



provincie
groningen

secretariaat: Ruimtelijke Plannen

bezoekadres: St. Jansstraat 4

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

faxnr: 050 316 44 39

provinciegroningen.nl
provinciegroningen.nl

Aan Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA HAREN

HAREN	
Code	-1.731.21
	19 DEC 2007
BMO	
V&H	
Dienstv.	
BORG	
ROZ	
IS&A	

Nr.	3186
Week	5

Datum : 14 december 2007
Briefnummer : 2007-39401
Zaaknummer : 2007-54691
Behandeld door : XXXXXXXXXX
Telefoonnummer: (050) 3164475
Antwoord op :
Bijlage :
Onderwerp : Voorontwerp-bestemmingsplan "Van Spoor tot Steeg"

Geacht college,

Op 10 oktober 2007 hebben wij het bovengenoemde plan van u - in het kader van het vooroverleg, als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), ter beoordeling ontvangen.

Ons advies luidt als volgt.

Het doel en de reikwijdte van het vooroverleg

In de WRO zijn aan Rijk en provincie mogelijkheden toegekend om invloed uit te oefenen op de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen. De eerste mogelijkheid betreft het in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening geregelde vooroverleg met onze Commissie¹.

De tweede beïnvloedingsmogelijkheid van rijk en provincie betreft de goedkeuring van vastgestelde bestemmingsplannen door Gedeputeerde Staten. In dat kader wordt beoordeeld of een plan niet in strijd is met het recht en een goede ruimtelijke ordening. Deze wettelijke criteria en de daarop betrekking hebbende jurisprudentie brengen mee dat de goedkeuring zich in beginsel uitstrekt tot alle aspecten die van belang zijn voor de aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid van een plan.

Het vooroverleg met onze commissie heeft primair ten doel om een goede doorwerking van het rijks- en provinciale ruimtelijk beleid in bestemmingsplannen te bevorderen. Voor wat de

¹ In de provincie Groningen vindt het vooroverleg met de diensten van rijk en provincie, bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, plaats via de Commissie Bestemmingsplannen. Voor het rijk zijn daarin vertegenwoordigd: de ministeries van VROM, LNV en EZ, Rijkswaterstaat en de Rijksdienst Archeologie, Cultuur en Monumentenzorg. Het voorzitterschap en het secretariaat van de Commissie berusten bij de provincie.

Document3



plankwaliteit betreft zouden wij ons in dit stadium dan ook kunnen beperken tot onderdelen van de plankaart en -voorschriften die een juridische vertaling van dit beleid vormen. Wij maken niettemin van de gelegenheid gebruik om in ons advies tevens te wijzen op aspecten die voor het overige voor de kwaliteit van het plan - en daarmee voor de latere goedkeuring ervan (en mogelijke beroepsprocedures) - relevant zijn. Daarmee beogen wij een bijdrage te leveren aan een vlotte totstandkoming en uitvoering van het plan.

Voor zover een plan of besluit ons aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, hebben wij deze naar de mate van zwaarte gecategoriseerd.

Opmerkingen in de categorie 1 betreffen planonderdelen die strijdig zijn met het recht of het beleid, waarvan niet kan worden afgeweken. Indien het plan in dit opzicht niet wordt aangepast, bestaat de kans dat goedkeuring wordt onthouden. Voor opmerkingen in de categorie 2 geldt dat weliswaar sprake is van strijd met het beleid, maar waarvan op basis van een deugdelijke motivering in beginsel kan worden afgeweken. Omdat een dergelijke motivering ontbreekt, bestaat eveneens de kans dat goedkeuring wordt onthouden. Opmerkingen in de categorie 3 zijn bedoeld om de ruimtelijke en juridische kwaliteit van het plan te vergroten. Er bestaat geen kans dat goedkeuring wordt onthouden.

Opmerkingen die niet betrekking hebben op de doorwerking van het beleid zijn opgenomen in de bij dit advies gevoegde bijlage. Dit betreft vooral het op grond van artikel 9 van het Pro te verrichten onderzoek naar de aanvaardbaarheid en uitvoerbaarheid van het plan evenals de plankwaliteit.

De doorwerking van het beleid

Naar ons oordeel werkt het rijks- en provinciaal beleid in het algemeen goed door in de aan het plan ten grondslag liggende visie op de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het betrokken gebied en in de wijze waarop deze is vertaald in de aan het plangebied toegekende bestemming(en) met de daarbij behorende voorschriften.

Een aantal onderdelen van het plan geeft ons echter aanleiding tot het maken van opmerkingen. Het betreft de volgende planonderdelen:

Externe Veiligheid

In de eerste plaats willen wij u complimenteren over het gedegen onderzoek naar externe veiligheid zoals deze is opgenomen in het bijlagenboek. In de plantoelichting ontbreekt echter de verantwoording van het groepsrisico en wordt geen melding gemaakt van het advies van de regionale brandweer. Volgens de circulaire "Risiconormering gevaarlijke stoffen" bent u verplicht advies in te winnen bij de brandweer. (Categorie 1).

Voorts hebben wij geen verantwoording kunnen vinden inzake het provinciale beleidskader voor de uitwerking van externe veiligheid en transport van gevaarlijke stoffen in de provincie Groningen. Zo lijkt er woningbouw gesitueerd binnen een afstand van 30 meter van het spoor. Tot slot vragen wij u inzicht te geven in de mogelijkheid om kwetsbare objecten (scholen, verzorgingshuizen etc) binnen 200 meter van het spoor op te richten. (Categorie 2).

Geluid

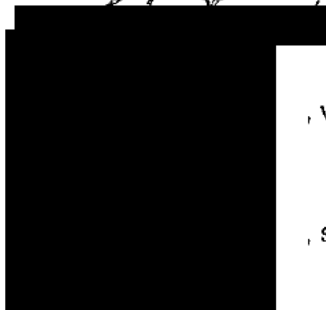
De rekenwaarden voor spoorweglawaai zijn door ons getoetst. De in het rapport vermelde uitkomsten zijn naar ons oordeel juist, echter voor variant 3 -waar volgens het rapport is gerekend met een scherm van 5,75 meter hoog langs het spoor- kan naar onze berekening ook worden volstaan met een lager scherm (3 meter op 4,5 meter van het spoor) om op beoordelingspunt 006 (op de westgevel van het gebouw het dichtst bij het spoor) nog aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

Luchtkwaliteit

In het hoofdrapport wordt het besluit luchtkwaliteit 2001 genoemd als toetskader. Dit besluit is echter onlangs (15 november 2007) voor de tweede maal vervangen en opgenomen in de Wet milieubeheer, Hoofdstuk 5 titel 2 Luchtkwaliteitsnormen. (categorie 2)

Hoogachtend,

Namens de *[handwritten signature]* kleine Commissie



, voorzitter

, secretaris

Inspecteur VROM voor akkoord:

14/12/07





WATERSCHAP

Hunze en Aa's

HAREN			Nr.
Code		Week	
- 8 NOV 2007			
BMO		Raad Aquapark 5, Veendam	
V&H	✓	W Postbus 195	
Dienstv.		B 9640 AD Veendam	
BORG		S Tel (0598) 693 800	
Roz	✓	D Fax (0598) 693 893	
ISA			

www.hunzeenaas.nl

Gemeente Haren

De heer [REDACTED]

Postbus 21

9750 AA HAREN

VERZONDEN 07 NOV. 2007

Uw brief 8 oktober 2007
Ons kenmerk AB 07.4778/07.3792
Onderwerp van Spoor tot Steeg

Datum 6 november 2007
Behandeld door [REDACTED]
Doorkiesnummer 0598-693248

Geachte heer [REDACTED]

Op 8 oktober jl. heeft u het waterschap in het kader van Artikel 10 Bro het voorontwerp bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg toegezonden met het verzoek hierop te reageren.

Naar aanleiding van dit plan heb ik de volgende reactie.

In de waterparagraaf geeft u aan zorg te zullen dragen voor de benodigde 77 m³ waterberging. De spoorloot zal hiervoor uitgebreid worden. Deze ontwikkeling wordt door het waterschap aangemoedigd.

Ik merk op dat voor de bestemmingen detailhandel en verkeer het water niet is meebestemd. Indien het nodig blijkt hier water te creëren moet hiervoor het bestemmingsplan gewijzigd worden. Ik adviseer u derhalve water binnen deze bestemmingen mee te bestemmen.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur,

[REDACTED]
Afdelingshoofd Beleid, Plannen en Projecten

Commando DienstenCentra



Ministerie van Defensie

Dienst Vastgoed Defensie
Directie Noord

Bezoekadres:
Dr. Stolteweg 40
Postadres:
MPC 35 H
Postbus 40184
8004 DD Zwolle
www.vastgoeddefensie.nl

Steller:

Telefoon +31 38 45 72 4 02
Fax +31 38 45 72 399
MDTN (126) 402
Mobiel 06-51 42 80 23

Aan
Het College van Burgemeester en Wethouders van
de Gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA HAREN

HAREN			
Code		Nr.	
26 OKT 2007		Week	
BMO			Roed
V&H ✓			W
Dienstv.			B
BORG			S
RMZ			Dir.
IS&A			

Datum 25 oktober 2007
Ons kenmerk 2007010519
Onderwerp Bestemmingsplan
Zaakcode 2007/9-2-12-2

Geacht College,

Met verwijzing naar uw brief van 9 oktober 2007, kenmerk 2007-2347, bericht ik u dat mijn eventuele reactie ten aanzien van het bestemmingsplan "Van Spoor tot Steeg" zal worden opgenomen in de door de VROM Inspectie Noord gecoördineerde gezamenlijke rijksreactie.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

de Eerstaanwezend Ingenieur Directeur
Directie Noord,
voor deze:
Hoofd Afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu,

ing.

Bij beantwoording datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden.

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Haren
Afdeling: RMZ
T.a.v. [REDACTED]
Postbus 21
9750 AA Haren

HAREN			
Code	-1.731.212	Nr.	2611
26 OKT 2007		Week	49
BMO			Rand
V&H	✓		W
Dienstv.			B
BORG			S
RMZ			Dir.
IS&A			

Datum
Ons kenmerk
Onderwerp

VMJB/AB/Hrn/20722717

Voorontwerp-bestemmingsplan
'Van Spoor tot Steeg'

Behandeld door
Telefoonnummer
Faxnummer
E-mail

Dhr [REDACTED]
038 497 44 09
038 497 48 83
[REDACTED]@prorail.nl

Geacht College,

Inframangement
Noord-Oost, Veiligheid, Milieu
& Juridisch Beheer

Met interesse hebben wij het voorontwerp-bestemmingsplan 'Van Spoor tot Steeg' gelezen dat wij van u hebben ontvangen. Het plan geeft ons aanleiding om het volgende op te merken.

Bezoekadres
Schellepoort
Lübeckplein 20
8017 JZ Zwolle

Geluid:

Op de geluidzoneringkaart van de Wet Geluidhinder wordt een zone van 300 meter aangegeven aan weerszijden van de spoorlijn Meppel – Groningen, waarbinnen onderzoek is vereist bij bouwplannen. Binnen deze zone vinden nieuwbouwwontwikkelingen plaats die de voorkeurgrenswaarde van 55 dB inzake railverkeerslawaai overschrijden.

Postadres
Postbus 503
8000 AM Zwolle

Geluidwerende voorzieningen

In de plantoelichting wordt op pagina 16 gesteld dat de gemeente voornemens is om overdrachtmaatregelen te realiseren om de geluidsbelasting te reduceren. Wanneer de gemeente geluidsschermen wil realiseren vragen wij u rekening te houden met de met de artikelen 19 t/m 25 van de Spoorwegwet (Spww). Op grond van deze artikelen is het niet toegestaan om binnen de in de onderhavige bepalingen van de Spww vastgestelde grenzen zonder vergunning of ontheffing door of vanwege het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te verlenen door ProRail, o.a. bouwwerken op te richten dan wel uitgravingwerkzaamheden te verrichten nabij de spoorbaan. Bovendien kan door de gewenste afstand tussen geluidsscherm en het spoor de situatie ontstaan dat ProRail, vanwege veiligheidsredenen, opdrachtgever moet zijn van het werk. Ten aanzien van de eisen welke in acht moeten worden genomen inzake vluchtroutes vanaf de spoorbaan bij geluidsschermen adviseren wij u contact op te nemen met de (regionale) brandweer.

www.prorail.nl

Indien de gemeente naast geluidwerende voorzieningen tevens gebruik wil maken van de zogenaamde Hogere Grenswaarden – procedure willen wij u vriendelijk verzoeken om ProRail, als belanghebbende, te informeren omtrent de voortgang van de aanvraag van evt. Hogere Grenswaarden.

Externe veiligheid:

In de rapportage van Stroop d.d. 16 mei 2007 met betrekking tot Externe Veiligheid wordt gesteld dat het groepsrisico veroorzaakt door o.a. het transport per spoor, onder de oriënterende waarde ligt uitgaande van de huidige en toekomstige situatie. Het groepsrisico blijft weliswaar onder de oriënteerde waarde maar er is hier wel sprake van een toename.

Conform de Circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" die op 4 augustus jl. in de Staatscourant is gepubliceerd geldt hiervoor de verantwoordingsplicht.

Bij een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moet de gemeente hierover verantwoording afleggen bij het vaststellen van het plan. Dit houdt in dat de gemeente onderzoekt of door het treffen van maatregelen de toename van het groepsrisico kan worden beperkt. De gemeente moet hierbij aangeven welke factoren zijn beoordeeld en hoe eventuele in aanmerking komende maatregelen zijn afgewogen. Het is ons onduidelijk in hoeverre dat in dit geval is gebeurd. Wij worden graag geïnformeerd over de uitkomsten van uw bestuurlijke afweging.

Wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheid:

Wij verzoeken u ProRail tijdig te informeren wanneer het College van Burgermeester en Wethouders gebruikt maakt van de wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden voor zover dit bestemmingen betreffen nabij de betreffende spoorbaan.

Tot slot willen wij u vragen ons tijdig op de hoogte te stellen van eventuele besluiten ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (in relatie tot de bouwplannen) die binnen dit plan kunnen worden opgestart.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,



Directeur regio Noord-Oost



NS Commercie

Bedrijfs- en Productontwikkeling

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Burgemeester en wethouders van Haren
t.a.v. [redacted]
hoofd afdeling Ruimtelijke & Maatschappelijke Zaken
Postbus 21
9750 AA Haren

Hoofdgebouw IV
kamer 17.k.33
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Datum 2 november 2007
Uw kenmerk 2007 - 2347
Ons kenmerk NSC/BP/IP/00425
Onderwerp Bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg

HAREN	
Code -1.731.212	Nr. 2741
- 6 NOV 2007	Week 51
BMO	Raad
V&H	W
Dienstv.	G
BORG	S
RMZ ✓	L
ISRA	

Telefoon 030 - 235 37 76
Telefax 030 - 235 80 12
E-mail [redacted]@ns.nl

Geachte heer of mevrouw,

Het voorontwerp bestemmingsplan 'Van Spoor tot Steeg', dat wij van u ontvingen in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Gelet op de ligging van het plangebied ten opzichte van NS-gronden of de spoorlijn zijn er geen belangen van ons in het geding en zenden wij u het plan retour voor hergebruik.

Voor het betrekken van NS bij het artikel 10-overleg zeggen wij u hartelijk dank.

Ook in toekomstige gevallen worden wij graag geïnformeerd over of betrokken bij wijzigingen van bestemmingsplannen of andere ruimtelijke plannen binnen uw gemeente, voor zover deze raakvlakken hebben met de spoorlijn of NS-gronden.

Wij verzoeken u vriendelijk om voor dergelijke zaken het onderstaande centrale adres binnen NS te hanteren:

NV Nederlandse Spoorwegen
afdeling Bedrijfs- en Productontwikkeling
t.a.v. [redacted]
Hoofdgebouw IV kamer 17.k.33
Postbus 2025
3500 HA Utrecht.

