kant van de halter waar:

- Meer dan 43 bestaande parkeerplekken verdwijnen
- Een blauwe zone ingevoerd wordt (op minimaal 40 plekken wat de ondernemers betreft)

Los van dat de parkeermogelijkheden voor winkelpubliek aan beide uitersten van de halter daarmee niet evenwichtig zijn verdeeld, geeft dit voor bewoners aan het Lindenplein deel van het centrum een gigantische mutatie in parkeermogelijkheden wat niet zichtbaar wordt in het parkeeronderzoek; immers dat kijkt uitsluitend naar het Dorpshart gebied als geheel.

2.3 Een kwestie van geven en nemen

De ondernemers stellen: “Het is een kwestie van geven en nemen”. Echter de ondernemers hebben makkelijk praten en zien de bui al hangen; ook zij zien het aanstaande tekort aan parkeerplaatsen aan de Lindenplein kant van de halter ontstaan en hebben daarom de blauwe zone afgedwongen.

Wij als bewoners hebben qua parkeren vervolgens het nakijken, waardoor de parkeerproblemen hele achterliggende wijken in trekken. Sommige bewoners verliezen uitzicht of zonlicht. Wij verliezen onze rust en worden aangetast in onze leefomgeving door geluidsoverlast van laden en lossen in de Essenlaan zelf. En bovendien introduceert dit plan vrijwel geen nieuw publiekelijk toegankelijk groen.

Wij vragen ons af wat wij als bestaande bewoners in dit project eigenlijk “nemen” ?

3 Een toekomstbestendige uitwerking van het amendement?

De partijen die het amendement gesteund hebben, hebben terecht zelf een grote tekortkoming van het Masterplan erkend: “*De parkeernorm voldoet, maar we zien nog onvoldoende hoe het plan rekening houdt met groei van Ter Aar en de aantrekkingskracht van het dorpshart”.*

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

Laten we kijken wat er nu feitelijk in de gepresenteerde uitwerking op dat punt is veranderd:

1. Er zijn 7 parkeerplekken toegevoegd ten opzichte van het oorspronkelijke Masterplan.

   Eigenlijk 5, want 2 “nieuwe” plaatsen bleken al te bestaan. Wij hebben de projectgroep hierop gewezen en zij hebben ons per mail bevestigd dat wij hierin gelijk hadden.

2. Vlak voor de BR van juni 2023 is de parkeerbalans nog eens geactualiseerd. De parkeerdruk bleek nu zelfs boven de 85% uit te komen. Dit werd rondom dat raadsbesluit voor ons gevoel onterecht gebagatelliseerd door te stellen dat deze overschrijding slechts op hele specifieke piekmomenten zou bestaan, echter wij wijzen u graag op de definities van uw parkeerbeleid.

   Hierin is de 85% norm heel duidelijk gekoppeld aan “maatgevende” dagen en tijdstippen. Maatgevend is juist weer gedefinieerd als specifieke perioden of momenten waarop de parkeerbehoefte op zijn hoogst is. Kortom *juist* een piekmoment is waar naar gekeken zou moeten worden in combinatie met die 85% !

   Dus wij vragen graag uw aandacht dat als de 85% uit uw beleid per se een heilige grens is, dat dan ook de daarmee samenhangende definities zuiver worden gehanteerd.

   De parkeerbalans (van 12 juni 2023) stelt: “*Op dat tijdstip zijn, bij het huidige bouwprogramma, 6 parkeerplaatsen extra benodigd*”.

   Bron: https://nieuwkoop.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/df7dc7e4-fa3e-4a92-85cf-b831b4d6db95?documentId=ef105334-6b07-4b46-91f8-3483398ffa20&agendaItemId=d31e295f-4bf6-4e2a-92af-8f6338206517

   ➔ Eigenlijk waren de extra plekken uit punt 1 dus hoe dan ook al noodzakelijk om weer onder de 85% uit te komen; kortom deze twee punten heffen elkaar min of meer op.

3. Wat blijft over: Er worden in totaal 7 woningen minder gerealiseerd (op een totaal van ca. 115). Dit is eigenlijk de enige maatregel uit de uitwerking die daadwerkelijk iets aan de parkeerdruk zal verlagen, echter op het totaal is dit natuurlijk verwaarloosbaar.

   De ingang van de 10 nieuwe appartementen wordt bovendien aan de Essenlaan gerealiseerd. Op een bepaalde manier misschien logisch, echter de loopafstand naar de Vlindergarage wordt daarmee 120m terwijl de ingang van het woonerf parkeerterrein van het Berkenpad direct tegenover die nieuwe ingang van de nieuwe woningen gelegen zal zijn. De kans is dus groot dat die nieuwe bewoners gewoon in het Berkenpad zullen gaan parkeren en daarmee plekken voor bestaande bewoners in dit gebied nog verder wegnemen.

Partijen: Is alles overwegende dan met deze marginale aanpassingen wat u betreft nu dan WEL sprake van een toekomstbestendige situatie? Waar echt rekening gehouden wordt met de groei van Ter Aar en de aantrekkingskracht van het Dorpshart?

Wat ons betreft zijn al onze oorspronkelijke bezwaren, vooral rondom parkeren, met deze uitwerking helaas nog steeds onverminderd van toepassing. De situatie blijft dat wat ons betreft het Masterplan (zowel origineel als in deze gewijzigde vorm) niet verantwoord in te passen is in onze bestaande leefomgeving!