Reactie op de vragen van de fractie-VVD
Bijgewerkt 14-1-2026

****

Namens de CDA-fractie Nieuwkoop sturen wij je hierbij een aantal vragen naar aanleiding van de startnotitie Ter Aar-Noordoost, die aanstaande donderdag wordt besproken.

1. STOMP en parkeren
Vraag: Begrijpen wij het goed dat het hanteren van het STOMP-ordeningsprincipe in deze startnotitie kan betekenen dat in de verdere uitwerking gemotiveerd wordt afgeweken van het huidige parkeerbeleid?

-Nee, dat is niet juist. Ter Aar-Noordoost is aangewezen als 3-hectare locatie. Het omgevingsbeleid van de provincie is daarin leidend dus ook de te hanteren parkeernormen. De parkeernormen in het omgevingsbeleid van de provincie liggen een stuk lager dan de parkeernormen uit de gemeentelijke parkeernota en liggen lager dan het daadwerkelijke autobezit op dit moment in Ter Aar en omgeving.

Gezien de lokale context en behoefte enorm kan verschillen van gemeente tot gemeente of zelfs van locatie tot locatie, hebben wij bij de herziening van het omgevingsbeleid in 2024 en 2025 onze zorgen uitgesproken over de te hanteren parkeernormen voor drie hectare locaties. In landelijk gelegen dorpen en zeker in de gemeente Nieuwkoop ligt het autobezit relatief hoog. Hoger dan in stedelijk gebied, waar vaker afstanden makkelijker zonder auto te overbruggen zijn. Daarbij moet niet vergeten worden, dat ook het openbaar vervoer in het landelijke gebied summier is en niet te vergelijken is met de openbaar vervoermogelijkheden in omliggende steden.

We hebben dan ook gevraagd aan de provincie of er kan worden afgeweken van het parkeerbeleid indien dit op basis van data kan worden onderbouwd zodat er een passende parkeernorm ontstaat voor potentiële 3 hectare locaties in de gemeente Nieuwkoop. Die mogelijkheid wordt geboden in de omgevingsverordening onder artikel 7.45a lid 2:

- *In afwijking van kan een op de lokale situatie afgestemde parkeernorm worden gehanteerd, als de parkeernorm van 1,3 autoparkeerplaats per woning leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, of als de locatie niet ontsloten is of kan worden door openbaar vervoer.*

2. Rol gemeente, marktpartijen en borging publieke belangen
In de stukken wordt uitgegaan van een faciliterende en toetsende rol van de gemeente, waarbij marktpartijen het voortouw nemen, idealiter via een ontwikkelcombinatie met een anterieure overeenkomst waarin afspraken worden vastgelegd over kostenverhaal, kwaliteit, fasering en gronduitruil. Tegelijkertijd is sprake van versnipperd grondeigendom en is het van belang dat publieke belangen (zoals sociale woningbouw, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit) goed worden geborgd.

Vraag: Welke harde publieke randvoorwaarden legt het college vast vóórdat een anterieure overeenkomst met een ontwikkelcombinatie wordt gesloten (bijvoorbeeld

ten aanzien van sociale woningbouw, kwaliteit van de openbare ruimte, klimaatadaptatie, ontsluiting en fasering)? En op welk expliciet moment krijgt de raad hierop inzicht en invloed, zodat deze publieke belangen niet afhankelijk worden van de onderhandelingsruimte met marktpartijen?

-Het college legt vooraf aan het sluiten van een anterieure overeenkomst duidelijke harde randvoorwaarden vast die het publieke belang beschermen. Dit kan betrekking hebben op het aandeel sociale woningbouw, eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte, klimaatadaptieve maatregelen, ontsluiting en fasering van de ontwikkeling. Deze randvoorwaarden worden doorgaans opgenomen in het (bestaand) voorbereidend beleid, ontwikkelprogramma of raadsvoorstel, zodat zij niet ter discussie staan tijdens onderhandelingen met marktpartijen.

Met het vaststellen van de startnotitie en de daarin opgenomen stedenbouwkundige ambities, stelt de raad al randvoorwaarden rond stedenbouw als kader om mee te geven aan het college voor nadere uitwerking. De gemeenteraad krijgt expliciet inzicht en invloed bij het vaststellen van het stedenbouwkundig plan, en via besluitvorming over de grondexploitatie. Hierdoor kan de raad borgen dat publieke belangen zijn gewaarborgd voordat onderhandelingen starten, en dat ze niet afhankelijk zijn van onderhandelingsruimte met de markt.