Hoogachtend, [redacted]

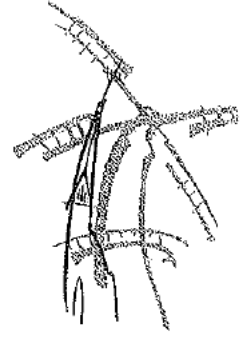
[redacted]
procedureel planoloog
[redacted]

NS Reizigers B.V., Utrecht
Handelsregister Utrecht 30124362
BTW Nr. 8038.82.804.801

GEMEENTE

HAREN

Raadhuysplein 10
Postbus 21
9750 AA HAREN
Tel. 050 533 99 11
Fax 050 534 03 85
gemeente@haren.nl
www.haren.nl



Aan

HAREN

UW BRIEF VAN
BEHANDELD DOOR
DOORKIESNUMMER
ONDERWERF
BIJLAGE(N)

Dhr. [REDACTED]
5339918
Inspraakreactie
I

NUMMER
ONS KENMERK 2007 - 2355
HAREN, 11 oktober 2007
VERZONDEN 11 OKT. 2007

Geachte [REDACTED]

Naar aanleiding van uw inspraakreactie met betrekking tot het voorontwerp-
bestemmingsplan 'Van Spoor tot Steeg' sturen wij u de weergave van deze reactie toe
volgens de tijdens de zitting gemaakte afspraak. Wij stellen u in de gelegenheid
binnen zeven dagen na de datum van verzending van deze brief, voorzover er sprake
is van het niet juist cq. onvolledig weergeven van uw reactie, eventuele
wijzigingen/opmerkingen aan ons door te geven. Wij zullen deze reactie vervolgens
betrekken bij het in procedure brengen van het ontwerp-bestemmingsplan 'Van Spoor
tot Steeg'.

Hoogachtend,

~~namens burgemeester en wethouders,~~

[REDACTED]
hoofd afdeling Ruimtelijke & Maatschappelijke Zaken

Inspraakreactie van [REDACTED] ingekomen op 10 september 2007 .

Naam: [REDACTED]

Adres: [REDACTED] HAREN telefoonnummer [REDACTED]

[REDACTED] spreekt [REDACTED] waardering uit voor de gevolgde procedure, vindt wel als minpuntje dat de tekst van de ter inzage gelegde stukken niet op de site van de gemeente vermeld staat. Geeft verder aan dat de maximale bouwhoogte van de gebouwen op de plankkaart ontbreekt (staat volgens haar wel in de toelichting).

[REDACTED] maakt de volgende inhoudelijke opmerkingen:

- a. *verkeer*: [REDACTED] vindt de onderbouwing zeer onvoldoende -- de wethouder heeft tijdens de behandeling in de raad de toezegging gedaan om bij de onderbouwing nader terug te komen op hetgeen in de raad besproken;
- b. *welstand*. Over het beeldkwaliteitplan zijn ook veel kritische opmerkingen gemaakt [REDACTED] is verbaasd dat de Welstandsnota nog aangevuld moet worden met de gebiedsgerichte welstandcriteria, terwijl in de toelichting over het medisch centrum te lezen staat dat dit (Mellenssteeg 41) al in de Welstandscommissie behandeld is. De Welstandscommissie heeft een positief welstandsadvies uitgebracht. De aankondiging van de zitting is niet gepubliceerd. De gang van zaken rond de beeldkwaliteitsaspecten ervaart [REDACTED] als zeer merkwaardig en onaanvaardbaar. Volgens haar moeten eerst criteria vastgesteld worden voor het hele bestemmingsplangebied en vervolgens kan het plan voor het medisch centrum aan de hand van die criteria getoetst worden. [REDACTED] citeert uit het geldende bestemmingsplan "Haren-Oosterhaar", artikel 3. lid 1. sub 1.1 Algemeen, tweede sterretje. De [REDACTED] merkt volledigheidshalve op dat de opmerking omtrent de welstandsbeoordeling van het medisch centrum minder in de bestemmingsplanprocedure thuishoort, alswel in de vrijstellingsprocedure en verzoekt mevrouw haar bedenkingen schriftelijk kenbaar te maken in het kader van de vrijstellingsprocedure voor het medisch centrum. Vervolgens bedankt hij [REDACTED] voor haar inspraakreactie en geeft aan dat deze zal worden meegenomen in de verdere procedure ten aanzien van het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg.



Anjerlaan 34
9753 GC Haren
tel.: 050 534 00 02

College van Burgemeester en Wethouders van Haren
Postbus 21
9750 AA Haren

Haren, 14 september 2007

Betreft:

● ● ● **Inspraak/bezwaar Voorontwerp -bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg**

Geachte heren,

Middels dit schrijven wil ik u kenbaar maken niet akkoord te kunnen gaan met het Voorontwerp -bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg.

In dat kader had ik samen met mijn adviseur de [redacted] op 20 augustus 2007 een gesprek met de [redacted] van de Gemeente Haren. In de bevestiging van dit gesprek aan de [redacted] gedateerd 31 augustus 2007, staan mijn bezwaren omschreven. Daarom voeg ik een kopie van dit schrijven toe. Tezamen met deze brief geeft dit de inhoud van mijn bezwaren weer.

Met belangstelling zie ik uw reactie tegemoet.

● ● ● Met vriendelijke groeten,

[redacted signature]

Directeur BodyFit

HAREN			
Code	-1.731.212	Nr.	2115
17 SEP 2007		Week	44
BMO			Raad
V&H			W
Diensiv.			B
BORG			S
RMZ	✓		Dir.
WRA			

BEWIJS VAN AFGIFTE

Deze brief is op:

17 sept 07

aan de balie van de
Gemeentewinkel afgegeven.

N^o 00414

* Bijlage: kopie bevestiging gesprek met de [redacted] gedateerd 31-8-2007



Sportcentrum BodyFitHaren

Anjerlaan 34

9753 GC Haren

tel.: 050 534 00 02

Gemeente Haren

t.a.v. [REDACTED]

Raadhuisplein 10

Haren

KOPIE

Haren, 31 augustus 2007.

Betreft: gesprek de datum 20 augustus 2007 en door u gewenste gegevens

Geachte [REDACTED]

Mede namens de heer Bieshaar nogmaals mijn dank voor het aangename gesprek op 20 augustus jongstleden.

Tijdens het gesprek heeft BodyFit aangegeven graag nader geïnformeerd te willen worden omtrent de ontwikkelingen aangaande het bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg. Dit omdat BodyFit grond en opstallen in het desbetreffende gebied bezit en daar met een sportschool haar bedrijfsactiviteiten uitvoert. De eerste onrust onder haar klanten over de continuïteit van BodyFit is reeds het geval. Gelet op haar belangen heeft BodyFit dan ook dringende behoefte te weten bij wie zij moet zijn voor het verkrijgen van duidelijkheid voor diverse vraagstukken en voor het vinden van de nodige oplossingen. In dit kader hebben wij met u onder meer gesproken over:

tijdige verwerving van een geschikte en courante nieuwe locatie, compensatie voor diverse zaken zoals omzet – en winstderving, verhuizing –en herinrichtingskosten, kosten van communicatie vanaf nu tot en met het volledig en bedrijfsmatig succesvol draaien van BodyFit op die nieuwe locatie, et cetera.

BodyFit is in het verleden in kennis gesteld van het feit dat er voor haar geen plek is in het nieuwe plan. Echter was BodyFit tot op de dag van onze bijeenkomst onvoldoende op de hoogte van het verdere verloop van de gang van zaken en de consequenties die dat met name voor BodFit heeft. Van uw kant heeft u duidelijk gemaakt dat de Gemeente belast is met de procedurele kant en begonnen is met de Vrijstellingsprocedure Mellenssteeg/Haren en met het Voorontwerp – bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg. Op 16 augustus 2007 heeft publicatie hieromtrent in het Harener Weekblad gestaan. Voor het overige is Woonborg, vertegenwoordigd in de persoon van de [REDACTED] van Atrivé uit Houten, de gesprekspartner voor BodyFit. Gelet op de belangen van betrokkenen is de Gemeente bereid hulp te bieden bij het vinden van een geschikte vervangende locatie voor BodyFit. U heeft BodyFit gevraagd aan te geven waar de gedachten in dit kader naar uit gaan. In de bijlage treft u deze gegevens dan ook aan. Met deze gegevens zult u binnen de Gemeente nagaan welke mogelijkheden er voor alternatieve geschikte en courante locaties zijn. Hierbij dient er tevens rekening mee gehouden te worden dat zich daar geen concurrenten bevinden dan wel zullen/kunnen gaan vestigen.

Samen hebben wij met u alhoewel voorlopig en op basis van wat er nu bekend is, een inschatting gemaakt van een planning. Uit deze benadering kwam naar voren, dat het reëel is

KOPIE

te veronderstellen dat BodyFit in 2009 de huidige locatie zal *(hebben)* moeten verlaten. Overigens het gegeven dat de directe omgeving van BodyFit in een bouwput zal veranderen, zal de bedrijfsuitoefening geen goed doen. Al met al reden genoeg om tot passende actie en dito oplossingen te komen. U bent bereid de eerstvolgende bijeenkomst met Woonborg, BodyFit te agenderen. BodyFit zal los daarvan een nieuwe afspraak met [REDACTED] [REDACTED] maken en van haar kant de problematiek opnieuw ter sprake brengen. *(Deze afspraak heeft overigens op 29 augustus plaatsgevonden)*

BodyFit is bereid om tot oplossingen te komen. Echter zolang niet duidelijk is welke consequenties het gehele project voor BoyFit heeft, welke alternatieve geschikte locaties er wanneer zijn dan wel komen, welke de vergoeding gaat worden voor haar huidige bezittingen alsmede waaruit de vergoeding zal bestaan ter compensatie van diverse te maken nog nader te bepalen kosten, zal BodyFit genoodzaakt zijn niet akkoord te kunnen gaan met het voorontwerp – bestemmingsplan "Van Spoor tot Steeg". Derhalve zal BodyFit in een separaat schrijven waarin deze brief als bijlage zal worden meegezonden, het college van Burgemeester en Wethouders van Haren hierover informeren.

Op dinsdag 18 september 2007 hebben wij met u om 13.30 uur een nieuwe afspraak gepland teneinde de voortgang te bespreken. Graag tot dan.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Directeur BodyFit.

Bijlage: overzicht wensen alternatieve locatie BodyFit

Overzicht wensen alternatieve locatie BodyFit

KOPIE

Onderstaand zoals beloofd een eerste en voorlopige opgave van de wensen.

1. BodyFit spreekt de wens uit om een nieuwe locatie primair in - of de directe omgeving van Oosterhaar te vinden. Daarnaast is zij geïnteresseerd in het kennen van alternatieven in andere wijken in Haren, echter niet in omliggende dorpen.
2. De nieuwe locatie moet courant zijn en blijven, de bebouwing niet ondergronds, vrijstaand heeft de voorkeur en de inhoud moet circa 1.000 m² zijn. Zo gewenst moet dit op termijn uit te breiden zijn.
3. Er mogen geen concurrenten aanwezig zijn en deze mogen zich er toekomstig ook niet vestigen.
4. De doelgroepen voor BodyFit bevinden zich in de leeftijdscategorieën vanaf 15 jaar. Daar waar BodyFit zich vestigt dient er voldoende potentieel aanwezig te zijn en blijven.
5. De locatie dient niet afgelegen te zijn, gemakkelijk bereikbaar te zijn per voet, fiets, auto en openbaar vervoer.
6. De infrastructuur en voorzieningen naar en rondom het gebouw dienen in alle opzichten in orde te zijn. Hierbij valt onder meer te denken aan goed verlichte voet – en fietspaden en wegen er naar toe, goede straatverlichting, veilige en goede groenvoorziening, goede fietsenstalling en ruime parkeermogelijkheden.

HAREN			
Code	-1-731.21		Nr. 2205
27 SEP 2007			Week 45
BMO			1001
V&H Dienstv.			5
BORG			5
RMZ			10
IS&A			

Aan Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA HAREN

Datum 22 september 2007

Betreft Zienswijze op het voorontwerp-bestemmingsplan van Spoor tot Steeg, te Haren

Geacht College,

Hierbij doe ik u mijn zienswijze toekomen op het voorontwerp-bestemmingsplan van Spoor tot Steeg, betreffende de bouw van een winkelcentrum en woontorens met appartementen in de wijk Oosterhaar.

Het voorontwerp-bestemmingsplan bevat de ruimtelijke vertaling van de opgestelde stedenbouwkundige visie voor de inrichting van het centrum van de wijk Oosterhaar. Het plangebied ligt globaal tussen de spoorlijn Groningen-Assen (tussen de Irisweg en de Hopweg) en de Mellenssteeg (tussen het perceel Mellenssteeg 39 en de Boterbloemweg). Het bestemmingsplan voorziet o.a. in het realiseren van een nieuw winkelcentrum, een medisch centrum en het oprichten van 4 appartementengebouwen (max. 4 bouwlagen). Voorts voorziet het plan in een versterking van het openbare groengebied. Met dit bestemmingsplan wordt voor het betreffende plangebied het geldende bestemmingsplan "Haren-Oosterhaar" herzien.

Context (uit "Gemeentepagina" van de Gemeente Haren, Harener weekblad, 16 augustus 2007)

Zienswijze

Zoals aangegeven in de informatie van de gemeente Haren, wordt momenteel een "samenhangende toekomstvisie" opgesteld voor het gehele gebied tussen "Spoor en Steeg". Het hele plan van Spoor tot Steeg wordt in gang gezet met de herinvulling van het perceel Mellenssteeg 41. Hiermee wordt vooruitgelopen op alle formele procedures onder andere een wijziging van het bestemmingsplan. Dit voorontwerp-bestemmingsplan ondersteunt de aanvraag voor de sloop van de boerderij aan de Mellenssteeg 41 en de herinvulling van de kavel behorende bij dit perceel (inclusief een grote oppervlakte groen in de vorm van een weiland). Het voorontwerp-bestemmingsplan zoals nu gepresenteerd geeft planontwikkelaar, bewoners en andere belanghebbenden volstrekt te weinig houvast. Enkele specifieke punten wil ik hieronder toelichten.

Te weinig houvast wat betreft afmetingen groen en gebouwen

Het voorontwerp-bestemmingsplan is voorzien van een schets van de beoogde nieuwe situatie in het centrum van Oosterhaar. Hierin is volstrekt onduidelijk waar de grenzen liggen tussen het groen en de nieuw op te richten gebouwen. Op basis van deze schets is het onmogelijk het exacte oppervlak en de exacte locatie van de gebouwen en groenstroken te bepalen. Met name de positie van de gebouwen staat onvoldoende vast. Nu staan de woonblokken getekend op een positie die niet direct voor een ander al bestaand woongebouw staat. Maar aangezien de tekening niet geheel op schaal is,

biedt dit geen enkele garantie dat dit zo zal blijven. Dit is een onaanvaardbare situatie voor zowel planontwikkelaar, bewoners en andere belanghebbenden. Het bestemmingsplan dient duidelijke grenzen tussen groen en bebouwing aan te geven.

Versterking van de Groene Long

Eén van de argumenten voor herinrichting van het gebied van Spoor tot Steeg is versterking van de Groene Long. De Groene Long is een smalle strook groen lopend van het spoor tot de Oosterpolder. Dit plan gaat over een deel van de Groene Long, nl. van Spoor tot Mellenssteeg; van Spoor tot Steeg. Om te bepalen of de planmakers dit doel halen, is het belangrijk te weten hoeveel groen er nu is en hoeveel we na alle bouwactiviteiten overhouden. Een belangrijk probleem in deze schattingen is het weiland naast de boerderij aan de Mellenssteeg. In het bestaande bestemmingsplan omvat het gebied momenteel ruim 20.000m² als 'groen' gemarkeerd gebied. Dit is dus inclusief het particuliere groen van het weiland naast de boerderij aan de Mellenssteeg. Het is duidelijk dat deze 4000 m² nu niet bij Openbaar Groen gerekend wordt en straks wel. Dit lijkt me niet terecht. Groen is Groen. Het weiland draagt nu zeker bij aan het landelijke, groene en open karakter van het gebied. Volgens de huidige plannen blijft er maar 17.000 m² groen over, waarvoor trouwens een goed onderbouw mist. Een eenvoudige rekensom leert dat er een netto verlies is van 3.000 m². Omdat het dus maar zeer de vraag is of de huidige plannen de groene long werkelijk versterken, is een duidelijke omschrijving van grootte en locatie van het groen noodzakelijk.

Parkeren

Een volgend punt is het aantal parkeerplaatsen, dat in het groen gepland is. Een op moment geldende vuistregel voor noodzakelijke parkeervoorziening voor woningen gaat uit van 1,2 – 1,8 parkeerplaatsen per woning. Dit wordt in de nieuwe plannen niet gehaald en zal in de toekomst mogelijk leiden tot de bouw van nog meer parkeerplaatsen, wat vrijwel zeker ten koste zal gaan van de hoeveelheid groen.

Conclusie

Het voorontwerp-bestemmingsplan biedt te weinig zekerheid met betrekking tot versterking van de groene long, een belangrijk argument in de plannen voor de herinrichting van het gebied van Spoor tot Steeg. Het bestemmingsplan zou moeten worden voorzien van een meetbaar getal voor het oppervlak te creëren groen in het totale gebied en specifiek moeten aangeven waar dit groen gepland is. Het voorliggende plan leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het groen en dus van het woon- en leefklimaat van de bewoners, zeker als het oppervlak en locatie niet duidelijk van tevoren worden gedefinieerd.

Te weinig houvast wat betreft bestaande en nieuwe knelpunten

Zoals in elk plan bestaan er knelpunten rondom de herinrichting van het gebied van Spoor tot Steeg. Naast bouwtechnische knelpunten ontstaan er knelpunten gerelateerd aan het parkeren rondom het nieuwe winkelcentrum en de totale verkeersafwikkeling rond het nieuwe centrum van Oosterhaar. De bouw van het Medisch Centrum kan worden gezien als het al (gedeeltelijk) invullen van het nog niet vastgestelde bestemmingsplan. Hierdoor zal de flexibiliteit voor het oplossen van bestaande en nieuwe knelpunten aanzienlijk beperkt worden. Dit geldt in ieder geval voor de verkeersveiligheid en de bouwhoogte.

Verkeersveiligheid

De voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum zal een aanzuigende werking hebben op het verkeer (dus meer verkeer/voertuigen). Hier bovenop zal de voorgenomen ligging van het winkelcentrum en de geplande route van bevoorrading, eerst om het centrum heen, aanleiding geven tot extra kilometers binnen de wijk Oosterhaar door met name auto's en vrachtauto's (dus meer kilometers per voertuig). Als voorbeeld kan de kruising Oude Middelhorst – Anjerlaan genoemd worden waar zowel bevoorravingsverkeer (vrachtauto's en / of bestelbusjes) als schoolkinderen gebruik van zullen moeten maken.

Bouwhoogte en bouwvolume

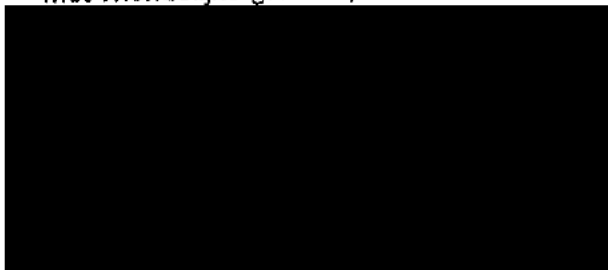
Momenteel staan er in het centrum van Oosterhaar geen grote gebouwen. Dit ontwerpbestemmingsplan voorziet in de bouw van maar liefst zeven gebouwen die de huidige maximaal toegestane bouwhoogte (ruimschoots) overstijgen. Deze bouwhoogte en ook het bouwvolume passen niet in de bestaande bebouwing in het gebied tussen "Spoor en Steeg". De wenselijkheid en noodzakelijkheid van zoveel grote gebouwen in een klein gebied, verdient een weloverwegen beslissing van de gemeenteraad. Instemming met de bouw van het Medisch Centrum en het voorontwerp-bestemmingsplan leggen bouwhoogte, bouwvolume en locatie daarvan al veel te vast. Het bestemmingsplan dient daarom in een samenhangende toekomstvisie politiek-bestuurlijk vastgesteld te worden via de daarvoor gebruikelijke procedure.

Conclusie

De inrichting van de wijk komt met de bouw van het Medisch Centrum al gedeeltelijk vast te leggen. Dit verkleint de mogelijkheid oplossingen te vinden voor knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid in de wijk. Zeker wanneer die knelpunten zich nu al voordoen en de voorgenomen ligging van het winkelcentrum deze zal versterken.

Gelet op het voorgaande, vragen wij u niet in te stemmen met het voorontwerpbestemmingsplan van Spoor tot Steeg en te eisen dat eerst een nieuw bestemmingsplan wordt ingediend dat voor alle betrokkenen meer (juridische) houvast biedt. In het verlengde hiervan zou het tevens onverstandig zijn de bouwaanvraag betreffende het perceel Mellenssteeg 41 al goed te keuren, omdat dit voorontwerp-bestemmingsplan volstrekt te weinig houvast biedt.

Met vriendelijke groeten,



_____Haren

Aan College burgemeester en wethouders
c.c. fractievoorzitters
Datum 21 september 2007
Betreft Bezwaar Voorontwerp bestemmingsplanwijziging Spoor tot Steeg,
Oosterhaar, gepubliceerd 20 augustus 2007 in het Harener Weekblad.

Bezwaar Voorontwerp bestemmingsplan Spoor tot Steeg, Oosterhaar

Ten aanzien van het ingediende voorontwerp-bestemmingsplan Spoor tot Steeg hebben ondergetekenden op de volgende punten bezwaar. Deze punten zijn:

1. verkeersveiligheid;
2. milieukwaliteit;
3. sociale veiligheid;
4. bouwmassa en bouwvolume;
5. wateroverlast;
6. hoeveelheid groen.

Ad 1 Verkeersveiligheid

Onnodige aantasting verkeersveiligheid Oosterhaar

De voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum heeft een aanzuigende werking op het verkeer (dus meer verkeer/voertuigen). Hier bovenop geeft de voorgenomen en gewijzigde ligging van het winkelcentrum aanleiding tot extra kilometers binnen de wijk Oosterhaar door met name auto's en vrachtauto's (dus meer kilometers per voertuig). Omdat de verkeerssituatie in Oosterhaar al jaren reden is tot zorg, zijn hier in de raadsvergadering van 10 januari 2007 vragen over gesteld aan wethouder Niezen. Deze gaf aan, de "problemen te willen oplossen wanneer die zich voordoen" om zo snel mogelijk aan de uitvoering van de wijkverbetering te kunnen beginnen. Gezien de huidige verkeerssituatie en de toename van de verkeersbewegingen door meer verkeer dat bovendien een grotere afstand door de wijk zal afleggen, neemt de verkeersveiligheid (verder) af. Waar in de huidige situatie het vracht- en bevoorradersverkeer rechtstreeks, en over brede overzichtelijke wegen, naar het winkelcentrum rijdt, zal een veelvoud van dit verkeer via een grote omweg over smalle wegen door de wijk geleid worden.

Door het bewonerspanel zijn twee situaties in het bijzonder meermalen als aandachtspunt benoemd, maar tot op heden nog niet op goede wijze opgelost, namelijk:

- De fietsers en andere zwakke verkeersdeelnemers zoals schooljeugd, zullen het onderspit delven op het geplande plein van het nieuw te bouwen winkelcentrum in het daar gehanteerde shared space concept;
- De kruising Oude Middelhorst – Anjerlaan waar zowel bevoorradersverkeer (vrachtauto's en / of bestelbusjes) en schoolkinderen gebruik van moeten maken.

Het kan toch niet zo zijn, dat de wethouder bedoelt dat de gemeente de verkeersveiligheid pas serieus neemt nadat er ongelukken zijn gebeurd.

HAREN			
Code	1.731.21	Nr.	2208
	27 SEP 2007	Week	45
BMO			Raad
V&H			W
Lienstv.			B
BORG			S
ROZ			Dir.
ISAA			

Verkeersbewegingen rond de Windeweg

Het winkelcentrum met bijbehorende appartementen heeft een aanzuigende werking op vrachtverkeer, bevoorradersverkeer, verkeer van winkelpersoneel, winkelend publiek en bewoners. De Windeweg zal vanwege zijn ligging en vanwege de gekozen aan- en afvoerroutes een deel van dit verkeer moeten gaan verwerken. Uit reacties tijdens en na afloop van de commissievergadering 10 januari 2007 werd door politici en ondernemers breed onderschreven dat de Windeweg niet bedoeld of geschikt is voor ander verkeer dan het huidige bestemmingsverkeer van de aanwonenden en de verkeersbewegingen behorend bij de fysiotherapie. Deze verkeersdruk is vanuit het oogpunt van veiligheid, welzijn en leefklimaat maximaal.

Ons directe bezwaar betreft het voornemen de geplande aanrijroute van het vrachtverkeer te laten verlopen via dr. Ebelsweg, Tussenziel, Mellensteeg en uiteindelijk via de Windeweg. De Windeweg is smal en heeft slechts aan één kant (voor ons de overkant) een trottoir. Woonborg en de gemeente erkennen dit knelpunt, maar komen vooralsnog niet met goede oplossingen. De gekozen oplossing, namelijk het laten vervallen van het trottoir en de weg verbreden, leidt niet tot meer veiligheid. Toezeggingen over aantallen vrachtauto's en de wijze waarop al het verkeer naar het winkelcentrum zal gaan, hebben geen enkele juridische status en zijn daarmee geen oplossing voor de te verwachten problemen.

Parkeren en verkeersafwikkeling zorgcentrum

De zorglocatie op Mellenssteeg 41 omvat een aantal functies, zoals arts, fysiotherapie, apotheek, lab, ambulance en appartementen. Dit heeft een aanzuigende werking op het verkeer. Gezien de ligging van het zorgcentrum ten opzichte van de Windeweg, is het aannemelijk dat ook de verkeersdruk in de Windeweg hierdoor zal toenemen.

De verkeerskundige onderbouwing van het nieuwe plan is momenteel slechts gebaseerd op een éénmalige telling op de Anjerlaan. Alle andere straten zijn buiten beschouwing gelaten. De afrijroute loopt via Anjerlaan en de drukke kruising met de Oude Middelhorst. Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven voor deze verwachting, noch voor het totaal te verwachten vrachtverkeer, noch voor het vracht-sluipverkeer dat andere routes kiest, noch voor de gevolgen voor deze straten en de fietsroutes naar de verschillende scholen.

De gevolgen voor de reeds genoemde knelpunten en al dan niet te voorziene knelpunten zijn onbekend, maar de veiligheid van met name kwetsbare weggebruikers lijkt geen enkele rol te spelen in de afwegingen. Wij zijn dan ook van mening dat de voorziene ontwikkelingen tot een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie zal leiden.

Naast het afsluiten van de Windeweg met uitzondering van de aanwonenden is een gedegen **verkeers(circulatie)plan** voor de volledige wijk, met een goede onderbouwing van de gevolgen voor verkeer- en parkeerdruk noodzakelijk, vóórdat enige verdere besluitvorming plaatsvindt. Speciale aandacht dient daarbij te bestaan voor een veilig verkeersbeleid voor zwakke weggebruikers, zoals (schoolgaande) kinderen, gehandicapten en ouderen.

Ad 2 Milieukwaliteit

In aanvulling hierop zullen de extra verkeersbewegingen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Vanwege de gewijzigde ligging van het winkelcentrum en de daardoor verlengde aanrij-route van vracht- en bevoorradersverkeer is een substantieel deel van deze extra aantasting van de milieukwaliteit zelfs onnodig. Dit leidt minimaal tot een verslechtering van de huidige milieukundige situatie waardoor gesteld kan worden dat het nieuwe plan vanuit milieukundig perspectief niet voldoet aan het stand-still principe. Mogelijk leidt het zelfs tot overschrijding van vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen.

De exacte gevolgen van de extra verkeersbewegingen in relatie tot vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen zijn voor zover wij weten niet eens onderzocht. Blijkbaar speelt deze aantasting van de milieukwaliteit geen enkele rol te spelen in de afwegingen.

Ad 3 Sociale veiligheid

De sociale veiligheid hangt af van de wijze waarop het gebied van Spoor tot Steeg wordt ingericht. De wijze waarop het winkelcentrum op dit moment gepland is, zal leiden tot een verslechtering van de sociale veiligheid in het gebied in de directe omgeving van het winkelcentrum. Uit informatie verstrekt tijdens inloop- en panelbijeenkomsten blijkt dat het probleem als zodanig wordt onderkend, maar dat hiervoor nog helemaal geen maatregelen of zelfs maar een visie is ontwikkeld. Ook hiervoor geldt blijkbaar de strategie 'problemen pas te willen oplossen wanneer die zich voordoen' om zo snel mogelijk aan de uitvoering van de wijkverbetering te kunnen beginnen.

De exacte gevolgen van het ontbreken van een visie om sociale problemen zijn onbekend, maar uit de praktijk kan met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid geconcludeerd worden dat het ontbreken van een dergelijke visie dramatische gevolgen heeft voor de sociale veiligheid van omwonenden. Blijkbaar speelt deze aantasting van de sociale veiligheid geen enkele rol te spelen in de afwegingen.

Ad 4 Bouwhoogte en bouwvolume

De in het voorontwerp-bestemmingsplan voorgestelde bouwhoogte en bouwvolume van een aantal gebouwen, waaronder het medisch centrum, 4 appartementengebouwen en winkelcentrum, passen niet in de bestaande bebouwing in het gebied tussen "Spoor en Steeg" en tasten het zo waardevolle karakter van het dorps karakter van de wijk aan. Dit gaat verder dan alleen een kwestie van persoonlijke smaak, zoals dit wordt omschreven in de verschillende nieuwsbrieven aan de wijk. Het hoogteverschil tussen de bestaande en de nieuwe bebouwing is fors, het nieuwe type bebouwing is erg afwijkend van de bestaande bebouwingsvorm. Om dit concreet te maken voor de Windeweg: de bestaande ,grondgebonden, bebouwing is nog geen 9 m hoog, terwijl het winkelcentrum aan de ene kant 10,5 m. en aan de andere kant 13,5 m. zal worden. De beleving van en het uitzicht op zo'n hoog en gestapeld gebouw is geheel anders dan de beleving van de huidige bebouwing.

Ad 5 Wateroverlast

Op dit moment hebben meerdere huizen last van (grond)water in de kruipruimte van de woningen. Uit de plannen kan afgeleid worden dat het verharde oppervlak zal toenemen waardoor het water afstroomt naar omliggende percelen en straten. Ook bestaan plannen de grondwaterwinning in Haren – door Waterbedrijf Groningen – te beëindigen. Beide ontwikkelingen zullen leiden tot een toename van de (grond)wateroverlast. Onduidelijk is, in hoeverre het gemeentelijke (grond)waterbeheer hierop is afgestemd.

Ad 6 Groenbeleving en feitelijke hoeveelheid groen

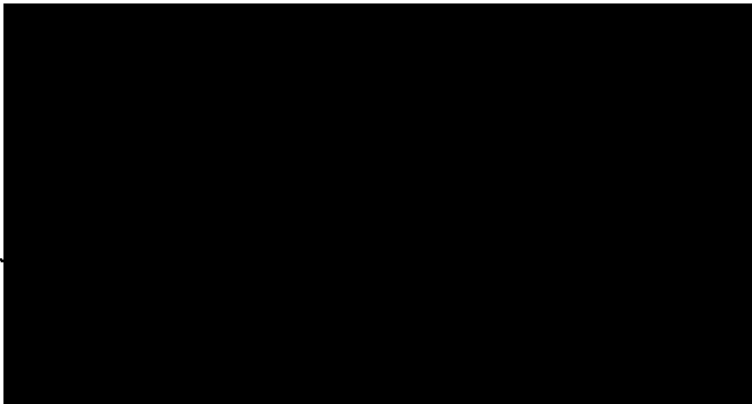
De plannen spreken van een 'versterking van de groene long'. Echter, door het stelselmatig verminderen van het oppervlak groene ruimte, is de beleving anders. Het openbare groen neemt mogelijk toe, maar deze toename wordt meer dan teniet gedaan door de afname van het – agrarische – groen van het weiland van de boerderij aan de Mellenssteeg. Bovendien worden voor het winkelcentrum parkeervoorzieningen gerealiseerd die de zogenoemde groene long zeker niet zullen versterken.