Voor wat betreft het aandeel sociale woningbouw:
De landelijke woningbouwopgave is regionaal en provinciaal ingebed via de Regionale Realisatieagenda Wonen Holland Rijnland 2023 (Woondeal) en de Regionale Woonagenda Holland Rijnland. Hierin geldt dat minimaal 2/3 van de woningen in de categorie “betaalbaar” moet vallen (waarvan ten minste 30% sociale huur), en maximaal 1/3 “vrij invulbaar” mag zijn.

Ter Aar-Noordoost is een uitleglocatie van Ter Aar gericht op het realiseren van woningen, en heeft dus meer mogelijkheden om op een zorgvuldige en haalbare manier deze woningbouwcategorie te realiseren.
Door deze keuze wordt binnen het Dorpshart ruimte gegeven om de ambities van dit plan te kunnen realiseren en daarbij andere maatschappelijke doelen te bereiken. Het aandeel sociale huur van het Dorpshart is daarmee toegevoegd aan het aandeel in Ter Aar-Noordoost (116 woningen/39%) en op de al gerealiseerde voormalige scholenlocatie in Ter Aar (16 woningen).

3. Ontsluiting, vrachtwagenparkeerplaats en integraliteit
De startnotitie geeft aan dat de definitieve ontsluiting via de Kerkweg en het entreegebied nog niet is vastgesteld en een eigen traject volgt, en dat ook ontsluiting via de Oostkanaalweg wordt onderzocht. Daarnaast ligt er binnen het plangebied een vrachtwagenparkeerplaats waarvoor een alternatieve locatie en sanering worden onderzocht. Uit het participatieverslag blijkt bovendien dat bewoners zowel verkeersveiligheid voor langzaam verkeer als een goede doorstroming van autoverkeer belangrijk vinden.
Omdat zowel de nieuwe Verbindingslaan en het entreegebied (Kerkweg) als de mogelijke verplaatsing en sanering van de vrachtwagenparkeerplaats cruciaal zijn voor verkeersveiligheid en leefbaarheid, hebben wij de volgende vragen:

- Kan het college bevestigen dat het realiseren van een alternatieve vrachtwagenparkeerplaats en de sanering van de huidige locatie als harde randvoorwaarde gelden voor de verdere planuitwerking en de start van de woningbouw, en niet uitsluitend als onderzoekslijn zonder besluitgarantie?

- Kan het college aangeven of en hoe de ontsluiting via het pompstation en/of de verplaatsing of herinrichting van het pompstation integraal onderdeel uitmaakt van de totale ontsluitingsopgave, in plaats van een losstaand traject?

-Dat is in deze fase van het proces niet mogelijk: Het is een ambitie. De locatie van de vrachtwagenparkeerplaats wordt weliswaar gezien als een kans om de ruimtelijke kwaliteit langs het Aarkanaal te versterken. Het is echter niet mogelijk om hier in deze fase een harde voorwaarde voor te geven. Er is immers geen alternatief op dit moment, terwijl er wel behoefte is in onze gemeente, immers we hebben op dit moment maar een beperkt aantal parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Het beëindigen vraagt een zorgvuldig onderzoek naar de effecten, afwegingen en besluitvorming.

De vrachtwagenparkeerplaats nemen we wel mee in het stedenbouwkundig plan. Het ligt binnen de plangrenzen en sluit in de stedenbouwkundige ambitie aan bij kansen voor woningbouw, waarmee we de ruimtelijke kwaliteit aan de Oostkanaalweg kunnen verbeteren en we Ter Aar Noordoost op een goede kwalitatieve manier ruimtelijk kunnen verbinden met de rest van het dorp. Wellicht gebeurt dit als laatste ontwikkeling in de fasering. In samenspraak met betrokken partijen wordt onderzocht of er een alternatieve locatie voor vrachtwagenparkeren te vinden is en of het haalbaar is de huidige locatie te saneren.

Het vraagstuk van de ontsluiting via het pompstation en/of de verplaatsing of herinrichting daarvan vormt een integraal onderdeel van de totale ontsluitingsopgave van het project Ter Aar-Noordoost.