Conclusie

Het ruimtelijke plan zoals gepresenteerd in het voorontwerp-bestemmingsplan Spoor tot Steeg leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Gezien het feit dat deze aspecten al enige jaren onderwerp van discussie zijn, wekt de gemeente met dit voorontwerp de schijn aspecten als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en milieukwaliteit van burgers ondergeschikt te maken aan economische belangen.

Gelet op het vorenstaande vragen wij u dit bestemmingsplan niet in deze vorm door te zetten.

Met vriendelijke groeten,



HAREN			
Code	- 1.731.212		Nr. 2245
	28 SEP 2007		Week 45
BMO			Raad
V&H			W
Dienstv.			B
BORG			S
RME			Dir.
IS&A			

Aan College burgemeester en wethouders
c.c. fractievoorzitters

Datum 28 september 2007

Betreft Bezwaar Voorontwerp bestemmingsplanwijziging Spoor tot Steeg, Oosterhaar, gepubliceerd 20 augustus 2007 in het Harener Weekblad.

Bezwaar Voorontwerp bestemmingsplan Spoor tot Steeg, Oosterhaar

Ten aanzien van het ingediende voorontwerp-bestemmingsplan Spoor tot Steeg hebben ondergetekenden op de volgende punten bezwaar. Deze punten zijn:

1. verkeersveiligheid;
2. milieukwaliteit;
3. sociale veiligheid;
4. bouwmassa en bouwvolume;
5. wateroverlast;
6. hoeveelheid groen.

Ad 1 Verkeersveiligheid

Onnodige aantasting verkeersveiligheid Oosterhaar

De voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum heeft een aanzuigende werking op het verkeer (dus meer verkeer/voertuigen). Hier bovenop geeft de voorgenomen en gewijzigde ligging van het winkelcentrum aanleiding tot extra kilometers binnen de wijk Oosterhaar door met name auto's en vrachtauto's (dus meer kilometers per voertuig). Omdat de verkeerssituatie in Oosterhaar al jaren reden is tot zorg, zijn hier in de raadsvergadering van 10 januari 2007 vragen over gesteld aan wethouder Niezen. Deze gaf aan, de "problemen te willen oplossen wanneer die zich voordoen" om zo snel mogelijk aan de uitvoering van de wijkverbetering te kunnen beginnen. Gezien de huidige verkeerssituatie en de toename van de verkeersbewegingen door meer verkeer dat bovendien een grotere afstand door de wijk zal afleggen, neemt de verkeersveiligheid (verder) af. Waar in de huidige situatie het vracht- en bevoorradingsverkeer rechtstreeks, en over brede overzichtelijke wegen, naar het winkelcentrum rijdt, zal een veelvoud van dit verkeer via een grote omweg over smalle wegen door de wijk geleid worden.

Door het bewonerspanel zijn twee situaties in het bijzonder meermalen als aandachtspunt benoemd, maar tot op heden nog niet op goede wijze opgelost, namelijk:

- De fietsers en andere zwakke verkeersdeelnemers zoals schooljeugd, zullen het onderspit delven op het geplande plein van het nieuw te bouwen winkelcentrum in het daar gehanteerde shared space concept;
- De kruising Oude Middelhorst – Anjerlaan waar zowel bevoorradingsverkeer (vrachtauto's en / of bestelbusjes) en schoolkinderen gebruik van moeten maken.

Het kan toch niet zo zijn, dat de wethouder bedoelt dat de gemeente de verkeersveiligheid pas serieus neemt nadat er ongelukken zijn gebeurd.

Verkeersbewegingen rond de Windeweg

Het winkelcentrum met bijbehorende appartementen heeft een aanzuigende werking op vrachtverkeer, bevoorradingsverkeer, verkeer van winkelpersoneel, winkelend publiek en bewoners. De Windeweg zal vanwege zijn ligging en vanwege de gekozen aan- en afvoerroutes een deel van dit verkeer moeten gaan verwerken. Uit reacties tijdens en na afloop van de commissievergadering 10 januari 2007 werd door politici en ondernemers breed onderschreven dat de Windeweg niet bedoeld of geschikt is voor ander verkeer dan het huidige bestemmingsverkeer van de aanwonenden en de verkeersbewegingen behorend bij de fysiotherapie. Deze verkeersdruk is vanuit het oogpunt van veiligheid, welzijn en leefklimaat maximaal.

Ons directe bezwaar betreft het voornemen de geplande aanrijroute van het vrachtverkeer te laten verlopen via dr. Ebelsweg, Tussenziel, Mellensteeg en uiteindelijk via de Windeweg. De Windeweg is smal en heeft slechts aan één kant (voor ons de overkant) een trottoir. Woonborg en de gemeente erkennen dit knelpunt, maar komen voorsnood niet met goede oplossingen. De gekozen oplossing, namelijk het laten vervallen van het trottoir en de weg verbreden, leidt niet tot meer veiligheid. Toezeggingen over aantallen vrachtauto's en de wijze waarop al het verkeer naar het winkelcentrum zal gaan, hebben geen enkele juridische status en zijn daarmee geen oplossing voor de te verwachten problemen.

Parkeren en verkeersafwikkeling zorgcentrum

De zorglocatie op Mellenssteeg 41 omvat een aantal functies, zoals arts, fysiotherapie, apotheek, lab, ambulance en appartementen. Dit heeft een aanzuigende werking op het verkeer. Gezien de ligging van het zorgcentrum ten opzichte van de Windeweg, is het aannemelijk dat ook de verkeersdruk in de Windeweg hierdoor zal toenemen.

De verkeerskundige onderbouwing van het nieuwe plan is momenteel slechts gebaseerd op een éénmalige telling op de Anjerlaan. Alle andere straten zijn buiten beschouwing gelaten. De afrijroute loopt via Anjerlaan en de drukke kruising met de Oude Middelhorst. Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven voor deze verwachting, noch voor het totaal te verwachten vrachtverkeer, noch voor het vracht-sluipverkeer dat andere routes kiest, noch voor de gevolgen voor deze straten en de fietsroutes naar de verschillende scholen.

De gevolgen voor de reeds genoemde knelpunten en al dan niet te voorziene knelpunten zijn onbekend, maar de veiligheid van met name kwetsbare weggebruikers lijkt geen enkele rol te spelen in de afwegingen. Wij zijn dan ook van mening dat de voorziene ontwikkelingen tot een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie zal leiden.

Naast het afsluiten van de Windeweg met uitzondering van de aanwonenden is een gedegen **verkeers(circulatie)plan** voor de volledige wijk, met een goede onderbouwing van de gevolgen voor verkeer- en parkeerdruk noodzakelijk, vóóordat enige verdere besluitvorming plaatsvindt. Speciale aandacht dient daarbij te bestaan voor een veilig verkeersbeleid voor zwakke weggebruikers, zoals (schoolgaande) kinderen, gehandicapten en ouderen.

Ad 2 Milieukwaliteit

In aanvulling hierop zullen de extra verkeersbewegingen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Vanwege de gewijzigde ligging van het winkelcentrum en de daardoor verlengde aanrij-route van vracht- en bevoorradingsverkeer is een substantieel deel van deze extra aantasting van de milieukwaliteit zelfs onnodig. Dit leidt minimaal tot een verslechtering van de huidige milieukundige situatie waardoor gesteld kan worden dat het nieuwe plan vanuit milieukundig perspectief niet voldoet aan het stand-still principe. Mogelijk leidt het zelfs tot overschrijding van vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen.

De exacte gevolgen van de extra verkeersbewegingen in relatie tot vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen zijn voor zover wij weten niet eens onderzocht. Blijkbaar speelt deze aantasting van de milieukwaliteit geen enkele rol te spelen in de afwegingen.

Ad 3 Sociale veiligheid

De sociale veiligheid hangt af van de wijze waarop het gebied van Spoor tot Steeg wordt ingericht. De wijze waarop het winkelcentrum op dit moment gepland is, zal leiden tot een verslechtering van de sociale veiligheid in het gebied in de directe omgeving van het winkelcentrum. Uit informatie verstrekt tijdens inloop- en panelbijeenkomsten blijkt dat het probleem als zodanig wordt onderkend, maar dat hiervoor nog helemaal geen maatregelen of zelfs maar een visie is ontwikkeld. Ook hiervoor geldt blijkbaar de strategie 'problemen pas te willen oplossen wanneer die zich voordoen' om zo snel mogelijk aan de uitvoering van de wijkverbetering te kunnen beginnen.

De exacte gevolgen van het ontbreken van een visie om sociale problemen zijn onbekend, maar uit de praktijk kan met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid geconcludeerd worden dat het ontbreken van een dergelijke visie dramatische gevolgen heeft voor de sociale veiligheid van omwonenden. Blijkbaar speelt deze aantasting van de sociale veiligheid geen enkele rol te spelen in de afwegingen.

Ad 4 Bouwhoogte en bouwvolume

De in het voorontwerp-bestemmingsplan voorgestelde bouwhoogte en bouwvolume van een aantal gebouwen, waaronder het medisch centrum, 4 appartementengebouwen en winkelcentrum, passen niet in de bestaande bebouwing in het gebied tussen "Spoor en Steeg" en tasten het zo waardevolle karakter van het dorpse karakter van de wijk aan. Dit gaat verder dan alleen een kwestie van persoonlijke smaak, zoals dit wordt omschreven in de verschillende nieuwsbrieven aan de wijk. Het hoogteverschil tussen de bestaande en de nieuwe bebouwing is fors, het nieuwe type bebouwing is erg afwijkend van de bestaande bebouwingsvorm. Om dit concreet te maken voor de Windeweg: de bestaande ,grondgebonden, bebouwing is nog geen 9 m hoog, terwijl het winkelcentrum aan de ene kant 10,5 m. en aan de andere kant 13,5 m. zal worden. De beleving van en het uitzicht op zo'n hoog en gestapeld gebouw is geheel anders dan de beleving van de huidige bebouwing.

Ad 5 Wateroverlast

Op dit moment hebben meerdere huizen last van (grond)water in de kruipruimte van de woningen. Uit de plannen kan afgeleid worden dat het verharde oppervlak zal toenemen waardoor het water afstroomt naar omliggende percelen en straten. Ook bestaan plannen de grondwaterwinning in Haren – door Waterbedrijf Groningen – te beëindigen. Beide ontwikkelingen zullen leiden tot een toename van de (grond)wateroverlast. Onduidelijk is, in hoeverre het gemeentelijke (grond)waterbeheer hierop is afgestemd.

Ad 6 Groenbeleving en feitelijke hoeveelheid groen

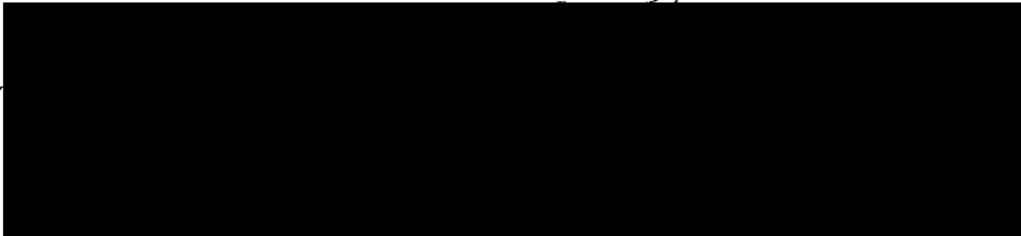
De plannen spreken van een 'versterking van de groene long'. Echter, door het stelselmatig verminderen van het oppervlak groene ruimte, is de beleving anders. Het openbare groen neemt mogelijk toe, maar deze toename wordt meer dan teniet gedaan door de afname van het – agrarische – groen van het weiland van de boerderij aan de Mellenssteeg. Bovendien worden voor het winkelcentrum parkeervoorzieningen gerealiseerd die de zogenoemde groene long zeker niet zullen versterken.

Conclusie

Het ruimtelijke plan zoals gepresenteerd in het voorontwerp-bestemmingsplan Spoor tot Steeg leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Gezien het feit dat deze aspecten al enige jaren onderwerp van discussie zijn, wekt de gemeente met dit voorontwerp de schijn aspecten als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en milieukwaliteit van burgers ondergeschikt te maken aan economische belangen.

Gelet op het vorenstaande vragen wij u dit bestemmingsplan niet in deze vorm door te zetten.

Met vriendelijke groeten,



HAREN		
Code	- 1. 731.212	
28 SEP 2007		
BMO		
V&H		
BORG		
RMC		
IS&A		

Aan Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haren,
Postbus 21
9750 AA HAREN

Datum 27 september 2007

Betreft Zienswijze op het voorontwerpbestemmingsplan van Spoor tot Steeg, te Haren

Geacht College,

Hierbij maakt [REDACTED] zijn zienswijze kenbaar op het voorontwerpbestemmingsplan van Spoor tot Steeg, betreffende de bouw van een winkelcentrum en appartementen in de wijk Oosterhaar.

In het *Harener weekblad* van, 16 augustus 2007 maakt u uw voornemen bekend tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor centrum Oosterhaar.

Het voorontwerpbestemmingsplan bevat de ruimtelijke vertaling van de opgestelde stedenbouwkundige visie voor de inrichting van het centrum van de wijk Oosterhaar. Het bestemmingsplan voorziet o.a. in het realiseren van een nieuw winkelcentrum, een medisch centrum en het oprichten van 4 appartementengebouwen (max. 4 bouwlagen). Voorts voorziet het plan in een versterking van het openbaar groengebied. Met dit bestemmingsplan wordt voor het betreffende plangebied het geldende bestemmingsplan "Haren-Oosterhaar" herzien.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

Aantasting welzijnsgevoel in eigen woning.

-De nieuwe bebouwing van 3 en 4 lagen hoog, staat te dicht op de huidige bebouwing gepland. De afstand bedraagt ten hoogste 25 meter en ten minste 8 meter. Hierdoor:

- wordt de privacy van huidige huiseigenaren en huurders aangetast. Zeker daar de bestaande woningen bestaan uit jaren 60 en 70 doorzonwoningen met grote raamoppervlakten.
- komen veel huizen volgens de schaduwplannen in de schaduw te liggen die nu zonlicht ontvangen. Dit zal een negatief effect hebben op het welzijnsgevoel en het energieverbruik van huurders en eigenaren.
- worden de betroffen huizen die nu vrij uitzicht over de Groene Long hebben benauwend opgesloten tussen rechte hoge gevels op relatief korte afstand.

Algemeen genomen zal dit een devaluatie van het welzijnsgevoel maar ook van economische waarde van de hier bovengenoemde woningen betekenen.

Afname verkeersveiligheid in het gebied.

Het verkeer zal intensiveren met de komst van de extra woon en bedrijfseenheden in het gebied. Dit zal de verkeersveiligheid voor met name jonge kinderen in de buurt niet ten goede komen zonder aanpassingen aan het verkeersplan in de wijk. Tevens komt de inrit van het Medisch Centrum pal tegenover de toegang van Basisschool de Wissel te liggen.

Ter illustratie: In meerdere straten in het gebied moet op een kort stuk de straat meerdere malen overgestoken worden om het trottoir te kunnen volgen. Het gevolg is dat zeer jonge kinderen nu al in deze straten gedwongen zijn om op de rijweg te lopen en te fietsen.

Verkeerstoename uitgelokt door het plaatsen van extra woningen zonder aanpassing van het huidige verkeersplan is onwenselijk.

Het uitgangspunt 'Versterking van de Groene Long' wordt niet gehaald

Eén van de uitgangspunten van de Gemeente Haren destijds voor herinrichting van het gebied van Spoor tot Steeg is versterking van de Groene Long. In het bestaande situatie omvat het gebied momenteel de schapenwei met houtwallen aan de Mellensteeg 41.

Deze zal bebouwd gaan worden met het Medisch Centrum plus parkeerplaats en resulteert in een afname van het groen. Grote oude bomen moeten gekapt worden om de woontorens conform plan te plaatsen. De benodigde nieuwe parkeerplaatsen nemen meer ruimte in dan de huidige. Het bebouwde en bestraatte oppervlak in de Groene Long is in het plan groter dan in de huidige situatie.

Dit kan naar mijn mening niet meer leiden tot versterking van de Groene Long tenzij u de hangende tuinen van Babylon gaat creëren.

Aantasting dorps karakter

Daar waar nu Oosterhaar een open wijk met een ruimtelijke Groene Long is zal straks deze beleving verdwijnen. Ondanks het feit dat de nieuwbouw op redelijke afstand van elkaar geplaatst wordt zal door de hoogte van de gebouwen het open dorpse karakter veranderen in een stedelijke uitstraling.

Onzorgvuldige wijze totstandkoming van de inrichting openbare ruimte in het voorontwerp

Tijdens de vergaderingen van het bewonerspanel heeft de voorzitter het toegelaten dat individuele niet breed gedragen wensen geleid hebben tot wijzigingen in het ontwerp. Hierdoor dreigen persoonlijke bezwaren van één individu nu een probleem voor meerdere bewoners elders in de wijk te worden. Enkele wijzigingen werden pas getoond op de laatste panelbijeenkomst waardoor aanpassing niet meer mogelijk was.

Voorbeeld 1

De parkeerplaatsen aan de Anjerlaan huisnummers 25 tot en met 31 (naast de C1000) zijn op wens van één panellid daar ingetekend vanwege persoonlijke parkeerwensen voor het eigen huis aan de Korenbloemweg. Dit terwijl 200 meter verderop de parkeerplaatsen aan de Pinksterbloemweg doorgaans ongebruikt zijn.

Door één individu die dreigen de bewoners van de Anjerlaan nu de auto's voor hun huis te krijgen. Het verkeer op de Anjerlaan en Hopweg zal dan toenemen met auto's die niet in die straten hoeven te zijn bovenop het extra verkeer dat naar de geplande appartementen aan de Hopweg moet.

De parkeerplaatsen staan gepland langs een voet/fietspad te komen waar veel mensen op weg naar het winkelcentrum langs gaan en waar veel kinderen spelen. Ik verzoek u daarom deze parkeerplaatsen uit het plan te verwijderen.

Voorbeeld 2

Op aanwijzing van 1 panellid zijn bomen uit het oorspronkelijke beplantingvoorstel van de firma Hake verplaatst naar verderop gelegen huizen (geen panelleden). Het is goed mogelijk dat de verderop gelegen huizen evenmin gediend zijn van beplanting voor het huis. Ik verzoek u dan ook zich te houden aan het oorspronkelijke, evenwichtige beplantingsschema van de deskundige firma.

Gevolgdte procedure door Gemeente Haren

-De belangen van eigenaren en huurders van huizen grenzend aan het betrokken gebied zijn niet door de Gemeente Haren zorgvuldig vergaard en afgewogen. In de documentatie is daar althans niets van opgenomen.

Dit is bij Verhuurder Woonborg en ondernemers in het gebied wel gebeurd tijdens de planontwikkelingen. Hiermee voldoet de Gemeente Haren mijns inziens niet aan de eisen van behoorlijk bestuur en handelt zij tot nu toe onzorgvuldig in haar voorbereiding van haar besluit.

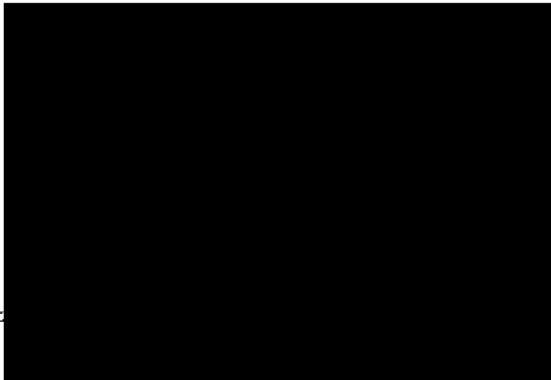
Alternatieven:

- Een kleinschaliger plan waarbij bouwhoogte en -volume gereduceerd worden ten opzichte van de huidige plannen.
- Nieuwbouw van een coherent winkelcentrum op de huidige locatie conform het initiatief dat de ondernemers van de Oosterhaar destijds zelf gestart hebben.
- Verkeersplan aanpassen en integraal ontwikkelen met de:
 - voorgenomen bouwplannen van extra woningen in Oosterhaar.
 - de verplaatsing van de scholen naar de Oosterhaar.
 - de bouwplannen betreft het vlakbij gelegen 'Medisch Centrum' aan de Nieuwe Stationsweg.
 - de aanleg van de spoortunnel.
 - en de voorgenomen verbouw van Basisschool de Wissel.

3VO zou hier een adviserende rol kunnen spelen.

Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik mijn zienswijze bekend betreft het ontwerpbestemmingsplan Centrum Oosterhaar. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, althans gewijzigd vast te stellen. Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend



B&W gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA Haren

Mellenssteeg 37
9753 HL Haren
tel: 050-5341671

HAREN		
Code	-1-731.212	Nr. 7241
	28 SEP 2007	Week 45
BMO		Raad
V&H		W
Dienstv.		B
BORG		S
RMZ		Dir.
IS&A		

Betreft: Inspraakreactie Bestemmingsplan *Van Spoor tot Steeg*.
Kenmerk: BMD/VSTS.002/070927

Haren, 27 september 2007

Geachte college B&W,

Hierbij maak ik mijn inspraakreactie kenbaar t.a.v. het Voorontwerp-bestemmingsplan *Van Spoor tot Steeg*. Ik maak bezwaar tegen de geplande veranderingen. Daarvoor voer ik de volgende argumenten aan:

1. Integraal bouwbeleid:

In 2003 is in nauw overleg met de burgers één nieuw uniform bestemmingsplan voor Oosterhaar vastgesteld. Men ging daarbij uit van een **integrale bouwvisie**. Daarbij zijn nadrukkelijk grenzen gesteld aan bouwhoogte en bouwvolume. Het nu ingediende plan voldoet niet aan die recent vastgestelde kaders. Eerst burgers raadplegen en op basis daarvan een bestemmingsplan vaststellen en tegelijk bouwplannen ontwikkelen die daar niet aan voldoen, leidt niet tot een betrouwbaar beeld van het gemeentelijk bouwbeleid. Inmiddels is overigens ook bekend dat op korte termijn gebouwd zal gaan worden op het terrein van OBS De Wissel, direct grenzend aan dit plangebied. Opnieuw worden deze plannen strikt gescheiden gehouden, hetgeen opnieuw zal leiden tot een versnipperd wijkbeeld. De gemeente verkondigt een integraal bouwbeleid, hetgeen ook nadrukkelijk een wens van de burgers is. Dat staat haaks op de uitvoering waarbij verschillende plannen steeds opnieuw strikt gescheiden worden.

2. Vermindering van het groen:

Uitgangspunt van de bouwplannen is versterking van de groenstructuur. In het huidige ontwerp vermindert echter de netto hoeveelheid groen. Het concrete aantal vierkante meters groen neemt af!. Dit komt omdat men een scheiding maakt tussen particulier groen en openbaar groen, waarbij men impliciet aanneemt dat particulier groen niet bijdraagt aan de groenbeleving van de wijk. Dat bestrijd ik ten zeerste! Het huidige weiland van de boerderij aan de Mellenssteeg 41 heeft binnen het bestaande bestemmingsplan grotendeels een groenbestemming, en draagt ook wel degelijk bij aan het groene beeld van de wijk. Het wordt echter niet meegeteld bij het bestaande groen, omdat het particulier bezit is. In de huidige plannen neemt het oppervlak aan openbaar groen wel (marginaal) toe, maar het totaal oppervlak aan groen neemt af. Het

ontwerp voldoet derhalve niet aan de vooraf door het college gestelde eis van versterking en is derhalve niet acceptabel.

3. Beleving van het groen:

Daarnaast wordt de beleving van het groen ernstig aangetast door de geplande hoogbouw. Men kan de plattegrond wel mooi groen inkleuren, maar de 3D-animatie levert toch echt een sterk verstedelijkt beeld met hoge, lange gevels en veel schaduw. Het ontwerp levert derhalve ook geen versterking van het groene beeld van de wijk.

Het voorontwerpbestemmingsplan stelt dat er 'een duidelijke versterking van de kwaliteit van het groengebied plaatsvindt'. Nergens wordt dat echter onderbouwd of toegelicht. Op deze wijze wordt het plan met louter 'gebakken lucht' verkocht.

4. Verkeersveiligheid:

4a: Absolute toename verkeersdruk:

De verkeersdruk op zowel de Anjerlaan als de Mellenssteeg en de Windeweg zal fors toenemen. Een toename van 1700 motorvoertuigen per etmaal is veel voor de beperkte omvang van het plangebied.

De huidige verkeerskundige knelpunten in Oosterhaar zijn alom bekend. Met name de kruising van de Oude Middelhorst en de Anjerlaan, de spoorwegovergang bij de apotheek en de Mellenssteeg ter hoogte van De Wissel zijn nu al notoire knelpunten.

De officiële verwachting is dat de verkeersdruk op de Anjerlaan alleen al met 40 tot 45 % toeneemt. De gevolgen voor de reeds genoemde knelpunten zijn onbekend, maar ik verwacht daar extreem gevaarlijke situaties als daar 40% extra verkeer lang moet. Ook het nieuwe winkelplein, dat een Shared Space gebied moet worden kan de verkeersstroom nooit veilig verwerken.

4b: Ontoereikende onderbouwing:

De totale verkeerskundige onderbouwing van het plan is momenteel slechts gebaseerd op een éénmalige telling aan de Noord- en Zuidzijde van de Anjerlaan. Alle andere straten zijn buiten beschouwing gelaten. Het hele plan berust derhalve op een eenmalige telling op de Anjerlaan. Er is geen enkele sprake van een gedegen studie naar de gevolgen van de huidige plannen voor de verkeersdruk in de wijk. Ik acht het onaanvaardbaar dat planologisch blind gevaren wordt op 1 telling en de conclusies die daar uit de losse pols uit getrokken worden.

4c: Sluipverkeer:

Het onderzoek van Grontmij wijst tevens uit dat momenteel 16% van het verkeer op de Anjerlaan sluipverkeer betreft. De officiële verwachting is dat na de bouw er géén sluipverkeer meer zal zijn. Ik geloof werkelijk niet dat het sluipverkeer als bij toverslag verdwijnt, maar men doet geen enkele uitspraak over waar al die auto's dan blijven. Mijn inschatting is dat die toch gewoon dwars door het winkelgebied gaan of men kiest de meest nabij doorsteek over de Mellenssteeg langs basisschool De Wissel. De geplande verkeersbeperkingen op de Anjerlaan en Windeweg zullen derhalve tot een forse verkeerstoename leiden op de Mellenssteeg. Een groot deel van het sluipverkeer zal deze route

gaan volgen, langs OBS De Wissel, hetgeen een onaanvaardbare situatie oplevert t.a.v. de verkeersveiligheid voor de schoolgaande kinderen.

4d: Vrachtverkeer:

De aanrijroute van het vrachtverkeer wordt verwacht via dr. Ebelsweg, Tussenziel, Mellensteeg, Ridderspoor naar de zeer smalle Windeweg. De afrijroute loopt via Anjerlaan, Oude Middelhorst en Tussenziel. Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven voor deze verwachting, noch voor het totaal te verwachten vrachtverkeer, noch voor het vrachtsluipverkeer, noch voor de gevolgen voor deze straten.

4^e: Parkeerdruk:

Ik ben zeer gelukkig met de realisatie van een aantal parkeergarages maar verwacht nog steeds een aantal aanzienlijke parkeerproblemen. Aan de Zuidkant van de Anjerlaan is het nu al vaak dringen waar dat na de genoemde verkeerstoename alleen maar erger zal worden.

Ik verwacht verder dat veel bezoekers van het medisch centrum via de Mellenssteeg zullen aanrijden en daar ook parkeren bij OBS De Wissel. Men verwacht dat alle bezoekers t.z.t. aan de Westzijde van het gebouw (op de nieuw aan te leggen parkeerplaats van de C1000) zullen gaan parkeren. Met name de situering van het huisartsenlab aan de kant van de Mellenssteeg zal in de ochtenduren echter een forse toename van de verkeer- en parkeerdruk aan de Mellenssteeg opleveren. Dat is nu ook het geval op de bestaande lokatie van de Prikpost langs het spoor. Het betreft een groot aantal verkeersbewegingen voor korte bezoeken. Bezoekers van het huisartsenlab willen daarvoor dichtbij parkeren. Dat alles vindt plaats precies in de piektijden voor het brengen van de kinderen naar OBS De Wissel. Dat levert nu al elke ochtend een chaotisch verkeersbeeld, laat staan als daar het verkeer van het huisartsenlab nog bij komt.

Ik pleit voor gerichte regulering van de verkeersstroom waarbij de schoolroutes nadrukkelijk vermeden worden. Speciale aandacht dient te bestaan voor veilig verkeersbeleid voor schoolgaande kinderen, gehandicapten en ouderen.

Ik pleit voor een in detail uitgewerkt integraal verkeers- en parkeerbeleid voor de hele wijk Oosterhaar, waarbij omliggende straten rondom het plangebied *Van Spoor tot Steeg* zoveel mogelijk worden ontzien.

5. Verstedelijking door hoogbouw:

De plannen gaan uit van 4 bouwlagen en een bouwhoogte tot maximaal 14 meter. Dat is 2x zo hoog als de bestaande huizen langs de Anjerlaan. Deze hoogbouw komt op slechts 8(!)-25 meter afstand van die bestaande wijkbepalende huizen te staan. Dat levert een sterk verstedelijkt beeld hetgeen niet past in de dorpsbuurt Oosterhaar. De geplande maximale hoogte van 14 meter is exclusief eventuele antennes. In de uitvoering wordt het dus mogelijk nog erger. Recent is het bestaande bestemmingsplan voor Oosterhaar vastgesteld. Daarin is, in nauw overleg met de burgers, de bouwhoogte op 10 meter gemaximeerd (drie bouwlagen). Die hoogte is destijds ook nadrukkelijk beargumenteerd vanuit het karakter van de wijk. Ik acht het onaanvaardbaar dat daar nu, zonder enige vorm van overleg met de buurt, 33% hoogte (sic!) bij komt.

6. **Bouwvolume te fors:**

Woonborg plant ruim 100 woningen in het gebied. Dat is extreem veel gezien het beperkte bouwoppervlak en de gestelde eis om de groenstructuur te verbeteren. De bouwopgave is simpelweg te groot voor dit beperkte plangebied. Oosterhaar kan en mag niet de dupe worden van het feit dat het de gemeente elders niet lukt om aan de bouwopgave te voldoen!

7. **Veiligheid:**

Door hoogbouw en bestaande bouw zo dicht op elkaar te plannen ontstaan grote donkere schaduwzones welke het gevoel van veiligheid aanzienlijk kunnen aantasten. De planmakers gaan de discussie hierover volledig uit te weg en bagatelliseren het probleem. Men schijnt de put pas te willen dempen als het kalf reeds verdronken is.

8. **24-uurs zorg**

Ik verwelkom van harte goede zorg- en service voorzieningen in de wijk. Goorecht plant een woonzorgtoren. In het bestemmingsplan worden geen eisen gesteld aan de zorg-vorm die daar geboden wordt. Vrijwel iedereen deelt de mening dat het belangrijk is betaalbare woningen te bouwen voor senioren in de buurt van voorzieningen. De geplande woningen zullen voor de huidige mensen uit Oosterhaar echter niet of nauwelijks te betalen zijn. Deze woningen zijn alleen bereikbaar voor vermogende ouderen, waarmee het wijkbeeld drastisch zal veranderen. Daarnaast plant Goorecht nu in de woonzorgtoren naar verluid een gesloten afdeling met demente ouderen. Dan is er één plaats in de gemeente waar men ideaal ouderen direct nabij voorzieningen kan huisvesten en dan plant men daar een gesloten afdeling. Ik begrijp best dat de zorginhoudelijke invulling niet in het bestemmingsplan vastgelegd kan worden. Dat is een zaak van Goorecht. Maar tegelijk is het ook een zaak van de politiek om de maatschappelijke partners te dwingen logische keuzes te maken, daar waar de bouw zo'n enorme druk legt op de maatschappelijke omgeving.

9. **Vrijstellingsruimte:**

Het plan biedt een veel te vrijblijvende vrijstellingsruimte. Herhaaldelijk is al gebleken dat planmakers (veelal om budgettaire redenen) een heel vrijblijvende interpretatie hebben van het begrip 'goede woonsituatie, verkeersveiligheid en gebruiksmogelijkheden'. Dit vormt een ernstige bedreiging van het leefklimaat in onze wijk. De vrijstelling dient in het nieuwe bestemmingsplan strikt beperkt te worden.

10. **Noodzaak Medisch Centrum niet aangetoond:**

De geplande gebruikers van het Medisch Centrum bevinden zich nu ook al nagenoeg allemaal in of nabij Oosterhaar. Het is op het eerste gezicht een loffelijk streven om die zorgaanbieders onder één dak te brengen, maar dat levert voor de wijk momenteel geen uitbreiding van zorgfaciliteiten. Zo heeft de huisarts die er in trekt al een bestaande praktijk. Bewoners van Oosterhaar kunnen daar niet zondermeer terecht. Aan de buitenkant lijkt het derhalve dat er een goede zorgstructuur in de wijk komt voor de bewoners, maar in de praktijk zal die (de eerste jaren) onbereikbaar zijn. Alleen nieuwe

zorgaanbieders, zonder vast patiëntenbestand kunnen werkelijk een bijdrage leveren aan de integratie van zorg in de wijk.

De apotheek zit nu vlak over het spoor en bezorgt veelal aan huis. De geringe winst die behaald wordt door dat onder één dak te brengen met andere zorgaanbieders is gering terwijl daar wel fors verlies van groen in de wijk tegenover staat.

11. Bouwhoogte cafetaria:

De bouwhoogte van de cafetaria wordt gepland op 5 meter. Dat zijn twee normale verdiepingen! Ook al zal het gebouw niet over het volle oppervlak deze hoogte hebben, toch is een gebouw van deze hoogte absoluut niet toelaatbaar midden in de Groene Long. Dat doet fors afbreuk aan de groenbeleving. Ik acht een bouwhoogte van 3,5 meter maximaal aanvaardbaar.

12. Inperking detailhandel:

De detailhandel in het winkelcentrum dient nadrukkelijk afgestemd te zijn op de wijk. Er is geen plaats voor landelijke winkelketens. De huidige beperking in het bestemmingsplan laat veel te veel ruimte voor vrije interpretatie wat 'aanvullend is voor het winkelaanbod in de wijk'. Het bestemmingsplan dient daar strikt limitatief in te zijn.

13. Medisch centrum:

Voor mijn bezwaren t.a.v het medische centrum verwijs ik naar mijn separate schrijven daarover (kenmerk BMD/VSTS.001/070927, d.d. 27/09/2007), welke als bijlage is bijgevoegd. Ik acht alle punten daarin intergraal onderdeel van mijn inspraakvisie ten aanzien van het voorontwerp bestemmingplan *Van Spoor tot Steeg*.

14. Milieukwaliteit

De extra verkeersbewegingen zullen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Door de ongunstige ligging van het winkelcentrum in het plangebied t.o.v de aanrijroutes moet een groot deel van het verkeer onnodig omrijden. Een groot deel van de extra aantasting van de milieukwaliteit is te voorkomen door situering van het winkelcentrum aan de Zuidzijde van het plangebied. De huidige plannen leiden tot een verslechtering van de huidige milieukundige situatie, hetgeen haaks staat op de buurtbelangen, het landelijke beleid en de geplande groenversterking. Onduidelijk is of de plannen leiden tot overschrijding van huidige milieukwaliteits- of geluidsnormen, maar nader onderzoek wordt niet nodig geacht omdat het een 30km zone betreft! Ik acht dit de wereld op zijn kop. De planmakers gebruiken hier de 30km zone als argument om geen onderzoek te hoeven doen naar leefkwaliteit. Daarmee wordt een 30km-zone (per definitie een leefgebied) vogelvrij verklaard. Ik acht dit volstrekt ontoelaatbaar.

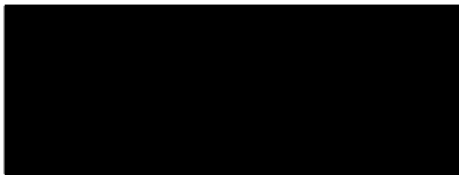
15. Waterhuishouding

Grote delen van de wijk kampen momenteel met wateroverlast gedurende grote delen van het jaar. Onduidelijk is wat de gevolgen van de huidige plannen voor het grondwaterpeil in het plangebied is.

Op basis van deze argumenten acht ik de geplande bouw in het plangebied een onacceptabele aantasting van het woon- en leefklimaat. Onze dorpse wijk verstedelijkt daardoor onomkeerbaar. Daarmee is dan ook direct het hek van de dam. Nu al wordt er in de verschillende fracties gesproken over hoogbouw in omliggende straten in Oosterhaar als de bouw eenmaal gestart is. Ik verzoek u dan ook het huidige voorontwerp volledig af te wijzen. Met een nieuw, aan de dorpse maat aangepast voorontwerp, waarbij het geplande bouwvolume gereduceerd wordt en de locaties van de bouwelementen heroverwogen zijn, kan het plan een veel betere toekomst bieden voor onze groene wijk.

Tot slot acht ik het ontoelaatbaar dat het ontwerp bestemmingsplan slechts in te zien is op het gemeentehuis. Er bleek slechts 1 exemplaar ter beschikking dat alleen daar ingezien kon worden. Er waren geen exemplaren te koop. Op deze wijze wordt het burgers nagenoeg onmogelijk gemaakt om zich goed in te lezen in de plannen en een goede inspraakreactie voor te bereiden. Ik verzoek u dan ook om mij per ommegaande een officieel klachtenformulier toe te zenden zodat ik deze proceduregang kan aanklaarten middels een formele klacht. Indien mogelijk ontvang ik graag als nog een exemplaar van het ontwerp bestemmingsplan.

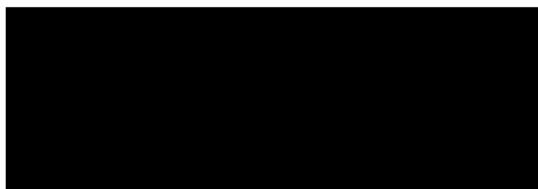
Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben, aarzelt u dan niet contact met mij op te nemen.



Bijlage:

- brief bezwaar vrijstelling artikel 19.2 WRO voor medisch centrum (kenmerk BMD/VSTS.001/070927)

B&W gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA Haren



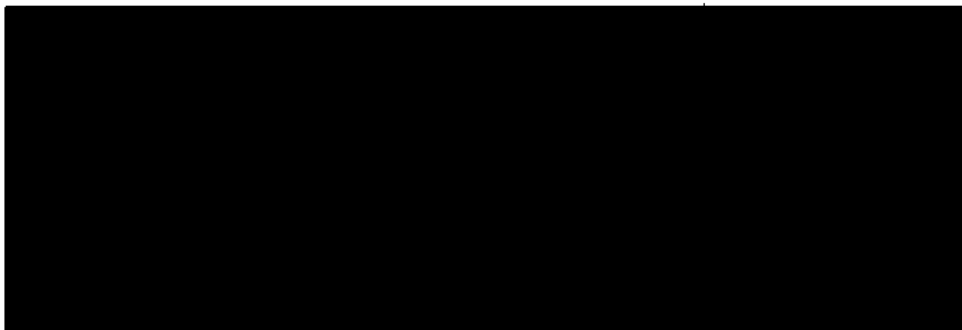
Betreft: Inspraakreactie Bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg.

Haren, 28 september 2007

Geacht college van B&W,

Hierbij delen wij u mede dat wij ons aansluiten bij de inspraakreactie van dhr. Bart Melis met het kenmerk BMD/VSTS.002/070927.

Hoogachtend,

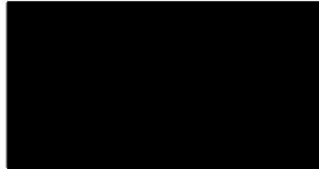


HAREN		
Code	- 1.731.212	Nr. 2242
	28 sept - 1 OKT 2007	Week 45
BMO		Raad
V&H		W
Dienstv.		B
BORG		S
RM		Dir.
IS&A		

Bijlage:

- brief bezwaar vrijstelling artikel 19.2 WRO voor medisch centrum (kenmerk BMD/VSTS.001/070927)

B&W gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA Haren



Betreft: Inspraakreactie Bestemmingsplan *Van Spoor tot Steeg*.
Kenmerk: BMD/VSTS.002/070927

Haren, 27 september 2007

Geachte college B&W,

Hierbij maak ik mijn inspraakreactie kenbaar t.a.v. het Voorontwerp-bestemmingsplan *Van Spoor tot Steeg*. Ik maak bezwaar tegen de geplande veranderingen. Daarvoor voer ik de volgende argumenten aan:

1. Integraal bouwbeleid:

In 2003 is in nauw overleg met de burgers één nieuw uniform bestemmingsplan voor Oosterhaar vastgesteld. Men ging daarbij uit van een **integrale bouwvisie**. Daarbij zijn nadrukkelijk grenzen gesteld aan bouwhoogte en bouwvolume. Het nu ingediende plan voldoet niet aan die recent vastgestelde kaders. Eerst burgers raadplegen en op basis daarvan een bestemmingsplan vaststellen en tegelijk bouwplannen ontwikkelen die daar niet aan voldoen, leidt niet tot een betrouwbaar beeld van het gemeentelijk bouwbeleid. Inmiddels is overigens ook bekend dat op korte termijn gebouwd zal gaan worden op het terrein van OBS De Wissel, direct grenzend aan dit plangebied. Opnieuw worden deze plannen strikt gescheiden gehouden, hetgeen opnieuw zal leiden tot een versnipperd wijkbeeld. De gemeente verkondigt een integraal bouwbeleid, hetgeen ook nadrukkelijk een wens van de burgers is. Dat staat haaks op de uitvoering waarbij verschillende plannen steeds opnieuw strikt gescheiden worden.

2. Vermindering van het groen:

Uitgangspunt van de bouwplannen is versterking van de groenstructuur. In het huidige ontwerp vermindert echter de netto hoeveelheid groen. Het concrete aantal vierkante meters groen neemt af!. Dit komt omdat men een scheiding maakt tussen particulier groen en openbaar groen, waarbij men impliciet aanneemt dat particulier groen niet bijdraagt aan de groenbeleving van de wijk. Dat bestrijd ik ten zeerste! Het huidige weiland van de boerderij aan de Mellenssteeg 41 heeft binnen het bestaande bestemmingsplan grotendeels een groenbestemming, en draagt ook wel degelijk bij aan het groene beeld van de wijk. Het wordt echter niet meegeteld bij het bestaande groen, omdat het particulier bezit is. In de huidige plannen neemt het oppervlak aan openbaar groen wel (marginaal) toe, maar het totaal oppervlak aan groen neemt af. Het

ontwerp voldoet derhalve niet aan de vooraf door het college gestelde eis van versterking en is derhalve niet acceptabel.

3. Beleving van het groen:

Daarnaast wordt de beleving van het groen ernstig aangetast door de geplande hoogbouw. Men kan de plattegrond wel mooi groen inkleuren, maar de 3D-animatie levert toch echt een sterk verstedelijkt beeld met hoge, lange gevels en veel schaduw. Het ontwerp levert derhalve ook geen versterking van het groene beeld van de wijk.

Het voorontwerpbestemmingsplan stelt dat er 'een duidelijke versterking van de kwaliteit van het groengebied plaatsvindt'. Nergens wordt dat echter onderbouwd of toegelicht. Op deze wijze wordt het plan met louter 'gebakken lucht' verkocht.

4. Verkeersveiligheid:

4a: Absolute toename verkeersdruk:

De verkeersdruk op zowel de Anjerlaan als de Mellenssteeg en de Windeweg zal fors toenemen. Een toename van 1700 motorvoertuigen per etmaal is veel voor de beperkte omvang van het plangebied.

De huidige verkeerskundige knelpunten in Oosterhaar zijn alom bekend. Met name de kruising van de Oude Middelhorst en de Anjerlaan, de spoorwegovergang bij de apotheek en de Mellenssteeg ter hoogte van De Wissel zijn nu al notoire knelpunten.

De officiële verwachting is dat de verkeersdruk op de Anjerlaan alleen al met 40 tot 45 % toeneemt. De gevolgen voor de reeds genoemde knelpunten zijn onbekend, maar ik verwacht daar extreem gevaarlijke situaties als daar 40% extra verkeer lang moet. Ook het nieuwe winkelplein, dat een Shared Space gebied moet worden kan de verkeersstroom nooit veilig verwerken.

4b: Ontoereikende onderbouwing:

De totale verkeerskundige onderbouwing van het plan is momenteel slechts gebaseerd op een éénmalige telling aan de Noord- en Zuidzijde van de Anjerlaan. Alle andere straten zijn buiten beschouwing gelaten. Het hele plan berust derhalve op een eenmalige telling op de Anjerlaan. Er is geen enkele sprake van een gedegen studie naar de gevolgen van de huidige plannen voor de verkeersdruk in de wijk. Ik acht het onaanvaardbaar dat planologisch blind gevaren wordt op 1 telling en de conclusies die daar uit de losse pols uit getrokken worden.

4c: Sluipverkeer:

Het onderzoek van Grontmij wijst tevens uit dat momenteel 16% van het verkeer op de Anjerlaan sluipverkeer betreft. De officiële verwachting is dat na de bouw er géén sluipverkeer meer zal zijn. Ik geloof werkelijk niet dat het sluipverkeer als bij toverslag verdwijnt, maar men doet geen enkele uitspraak over waar al die auto's dan blijven. Mijn inschatting is dat die toch gewoon dwars door het winkelgebied gaan of men kiest de meest nabij doorsteek over de Mellenssteeg langs basisschool De Wissel. De geplande verkeersbeperkingen op de Anjerlaan en Windeweg zullen derhalve tot een forse verkeerstoename leiden op de Mellenssteeg. Een groot deel van het sluipverkeer zal deze route

gaan volgen, langs OBS De Wissel, hetgeen een onaanvaardbare situatie oplevert t.a.v. de verkeersveiligheid voor de schoolgaande kinderen.

4d: Vrachtverkeer:

De aanrijroute van het vrachtverkeer wordt verwacht via dr. Ebelsweg, Tussenziel, Mellenssteeg, Ridderspoor naar de zeer smalle Windeweg. De afrijroute loopt via Anjerlaan, Oude Middelhorst en Tussenziel. Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven voor deze verwachting, noch voor het totaal te verwachten vrachtverkeer, noch voor het vrachtsluipverkeer, noch voor de gevolgen voor deze straten.

4^e: Parkeerdruk:

Ik ben zeer gelukkig met de realisatie van een aantal parkeergarages maar verwacht nog steeds een aantal aanzienlijke parkeerproblemen. Aan de Zuidkant van de Anjerlaan is het nu al vaak dringen waar dat na de genoemde verkeerstoename alleen maar erger zal worden.

Ik verwacht verder dat veel bezoekers van het medisch centrum via de Mellenssteeg zullen aanrijden en daar ook parkeren bij OBS De Wissel. Men verwacht dat alle bezoekers t.z.t. aan de Westzijde van het gebouw (op de nieuw aan te leggen parkeerplaats van de C1000) zullen gaan parkeren. Met name de situering van het huisarstenlab aan de kant van de Mellenssteeg zal in de ochtenduren echter een forse toename van de verkeer- en parkeerdruk aan de Mellenssteeg opleveren. Dat is nu ook het geval op de bestaande lokatie van de Prikpost langs het spoor. Het betreft een groot aantal verkeersbewegingen voor korte bezoeken. Bezoekers van het huisartsenlab willen daarvoor dichtbij parkeren. Dat alles vindt plaats precies in de piektijden voor het brengen van de kinderen naar OBS De Wissel. Dat levert nu al elke ochtend een chaotisch verkeersbeeld, laat staan als daar het verkeer van het huisartsenlab nog bij komt.

Ik pleit voor gerichte regulering van de verkeersstroom waarbij de schoolroutes nadrukkelijk vermeden worden. Speciale aandacht dient te bestaan voor veilig verkeersbeleid voor schoolgaande kinderen, gehandicapten en ouderen.

Ik pleit voor een in detail uitgewerkt integraal verkeers- en parkeerbeleid voor de hele wijk Oosterhaar, waarbij omliggende straten rondom het plangebied *Van Spoor tot Steeg* zoveel mogelijk worden ontzien.

5. Verstedelijking door hoogbouw:

De plannen gaan uit van 4 bouwlagen en een bouwhoogte tot maximaal 14 meter. Dat is 2x zo hoog als de bestaande huizen langs de Anjerlaan. Deze hoogbouw komt op slechts 8(!)-25 meter afstand van die bestaande wijkbepalende huizen te staan. Dat levert een sterk verstedelijkt beeld hetgeen niet past in de dorpsbuurt Oosterhaar. De geplande maximale hoogte van 14 meter is exclusief eventuele antennes. In de uitvoering wordt het dus mogelijk nog erger. Recent is het bestaande bestemmingsplan voor Oosterhaar vastgesteld. Daarin is, in nauw overleg met de burgers, de bouwhoogte op 10 meter gemaximeerd (drie bouwlagen). Die hoogte is destijds ook nadrukkelijk beargumenteerd vanuit het karakter van de wijk. Ik acht het onaanvaardbaar dat daar nu, zonder enige vorm van overleg met de buurt, 33% hoogte (sic!) bij komt.

6. Bouwvolume te fors:

Woonborg plant ruim 100 woningen in het gebied. Dat is extreem veel gezien het beperkte bouwoppervlak en de gestelde eis om de groenstructuur te verbeteren. De bouwopgave is simpelweg te groot voor dit beperkte plangebied. Oosterhaar kan en mag niet de dupe worden van het feit dat het de gemeente elders niet lukt om aan de bouwopgave te voldoen!

7. Veiligheid:

Door hoogbouw en bestaande bouw zo dicht op elkaar te plannen ontstaan grote donkere schaduwzones welke het gevoel van veiligheid aanzienlijk kunnen aantasten. De planmakers gaan de discussie hierover volledig uit te weg en bagatelliseren het probleem. Men schijnt de put pas te willen dempen als het kalf reeds verdronken is.

8. 24-uurs zorg

Ik verwelkom van harte goede zorg- en service voorzieningen in de wijk. Goorecht plant een woonzorgtoren. In het bestemmingsplan worden geen eisen gesteld aan de zorg-vorm die daar geboden wordt. Vrijwel iedereen deelt de mening dat het belangrijk is betaalbare woningen te bouwen voor senioren in de buurt van voorzieningen. De geplande woningen zullen voor de huidige mensen uit Oosterhaar echter niet of nauwelijks te betalen zijn. Deze woningen zijn alleen bereikbaar voor vermogende ouderen, waarmee het wijkbeeld drastisch zal veranderen. Daarnaast plant Goorecht nu in de woonzorgtoren naar verluid een gesloten afdeling met demente ouderen. Dan is er één plaats in de gemeente waar men ideaal ouderen direct nabij voorzieningen kan huisvesten en dan plant men daar een gesloten afdeling. Ik begrijp best dat de zorginhoudelijke invulling niet in het bestemmingsplan vastgelegd kan worden. Dat is een zaak van Goorecht. Maar tegelijk is het ook een zaak van de politiek om de maatschappelijke partners te dwingen logische keuzes te maken, daar waar de bouw zo'n enorme druk legt op de maatschappelijke omgeving.

9. Vrijstellingsruimte:

Het plan biedt een veel te vrijblijvende vrijstellingsruimte. Herhaaldelijk is al gebleken dat planmakers (veelal om budgettaire redenen) een heel vrijblijvende interpretatie hebben van het begrip 'goede woonsituatie, verkeersveiligheid en gebruiksmogelijkheden'. Dit vormt een ernstige bedreiging van het leefklimaat in onze wijk. De vrijstelling dient in het nieuwe bestemmingsplan strikt beperkt te worden.

10. Noodzaak Medisch Centrum niet aangetoond:

De geplande gebruikers van het Medisch Centrum bevinden zich nu ook al nagenoeg allemaal in of nabij Oosterhaar. Het is op het eerste gezicht een loffelijk streven om die zorgaanbieders onder één dak te brengen, maar dat levert voor de wijk momenteel geen uitbreiding van zorgfaciliteiten. Zo heeft de huisarts die er in trekt al een bestaande praktijk. Bewoners van Oosterhaar kunnen daar niet zondermeer terecht. Aan de buitenkant lijkt het derhalve dat er een goede zorgstructuur in de wijk komt voor de bewoners, maar in de praktijk zal die (de eerste jaren) onbereikbaar zijn. Alleen nieuwe

zorgaanbieders, zonder vast patiëntenbestand kunnen werkelijk een bijdrage leveren aan de integratie van zorg in de wijk.

De apotheek zit nu vlak over het spoor en bezorgt veelal aan huis. De geringe winst die behaald wordt door dat onder één dak te brengen met andere zorgaanbieders is gering terwijl daar wel fors verlies van groen in de wijk tegenover staat.

11. Bouwhoogte cafetaria:

De bouwhoogte van de cafetaria wordt gepland op 5 meter. Dat zijn twee normale verdiepingen! Ook al zal het gebouw niet over het volle oppervlak deze hoogte hebben, toch is een gebouw van deze hoogte absoluut niet toelaatbaar midden in de Groene Long. Dat doet fors afbreuk aan de groenbeleving. Ik acht een bouwhoogte van 3,5 meter maximaal aanvaardbaar.

12. Inperking detailhandel:

De detailhandel in het winkelcentrum dient nadrukkelijk afgestemd te zijn op de wijk. Er is geen plaats voor landelijke winkelketens. De huidige beperking in het bestemmingsplan laat veel te veel ruimte voor vrije interpretatie wat 'aanvullend is voor het winkelaanbod in de wijk'. Het bestemmingsplan dient daar strikt limitatief in te zijn.

13. Medisch centrum:

Voor mijn bezwaren t.a.v het medische centrum verwijs ik naar mijn separate schrijven daarover (kenmerk BMD/VSTS.001/070927, d.d. 27/09/2007), welke als bijlage is bijgevoegd. Ik acht alle punten daarin intergraal onderdeel van mijn inspraakvisie ten aanzien van het voorontwerp bestemmingplan *Van Spoor tot Steeg*.

14. Milieukwaliteit

De extra verkeersbewegingen zullen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Door de ongunstige ligging van het winkelcentrum in het plangebied t.o.v de aanrijroutes moet een groot deel van het verkeer onnodig omrijden. Een groot deel van de extra aantasting van de milieukwaliteit is te voorkomen door situering van het winkelcentrum aan de Zuidzijde van het plangebied. De huidige plannen leiden tot een verslechtering van de huidige milieukundige situatie, hetgeen haaks staat op de buurtbelangen, het landelijke beleid en de geplande groenversterking. Onduidelijk is of de plannen leiden tot overschrijding van huidige milieukwaliteits- of geluidsnormen, maar nader onderzoek wordt niet nodig geacht omdat het een 30km zone betreft! Ik acht dit de wereld op zijn kop. De planmakers gebruiken hier de 30km zone als argument om geen onderzoek te hoeven doen naar leefkwaliteit. Daarmee wordt een 30km-zone (per definitie een leefgebied) vogelvrij verklaard. Ik acht dit volstrekt ontoelaatbaar.

15. Waterhuishouding

Grote delen van de wijk kampen momenteel met wateroverlast gedurende grote delen van het jaar. Onduidelijk is wat de gevolgen van de huidige plannen voor het grondwaterpeil in het plangebied is.

Op basis van deze argumenten acht ik de geplande bouw in het plangebied een onacceptabele aantasting van het woon- en leefklimaat. Onze dorpse wijk verstedelijkt daardoor onomkeerbaar. Daarmee is dan ook direct het hek van de dam. Nu al wordt er in de verschillende fracties gesproken over hoogbouw in omliggende straten in Oosterhaar als de bouw eenmaal gestart is. Ik verzoek u dan ook het huidige voorontwerp volledig af te wijzen. Met een nieuw, aan de dorpse maat aangepast voorontwerp, waarbij het geplande bouwvolume gereduceerd wordt en de locaties van de bouwelementen heroverwogen zijn, kan het plan een veel betere toekomst bieden voor onze groene wijk.

Tot slot acht ik het ontoelaatbaar dat het ontwerp bestemmingsplan slechts in te zien is op het gemeentehuis. Er bleek slechts 1 exemplaar ter beschikking dat alleen daar ingezien kon worden. Er waren geen exemplaren te koop. Op deze wijze wordt het burgers nagenoeg onmogelijk gemaakt om zich goed in te lezen in de plannen en een goede inspraakreactie voor te bereiden. Ik verzoek u dan ook om mij per ommegaande een officieel klachtenformulier toe te zenden zodat ik deze proceduregang kan aankaarten middels een formele klacht. Indien mogelijk ontvang ik graag als nog een exemplaar van het ontwerp bestemmingsplan.

Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben, aarzelt u dan niet contact met mij op te nemen.



HAREN			
Code	1.731.212		Nr. 2244
28 SEP 2007			Week 45
BMO			Raad
V&H			W
Dienstv.			B
BORG			S
RMO			Dir.

Aan College burgemeester en wethouders
c.c. fractievoorzitters

Datum 28 september 2007

Betreft Bezwaar Voorontwerp bestemmingsplanwijziging Spoor tot Steeg, Oosterhaar, gepubliceerd 20 augustus 2007 in het Harener Weekblad.

Bezwaar Voorontwerp bestemmingsplan Spoor tot Steeg, Oosterhaar

Ten aanzien van het ingediende voorontwerp-bestemmingsplan Spoor tot Steeg hebben ondergetekenden op de volgende punten bezwaar. Deze punten zijn:

1. verkeersveiligheid;
2. milieukwaliteit;
3. sociale veiligheid;
4. bouwmassa en bouwvolume;
5. wateroverlast;
6. hoeveelheid groen.

Ad 1 Verkeersveiligheid

Onnodige aantasting verkeersveiligheid Oosterhaar

De voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum heeft een aanzuigende werking op het verkeer (dus meer verkeer/voertuigen). Hier bovenop geeft de voorgenomen en gewijzigde ligging van het winkelcentrum aanleiding tot extra kilometers binnen de wijk Oosterhaar door met name auto's en vrachtauto's (dus meer kilometers per voertuig). Omdat de verkeerssituatie in Oosterhaar al jaren reden is tot zorg, zijn hier in de raadsvergadering van 10 januari 2007 vragen over gesteld aan wethouder Niezen. Deze gaf aan, de "problemen te willen oplossen wanneer die zich voordoen" om zo snel mogelijk aan de uitvoering van de wijkverbetering te kunnen beginnen. Gezien de huidige verkeerssituatie en de toename van de verkeersbewegingen door meer verkeer dat bovendien een grotere afstand door de wijk zal afleggen, neemt de verkeersveiligheid (verder) af. Waar in de huidige situatie het vracht- en bevoorradingsverkeer rechtstreeks, en over brede overzichtelijke wegen, naar het winkelcentrum rijdt, zal een veelvoud van dit verkeer via een grote omweg over smalle wegen door de wijk geleid worden.

Door het bewonerspanel zijn twee situaties in het bijzonder meermalen als aandachtspunt benoemd, maar tot op heden nog niet op goede wijze opgelost, namelijk:

- De fietsers en andere zwakke verkeersdeelnemers zoals schooljeugd, zullen het onderspit delven op het geplande plein van het nieuw te bouwen winkelcentrum in het daar gehanteerde shared space concept;
- De kruising Oude Middelhorst – Anjerlaan waar zowel bevoorradingsverkeer (vrachtauto's en / of bestelbusjes) en schoolkinderen gebruik van moeten maken.

Het kan toch niet zo zijn, dat de wethouder bedoelt dat de gemeente de verkeersveiligheid pas serieus neemt nadat er ongelukken zijn gebeurd.

Verkeersbewegingen rond de Windeweg

Het winkelcentrum met bijbehorende appartementen heeft een aanzuigende werking op vrachtverkeer, bevoorradingsverkeer, verkeer van winkelpersoneel, winkelend publiek en bewoners. De Windeweg zal vanwege zijn ligging en vanwege de gekozen aan- en afvoerroutes een deel van dit verkeer moeten gaan verwerken. Uit reacties tijdens en na afloop van de commissievergadering 10 januari 2007 werd door politici en ondernemers breed onderschreven dat de Windeweg niet bedoeld of geschikt is voor ander verkeer dan het huidige bestemmingsverkeer van de aanwonenden en de verkeersbewegingen behorend bij de fysiotherapie. Deze verkeersdruk is vanuit het oogpunt van veiligheid, welzijn en leefklimaat maximaal.

Ons directe bezwaar betreft het voornemen de geplande aanrijroute van het vrachtverkeer te laten verlopen via dr. Ebelsweg, Tussenzijl, Mellensteeg en uiteindelijk via de Windeweg. De Windeweg is smal en heeft slechts aan één kant (voor ons de overkant) een trottoir. Woonborg en de gemeente erkennen dit knelpunt, maar komen vooralsnog niet met goede oplossingen. De gekozen oplossing, namelijk het laten vervallen van het trottoir en de weg verbreden, leidt niet tot meer veiligheid.

Toezeggingen over aantallen vrachtauto's en de wijze waarop al het verkeer naar het winkelcentrum zal gaan, hebben geen enkele juridische status en zijn daarmee geen oplossing voor de te verwachten problemen.

Parkeren en verkeersafwikkeling zorgcentrum

De zorglocatie op Mellenssteeg 41 omvat een aantal functies, zoals arts, fysiotherapie, apotheek, lab, ambulance en appartementen. Dit heeft een aanzuigende werking op het verkeer. Gezien de ligging van het zorgcentrum ten opzichte van de Windeweg, is het aannemelijk dat ook de verkeersdruk in de Windeweg hierdoor zal toenemen.

De verkeerskundige onderbouwing van het nieuwe plan is momenteel slechts gebaseerd op een éénmalige telling op de Anjerlaan. Alle andere straten zijn buiten beschouwing gelaten. De afrijroute loopt via Anjerlaan en de drukke kruising met de Oude Middelhorst. Er wordt geen enkele onderbouwing gegeven voor deze verwachting, noch voor het totaal te verwachten vrachtverkeer, noch voor het vracht-sluipverkeer dat andere routes kiest, noch voor de gevolgen voor deze straten en de fietsroutes naar de verschillende scholen.

De gevolgen voor de reeds genoemde knelpunten en al dan niet te voorziene knelpunten zijn onbekend, maar de veiligheid van met name kwetsbare weggebruikers lijkt geen enkele rol te spelen in de afwegingen. Wij zijn dan ook van mening dat de voorziene ontwikkelingen tot een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie zullen leiden.

Naast het afsluiten van de Windeweg met uitzondering van de aanwonenden is een gedegen **verkeers(circulatie)plan** voor de volledige wijk, met een goede onderbouwing van de gevolgen voor verkeer- en parkeerdruk noodzakelijk, vóórdat enige verdere besluitvorming plaatsvindt. Speciale aandacht dient daarbij te bestaan voor een veilig verkeersbeleid voor zwakke weggebruikers, zoals (schoolgaande) kinderen, gehandicapten en ouderen.

Ad 2 Milieukwaliteit

In aanvulling hierop zullen de extra verkeersbewegingen leiden tot meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Vanwege de gewijzigde ligging van het winkelcentrum en de daardoor verlengde aanrij-route van vracht- en bevoorradersverkeer is een substantieel deel van deze extra aantasting van de milieukwaliteit zelfs onnodig. Dit leidt minimaal tot een verslechtering van de huidige milieukundige situatie waardoor gesteld kan worden dat het nieuwe plan vanuit milieukundig perspectief niet voldoet aan het stand-still principe. Mogelijk leidt het zelfs tot overschrijding van vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen.

De exacte gevolgen van de extra verkeersbewegingen in relatie tot vigerende milieukwaliteits- of geluidsnormen zijn voor zover wij weten niet eens onderzocht. Blijkbaar speelt deze aantasting van de milieukwaliteit geen enkele rol te spelen in de afwegingen.

Ad 3 Sociale veiligheid

De sociale veiligheid hangt af van de wijze waarop het gebied van Spoor tot Steeg wordt ingericht. De wijze waarop het winkelcentrum op dit moment gepland is, zal leiden tot een verslechtering van de sociale veiligheid in het gebied in de directe omgeving van het winkelcentrum. Uit informatie verstrekt tijdens inloop- en panelbijeenkomsten blijkt dat het probleem als zodanig wordt onderkend, maar dat hiervoor nog helemaal geen maatregelen of zelfs maar een visie is ontwikkeld. Ook hiervoor geldt blijkbaar de strategie 'problemen pas te willen oplossen wanneer die zich voordoen' om zo snel mogelijk aan de uitvoering van de wijkverbetering te kunnen beginnen.

De exacte gevolgen van het ontbreken van een visie om sociale problemen zijn onbekend, maar uit de praktijk kan met een zekere grenzende waarschijnlijkheid geconcludeerd worden dat het ontbreken van een dergelijke visie dramatische gevolgen heeft voor de sociale veiligheid van omwonenden. Blijkbaar speelt deze aantasting van de sociale veiligheid geen enkele rol te spelen in de afwegingen.

Ad 4 Bouwhoogte en bouwvolume

De in het voorontwerp-bestemmingsplan voorgestelde bouwhoogte en bouwvolume van een aantal gebouwen, waaronder het medisch centrum, 4 appartementengebouwen en winkelcentrum, passen niet in de bestaande bebouwing in het gebied tussen "Spoor en Steeg" en tasten het zo waardevolle karakter van het dorpse karakter van de wijk aan. Dit gaat verder dan alleen een kwestie van persoonlijke smaak, zoals dit wordt omschreven in de verschillende nieuwsbrieven aan de wijk. Het hoogteverschil tussen de bestaande en de nieuwe bebouwing is fors, het nieuwe type bebouwing is erg afwijkend van de bestaande bebouwingsvorm. Om dit concreet te maken voor de Windeweg: de bestaande, grondgebonden, bebouwing is nog geen 9 m hoog, terwijl het winkelcentrum aan de ene kant 10,5 m. en aan de andere kant 13,5 m. zal worden. De beleving van en het uitzicht op zo'n hoog en gestapeld gebouw is geheel anders dan de beleving van de huidige bebouwing.

Ad 5 Wateroverlast

Op dit moment hebben meerdere huizen last van (grond)water in de kruipruimte van de woningen. Uit de plannen kan afgeleid worden dat het verharde oppervlak zal toenemen waardoor het water afstroomt naar omliggende percelen en straten. Ook bestaan plannen de grondwaterwinning in Haren – door Waterbedrijf Groningen – te beëindigen. Beide ontwikkelingen zullen leiden tot een toename van de (grond)wateroverlast. Onduidelijk is, in hoeverre het gemeentelijke (grond)waterbeheer hierop is afgestemd.

Ad 6 Groenbeleving en feitelijke hoeveelheid groen

De plannen spreken van een 'versterking van de groene long'. Echter, door het stelselmatig verminderen van het oppervlak groene ruimte, is de beleving anders. Het openbare groen neemt mogelijk toe, maar deze toename wordt meer dan teniet gedaan door de afname van het – agrarische – groen van het weiland van de boerderij aan de Mellenssteeg. Bovendien worden voor het winkelcentrum parkeervoorzieningen gerealiseerd die de zogenoemde groene long zeker niet zullen versterken.

Conclusie

Het ruimtelijke plan zoals gepresenteerd in het voorontwerp-bestemmingsplan Spoor tot Steeg leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Gezien het feit dat deze aspecten al enige jaren onderwerp van discussie zijn, wekt de gemeente met dit voorontwerp de schijn aspecten als verkeersveiligheid, sociale veiligheid en milieukwaliteit van burgers ondergeschikt te maken aan economische belangen.

Gelet op het vorenstaande vragen wij u dit bestemmingsplan niet in deze vorm door te zetten.

Met vriendelijke groeten,

A large black rectangular redaction box covering the signature of the official.A smaller black rectangular redaction box covering the signature of the official.



HAREN			
Code	1.731.212	Nr.	2247
W	- 1 OKT 2007	Week	46
BMO			Raad
V&H			W
Dienstv.			B
BORG			S
RMZ			Dir.
IS&A			

Haren, 30 september 2007

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Haren
Postbus 21
9750 AA HAREN

Betreft: Bezwaar op het voorontwerpbestemmingsplan van Spoor tot Steeg te Haren

Geacht College,

In het *Harener weekblad* van, 16 augustus 2007 maakt u uw voornemen bekend tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor centrum Oosterhaar.

Wij begrijpen dat er wel eens iets moet veranderen. Toch willen wij langs deze weg bezwaar aantekenen tegen een tweetal zaken. Het gaat hier om de nieuwe bebouwing op de hoek van de Zonnedauwweg en de Hopweg. Wij begrijpen eerlijk gezegd niet waarom daar naast alle andere plekken ook nog een dergelijk gebouw moet komen. Ons inziens wordt daarmee de Groene Long, het prachtige groen langs het spoor aangetast. Er komen veel huizen aan de Hopweg in de schaduw en ook het uitzicht wordt er voor sommige niet mooier op. Dit geldt zeer zeker voor ons plekje aan de Hopweg nummer 8. Wij hebben nu een schitterend uitzicht juist op die groene plek. Dit zal mede ook door de vermoedelijke hoogte van het gebouw weg zijn.

Ten tweede dienen wij bezwaar tegen de plannen om pal naast ons huis parkeerplekken aan te leggen. Tot nu toe is dit een voetpad. Wij hebben begrepen dat dit idee is gebaseerd op de wens van één panellid die graag wat minder auto's in haar eigen straat, de Korenbloemweg wil hebben. Ons inziens is dit een probleem verplaatsen van de Korenbloemweg naar de Hopweg/Anjerlaan. Ook bij ons is er maar aan één kant een stoep en zijn er veel kinderen. Wij zitten niet te wachten op verkeer wat naar die parkeerplaatsen gaat rijden. Bovendien zijn er vaak vrije parkeerplekken op de Pinksterbloemweg vrij. Ons voorstel is dan ook om dit idee nog eens te heroverwegen en op zijn minst te wachten met een dergelijke aanleg totdat de praktijk iets anders uitwijst.

Wij wensen u succes met de ontwikkeling en wij gaan ervan uit dat u ons op de hoogte houdt van de verdere procedure.

Met vriendelijke groet,



Onderwerp: Voorontwerp bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg.

HAREN		
Code	1.7 31.21	Nr. 2942
26 NOV 2007		WEEK 2
BMO		Raad
V&H		W
Dienstv.		B
BORG		S
RMO		Dr.
Geacht College,		

Aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haren
Raadhuisplein 10
9751 AN HAREN

Haren, 25 november 2007.

Hieronder volgt het advies van de MAR aangaande het voorontwerp bestemmingsplan 'Van Spoor tot Steeg'

Inleiding

Op 31 maart 2006 heeft de MAR ongevraagd advies uitgebracht over het project 'van Spoor tot Steeg'. Nu het voorontwerp bestemmingsplan voorligt, heeft het college de MAR gevraagd dit plan te beoordelen. Hieronder vindt u de opmerkingen bij dit plan.

Bemerkingen met betrekking tot het vooronderzoek

Primair is het van belang dat er voldoende onderzoek aan het plan ten grondslag ligt, dit om de mogelijke effecten van het plan te onderkennen. De MAR heeft op dit punt drie opmerkingen.

- De MAR vraagt zich af of er voldoende is gekeken naar de aanwezigheid van vleermuizen. In de Toelichting wordt gesteld dat er geen broedkolonies zijn aangetroffen. Maar in het ecologisch onderzoek (bijlage 5) is niet vermeld dat de af te breken woningen en de boerderij zijn bekeken voor vleermuizen. In het onderhavige gebied is juist de boerderij voor vleermuizen de meest waarschijnlijke plek, hoewel ook de andere woningen best huisvesting kunnen bieden. De gesignaleerde soorten "gewone dwergvleermuis" en "Laatvlieger" zijn echte huizen bewoners. Daarbij is de laatste ook nog eens erg honkvast en zal dus veel last ondervinden van eventuele sloop. Bovendien vraagt de MAR zich af of de beperkte waarneming in mei voldoende informatie geeft (meerjarige gegevens geven een betere indruk). De gebruikte meerjarige gegevens zijn zeer globaal / grofmazig zoals ook wordt onderkend in het onderzoek. Er zijn echter veel organisaties die zich bezig houden met vogeltellingen etc. Is gekeken of dergelijke gegevens beschikbaar zijn voor onderhavig gebied en of die gegevens die van het onderzoeksresultaat dekken?
- Bij geluid- en luchtkwaliteit is niet gekeken naar effecten buiten het plangebied. Met name het punt van verkeerstoename zal kunnen spelen bij de kruisingen van de Anjerlaan met de Oude Middelhorst en de Ebelsweg. Blijft daar een en ander na realisering van het plan binnen de normen?
- De historisch analyse op mogelijke milieuverontreiniging in het kader van het bodemonderzoek lijkt de MAR erg beperkt. Bekend is dat er aan de noordzijde van het plangebied een kwekerij heeft gestaan. Van belang is aan te geven of dit effecten kan hebben binnen het plangebied.

Onderwerp: Voorontwerp bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg.Bemerkingen met betrekking tot het plan

Wat het plan zelf betreft is een en ander verwoord in de Toelichting. Daar wordt aangegeven waarom het plan zo is ingevuld en wat de uitgangspunten zijn. Volgens de MAR is ook van belang op hoofdzaken aan te geven hoe de gemeente denkt een en ander te realiseren. Hier is het plan soms zeer vaag en onduidelijk in.

Uitgaande van de doelstelling van het plan de kwaliteit en longfunctie van het groengebied te versterken zou duidelijk gemaakt moeten worden wat daaronder wordt verstaan en hoe dat moet worden bereikt. Er is weliswaar sprake van vergroting van het totale plangebied, maar die komt geheel ten goede aan bebouwing en verkeer. Versterking van het groengebied zal dan gezocht moeten worden in de opbouw en invulling van het groene gebied. Hoe dat moet gebeuren c.q. binnen welke kwaliteitsvoorwaarden wordt niet duidelijk gemaakt in de Toelichting. Er wordt alleen kort gewezen op behoud van zichtlijnen. Maar ook daarvoor is niets aangegeven. Welke zichtlijnen zijn met name van belang? Welke nieuwe zichtlijnen komen er? Kortom, het plan is op dit punt vaag en erg vrijblijvend.

Ons lijkt het vanwege het gemeentelijk beleid zorgvuldig om te gaan met het groene karakter van de gemeente belangrijk om hier meer helderheid over te geven en de uitwerking ervan in het groenbeheer van de gemeente op te nemen.

Detail bemerkingen bij een aantal onderwerpen uit het plan

Naast de in de vorige paragrafen genoemde hoofd aspecten heeft de MAR ook nog een aantal detail bemerkingen over aspecten die wel geregeld zijn in het plan.

- Op het punt van waterberging is een oplossing aangegeven die ons zeer onlogisch voor komt. Het plangebied ligt het hoogst aan de zijde van het spoor. Het helt af naar het oosten. Dat houdt in dat bij wateroverlast het water zich in het lage deel van het gebied verzamelt (zie ook het waterplan en de daarin opgenomen richtingen voor oplossingen). Als het daar niet weg kan ontstaat overlast. De Kaderrichtlijn Water houdt in dat voor meer verstening extra bergingscapaciteit voor water moet worden gevonden (liefst binnen het plangebied). Strikt genomen voldoet het plan hier dus aan door de spoorstoot hiervoor te verbreden. Maar de spoorstoot zal geen enkele oplossing bieden voor de wateroverlast in het gebied zelf. Daarvoor moet meer naar het lage deel worden gekeken. We vragen ons zelfs af of de oplossing in het gebied zelf moet worden gezocht. Bij het vaststellen van meerdere kleine plannen in de gemeente zou dit tot een grote versnippering leiden. Een plan voor het hele gemeentelijke gebied, waarin wordt aangegeven waar t.b.v. voorkomende gevallen extra capaciteit kan worden gevonden kan een veel betere oplossing bieden en gaat uit van samenhang in het watersysteem. Het waterplan geeft o.i. een goede aanzet hiervoor.
- Ondanks een verkeerstoename van ca 40% in het onderhavige gebied, wordt aangegeven dat er geen verkeersproblemen zijn te verwachten. Uit het rapport 'evaluatie wegencategorisering Haren' blijkt echter dat de kruispunten van de Anjerlaan met de Ebelsweg en de Oude Middelhorst tot de een na hoogste ongeval-gevoelige kruispunten behoren. De verkeersintensiteit zal aldaar sterk toenemen (ca 20%). Te verwachten valt dat de ongeval-gevoeligheid daardoor dus ook toe zal nemen. Er zijn dus buitenplanse effecten waar wel aandacht aan gegeven behoort te worden. Dit is weliswaar geen aandachtsgebied van de MAR, maar desondanks vragen we hier uw attentie voor. Overigens vraagt de MAR zich af hoe het op genoemde kruispunten zal zijn op het punt dan geluidshinder en stof.

Onderwerp: Voorontwerp bestemmingsplan Van Spoor tot Steeg.

- Voor het bedienende verkeer van de winkels etc. wordt slechts vermeld dat de wegstructuur hier voldoende voor is. Echter; er wordt niet ingegaan op de hinder die dit kan opleveren voor woningen in de nabijheid. Gezien eerdere problemen bij plannen elders in het dorp lijkt meer duidelijkheid over de mate van hinder en oplossingsmogelijkheden hier op zijn plaats.
- De bewering dat de woningen aan de Mellenssteeg en aan de Windeweg ruimer komen te liggen behoort duidelijk nuancering. Het (nieuwe) hoofdgebouw aan de zijde van de Mellenssteeg komt weliswaar op grotere afstand te liggen, maar de bijgebouwen kunnen dichterbij worden gebouwd dan de huidige boerderij. Daarbij komt dat het nieuwe gebouw aanzienlijk groter en hoger zal zijn dan de huidige boerderij.
- Het wooncomfort van de woningen direct ten noorden van het grote detailhandelblok zal achteruit gaan omdat door de hoogte in najaar en winter schaduwwerking op zal treden.
- Wij pleiten voor een hogere inzet bij duurzaam bouwen dan het nationale pakket.
- Naamgeving: in het plan wordt gesproken over de Mellesteeg. Volgens de grootschalige basiskaart van de gemeente (zoals opgenomen in het plan), de postcodetabel en het straatnaambord van de gemeente is de correcte naam echter Mellenssteeg, dus met dubbel s.

Conclusies en aanbevelingen

De MAR moet concluderen dat een aantal aspecten onvoldoende zijn belicht en / of vaag zijn beschreven. De MAR doet dan ook de volgende aanbevelingen:

- Beschrijf ook de gevolgen van dit plan buiten het eigenlijke plangebied. Dit betreft dan verkeersveiligheid, geluidshinder en stof.
- Heroverweeg de oplossing voor de afwateringsproblematiek.
- Onderbouw de ecologische consequenties met een gedetailleerdere telling van vogels en vleermuizen en besteed extra aandacht aan de af te breken huizen en te kappen bomen.
- Formuleer de doelstellingen voor het versterken van de groene long functie op een "meetbare" manier. Voor voorbeelden van een dergelijke formulering verwijzen wij ook naar ons advies nummer 150 van 31 maart 2006.

Hoogachtend,
Namens de Milieuadviesraad



voorzitter